



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Secretaria de Administração

Coordenadoria de Gestão de Serviços Administrativos

Seção de Transportes

PROJETO PARA ANÁLISE DE DEMANDA, LEVANTAMENTO DE CUSTOS E IMPLANTAÇÃO DE FASES PARA ALTERAÇÕES NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Curitiba, julho/2016

**PROJETO DESENVOLVIDO PELA SEÇÃO DE TRANSPORTES, POR MEIO DOS
SEGUINTESSERVIDORES:**

João Paulo de Castro

Sinter Maiki de Constantino Machado e Santana

COORDENAÇÃO:

Flávio Henrique Marçal Rodrigues
Coordenadoria de Gestão de Serviços Administrativos

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4
1. ESCOPO	5
2. OBJETIVO GERAL	5
3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	5
4. JUSTIFICATIVA.....	5
5. REALIDADE ATUAL	6
6. MAPEAMENTO DAS DEMANDAS	9
7. ANÁLISE DOS CUSTOS/DEMANDAS.....	11
8. FASES DE ALTERAÇÃO	11
9. CONCLUSÃO	19

INTRODUÇÃO

A Administração Pública vem enfrentando hodiernamente desafios na busca de uma gestão de serviços eficaz e eficiente, principalmente, no caso em tela, diante de cortes orçamentários que são impostos a este TRE-PR.

Sendo assim, esse projeto buscará, por meio de um levantamento inicial das demandas da Seção de Transportes, elaborar medidas imediatas para redução de custos e propor cronograma para realização de um estudo mais aprofundado, com propostas alternativas no que se refere à realização dos serviços de transporte neste Regional Paranaense.

1. ESCOPO

Este projeto tem abrangência nos trabalhos desenvolvidos pela Seção de Transportes, no que diz respeito ao transporte de passageiros e cargas.

2. OBJETIVO GERAL

- Analisar os custos dos serviços de transportes e propor medidas imediatas para redução, bem como, implementar cronograma para realização de estudo de viabilidades de alterações no formato da prestação dos serviços de transporte.

3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diminuição nos custos envolvidos com transporte de pessoal e carga;
- Racionalização dos procedimentos;
- Melhor aproveitamento dos recursos públicos.

4. JUSTIFICATIVA

O TRE/PR possui uma grande demanda de serviços de transporte. Contudo, historicamente, os serviços contratados sempre envolveram a contratação de postos de trabalho, sem que houvesse uma análise mais apurada sobre os custos envolvidos na prestação do serviço.

Sendo assim, a análise dos custos possibilitará termos um diagnóstico e, assim, propor medidas mais eficazes e eficientes na prestação do serviço, seja na busca de alternativas de execução do serviço, ou mesmo o aprimoramento do atual quadro de prestação em vigência no Órgão.

5. REALIDADE ATUAL

5.1. CONTRATOS

Para a realização dos serviços de transporte, a ST possui os seguintes contratos:

- Contratação de motoristas, Contrato 27/15: São 11 (onze) motoristas, sendo 02 (dois) motoristas de autoridades, um para o Presidente e um para o Corregedor, 01 (um) supervisor, que também pode suprir ausências, bem como a condução de autoridades, e mais 08 (oito) motoristas administrativos, os quais são os responsáveis pelos demais transportes.

- Combustível e Manutenção Veicular, Contrato 43/16: Neste contrato, utiliza-se um cartão combustível para o abastecimento dos veículos, bem como são realizados os serviços de manutenção dos veículos da frota.

- Seguro de veículos, Contrato 36/15 e Termo de Dispensa 61/2016: Nestas contratações está incluída toda a frota deste Tribunal.

- Lavagem de veículos, Contrato 139/14: Neste contrato há previsão para lavagem de todos os veículos do Tribunal.

Além dos serviços contratados, existem os custos inerentes ao veículo, tais como licenciamento e seguro DPVAT.

A frota de veículos atualmente é de 34 (trinta e quatro) veículos, sendo 26 (vinte e seis) de transporte de passageiros e 08 (oito) veículos de carga. Contudo, pelo menos 02 (dois) veículos não estão em condição de uso¹, sendo, na verdade, 32 (trinta e dois) veículos úteis.

Também existe a contratação de Taxi, por meio do contrato 157/13, que atende Curitiba e Região Metropolitana, destinada ao atendimento de situações excepcionais.

¹ Esses veículos foram doados pela Receita Federal do Brasil e o custo para colocá-los para rodar seria muito alto.

5.2. CUSTOS

Na tabela abaixo, descreve-se o custo das contratações, as quais têm desembolso mensal:

ITEM	VALOR MÉDIO MENSAL
Motoristas - Postos de Trabalho	R\$ 54.718,11
Motoristas - Horas Extras	R\$ 13.952,86
Motoristas - Reembolsos de Despesas	R\$ 13.011,86
Combustíveis	R\$ 24.918,96
Manutenção Veículos	R\$ 8.203,98
Lava Car	R\$ 1.738,71
TOTAL	R\$ 116.544,48

Além dos custos mensais acima descritos, também existem os custos anuais, conforme abaixo demonstrado:

ITEM	VALOR ANUAL
Seguro	R\$ 10.154,16
Taxas (licenciamento – seguro obrigatório)	R\$ 4.387,11
Aquisição de Pneus	R\$ 8.942,06
TOTAL	R\$ 23.483,33

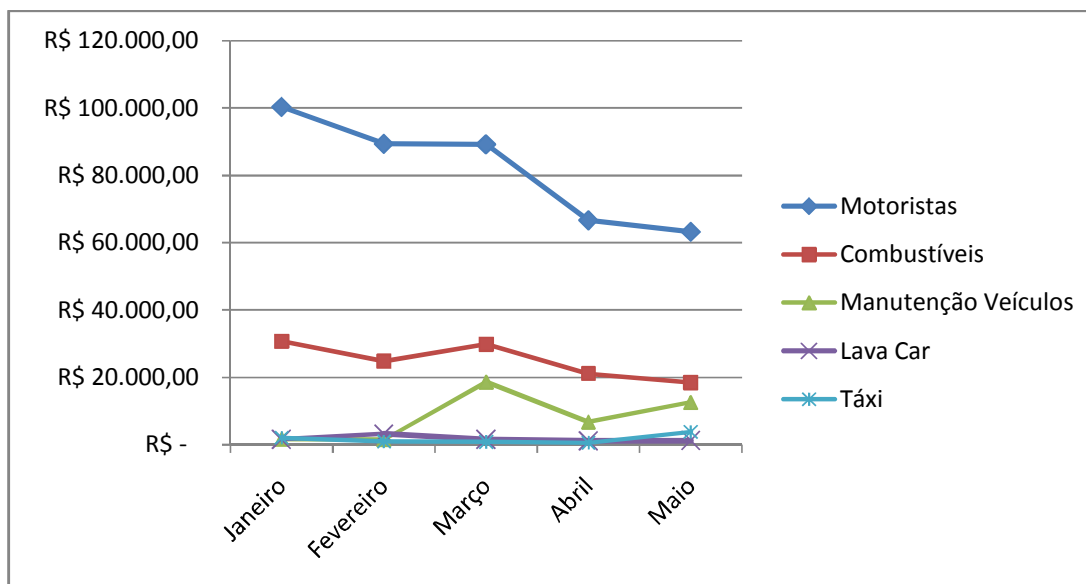
O serviço de Táxi consome, em média, R\$ 1.598,67 por mês. Sendo assim, na soma dos valores, o desembolso médio anual da ST gira em torno de R\$ 1.441.201,15.

5.3. EVOLUÇÃO DAS DESPESAS

Abaixo seguem os valores individualizados mensais das despesas de transporte, do período de janeiro/2016 à maio/2016, demonstrando quanto cada item consome, bem como um gráfico, que ilustra as oscilações do período:

ITEM	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio
Motoristas	R\$ 100.246,92	R\$ 89.265,42	R\$ 89.172,22	R\$ 66.571,30	R\$ 63.158,30
Combustíveis	R\$ 30.639,74	R\$ 24.759,24	R\$ 29.752,87	R\$ 21.075,41	R\$ 18.367,54
Manutenção Veículos	R\$ 1.636,88	R\$ 1.509,71	R\$ 18.553,71	R\$ 6.746,45	R\$ 12.573,13

Lava Car	R\$ 1.563,02	R\$ 3.197,27	R\$ 1.535,54	R\$ 1.130,26	R\$ 1.267,47
Táxi	R\$ 1.984,27	R\$ 913,35	R\$ 819,25	R\$ 497,41	R\$ 3.779,08
TOTAL	R\$ 136.070,83	R\$ 119.644,99	R\$ 139.833,59	R\$ 96.020,83	R\$ 99.145,52

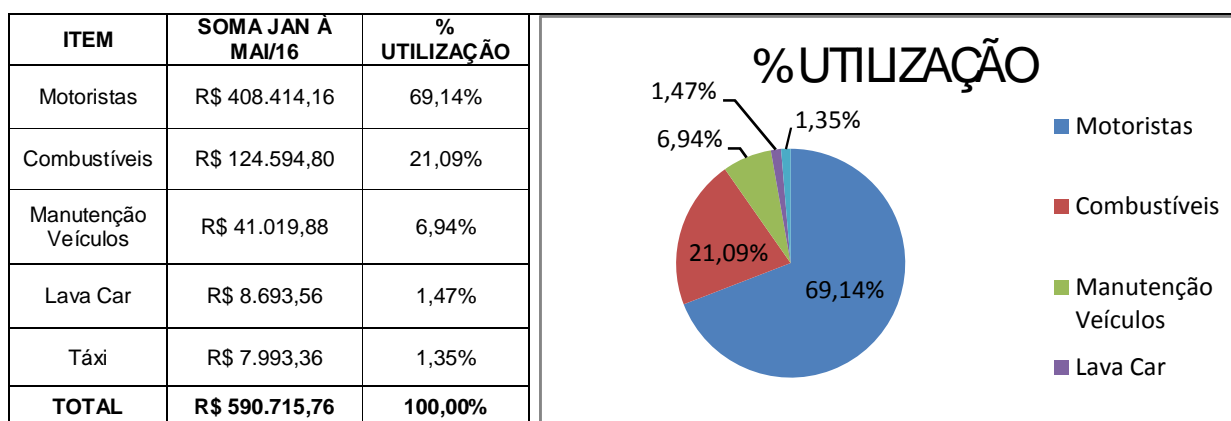


Pelo gráfico acima, nota-se que há expressiva redução nos valores a partir do mês de abril de 2016, isso se deve, basicamente, a dois fatores:

O primeiro refere-se à não renovação do aditivo do contrato de motoristas, o qual previa o acréscimo de dois postos de trabalho. Essa “não” renovação permitiu a economia mensal de R\$ 4.136,76 por posto de trabalho, representando R\$ 8.273,52.

O segundo fator refere-se à ação da nova gestão da COGSA e ST a partir de abril/2016, uma vez que, daí em diante, passou-se a realizar o mapeamento das atividades e um maior controle sobre as contratações. Essas atitudes possibilitaram um maior planejamento das atividades resultando em **uma redução de cerca de R\$ 20.000,00/mês.**

Abaixo seguem os valores totais individualizados das despesas de transporte, do período de janeiro/2016 à maio/2016, bem como, o percentual que cada item representa perante o total:



Percebe-se que os itens de consumo mais representativos são “Motoristas” e “Combustíveis²”, que somados representam 90,23%, a um valor de R\$ 533.008,96, até o momento.

6. MAPEAMENTO DAS DEMANDAS

Para melhor compreender as necessidades da Seção, realizou-se o mapeamento de todos os atendimentos realizados no período de janeiro à maio/2016. No total, foram realizados 793 (setecentos e noventa e três) atendimentos, os quais foram classificados da seguinte forma:

- **Transporte de Autoridades:** Esse item refere-se ao transporte do Presidente e Vice-Presidente do TRE/PR, da Diretora-Geral, bem como às autoridades que, eventualmente, visitem este TRE/PR.

- **Transporte Comum Capital e Região Metropolitana de Curitiba (RMC):** Esse item considerou todos os deslocamentos efetuados, com carro de passeio, ou de transporte de pessoas (vans), dentro de Curitiba e Região Metropolitana, sejam eles para transporte de pessoas, documentos, processos, intimações, diligências, visitas de local de votação, etc.

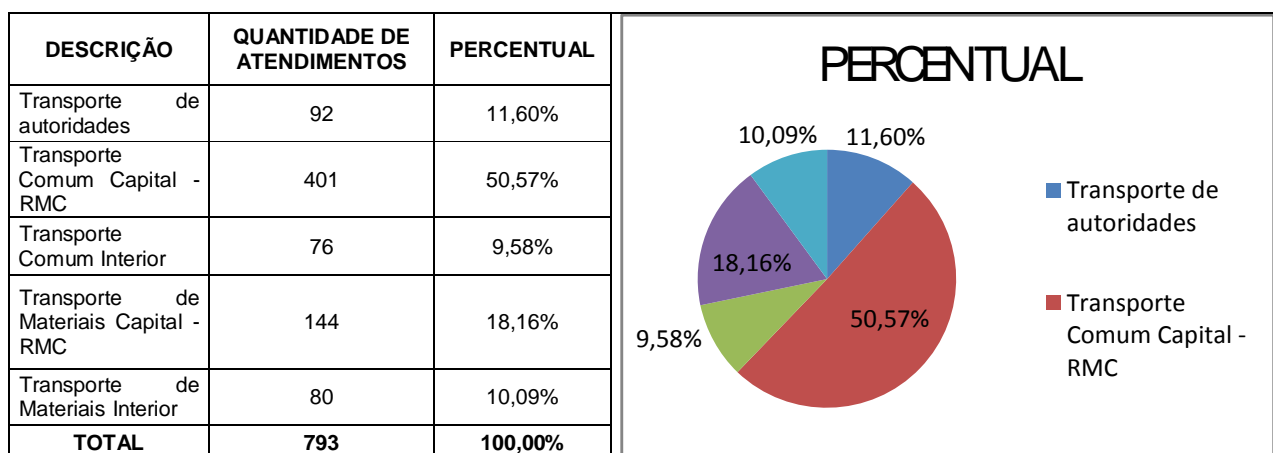
² A partir de junho/2016 há previsão de aumento no consumo de combustível, devido ao período eleitoral, em que o TRE/PR custeará o combustível aos veículos requisitados.

- **Transporte Comum Interior:** Essas situações se assemelham às do item anterior, contudo, foram separadas, considerando que possuem custos diferenciados, devido ao pagamento de diárias.

- **Transporte de Materiais Capital e Região Metropolitana de Curitiba (RMC):** Nesse item foram considerados todos os deslocamentos efetuados com veículos de carga, dentro de Curitiba e Região Metropolitana de Curitiba, no transporte dos mais variados materiais (urnas, equipamentos de informática, bens patrimoniais, etc).

- **Transporte de Materiais Interior:** Consideraram-se os deslocamentos efetuados com veículos de carga para cidades do interior. Está separado do item anterior devido ao pagamento de diárias, elevando o custo.

A partir da classificação acima, foram analisados os 793 (setecentos e noventa e três) atendimentos, para determinar qual deles possui a maior demanda, chegando-se à seguinte conclusão³:



Diante do quadro acima, verificou-se que mais de 50% (cinquenta por cento) das demandas referem-se ao transporte comum da Capital e Região Metropolitana de Curitiba.

³ No anexo 01, anexou-se a planilha com o levantamento realizado mês a mês.

7. ANÁLISE DOS CUSTOS/DEMANDAS

Analizando os dados apresentados nos itens 5 e 6, pode-se destacar que **o maior desembolso é com o contrato de motoristas, e a maior demanda da Seção é com o transporte comum na Capital e Região Metropolitana.**

Desta feita, acredita-se que estes pontos sejam os primeiros a merecerem uma ação imediata no sentido de verificação de redução de custos, já que representam boa parte da demanda e podem proporcionar retorno positivo nos resultados mais rapidamente. As demais demandas da Seção não serão descartadas, e serão abordadas em estudo sequencial.

Assim, em uma primeira fase, abordaremos os itens de maior relevância, citados acima, e em uma segunda fase, elaboraremos um estudo mais amplo envolvendo as demais demandas da Seção.

A metodologia a ser adotada busca uma abordagem mais segura e prudente, pois a implementação será concomitante a atual execução dos serviços (já com a redução do uso da sistemática atual – ficando este como um back-up), podendo assim avaliarmos a aplicabilidade da nova sistemática sem o risco de uma ruptura dos serviços prestados (funcionando a nova atividade como uma espécie de projeto piloto).

8. FASES DE ALTERAÇÃO

8.1. FASE 01: OTIMIZAÇÃO E APROVEITAMENTO DOS RECURSOS E CONTRATAÇÕES VIGENTES

Identificados os pontos de maior relevância, há que se verificar as possibilidades de alterações, sem que isso gere prejuízo, tanto em recursos como em qualidade de atendimento.

Sendo assim, nessa primeira fase o que se busca é otimizar os procedimentos com relação ao transporte comum na Capital e Região Metropolitana, aproveitando-se as contratações vigentes, o qual poderá trazer economia imediata ao erário.

Conforme já mencionado, a maior demanda da Seção de Transportes é com o Transporte Comum na Capital e Região Metropolitana, cerca de 50% (cinquenta por cento) dos atendimentos.

Sendo assim, o primeiro passo foi tentar determinar, na prática, quanto isso representa em valores. Desta forma, pegou-se o mês de maio/2016 como referência, o qual teve 104 atendimentos de Transporte Comum na Capital e Região Metropolitana, conforme demonstrado no Anexo 01, e realizou-se o mapeamento dos atendimentos⁴.

Estes atendimentos foram catalogados da seguinte forma:

- Atendimentos às Zonas Eleitorais: Referem-se à visitação de locais de votação, cumprimento de mandados, diligências, etc.
- Procuradoria da República (MPF): Refere-se ao envio de processos e documentos à Procuradoria.
- Diversos: Trata-se de atendimentos eventuais para as mais variadas finalidades, por exemplo: transporte à Justiça Federal, Polícia Federal, Polícia Militar, etc.
- Documentos: Esses atendimentos são referentes ao envio ou coleta de processos, ou coleta de assinaturas, dos Juízes membros, também ao envio de Ofícios às empresas, etc.
- Região Metropolitana de Curitiba: São os atendimentos para deslocamento aos Fóruns da Região Metropolitana.

A tabela abaixo demonstra a quantidade de chamados e o percentual de cada categoria:

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	PERCENTUAL
Zonas eleitorais	40	38,46%
Procuradoria	20	19,23%
Diversos - Justiça Federal, Polícia Federal, Polícia Militar, etc.	14	13,46%

⁴ No Anexo 02 anexou-se o levantamento diário de atendimentos.

Documentos - Pegar ou deixar processos com Juiz, pegar assinaturas.	18	17,31%
Região metropolitana Curitiba	12	11,54%
TOTAL	104	100,00%

Verifica-se que as maiores demandas são das Zonas Eleitorais e da Procuradoria que, somadas, representam 57,69% dos atendimentos.

Abaixo realizou-se o mapeamento diário das chamadas:

Data	Zonas Eleitorais	Procuradoria	Diversos	Documentos	RMC	Total
2/5/2016	1	1	1	1	1	5
3/5/2016		1	1	1		3
4/5/2016		2		1	4	7
5/5/2016		2		1	1	4
6/5/2016		1		2		3
9/5/2016		1	1	1		3
10/5/2016	3	1				4
11/5/2016	2	1	1	1		5
12/5/2016	1	1		4	2	8
13/5/2016		1		2		3
16/5/2016		1	1			2
17/5/2016	1		2	1		4
18/5/2016	6	1		1		8
19/5/2016	7		1		1	9
20/5/2016	1	2				3
23/5/2016	5	1	1			7
24/5/2016	5	1	2	1	2	11
25/5/2016	5			1		6
30/5/2016		1	1		1	3
31/5/2016	3	1	2			6
TOTAL	40	20	14	18	12	104

Nota-se que há muita variação de utilização, demonstrando uma grande sazonalidade, o que acaba por se tornar o ponto mais fraco dessa sistemática de contratação, uma vez que se paga tanto pelo trabalho, quanto pela ociosidade.

Com esse mapeamento, determinou-se a média de quilômetros rodados em cada atendimento:

- Atendimentos às Zonas Eleitorais: Verificou-se os destinos das regiões limítrofes de Curitiba, em relação à Sede deste TRE/PR, ao norte, sul, leste e oeste, chegando-se à média de 14,45 km, considerando ida e volta **28,9 km**.

- Procuradoria da República (MPF): São 3,5 km, sendo **7 km** de ida e volta.

- Diversos: Como os atendimentos são variados, estipulou-se 10 km, considerando ida e volta **20 km**.

- Documentos: Como os atendimentos são variados, estipulou-se 10 km, considerando ida e volta **20 km**.

- Região Metropolitana de Curitiba: Considerou-se o Fórum mais ao longe da sede do TRE, que é o de Campo Largo, sendo 32,6 km, totalizando **65,2 km** ida e volta.

Desta forma, multiplicando-se as médias de quilômetros, pelas demandas, determinou-se abaixo a quantidade de quilômetros rodados:

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE KM Aprox
Zonas eleitorais	1.156
Procuradoria	140
Diversos - Justiça Federal, Polícia Federal, Polícia Militar, etc.	280
Documentos - Pegar ou deixar processos com Juiz, pegar assinaturas.	360
Região metropolitana Curitiba	782
TOTAL	2.718

Verificou-se que os maiores pedidos ocupam todo o período do dia (ex. visitação de locais de votação), e os menores duram cerca de uma hora (ex. entrega de processos Procuradoria). Sendo assim, estipulou-se que, em média, cada atendimento consome duas horas e meia. O período de maior demanda é das 14:00 às 17:00, muitas vezes em pedidos simultâneos. No entanto, considerou-se o período de horas úteis das 13:00 às 18:00, uma vez que são raros os pedidos em horários diferentes, sendo assim, totalizando 05 (cinco) horas úteis.

Com essas informações verificamos que em alguns dias da semana são necessários até 6(seis) motoristas para atender todas as demandas, mas em outra

via, em outros dias, apenas 1(um) motorista seria suficiente. Desta forma, estipulou-se a necessidade de, pelo menos, quatro motoristas para atendimento, devido à simultaneidade dos pedidos.

Assim, calculou-se⁵, abaixo, o custo total dos valores para quatro motoristas e quatro veículos, bem como o combustível necessário:

ITEM	VALOR
Custo Motorista	R\$ 16.544,00
Custo Combustível	R\$ 815,52
Manutenção veículos	R\$ 1.025,50
Lava Car	R\$ 217,21
TOTAL	R\$ 18.602,23

Desta forma, concluímos que, para o atendimento aos 104 chamados, foram gastos **R\$ 18.602,23**.

8.1.1. Proposta Para Redução

Considerando os dados apresentados no item 8.1, uma opção viável, que não demandaria grandes esforços, nem investimento inicial, seria apenas otimizar um dos serviços que já é prestado por esta Seção de Transporte, qual seja, a contratação de vale-Táxi, realizando os atendimentos de transporte comum da Capital e Região Metropolitana.

O custo para o serviço de vale Táxi atualmente é de R\$ 5,40 a bandeirada inicial e R\$ 2,70 o valor do km para bandeirada 01. Sendo assim, abaixo, demonstra-se quanto seria o valor se os referidos serviços fossem realizados por meio de vale Táxi:

⁵ O valor de motorista foi considerado com base no valor mensal pago para o motorista administrativo. O valor de combustível foi considerando a km percorrida, com um veículo de autonomia de 10km/l e um combustível de R\$ 3,00. Os demais valores foram considerados com base na média dos valores mensais consumidos (item 5.2 do presente trabalho) divididos por 32 veículos úteis da frota, multiplicado por 04 carros utilizados.

- Foram 104 chamados, que poderiam ser 104 bandeiradas iniciais que somariam o valor de R\$ 561,60.

- Foram rodados 2.718,40 quilômetros, que multiplicado pelo valor unitário de R\$ 2,70, resultaria em R\$ 7.339,68.

A soma dos dois itens seria de **R\$ 7.901,28**, que é a estimativa de gasto para os mesmos deslocamentos efetuados.

Comparando-se a despesa com o vale Táxi e a despesa convencional, percebe-se uma redução de R\$ 10.700,95, por mês, que equivale a **57,52% de redução**.

8.1.2. Vantagens

Como vantagens, além da redução de custo demonstrada acima, há de se destacar que o atendimento por vale Táxi não tem as restrições que uma contratação de posto de trabalho possui, por exemplo: Os chamados só poderão ser atendidos caso exista motorista ou veículo no momento do pedido, caso contrário não poderá ser atendido, com o vale Táxi isso não se constitui em problema, uma vez que a Associação Rádio Táxi Faixa Vermelha, contratada do TRE, possui cerca de 400 (quatrocentos) veículos cadastrados.

Todas as despesas inerentes ao transporte (combustível, seguro, manutenção, licenciamento, dentre outras), não seriam de responsabilidade do Tribunal, bem como, eventuais acidentes também não afetarão o patrimônio deste Órgão Público.

Como não há contratação de mão-de-obra, não há que se preocupar com reclamações trabalhistas.

O pagamento é por demanda, portanto, só se paga se houver utilização, enquanto que na contratação por posto de serviço paga-se, inclusive, pela ociosidade do posto.

A Seção de Transportes teria maior flexibilidade de atendimento, padronizando com o vale Táxi, mas também podendo efetuar o atendimento com motoristas, caso estes estejam disponíveis no momento.

8.1.3. Riscos

Quebra de cultura. O principal risco desta proposta é a dificuldade quanto à necessidade de quebra de cultura dos usuários que estão acostumados com motoristas e veículos “à disposição”, mas com a nova sistemática terão que coordenar os serviços com o setor responsável, e as vezes com o compartilhamento do atendimento, não ficando restrito à individualidade do serviço, mas em muitos casos com o serviço cooperativo entre os setores.

Atendimento deficiente. Com o aumento dos chamados a operadora não ter estrutura suficiente para atender à demanda. No entanto, conforme mencionado acima, a contratada possui cerca de 400 (quatrocentos) veículos.

8.1.4. Ações

A partir das informações acima prestadas, a ST sugere como ação inicial, comunicar aos usuários que a partir de 15/07/2016 os atendimentos aos deslocamentos comuns da Capital e Região Metropolitana serão realizados com vale Táxi.

Nessa proposta inicial teríamos que efetuar, de pronto, alguma redução de posto de trabalho. No entanto, acredita-se que não seria o caso de efetuar um corte linear de 04 (quatro) postos de serviços (que foi a quantia estimada no item 8.1), até porque seria uma redução de 50% da quantidade de motoristas administrativos, o que abarca, a nosso ver, um controle de risco no que se refere à expectativa de adaptação dos usuários.

Sendo assim, poder-se-ia propor uma redução inicial de 02 (dois) postos, e ainda ficaríamos com 06 (seis) motoristas administrativos, o que representaria uma **redução mensal de R\$ 8.272,00 com os postos, mais cerca de R\$ 3.000,00 entre horas extras e reembolsos de despesas, que somados dão um montante de R\$ 11.272,00/mês**. Essa redução também refletirá nos demais custos de transporte (tais como: combustível, manutenção veicular, lava-car, etc.). Isso será possível por dois motivos, sendo o primeiro: 1) porque boa parte da demanda será atendida pelo

vale Táxi, que acaba incorporando essas despesas na taxa cobrada; 2) e o segundo porque com menos motoristas, menos veículos serão utilizados, levando à redução.

Cumpra-se ressaltar que a proposta de utilização prioritária do vale Táxi para os atendimentos da Capital não significa dizer que os motoristas não mais atenderão as demandas da Capital, mas tão somente que o padrão será o vale Táxi, cabendo à Seção de Transportes gerenciar se há possibilidade de atendimento com motoristas, caso estes estejam disponíveis no momento, como exceção à regra, o que também contribuiria para a economia, uma vez que, se utilizarmos o vale Táxi, havendo motoristas disponíveis, estaríamos duplicando a demanda (custo do táxi + custo do motorista) ao invés de reduzi-la.

O mês de julho (proporcional) servirá de base para análise e, na primeira quinzena do mês de agosto, será feita avaliação do atendimento e, se o modelo for aprovado, poderão ser estudadas novas reduções de postos de trabalho referentes ao contrato de motoristas, caso contrário, poderemos mantê-los.

Abaixo segue breve cronograma das atividades:

DESCRIÇÃO	INÍCIO	FIM
Implementação vale Táxi	15/7/2016	31/7/2016
Análise do modelo de atendimento	1/8/2016	15/8/2016
Estudo de novas reduções de postos de trabalho, ou manutenção dos postos	16/8/2016	31/8/2016

8.2. FASE 02: VERIFICAÇÃO DAS DEMAIS DEMANDAS DE TRANSPORTE

A fase 02 consistirá em analisar as demais demandas da seção e buscar outras formas mais vantajosas para o atendimento, caso o mercado tenha a oferecer. Sendo assim, prevê-se no período de 01/09/2016 à 15/09/2016 a análise e mapeamento das demandas. De 16/09/2016 à 30/09/2016 a verificação de alternativas para atendimento, por meio de análise de mercado e empresas do ramo. Por fim, de 01/10/2016 à 15/10/2016, formataremos um relatório contendo as informações necessárias e as propostas de alteração.

Segue abaixo o cronograma das atividades:

DESCRIÇÃO	INÍCIO	FIM
Análise e mapeamento das demais demandas	1/9/2016	15/9/2016
Verificação de alternativas para atendimento (análise de mercado)	16/9/2016	30/9/2016
Relatório e propostas de alteração	1/10/2016	15/10/2016

9. CONCLUSÃO

Este trabalho marca o início de um processo contínuo de busca pela eficácia e eficiência na prestação dos serviços da Seção de Transportes/COGSA/SGS. De forma organizada e prudente, espera-se que essas ações iniciais surtam o efeito desejado, desencadeando um melhor aproveitamento dos recursos públicos.

ANEXOS

ANEXO 01:

DESCRIÇÃO	jan/16		fev/16		mar/16		abr/16		mai/16	
Transporte de autoridades	10	6,37%	29	19,21%	25	13,97%	20	13,33%	8	5,13%
Transporte Comum - RMC	76	48,41%	57	37,75%	80	44,69%	84	56,00%	104	66,67%
Transporte Comum Interior	21	13,38%	14	9,27%	17	9,50%	10	6,67%	14	8,97%
Transporte de Materiais Capital - RMC	26	16,56%	30	19,87%	40	22,35%	28	18,67%	20	12,82%
Transporte de Materiais Interior	24	15,29%	21	13,91%	17	9,50%	8	5,33%	10	6,41%
TOTAL	157	100,00%	151	100,00%	179	100,00%	150	100,00%	156	100,00%

