

# RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DO PLANO PLURIANUAL 2008-2011



**Ministério dos Transportes**



**PLANO PLURIANUAL  
2008-2011**

**RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO**

**Ministério dos Transportes**

**EXERCÍCIO 2009**

**ANO BASE 2008**

**Brasília  
2009**

# ÍNDICE

## Apresentação

Sumário Executivo

Avaliação dos Programas

Corredor Araguaia-Tocantins

Corredor Mercosul

Corredor Nordeste

Corredor São Francisco

Corredor Transmetropolitano

Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval

Gestão da Política dos Transportes

Manutenção da Malha Rodoviária Federal

Qualidade dos Serviços de Transporte

Vetor Logístico Amazônico

Vetor Logístico Centro-Norte

Vetor Logístico Centro-Sudeste

Vetor Logístico Leste

Vetor Logístico Nordeste Meridional

Vetor Logístico Nordeste Setentrional

Vetor Logístico Sul

Anexo I - Execução Física e Financeira

## APRESENTAÇÃO

A contínua melhoria da qualidade das políticas públicas e sua efetividade junto à sociedade é um princípio que eleva os desafios para a gestão pública e ressalta a importância da avaliação da ação governamental. Nesse sentido, os resultados apresentados no Relatório de Avaliação do PPA 2008-2011 devem ser debatidos, de modo a permitir o avanço da democracia na interação entre o Estado e a Sociedade.

A fim de cumprir o disposto no art. 19º da Lei nº 11.653, de 07 de abril de 2008 e o Decreto nº 6601 de 10 de outubro de 2008 que trata do modelo de gestão do Plano Plurianual 2008-2011, coube aos órgãos do Governo Federal elaborarem a avaliação dos Objetivos Setoriais e dos Programas sob sua responsabilidade. O produto do trabalho é resultado das atividades realizadas em conjunto com gerentes dos programas e equipes técnicas no âmbito dos órgãos responsáveis por programas de Governo, que são integrantes das Subsecretarias de Planejamento, Orçamento e Gestão (SPOA), das Unidades de Monitoramento e Avaliação (UMAs) e das Secretarias Executivas.

As avaliações versam sobre os resultados provenientes da implementação dos programas de cada órgão e incluem demonstrativos físicos e financeiros dos valores referentes às ações desenvolvidas, tanto no âmbito do próprio órgão responsável quanto em outros Ministérios, no caso dos programas multissetoriais. Esse relatório confere maior transparência em relação aos resultados da aplicação dos recursos públicos federais. Além disso, facilita a compreensão e a prestação de contas à sociedade, gerando assim informações para os debates necessários à promoção da melhoria da qualidade da ação pública e de seus resultados para a sociedade brasileira.

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2008, do total previsto para o(a) Ministério dos Transportes (MT), foram utilizados **R\$ 12.226.710.903,00** para a execução dos programas e das ações sob sua responsabilidade, de acordo com o quadro a seguir:

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$ 15.120.264.134,00	Empenho Liquidado:	R\$ 12.226.710.903,00
	Pago Estatais:	-
	<b>Total:</b>	<b>R\$ 12.226.710.903,00</b>
<b>Previsto não-orçamentário</b>	<b>Realizado não-orçamentário</b>	
R\$2.101.750.000,00	-	

Além disso, do total de **R\$ 6.322.503.346,00** inscritos em restos a pagar, relativo ao exercício de 2007, foram executados **R\$ 4.114.257.431,00**, ou seja, **65,07 %**.

Na execução orçamentária dos programas sob responsabilidade do(a) **Ministério dos Transportes (MT)**, no período do PPA 2008-2011, verificou-se a seguinte distribuição dos percentuais na participação dos valores realizados anualmente:

Tipo	Programa (Código/Denominação)	2008		
		Previsto	Realizado *	%
Finalístico	0237 Corredor Araguaia-Tocantins	99.247.342,00	93.785.187,00	94,50
	0233 Corredor Mercosul	10.608.838,00	1.108.838,00	10,45
	0235 Corredor Nordeste	42.000.000,00	40.750.000,00	97,02
	0229 Corredor São Francisco	7.592.929,00	7.592.929,00	100,00
	0231 Corredor Transmetropolitano	200.000,00	200.000,00	100,00
	8768 Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval	2.348.748.455,00	2.280.774.236,00	97,11
	0220 Manutenção da Malha Rodoviária Federal	83.543.104,00	61.677.387,00	73,83
	1463 Qualidade dos Serviços de Transporte	42.483.870,00	35.753.657,00	84,16
	1456 Vetor Logístico Amazônico	1.566.893.487,00	1.300.724.878,00	83,01
	1457 Vetor Logístico Centro-Norte	1.893.562.721,00	1.536.536.686,00	81,15

## Relatório Anual de Avaliação

	1461 Vetor Logístico Centro-Sudeste	1.751.219.082,00	1.274.279.313,00	72,77
	1458 Vetor Logístico Leste	2.075.803.080,00	1.595.284.805,00	76,85
	1460 Vetor Logístico Nordeste Meridional	904.520.946,00	445.611.934,00	49,26
	1459 Vetor Logístico Nordeste Setentrional	1.376.217.836,00	942.042.843,00	68,45
	1462 Vetor Logístico Sul	2.204.584.985,00	1.757.573.697,00	79,72
<b>Total Finalístico</b>		<b>14.407.226.675,00</b>	<b>11.373.696.390,00</b>	<b>78,94</b>
Apoio às Políticas Públicas e Áreas Especiais	0225 Gestão da Política dos Transportes	865.332.623,00	682.483.537,00	78,87
<b>Total Apoio às Políticas Públicas e Áreas Especiais</b>		<b>865.332.623,00</b>	<b>682.483.537,00</b>	<b>78,87</b>
<b>Total Geral</b>		<b>15.272.559.298,00</b>	<b>12.056.179.927,00</b>	<b>78,94</b>

\* Valores Executados (liquidado) em 2008. No caso de programas multissetoriais são contemplados recursos provenientes de ações executadas por outros órgãos. Ressalta-se que no "valor total do órgão" são consideradas inclusive as ações implementadas em programas de outros órgãos.

## AVALIAÇÃO SETORIAL

### Objetivos Setoriais

**Objetivo Setorial:** Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional

Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	

**Nenhum indicador cadastrado**

### Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto "Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes", em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

**Objetivo Setorial:** Ampliar o fluxo terrestre de cargas e pessoas aos demais países da América do Sul



**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional

Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	
<b>Nenhum indicador cadastrado</b>			

Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

**Objetivo Setorial:** Garantir a prestação de serviços de transportes terrestres e aquaviários em boas condições para os usuários

**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional

Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	
<b>Nenhum indicador cadastrado</b>			

Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

**Objetivo Setorial:** Integrar os modais de transportes no território brasileiro

**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional

Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	
<b>Nenhum indicador cadastrado</b>			

Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas



## Relatório Anual de Avaliação

constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

**Objetivo Setorial:** Manter a malha rodoviária federal em boas condições operacionais de tráfego

**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional

Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	
<b>Nenhum indicador cadastrado</b>			

### Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

**Objetivo Setorial:** Propiciar condições para o investimento privado na construção e manutenção da infra-estrutura de transportes

**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional

Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	
<b>Nenhum indicador cadastrado</b>			

### Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

**Objetivo Setorial:** Reduzir os acidentes nas rodovias brasileiras

**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional





Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	
<b>Nenhum indicador cadastrado</b>			

## Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

**Objetivo Setorial:** Reduzir os custos de transporte de cargas e passageiros

**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional

Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	
<b>Nenhum indicador cadastrado</b>			

## Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

**Objetivo Setorial:** Reduzir os impactos ambientais da implantação da infra-estrutura de transportes

**Objetivo de Governo Vinculado:** Implantar uma infra-estrutura eficiente e integradora do Território Nacional

Indicador(es) do Objetivo Setorial/Unidade de	Índice de Referência		Meta para 2011
	Índice	Data de Apuração	
<b>Nenhum indicador cadastrado</b>			

## Comentários Adicionais

Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os

indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

### **Principais Resultados**

A política que o Ministério dos Transportes vem adotando, busca maximizar os recursos para cada modalidade de transportes, procurando contornar as dificuldades para a realização de investimentos provocada pela grave crise financeira pela qual passou o Estado brasileiro nas últimas décadas.

Com o intuito de melhorar a oferta de infraestrutura para o transporte de cargas estão sendo realizadas concessões de serviços ferroviários, portuários e rodoviários e pode-se perceber que as metas contratuais de produção e segurança das concessões ferroviárias estão sendo cumpridas, assim como as instalações portuárias vem demonstrando um ganho de eficiência em relação ao período anterior às concessões; e os trechos rodoviários privatizados apresentam bom estado de conservação.

O crescimento econômico pressupõe a aplicação de recursos públicos em programas de investimento em infraestrutura de transportes, para que satisfaçam as necessidades dos usuários, ou seja, uma infraestrutura de transportes eficiente, eficaz, capaz de estruturar com justiça e equidade o desenvolvimento social do País.

Nesse sentido o Governo Federal vem intensificando a aplicação de recursos em obras de vital importância como a construção da ferrovia transnordestina, da ferrovia norte-sul, a continuidade da construção da eclusa de Tucuruí, o fortalecimento da indústria naval e a restauração e manutenção de rodovias federais, além de prosseguir com a política de descentralização de segmentos rodoviários para o setor privado, buscando inclusive o fortalecimento dos outros modais.

Abaixo estão listados os principais resultados por objetivo setorial.

Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

- Vetor Logístico Amazônico – 1456

A avaliação Gerencial do Programa demonstra um grau de contribuição alta ao alcance dos Objetivos Setoriais, justificando que executou aproximadamente 83% do orçamento previsto para 2008.

Dentre as ações de Construção de Trechos Rodoviários destacam-se a Construção dos Trechos Rodoviários: Sena Madureira - Cruzeiro do Sul na BR-364 no Estado do Acre; Divisa MT/PA – Santarém – na BR-163 no Estado do Pará; Marabá-Altamira-Rurópolis na BR-230 no Estado do Pará; Entroncamento MT-240 (Novo Diamantino)-Campos Novos dos Parecis na BR-364 no Estado do Mato Grosso.

Dentre as ações de Adequação de Trechos Rodoviários destacam-se: Rondonópolis-Cuiabá-Posto Gil na BR-163 no Estado do Mato Grosso.

Dentre as ações de Construção de Terminais Fluviais destacam-se: Conclusão do Terminal de São Sebastião de Uatumã, avanço nas obras de Humaitá, Eirunepé, Japurá, Lábrea, Manacapuru, Manaquiri, Manicoré e outros no Estado do Amazonas.

- Vetor Logístico Centro Norte – 1457

Neste vetor o grau de contribuição foi considerado médio, justificando que executou aproximadamente 62% do orçamento previsto para 2008.

Dentre as ações de Construção de Trechos Rodoviários destacam-se: Ferreira Gomes-Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) na BR-156 no Estado do Amapá; Divisa PA/MT-Ribeirão Cascalheira-na BR-158 no Estado do Mato Grosso;

Dentre as ações de Adequação destacam-se: Porto de Itaqui-Pedrinhas na BR-135 no Estado do Maranhão; Duplicação do Acesso Rodoviário ao Porto de Itaqui ao Entr. BR-135/MA.

Dentre as ações referentes as vias navegáveis interiores destacam-se a continuidade da Construção da Obra de Eclusa de Tucuruí no Estado do Pará, que atingiram em 2008,

74% de execução física acumulada.

SEP - A Construção da Rampa Roll-on Roll-off no Porto de Vila do Conde atingiu 46% da execução física, além da Construção de Estacionamento para Apoio às Operações na Rampa Roll-On Roll-Off com 99,27% da sua execução física completada.

- Vetor Logístico Leste – 1458

Este vetor também demonstra um grau de contribuição média ao alcance dos Objetivos Setoriais, justificando que executou aproximadamente 76% do orçamento previsto para 2008. Dentre as ações de Construção de Trechos Rodoviários destacam-se: Entr. MG-170 (Illicínea)-Entr. BR-491/MG-050 (São Sebastião do Paraíso) na BR-265 no Estado de Minas Gerais.

Dentre as ações de Adequação de Trechos Rodoviários destacam-se: Divisa GO/MG-Entr. BR-365- na BR-153 no Estado de Minas Gerais; Entr. MG-420 (para Anguereta) – Entr. MG-424 (para Sete Lagoas) – BR-040- no Estado de Minas Gerais, Entr. BR-050-Entr. BR-153 no Estado de Minas Gerais; Betim – Nova Serrana na BR-262; Acesso Rodoviário BR-101-Acesso ao Porto de Itaguaí no Estado do Rio de Janeiro; Divisa MG/SP-Divisa MG/GO na BR-050 no Estado de Minas Gerais; Brasília – Divisa DF/GO na BR-060; Km 0 – Águas Lindas de Goiás na BR-070.

SEP - A Dragagem de Aprofundamento do Porto de Itaguaí – Fase 1 – possui 70% de sua execução realizada. Com a conclusão da dragagem, o canal passará a ter 200 metros de largura e 20 metros de profundidade, aumentando assim em 50% sua capacidade - irá dos atuais 40 milhões de toneladas anuais para 60 milhões de toneladas ao ano.

- Vetor Logístico Nordeste Setentrional – 1459

Este vetor, demonstra um grau de contribuição baixa, justificando que executou aproximadamente 36% do orçamento previsto para 2008.

Dentre as ações de Construção de Trechos Rodoviários destacam-se: Bertolínea-Eliseu Martins na BR-135 no Estado do Piauí.

Dentre as ações de Adequação de Trechos Rodoviários destacam-se: João Pessoa-Campina Grande na BR-230 no Estado da Paraíba; BR-101 Nordeste entre os Estados do Rio Grande do Norte e Bahia.

A política de imigração de carga geral para outros modais foi materializada pela decisão, dentre outras, de construir a Ferrovia Bahia - Oeste nos estados da Bahia e Tocantins com objetivo de integrar a malha ferroviária nacional com a Ferrovia Norte-Sul para transportar granéis, fertilizantes, combustíveis e minério de ferro.

SEP - A conclusão da Repotencialização do sistema de atracação de navios do Terminal Salineiro de Areia Branca, com a construção de 02 novos dolphins e reforço dos 03 existentes, o que irá permitir receber navios de até 75.000 TPB. Obra da Construção do Cais de Contêineres de Maceió, com 31,54% de sua execução realizada, que após a conclusão irá proporcionar um aumento da capacidade operacional na movimentação de cargas no Porto, podendo atingir 300.000 teu's/ano.

- Vetor Logístico Nordeste Meridional – 1460

A avaliação Gerencial deste Programa também demonstra um grau de contribuição baixa, justificando que executou aproximadamente 48% do orçamento previsto para 2008.

Dentre as ações de Construção de Trechos Rodoviários destacam-se: Caravelas – Entr. BR-101 – na BR-418 no Estado da Bahia; Euclides da Cunha-Ibó- na BR-116 no Estado da Bahia; andamento da obra da ponte sobre o Rio São Francisco no Município de Carinhanha na BR-030 no Estado da Bahia.

Dentre as ações de Adequação de Trechos Rodoviários destacam-se: Divisa BA/SE-Entr.

BR-235 – na BR-101 no Estado de Sergipe.

- Vetor Logístico Centro–Sudeste – 1461

O grau de contribuição deste vetor foi considerado médio, justificando que executou aproximadamente 61% do orçamento previsto para 2008.

Dentre as ações de Construção de Trechos Rodoviários destacam-se: Ponte sobre o Rio Paraná (entre Paulicéia e Brasilândia/MS)-na BR-158 no Estado de São Paulo; Ventania-Alto do Amparo na BR-153 no Estado do Paraná; apoio à Construção do Rodonanel-Trecho Sul-no Estado de São Paulo.

Dentre as ações de Adequação de Trechos Rodoviários destaca-se: Aparecida de Goiânia-Itumbiara BR-153 no Estado de Goiás.

Em relação ao Modal Ferroviário destaca-se: Construção do Contorno e Pátio Ferroviário de Tutoia em Araraquara-SP.

SEP - A Implantação da Avenida Perimetral do Porto de Santos (SP) - Margem Direita, apresenta 51% da sua execução física realizada, esta obra tem como objetivo o de ordenar e melhorar o tráfego de mais de 3.500 caminhões/dia, reduzindo-se, assim, o desperdício de tempo e movimentos de carga e descarga, com redução final de custos operacionais para operadores portuários, exportadores e importadores, além disso, importante frisar a inclusão do Plano de Desenvolvimento de Infra-estrutura de Acessos Terrestres ao Porto de Santos, e a elaboração dos termos de referência para contratação do projeto executivo da Implantação da Avenida Perimetral do Porto de Santos (SP) - Margem Esquerda.

- Vetor Logístico Sul - 1462

Este vetor também demonstra um grau de contribuição média ao alcance dos Objetivos Setoriais, justificando que executou aproximadamente 79% do orçamento previsto para 2008. Dentre as ações de Construção de Trechos Rodoviários destacam-se: Santa Maria-Rosário do Sul na BR-158-no Estado do Rio Grande do Sul; São José Cerrito-Campos Novos na BR-282 no Estado de Santa Catarina.

Dentre as ações de Adequação de Trechos Rodoviários destacam-se: Palhoça-Divisa SC/RS - na BR-101 no Estado de Santa Catarina, Rio Grande-Pelotas na BR-392 no Estado do Rio Grande do Sul – obra em andamento.

SEP - Obras de execução e de prolongamento dos molhes do porto de Rio Grande (RS), com recursos da ordem de R\$ 445,4 milhões, que disciplinará o regime hídrico do canal de acesso ao porto e viabilizará, assim, a atracação de navios de última geração. As obras estão sendo realizadas em ritmo normal, com mais de 70% de execução. O porto de Rio Grande, em razão da sua localização, profundidade e características técnicas, é estratégico para o intercâmbio comercial do Hemisfério Norte com o MERCOSUL.

Ampliar o fluxo terrestre de cargas e pessoas aos demais países da América do Sul

- Vetor Logístico Sul - 1462

Para atender este objetivo Setorial podemos destacar a Construção de Trecho Rodoviário São Miguel do Oeste-Fronteira Brasil/Argentina (ponte sobre o Rio Peperiguaçu) – na BR-282 no Estado de Santa Catarina.

- Vetor Logístico Amazônico – 1456

A Construção da ponte sobre o Rio Itacutú na BR-401 no Estado de Roraima com o

objetivo de facilitar o tráfego, na região, em qualquer época do ano, por via pavimentada, e interligar o Brasil à Guiana e aos países do platô das Guianas. Manutenção do Acordo Internacional Brasil e Argentina para operação da Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé.

Na integração Hidroviária foi realizada a Dragagem de Manutenção do Rio Paraguai no Tramo Brasileiro beneficiando as empresas de transportes de cargas Bolivianas, Paraguias e Argentinas. Na Região Sul do País, a duplicação da BR-101 trará benefícios para a população nos Estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. A obra reforça a economia regional e facilita a ligação com os outros Estados e com os países do Mercado Comum do Sul (Mercosul).

Garantir a prestação de serviços de transportes terrestres e aquaviários em boas condições para os usuários

- Programa Qualidade dos Serviços de Transportes – 1463

Para atender este objetivo Setorial podemos destacar a Fiscalização dos Serviços de Transportes Rodoviários de Carga, tendo sido fiscalizados veículos nas rodovias federais concedidas referentes a excesso de peso, à obrigatoriedade do vale-pedágio, ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC e à habilitação ao Transporte Rodoviário Internacional de Carga – TRIC; Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura Rodoviária; Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura Ferroviária; Concessão e Regulação dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura do Transporte Aquaviário.

Integrar os modais de transportes no território brasileiro

É objetivo deste Ministério adequar a matriz de transportes oferecendo infraestruturas para os diversos modais nos seus segmentos de melhor otimização. Neste sentido os modais aquaviários e ferroviários, em 2008 tiveram maior atenção com investimentos significativos em relação ao modal rodoviário.

Manter a malha rodoviária federal em boas condições operacionais de tráfego

Este objetivo não está vinculado ao programa Manutenção da Malha Rodoviária Federal – 0220, no PPA 2008-2011, porém este programa é o que mais atende a este objetivo, além de alguns vetores logísticos.

Para a infra-estrutura de transportes rodoviários foi priorizada a manutenção e segurança da malha, permitindo agilidade no escoamento da produção e proporcionando segurança para seus usuários.

As ações de Manutenção que se destacaram nos Vetores Logísticos foram:

- Vetor Logístico Amazônico: BR-163 no Estado do Mato Grosso;
- Vetor Logístico Centro-Norte: BR-316 nos Estados do Pará e Maranhão; BR-364 no Estado do Mato Grosso e a BR-153 no Estado do Tocantins;
- Vetor Logístico Leste: BR-459 no Estado de Minas Gerais;
- Vetor Logístico Nordeste Setentrional: BR-020 no Estado do Ceará;
- Vetor Logístico Nordeste Meridional: BR-101 nos Estados da Bahia e Sergipe;
- Vetor Logístico Centro-Sudeste: BR-153 no Estado de Goiás e BR-163 no Estado do Mato Grosso do Sul.

Propiciar condições para o investimento privado na construção e manutenção da

## infraestrutura de transportes

Foram transferidos à iniciativa privada 2,6 mil km de rodovias federais nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina, aumentando a malha federal concedida em cerca de 150,0%.

Trechos concedidos:

- BR-153: Divisa MG/SP - Divisa SP/PR (321,6 km) – Rodovia Transbrasiliana
- BR-116: Curitiba - Divisa SC/RS (412,7 km);
- BR-393: Divisa MG/RJ - Entr. BR-116, Rodovia Presidente Dutra (200,4 km);
- BR-101: Divisa ES/RJ - Ponte Rio - Niterói (320,1 km);
- BR-381: Belo Horizonte - São Paulo (562,1 km) - Rodovia Fernão Dias;
- BR-116: São Paulo - Curitiba (401,6 km) - Rodovia Régis Bittencourt;
- BR-116/376/101: Curitiba - Florianópolis (382,3 km).

Foram realizadas também revisões dos Programas de Exploração das 06 (seis) concessões da 1ª etapa, visando proporcionar melhores condições de segurança e conforto aos seus usuários.

Os estudos relativos à Fase II da 2ª Etapa de concessões foram concluídos, prevendo a licitação de 680,6 km de rodovias nas BR-116 (Feira de Santana/Divisa MG), BR-324 (Salvador/Feira de Santana), e em rodovias estaduais (BA-526 e BA-528, com extensão de 13,3 km).

Os estudos relativos à Fase I da 3ª Etapa de concessões foram concluídos, prevendo a licitação de 2,1 mil km de rodovias federais, na BR-040 (Brasília/Juiz de Fora), BR-116 (Divisa BA/MG – Divisa MG/RJ) e BR-381 (Belo Horizonte/Governador Valadares).

## Reduzir os acidentes nas rodovias brasileiras

As construções, manutenções e adequações objetivam também atender a redução de acidentes havendo ainda ações diretas que consistem dos Programas: Programa Integrado de Revitalização (PIR-IV), Programa de Conservação, Restauração e Manutenção (CREMA), e Operação do Sistema de Pesagem de Veículos que consiste da implantação de dispositivos eficientes de controle de cargas nas rodovias para coibir os excessos.

## Reduzir os custos de transporte de cargas e passageiros

Todas as ações desenvolvidas pelo Ministério dos Transportes, diretamente ou por meio das Entidades Vinculadas, objetivaram oferecer melhores condições de tráfego e, conseqüentemente obter reduções nos custos de transportes de cargas e passageiros.

- Fomento ao Desenvolvimento da marinha Mercante e da Indústria Naval – 8768

A avaliação Gerencial do Programa demonstra um grau de contribuição média ao alcance dos Objetivos Setoriais, declarando que realizou 97% do orçamento previsto para 2008, dos quais 93% foram destinados ao segmento de carga. Os financiamentos para o Pró-Frota Pesqueira e Transporte de Passageiros foram prejudicadas devido à incapacidade das empresas de atenderem às exigências dos Agentes Financeiros do FMM, principalmente quanto às garantias (130% dentre outros).

## Reduzir os impactos ambientais da implantação da infra-estrutura de transportes

Apesar da legislação ambiental brasileira ser uma das mais completas e bem elaboradas

do mundo, a conscientização ambiental e a necessidade de preservação de recursos naturais é ainda um processo em crescente evolução. No entanto, o sistema de licenciamento ambiental tem crescido e apresentado resultados positivos, não apenas na efetivação de medidas de controle ambiental dos empreendimentos de transportes, mas também na mudança de cultura dentro do próprio setor.

Hoje é fundamental que para cada nova obra de implantação no setor de transporte, nos três modais: rodoviário, ferroviário e aquaviário, sejam feitos um Estudo de Impacto Ambiental e um Relatório (EIA/RIMA) para que seja concedida a Licença Prévia para o empreendimento. Depois de concedida essa licença, devem ser produzidos Projetos Básicos Ambientais, para que a obra seja, de fato, licenciada para operação.

Todo esse processo é lento e delicado, mas determinante para a construção de uma obra no setor de transportes, sendo que órgãos federais, como IBAMA e o TCU, estão sempre em constante fiscalização podendo paralisar, a qualquer momento, uma obra em face de menor irregularidade. Sendo assim, o MT procura sempre cumprir todas as diretrizes ambientais para que as obras prossigam e cumpram os cronogramas estabelecidos.





## **AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS**

## Relatório Anual de Avaliação

Corredor Araguaia-Tocantins

### GERENTE DO PROGRAMA

José Francisco das Neves

### OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Pará, Tocantins, Maranhão, Mato Grosso e Goiás

### PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados do Pará, Tocantins, Maranhão, Mato Grosso e Goiás

### EXECUÇÃO DO PROGRAMA

#### QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos): R\$99.247.342,00</b>	Empenhado Liquidado: R\$93.785.187,00 Pago Estatais: - Total: R\$93.785.187,00
<b>Previsto não orçamentário</b> -	<b>Realizado não orçamentário</b> -

#### METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Nova Olinda do Maranhão - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 115T (-/-)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Pio XII - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 115U (-/-)	0,00	0,00	-	6.980.000,00	3.499.314,00	50,13
Administração e Remuneração de Pessoal da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, Decorrente de Sucessão Trabalhista - 09IU (-/-)	0,00	0,00	-	1.076.938,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Aguiarnópolis - Palmas - no Estado do Tocantins - 5E83 (-/-)	0,00	0,00	-	86.404.066,00	86.375.660,00	99,97
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Anápolis - Uruaçu - no Estado de Goiás - 116E (-/-)	0,00	0,00	-	3.000.000,00	3.000.000,00	100,00

Contribuição a Previdência Privada do Pessoal da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, Decorrente de Sucessão Trabalhista - 09LL (-/-)	0,00	0,00	-	236.338,00	0,00	0,00
Gestão e Administração do Programa - 2272 (-/-)	0,00	0,00	-	1.550.000,00	910.213,00	58,72
<b>Índice médio geral de realização</b>				<b>0,00</b>		<b>51,47</b>

## METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2007) Adequação de Travessias Urbanas - na BR-153 - no Estado de Tocantins - 7F00 (trecho adequado/km)	-	-	-	7.850.000,00	5.000.000,00	0,64
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Brasília - Divisa DF/GO - na BR-060 - no Distrito Federal - 7542 (trecho adequado/km)	-	-	-	666.206,00	368.582,00	0,55
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa DF/GO - Entroncamento BR-153/GO - na BR-060 - no Estado de Goiás - 3768 (-/-)	-	-	-	8.143.725,00	6.875.751,00	0,84
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento km 0 - Santa Isabel - Castanhal - Santa Maria - Cachoeira do Piraí - Divisa PA/MA - na BR-316 - no Estado do Pará - 7F28 (trecho adequado/km)	-	-	-	13.767.030,00	8.212.756,00	0,60
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Km 0 - Águas Lindas de Goiás - na BR-070 - no Estado de Goiás - 7560 (-/-)	-	-	-	20.000.000,00	5.383.875,00	0,27
(RAP 2007) Adequação de Trechos Rodoviários - na BR-450 - No Distrito Federal - 5E48 (trecho adequado/km)	-	-	-	10.500.000,00	6.500.000,00	0,62
(RAP 2007) Adequação de Trechos Rodoviários no Distrito Federal - 7F16 (trecho adequado/km)	-	-	-	7.000.000,00	7.000.000,00	1,00

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Administração e Remuneração de Pessoal da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, Decorrente de Sucessão Trabalhista - 09IU (-/-)	-	-	-	528.511,00	494.911,00	0,94
(RAP 2007) Assistência Médica e Odontológica aos Servidores, Empregados e seus Dependentes - 2004 (PESSOA BENEFICIADA/UNIDADE)	-	-	-	32.310,00	31.145,00	0,96
(RAP 2007) Auxílio-Alimentação aos Servidores e Empregados - 2012 (SERVIDOR BENEFICIADO/UNIDADE)	-	-	-	42.128,00	26.743,00	0,63
(RAP 2007) Auxílio-Transporte aos Servidores e Empregados - 2011 (SERVIDOR BENEFICIADO/UNIDADE)	-	-	-	23.434,00	10.125,00	0,43
(RAP 2007) Construção da Ferrovia Norte-Sul - 7136 (Trecho construído/km)	-	-	-	5.907.672,00	5.013.414,00	0,85
(RAP 2007) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Aguiarnópolis - Palmas - no Estado do Tocantins - 5E83 (-/-)	-	-	-	715.472.214,00	470.800.456,00	0,66
(RAP 2007) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Anápolis - Uruaçu - no Estado de Goiás - 116E (-/-)	-	-	-	168.545.163,00	135.098.837,00	0,80
(RAP 2007) Construção das Eclusas de Tucuruí - no Rio Tocantins - no Estado do Pará - 5750 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	148.018.099,00	148.018.099,00	1,00
(RAP 2007) Construção de Pontes na BR-235 - No Estado do Tocantins - 5E16 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	339.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/MT - Divisa MT/GO - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 7F23 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	2.500.000,00	0,00	0,00

(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 11VA (trecho pavimentado/km)	-	-	-	7.200.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa TO/MA - Aparecida do Rio Negro - na BR-010 - no Estado de Tocantins - 11V8 (-/-)	-	-	-	57.984.465,00	26.188.069,00	0,45
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa TO/MA - Aparecida do Rio Negro - na BR-010 - no Estado de Tocantins - 11V8 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	57.984.465,00	26.188.069,00	0,45
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Peixe - Paranã - Taguatinga -na BR-242 - No Estado do Tocantins - 5E15 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	29.000.000,00	23.809.740,00	0,82
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Uruaçu - São Miguel do Araguaia - na BR-080 - no Estado de Goiás - 7E79 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	40.000.000,00	37.559.208,00	0,94
(RAP 2007) Construção de Trechos Rodoviários no Estado de Goiás - 7E80 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	34.944.362,00	7.259.269,00	0,21
(RAP 2007) Construção de Viadutos - no Município de Goiânia (km 501,8 - 502,0) na BR-153 - no Estado de Goiás - 7E63 (Rejeito armazenado /% de execução física)	-	-	-	3.800.000,00	3.102.580,00	0,82
(RAP 2007) Construção do Berço 100, Alargamento do Cais Sul e Ampliação do Porto de Itaqui - no Estado do Maranhão - 7F21 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	32.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Dragagem dos Berços 100 a 103 e da retroárea dos Berços 100 e 101 no Porto de Itaqui - no Estado do Maranhão - 1K56 (-/-)	-	-	-	49.500.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Dragagem dos Berços 100 a 103 e da retroárea dos Berços 100 e 101 no Porto de Itaqui - no Estado do Maranhão - 1K56 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	49.500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Gestão e Administração do Programa - 2272 (-/-)	-	-	-	431.326,00	259.842,00	0,60
(RAP 2007) Gestão e Coordenação do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC - 8785 (-/-)	-	-	-	308.251,00	224.293,00	0,73
(RAP 2007) Recuperação dos berços 101 e 102 do Porto de Itaqui - no Estado do Maranhão - 1K26 (-/-)	-	-	-	43.259.415,00	10.968.692,00	0,25
(RAP 2007) Recuperação dos berços 101 e 102 do Porto de Itaqui - no Estado do Maranhão - 1K26 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	43.259.415,00	10.968.692,00	0,25
<b>Índice médio geral de realização</b>			-			<b>0,53</b>

## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
<b>Fonte:</b>						
<b>Medidas corretivas necessárias:</b> não houve índice previsto para 2011						

## CONTEXTUALIZAÇÃO

### 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - As ações não continham meta física prevista na LOA por se tratar de ações de RAP.

Os principais resultados obtidos em 2008 podem ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas.

3768 Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa DF/GO - Entroncamento BR-153/GO - na BR-060 - no Estado de Goiás – Os valores pagos referem-se a serviços executados no ano de 2007.

7E80 Construção de Trechos Rodoviários no Estado de Goiás – As obras de Construção do Trecho de Montes Claros/Aragaraças deverão ser concluídos no ano de 2009, restando apenas 4 km. Foi executado 5,36 km.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O Corredor executou somente 66% do orçamento previsto em virtude dos atrasos na execução das obras.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:**

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Sem avaliação

**JUSTIFICATIVA:** Com relação ao alcance do objetivo estabelecido no PPA 2008-2011 este programa não faz parte deste PPA e por isso a questão não se aplica.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

**O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL?** Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Corredor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

**CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA:** não foram mensuradas as contribuições da participação social no programa.



## Corredor Mercosul

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas entre o Brasil e os países do Mercosul

## PÚBLICO-ALVO

Usuários do sistema de transportes da Região Sul do País

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos): R\$10.608.838,00</b>	Empenhado Liquidado: R\$1.108.838,00 Pago Estadais: - Total: R\$1.108.838,00
<b>Previsto não orçamentário</b> -	<b>Realizado não orçamentário</b> -

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101 no Estado de Santa Catarina - 1208 (-/-)	0,00	0,00	-	1.000.000,00	1.000.000,00	100,00
Construção de Travessia Urbana - no Município de Cascavel - na BR-277 - no Estado do Paraná - 115A (-/-)	0,00	0,00	-	9.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Candelária - Cruz Alta - na BR-481/RS - no Estado do Rio Grande do Sul - 114Y (-/-)	0,00	0,00	-	108.838,00	108.838,00	100,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>0,00</b>			<b>66,67</b>

## METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2007) Adequação de Contorno Rodoviário - Município de Curitiba (Leste) - na BR-116 - no Estado do Paraná - 11VC (-/-)	-	-	-	5.773.556,00	4.598.070,00	0,80

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Adequação de Contorno Rodoviário - Município de Curitiba (Leste) - na BR-116 - no Estado do Paraná - 11VC (trecho adequado/km)	-	-	-	5.773.556,00	4.598.070,00	0,80
(RAP 2007) Adequação de Ramal Ferroviário - no Perímetro Urbano de Londrina - no Estado do Paraná - 1C48 (trecho adequado/km)	-	-	-	1.800.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - Osório/RS - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 3766 (trecho adequado/km)	-	-	-	70.388.168,00	54.754.030,00	0,78
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101 no Estado de Santa Catarina - 1208 (-/-)	-	-	-	284.213.432,00	196.491.264,00	0,69
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101 no Estado de Santa Catarina - 1208 (trecho adequado/km)	-	-	-	284.213.432,00	196.491.264,00	0,69
(RAP 2007) Adequação de Trechos Rodoviários no Estado de Santa Catarina - 7E99 (trecho adequado/km)	-	-	-	17.798.490,00	7.955.415,00	0,45
(RAP 2007) Adequação de Trechos Rodoviários no Estado do Rio Grande do Sul - 1E78 (trecho adequado/km)	-	-	-	8.892.926,00	803.773,00	0,09
(RAP 2007) Ampliação dos Molhes e Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso no Porto do Rio Grande - 5019 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	11.686.167,00	10.587.624,00	0,91
(RAP 2007) Construção de Acesso Rodoviário - no Município de Blumenau - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 116A (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	3.500.000,00	0,88
(RAP 2007) Construção de Contorno Ferroviário - Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina - 1276 (-/-)	-	-	-	18.471.267,00	2.622.370,00	0,14

(RAP 2007) Construção de Contorno Ferroviário - Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina - 1276 (Trecho construído/km)	-	-	-	18.471.267,00	2.622.370,00	0,14
(RAP 2007) Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Joinville - no Estado de Santa Catarina - 1K24 (-/-)	-	-	-	24.651.140,00	10.764.628,00	0,44
(RAP 2007) Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Joinville - no Estado de Santa Catarina - 1K24 (Trecho construído/km)	-	-	-	24.651.140,00	10.764.628,00	0,44
(RAP 2007) Construção de Pontes em Rodovias Federais sobre o rio Itajaí-Açu - no Estado de Santa Catarina - 7E97 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	15.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Construção de Terminal Fluvial - no Município de São José do Norte - no Estado do Rio Grande do Sul - 1J53 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	1.500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Barracão - Lagoa Vermelha - Nova Prata - na BR-470 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7F29 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	14.303.298,00	6.894.837,00	0,48
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Candelária - Cruz Alta - na BR-481/RS - no Estado do Rio Grande do Sul - 114Y (-/-)	-	-	-	5.400.000,00	5.400.000,00	1,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Candelária - Cruz Alta - na BR-481/RS - no Estado do Rio Grande do Sul - 114Y (trecho pavimentado/km)	-	-	-	5.400.000,00	5.400.000,00	1,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - Bom Jesus - Entroncamento BR-472/BR-287 - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7F14 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	26.260.066,00	5.758.213,00	0,22

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - São José do Norte - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7F13 (-/-)	-	-	-	16.700.043,00	13.439.309,00	0,80
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - São José do Norte - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7F13 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	16.700.043,00	13.439.309,00	0,80
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Santa Maria - Rosário do Sul - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - 12BU (trecho pavimentado/km)	-	-	-	39.102.910,00	30.122.323,00	0,77
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - São José Cerrito - Campos Novos - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 7192 (-/-)	-	-	-	40.413.824,00	38.070.449,00	0,94
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - São José Cerrito - Campos Novos - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 7192 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	40.413.824,00	38.070.449,00	0,94
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - São Miguel do Oeste - Fronteira Brasil/Argentina - na BR-282 - No Estado de Santa Catarina - 111T (-/-)	-	-	-	33.045.000,00	33.045.001,00	1,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Ventania - Alto do Amparo - na BR-153 - no Estado do Paraná - 1D70 (-/-)	-	-	-	35.091.919,00	34.674.514,00	0,99
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Ventania - Alto do Amparo - na BR-153 - no Estado do Paraná - 1D70 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	35.091.919,00	34.674.514,00	0,99
(RAP 2007) Construção de Trechos Rodoviários - na BR-282 - No Estado de Santa Catarina - 5E14 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	5.533.374,00	4.878.375,00	0,88

(RAP 2007) Construção de Viaduto Rodoviário - No Município de Araucária - na BR-476 - No Estado do Paraná - 114Z (VIADUTO CONSTRUÍDO/% de execução física)	-	-	-	7.169.000,00	4.866.686,00	0,68
(RAP 2007) Obras Complementares no Trecho Rodoviário - Entrocamento RS-326 (P/voti) - Ponte Rio Guaíba - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 1K53 (-/-)	-	-	-	39.600.000,00	16.328.457,00	0,41
(RAP 2007) Obras Complementares no Trecho Rodoviário - Entrocamento RS-326 (P/voti) - Ponte Rio Guaíba - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 1K53 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	39.600.000,00	16.328.457,00	0,41
(RAP 2007) Prolongamento de Trecho de Rebaixamento da Linha Férrea - Município de Maringá/ PR - no Estado do Paraná - 11XB (Trecho construído/km)	-	-	-	13.720.000,00	13.720.000,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação do Berço 201 do Porto de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina - 10RZ (-/-)	-	-	-	21.888.323,00	13.013.931,00	0,59
(RAP 2007) Recuperação dos Molhes de Abrigo do Porto de Imbituba - SC - 11XC (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	9.000.000,00	6.258.543,00	0,70
(RAP 2007) Recuperação dos Molhes do Porto de Laguna - SC - 11XF (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	3.000.000,00	1.762.355,00	0,59
<b>Índice médio geral de realização</b>			-			<b>0,62</b>

## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		

**Fonte:**

**Medidas corretivas necessárias:** não houve índice previsto para 2011

## CONTEXTUALIZAÇÃO

### 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - As ações não continham meta física prevista na LOA por se tratar de ações de RAP.

Os principais resultados obtidos em 2008 podem ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas.

1208 Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101 no Estado de Santa Catarina - ACUMULADO ATÉ JANEIRO/2008 - Terraplenagem Atacada - 79,00 km; Terraplenagem Concluída - 130,00 km; Pavimentação Atacada - 75,25 km; Pavimentação Concluída - 49,5 km; ACUMULADO ATÉ FEVEREIRO/2008 - Terraplenagem Atacada - 78,75 km; Terraplenagem Concluída - 132,00 km; Pavimentação Atacada - 73,00 km; Pavimentação Concluída - 52,00 km; ACUMULADO ATÉ MARÇO/2008 - Terraplenagem Atacada - 78,25 km; Terraplenagem Concluída - 133,50 km; Pavimentação Atacada - 70,75 km; Pavimentação Concluída - 59,75 km; ACUMULADO ATÉ ABRIL/2008 - Terraplenagem Atacada - 77,25 km; Terraplenagem Concluída - 136,25 km; Pavimentação Atacada - 72,25 km; Pavimentação Concluída - 61,50 km; ACUMULADO ATÉ MAIO/2008 - Terraplenagem Atacada - 73,25 km; Terraplenagem Concluída - 140,25 km; Pavimentação Atacada - 67,00 km; Pavimentação Concluída - 69,75 km; ACUMULADO ATÉ JUNHO/2008 - Terraplenagem Atacada - 72,25 km; Terraplenagem Concluída - 142,25 km; Pavimentação Atacada - 69,75 km; Pavimentação Concluída - 69,75 km; ACUMULADO ATÉ JULHO/2008 - Terraplenagem Atacada - 70,25 km; Terraplenagem Concluída - 144,25 km; Pavimentação Atacada - 68,75 km; Pavimentação Concluída - 71,50 km; ACUMULADO ATÉ AGOSTO/2008 - Terraplenagem Atacada - 65,75 km; Terraplenagem Concluída - 152,75 km; Pavimentação Atacada - 75,25 km; Pavimentação Concluída - 75,00 km; ACUMULADO ATÉ SETEMBRO/2008 - Terraplenagem Atacada - 61,50 km; Terraplenagem Concluída - 158,75 km; Pavimentação Atacada - 75,00 km; Pavimentação Concluída - 81,50 km; ACUMULADO ATÉ OUTUBRO/2008 - Terraplenagem Atacada - 58,75 km; Terraplenagem Concluída - 162,25 km; Pavimentação Atacada - 77,75 km; Pavimentação Concluída - 83,00 km; ACUMULADO ATÉ NOVEMBRO/2008 - Terraplenagem Atacada - 59,00 km; Terraplenagem Concluída - 162,25 km; Pavimentação Atacada - 73,25 km; Pavimentação Concluída - 87,5 km; ACUMULADO ATÉ DEZEMBRO/2008 - Terraplenagem Atacada - 57,25 km; Terraplenagem Concluída - 163,75 km; Pavimentação Atacada - 71,75 km; Pavimentação Concluída - 93,25 km. Executou 78% do orçamento previsto e realizou 13 km de execução física.

12BU Construção de Trecho Rodoviário - Santa Maria - Rosário do Sul - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - Executou aproximadamente 77% do orçamento e concluiu 23,35 km.

7E99 Adequação de Trechos Rodoviários no Estado de Santa Catarina - ACUMULADO ATÉ DEZEMBRO/2008 - Terraplenagem Atacada - 0,00 km; Terraplenagem Concluída - 4,64 km; Pavimentação Atacada - 0,00 km; Pavimentação Concluída - 4,64 km - INFRAESTRUTURA - 100% - MESOESTRUTURA - 100% - SUPERESTRUTURA - 100% - ELIMINAÇÃO DE PONTOS CRÍTICOS - 77,55%. Executou 44,70% do orçamento previsto e concluiu 4,64 km.

7192 Construção de Trecho Rodoviário - São José Cerrito - Campos Novos - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - Ação executou aproximadamente 94% do orçamento e concluiu 4 km.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O Corredor executou somente 66% do orçamento previsto em virtude dos atrasos na execução das obras.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

### Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:

GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL: Sem avaliação

JUSTIFICATIVA: Com relação ao alcance do objetivo estabelecido no PPA 2008-2011 este programa não faz parte deste PPA e por isso a questão não se aplica.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

COBERTURA DO PÚBLICO ALVO: Não aplicável

JUSTIFICATIVA:

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA? Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Corredor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA: não houve mensuração.



## Corredor Nordeste

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$42.000.000,00	Empenhado Liquidado:	R\$40.750.000,00
	Pago Estatais:	-
	Total:	R\$40.750.000,00
<b>Previsto não orçamentário</b>	<b>Realizado não orçamentário</b>	
-	-	

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Trecho Rodoviário - Tibúrcio (Entroncamento BR 101) - Aeroporto (Entroncamento AL-210) na BR-104 - no Estado de Alagoas - 115Z (-/-)	0,00	0,00	-	20.000.000,00	20.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Jerumenha - Bertolínea - BR-135 - no Estado do Piauí - 7441 (-/-)	0,00	0,00	-	20.000.000,00	20.000.000,00	100,00
Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - 10MK (-/-)	0,00	0,00	-	2.000.000,00	750.000,00	37,50
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>0,00</b>			<b>79,17</b>

## METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Carpina - Entroncamento BR-232 - na BR-408 - no Estado de Pernambuco - 7E90 (trecho adequado/km)	-	-	-	39.300.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 7435 (-/-)	-	-	-	265.744.479,00	213.039.811,00	0,80
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 7435 (trecho adequado/km)	-	-	-	265.744.479,00	213.039.811,00	0,80
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/RN - Divisa PB/PE - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 105T (-/-)	-	-	-	202.146.928,00	174.005.730,00	0,86
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/RN - Divisa PB/PE - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 105T (trecho adequado/km)	-	-	-	202.146.928,00	174.005.730,00	0,86
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento PE-160 (Pão de Açúcar) - Entroncamento PE-149 (Agrestina) (km 19,8 - km 71,2) - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 7E91 (-/-)	-	-	-	69.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento PE-160 (Pão de Açúcar) - Entroncamento PE-149 (Agrestina) (km 19,8 - km 71,2) - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 7E91 (trecho adequado/km)	-	-	-	69.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - João Pessoa - Campina Grande - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 1236 (trecho adequado/km)	-	-	-	20.326.315,00	20.326.315,00	1,00
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Macaíba - Pamamirim - na BR-304 - no Estado do Rio Grande do Norte - 11VK (trecho adequado/km)	-	-	-	2.850.000,00	0,00	0,00

(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Natal - Divisa RN/PB - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7626 (-/-)	-	-	-	120.292.582,00	52.439.582,00	0,44
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Natal - Divisa RN/PB - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7626 (trecho adequado/km)	-	-	-	120.292.582,00	52.439.582,00	0,44
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Fortaleza - Pacajus - na BR-116 - no Estado do Ceará - 1558 (trecho adequado/km)	-	-	-	1.385.261,00	1.385.013,00	1,00
(RAP 2007) Adequação de Trechos Rodoviários na BR-304 no Estado do Rio Grande do Norte - 10JC (trecho adequado/km)	-	-	-	8.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Adequação de Trechos Rodoviários no Estado do Ceará - 7F07 (trecho adequado/km)	-	-	-	16.766.616,00	12.013.313,00	0,72
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento RN-078 - Divisa RN/CE - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 111J (trecho pavimentado/km)	-	-	-	9.000.000,00	9.000.000,00	1,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - São Raimundo Nonato - Picos - na BR-020 - no Estado do Piauí - 1B99 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	1.500.000,00	1.491.956,00	0,99
(RAP 2007) Construção de Trechos Rodoviários no Estado da Paraíba - 1E71 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	12.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Construção de Trechos Rodoviários no Estado do Piauí - 7F10 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	25.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Construção de Trechos Rodoviários no Estado do Rio Grande do Norte - 1E76 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	13.000.000,00	13.000.000,00	1,00

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Construção do Sistema Viário Interno (Acesso Rodoferroviário) à Ilha de Tatuoca no Porto Interno de Suape - no Estado de Pernambuco - 108Z (-/-)	-	-	-	19.276.031,00	19.276.031,00	1,00
(RAP 2007) Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - 10MK (-/-)	-	-	-	16.000.000,00	13.155.281,00	0,82
(RAP 2007) Melhoramento da Infra-Estrutura Portuária no Estado de Pernambuco - 7E89 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	66.000.000,00	66.000.000,00	1,00
(RAP 2007) Modernização de Portos no Estado do Ceará - 7F17 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	9.000.000,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			-			<b>0,55</b>

### INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
<b>Fonte:</b>						
<b>Medidas corretivas necessárias:</b> não houve índice previsto para 2011						

### CONTEXTUALIZAÇÃO

#### 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - As ações não continham meta física prevista na LOA por se tratar de ações de RAP.

Os principais resultados obtidos em 2008 podem ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas.

7435 Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - A ação executou aproximadamente 86% do orçamento e concluiu 86,00 km.

105T Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/RN - Divisa PB/PE - na BR-101 - no Estado da Paraíba - QUANTIDADES EXECUTADAS EM 2008:1) REVESTIMENTO CONCLUÍDO PISTA NOVA: 48,0 KM; 2) REVESTIMENTO CONCLUÍDO PISTA EXISTENTE: 31,2 KM; 3) TERRAPLENAGEM CONCLUÍDA: 28,8 KM; 4) TERRAPLENAGEM ATACADA: 23,6 KM; 5) SUBBASE PISTA NOVA ( CCR ): 29,5 KM; 6) RESTAURAÇÃO ACOSTAMENTO PISTA EXISTENTE: 35,7 KM; 7) CONSTRUÇÃO ACOSTAMENTO PISTA NOVA: 47,6 KM; 8) OAE DUPLICAÇÃO: 67 %; 9) OAE RESTAURAÇÃO: 31 %; 10) OUTROS SERVIÇOS: 47%.

1236 Adequação de Trecho Rodoviário - João Pessoa - Campina Grande - na BR-230 - no Estado da Paraíba - QUANTIDADES EXECUTADAS EM 2008: 1) RESTAURAÇÃO CONCLUÍDA: 8,0 KM; 2) DUPLICAÇÃO CONCLUÍDA: 7,0 KM; Executou 100% do orçamento.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O Corredor executou somente 66% do orçamento previsto em virtude dos atrasos na execução das obras.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:**

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Sem avaliação

**JUSTIFICATIVA:** Com relação ao alcance do objetivo estabelecido no PPA 2008-2011 este programa não faz parte deste PPA e por isso a questão não se aplica.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Ataulamente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA? Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Corredor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA: Não houve mensuração

## Corredor São Francisco

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados da Bahia e Sergipe e o norte de Minas Gerais

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados da Bahia, Sergipe e norte de Minas Gerais

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$7.592.929,00	Empenhado Liquidado: R\$7.592.929,00 Pago Estatais: - Total: R\$7.592.929,00
<b>Previsto não orçamentário</b> -	<b>Realizado não orçamentário</b> -

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Construção de Ponte - no Município de Carinhanha - na BR-030 - no Estado da Bahia - 1332 (-/-)	0,00	0,00	-	7.592.929,00	7.592.929,00	100,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>0,00</b>			<b>100,00</b>

## METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2007) Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Vitória da Conquista - na BR-116 - no Estado da Bahia - 11VM (trecho adequado/km)	-	-	-	3.000.000,00	1.500.000,00	0,50
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-235 - Pedra Branca - na BR-101 - no Estado do Sergipe - 1K19 (-/-)	-	-	-	32.807.818,00	15.457.761,00	0,47

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-235 - Pedra Branca - na BR-101 - no Estado do Sergipe - 1K19 (trecho adequado/km)	-	-	-	32.807.818,00	15.457.761,00	0,47
(RAP 2007) Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Felix - no Estado da Bahia - 1226 (OBRA EXECUTADA/km)	-	-	-	33.580.519,00	3.328.052,00	0,10
(RAP 2007) Construção de Contornos Rodoviários no Estado da Bahia - 10KL (trecho pavimentado/km)	-	-	-	5.303.811,00	1.185.499,00	0,22
(RAP 2007) Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea - no Município de Alagoinhas - no Estado da Bahia - 11WI (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	3.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Construção de Ponte - no Município de Carinhanha - na BR-030 - no Estado da Bahia - 1332 (-/-)	-	-	-	5.530.805,00	2.195.474,00	0,40
(RAP 2007) Construção de Ponte - no Município de Carinhanha - na BR-030 - no Estado da Bahia - 1332 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	5.530.805,00	2.195.474,00	0,40
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Caravelas - Entr. BR-101 - na BR-418 - no Estado da Bahia - 7474 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	9.165.369,00	5.060.655,00	0,55
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Barreiras - na BR-135 - no Estado da Bahia - 1B94 (-/-)	-	-	-	6.777.724,00	6.336.626,00	0,93
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Divisa BA/MG - na BR-135 - no Estado da Bahia - 7E77 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	12.063.138,00	12.063.137,00	1,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Euclides da Cunha - Ibó - na BR-116 - no Estado da Bahia - 107Q (-/-)	-	-	-	4.174.446,00	4.174.446,00	1,00



(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Euclides da Cunha - Ibó - na BR-116 - no Estado da Bahia - 107Q (trecho pavimentado/km)	-	-	-	4.174.446,00	4.174.446,00	1,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - Juazeiro - Divisa BA/SE - na BR-235 - no Estado da Bahia - 7E76 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	163.566,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - São Desidério - Divisa BA/MG - na BR-135 - no Estado da Bahia - 1C09 (-/-)	-	-	-	5.756.543,00	5.756.544,00	1,00
(RAP 2007) Construção de Trecho Rodoviário - São Desidério - Divisa BA/MG - na BR-135 - no Estado da Bahia - 1C09 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	5.756.543,00	5.756.544,00	1,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			-			<b>0,57</b>

## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
<b>Fonte:</b>						
<b>Medidas corretivas necessárias:</b> não houve índice previsto para 2011						

## CONTEXTUALIZAÇÃO

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

## PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Não há uma forma de hierarquizar ações do corredor, uma vez que todas possuem elevado grau de importância para as populações assistidas.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O Corredor executou somente 50% do orçamento previsto em virtude dos atrasos na execução das obras.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

### Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:

GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL: Sem avaliação

JUSTIFICATIVA: Com relação ao alcance do objetivo estabelecido no PPA 2008-2011 este programa não faz parte deste PPA e por isso a questão não se aplica.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

COBERTURA DO PÚBLICO ALVO: Não aplicável

JUSTIFICATIVA:

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA? Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Corredor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA: não houve mensuração.

## Corredor Transmetropolitano

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange o Estado de São Paulo e sudoeste do Estado de Minas Gerais

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transportes nos Estados de São Paulo e sudoeste de Minas Gerais

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos): R\$200.000,00</b>	Empenhado Liquidado: R\$200.000,00
	Pago Estatais: -
	Total: R\$200.000,00
<b>Previsto não orçamentário</b>	<b>Realizado não orçamentário</b>
-	-

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Trecho Rodoviário - São Paulo - Divisa SP/PR - na BR-116 - no Estado de São Paulo - 1344 (-/-)	0,00	0,00	-	200.000,00	200.000,00	100,00
<b>Índice médio geral de realização</b>	<b>0,00</b>					<b>100,00</b>

## METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - São Paulo - Divisa SP/PR - na BR-116 - no Estado de São Paulo - 1344 (-/-)	-	-	-	11.537.664,00	8.619.450,00	0,75
(RAP 2007) Adequação de Trecho Rodoviário - São Paulo - Divisa SP/PR - na BR-116 - no Estado de São Paulo - 1344 (trecho adequado/km)	-	-	-	11.537.664,00	8.619.450,00	0,75
(RAP 2007) Construção de Passagem Superior sobre a Linha Férrea - no Município de Matão - no Estado de São Paulo - 1D67 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	310.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Construção de Pontes sobre o Rio Paraná entre Paulicéia (SP) e Brasilândia (MS) - na BR-158 - no Estado de São Paulo - 12GC (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	13.850.000,00	2.517.894,00	0,18
(RAP 2007) Construção de Viaduto sobre Linha Férrea no Município de Valentim Gentil - no Estado de São Paulo - 11XX (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	600.000,00	300.000,00	0,50
(RAP 2007) Construção do Contorno e Pátio Ferroviário de Tutóia - no Município de Araraquara - no Estado de São Paulo - 1D69 (-/-)	-	-	-	19.047.923,00	17.263.181,00	0,91
(RAP 2007) Construção do Contorno e Pátio Ferroviário de Tutóia - no Município de Araraquara - no Estado de São Paulo - 1D69 (Trecho construído/km)	-	-	-	19.047.923,00	17.263.181,00	0,91
<b>Índice médio geral de realização</b>			-			<b>0,57</b>

## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
<b>Fonte:</b>						
<b>Medidas corretivas necessárias:</b> não houve índice previsto para 2011						

## CONTEXTUALIZAÇÃO

### 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - As ações não continham meta física prevista na LOA por se tratar de ações de RAP. Os principais resultados obtidos em 2008 podem ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas.

1344 Adequação de Trecho Rodoviário - São Paulo - Divisa SP/PR - na BR-116 - no Estado de São Paulo - Contrato de Concessão da Rodovia BR 116/SP – Régis Bittencourt em 14/02/2008, publicado no D.O.U. em 15/02/2008 – Seção 3 – pág. 122, referente a 2ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais – Edital de Concessões nº 001/2007, objeto do Leilão da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – ocorrido em 09/10/2007. Os pagamentos efetuados se referem aos seguintes contratos: 018/2004, com a Técnica Granville referente à construção de OAE nos km 508 a 512, Encerrado em 11/2008; 002/2002 com a SD, referente a consultoria e supervisão do trecho dos km 415,2 a 568 Encerrado em 12/2008; 131/2001 com a Prodec referente a consultoria / gerenciamento no trecho 268,9 a 568,0. Encerrado em 10/2008.

12GC Construção de Pontes sobre o Rio Paraná entre Paulicéia (SP) e Brasilândia (MS) - na BR-158 - no Estado de São Paulo - Convênio firmado em setembro/07 (03.09.07) total R\$ 30.916.652,58, sendo 80% do DNIT e 20% do Governo do estado de São Paulo. Refere-se a conclusão da ponte sobre o Rio Paraná interligando os municípios de Paulicéia/SP e Brasilândia/MS. Executou 21,28 km.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O Corredor executou somente 63% do orçamento previsto em virtude dos atrasos na execução das obras.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:**

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Sem avaliação

**JUSTIFICATIVA:** Com relação ao alcance do objetivo estabelecido no PPA 2008-2011 este programa não faz parte deste PPA e por isso a questão não se aplica.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA? Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Corredor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA: Não houve mensuração.

## Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz César Brandão Maia

## OBJETIVO

Renovar e expandir a frota brasileira de embarcações construídas no País para o transporte marítimo e de navegação interior

## PÚBLICO-ALVO

Empresas brasileiras de navegação, empresas de exploração de petróleo e gás no mar, parque industrial de construção naval e as empresas pesqueiras

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$2.348.748.455,0	Empenhado Liquidado:	R\$2.280.774.236,00
	Pago Estatais:	-
	Total:	R\$2.280.774.236,00
<b>Previsto não orçamentário</b>	<b>Realizado não orçamentário</b>	
-	-	

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processo de Qualificação e Requalificação - 4572 (SERVIDOR CAPACITADO/UNIDADE)	210,00	13,00	6,19	300.000,00	43.724,00	14,57
Financiamento Complementar de Incentivo à Produção Naval e da Marinha Mercante - 0569 (embarcação construída/UNIDADE)	6,00	0,00	0,00	698.808.993,00	698.540.413,00	99,96
Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante - 0118 (embarcação construída/UNIDADE)	195,00	53,00	27,18	1.433.815.454,00	1.419.127.982,00	98,98
Financiamento de Embarcações Pesqueiras (Profrota Pesqueira) - 09HX (embarcação construída/UNIDADE)	7,00	0,00	0,00	50.000.000,00	4.579.657,00	9,16
Gestão e Administração do Programa - 2272 (-/-)	0,00	0,00	-	16.414.306,00	14.957.816,00	91,13
Incentivo às Empresas Brasileiras conforme Lei nº 10.893, de 2004 - 09FC (-/-)	0,00	0,00	-	4.000.000,00	4.000.000,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Pagamento de Eventos de Construção Naval com Base na Resolução nº 6.043, de 1979 e Cláusulas Contratuais de Justa Causa - 0093 (-/-)	0,00	0,00	-	50.000,00	0,00	0,00
Remuneração de Serviço do Agente Financeiro (BNDES) - 6378 (Agente financeiro remunerado/UNIDADE)	1,00	1,00	100,00	12.282.001,00	11.235.276,00	91,48
Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação - 0095 (-/-)	0,00	0,00	-	128.289.368,00	128.289.368,00	100,00
Subvenção Econômica sobre o Prêmio Seguro-Garantia ou sobre os Custos de Carta de Fiança aos Mutuários do Fundo da Marinha Mercante - 09JF (-/-)	0,00	0,00	-	4.788.333,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>26,67</b>			<b>60,53</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2007) Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante - 0118 (embarcação construída/UNIDADE)	-	-	-	15.128.750,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Gestão e Administração do Programa - 2272 (-/-)	-	-	-	701.484,00	456.100,00	0,65
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>-</b>			<b>0,33</b>

### INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Idade Média da Frota - Navegação de Cabotagem - ANO	0,000		0,000		0,000	Média

Fonte: FMM

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto "Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes", em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.



Idade Média da Frota - Navegação de Longo Curso - ANO	0,000		0,000		0,000	Média
---	-------	--	-------	--	-------	-------

Fonte: FMM

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Idade Média da Frota - Navegação Interior - ANO	0,000		0,000		0,000	Média
---	-------	--	-------	--	-------	-------

Fonte: FMM

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Taxa de Participação do Modal Aquaviário na Matriz de Transporte - PERCENTAGEM	0,000		0,000		0,000	Média
--	-------	--	-------	--	-------	-------

Fonte: FMM

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

A economia Brasileira, tem dada clara demonstração de sua pujança, com os aumentos significativos dos seus volumes de exportação e importações. A redução e o envelhecimento da frota de longo curso, levou a uma baixa performance para o escoamento dessas cargas, permitindo que o transporte seja realizado por embarcações de bandeira estrangeira e/ou afretadas. Associados a este problema, ainda têm a afretamento de embarcações de apoio marítimo, o que ampliou a evasão de divisas para o exterior proveniente dos pagamentos de fretes e afretamento, contribuindo significativamente para o aumento no déficit do balanço de serviços. A navegação de cabotagem, que nos últimos vinte anos em função da concorrência desigual com o modal rodoviário entrou em processo de estagnação. Ressurge no final da década de noventa em decorrência de fatores conjunturais, à estabilização monetária; a entrada em operação dos navios oriundos da navegação de longo curso e a modernização dos portos brasileiros, através das concessões. A movimentação de carga na cabotagem vem evoluindo de modo significativo, existindo ainda mercado a conquistar, tanto no transporte de granel como na carga geral, como também, a consolidação do tráfego no Mercosul. A introdução dos conceitos de Serviços de Logística, vem demonstrando a importância deste modal dentro da economia brasileira, evidenciando o quanto se encontra equivocada a Matriz de Transporte Brasileira. Existe espaço para a inserção de novos navios construídos no Brasil e utilizando mão-de-obra brasileira, como pode ser comprovado pela entrada nos últimos dois anos de navios gaseiros e de apoio à plataforma de petróleo.

O aumento significativo da nossa produção de grãos, demandas novas embarcações na navegação interior para melhor escoamento da produção, aumentando a competitividade de nossos produtos no mercado externo.

Quanto ao transporte de passageiros, exige na necessidade de construção de embarcações modernas de casco de aço e de alumínio substituindo embarcações velhas de madeira, sem qualquer segurança, sujeitas aos mais diversos acidentes, que causam danos à vida humana e ao meio ambiental.

A reestruturação e reaparelhamento de nossos estaleiros é uma ação imprescindível para alavancar às ações propostas. A retomada da indústria de construção naval tem gerado empregos diretos e geração de novos empregos indiretos.

O Brasil conquistou participação na quota mundial de captura de pesca oceânica. Atualmente opera somente com embarcações arrendadas, principalmente da Espanha, seu maior cocorrente. Deste modo à atividade pesqueira brasileira necessita ter uma frota própria adequada a este tipo de captura para a manutenção das quotas conquistadas, que são revistas anualmente e são determinadas em função do potencial de pesca de cada país.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

### PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - O desempenho do programa é muito bom com relação as ações inerentes a cargas: apoio marítimo, portuário e cabotagem. Contudo, os financiamentos para o Pro Frota Pesqueira e principalmente para o Transporte de Passageiros são ínfimos, por razões alheias ao gerenciamento do programa. Destaca-se ainda a arrecadação do FMM, que esse ano cresceu 64% em relação ano de 2007.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** Do orçamento previsto para o ano 97% foi realizado, e deste 93% corresponde aos financiamentos detinados ao segmento de cargas. Já os financiamentos para o Pro Frota Pesqueira e Transporte de Passageiros foram prejudicados devido a incapacidade das empresas de atenderem as exigências dos agentes financeiros do FMM, principalmente quanto as garantias (130%), dentre outros.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Reduzir os custos de transporte de cargas e passageiros

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** Considerando a justificativa anterior e ainda que os custos de transportes decorrem também de outras variáveis, pode-se dizer que hoje o grau de contribuição dos resultados do programa é médio, mas com possibilidade de crescer caso sejam solucionadas as dificuldades para o financiamento das ações que estão com baixo desempenho.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O público-alvo no caso são as empresas de navegação e os estaleiros. Considerando que o seguimento de cargas está bem atendido e que, por outro lado as ações do pro frota pesqueira e transporte de passageiros não têm desempenhos satisfatórios o alcance atualmente do programa situa-se na faixa B.

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Sim

**GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO:** Satisfeito

**JUSTIFICATIVA:** Feita pesquisa junto às empresas que solicitam prioridades ao CDFMM obtem-se o grau de satisfação mencionado, exceto com as empresa das ações que estão prejudicadas.

**MECANISMOS UTILIZADOS E CONSEQÜÊNCIAS PARA O APERFEIÇOAMENTO DO PROGRAMA:** O DEFMM utiliza-se de um indicador de efetividade que objetiva medir o nível de satisfação dos solicitantes. Contudo, o aperfeiçoamento do programa não depende deste, em vistas das dificuldades serem externas, ou seja, relação dos agentes financeiros com às empresas de navegação.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

**O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL?** Não

**DIFICULDADES PARA IMPLEMENTAÇÃO DE MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL:** A participação social em relação ao programa não é direta; é cosequente.

## Relatório Anual de Avaliação

### Gestão da Política dos Transportes

#### GERENTE DO PROGRAMA

Marcelo Perrupato

#### OBJETIVO

Coordenar o planejamento e a formulação de políticas setoriais e a avaliação e controle dos programas na área de transportes

#### PÚBLICO-ALVO

Governo

#### EXECUÇÃO DO PROGRAMA

##### QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos): R\$865.332.623,00</b>	Empenhado Liquidado: R\$682.483.537,00 Pago Estatais: - Total: R\$682.483.537,00
<b>Previsto não orçamentário</b> -	<b>Realizado não orçamentário</b> -

##### METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Administração e Remuneração de Pessoal da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, Decorrente de Sucessão Trabalhista - 09IU (-/-)	0,00	0,00	-	38.854.578,00	37.464.526,00	96,42
Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processo de Qualificação e Requalificação - 4572 (SERVIDOR CAPACITADO/UNIDADE)	3.539,00	1.450,00	40,97	3.440.000,00	1.704.081,00	49,54
Contribuição à Previdência Privada do Pessoal da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, Decorrente de Sucessão Trabalhista - 09LL (-/-)	0,00	0,00	-	1.595.670,00	1.419.932,00	88,99
Dissolução e Liquidação da Companhia de Navegação do São Francisco - FRANAVE - 0C30 (-/-)	0,00	0,00	-	3.960.155,00	2.243.362,00	56,65
Dissolução e Liquidação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT - 0715 (-/-)	0,00	0,00	-	7.027.103,00	6.563.173,00	93,40

Elaboração e Aperfeiçoamento de Indicadores - 8673 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	1.800.000,00	0,00	0,00
Estudos de Impacto Ambiental para Projetos de Infra-Estrutura de Transportes - 6241 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	26,00	43,00	165,38	13.223.040,00	11.836.439,00	89,51
Estudos de Viabilidade e Projetos de Infra-Estrutura de Transportes - 2C00 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	26,00	150,00	576,92	67.647.075,00	53.608.389,00	79,25
Estudos e Projetos de Infra-Estrutura de Transportes - 1D47 (-/-)	36,00	17,00	47,22	313.200.000,00	285.979.991,00	91,31
Estudos e Projetos de Infra-Estrutura de Transportes - 1D47 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	36,00	17,00	47,22	313.200.000,00	285.979.991,00	91,31
Estudos para Gestão do Programa de Apoio à Agenda de Crescimento Econômico Equitativo e Sustentável - PACE - 2B98 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	86,00	5,00	5,81	4.203.840,00	644.425,00	15,33
Estudos para o Planejamento de Transportes - 6264 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	2,00	2,00	100,00	1.800.000,00	1.075.152,00	59,73
Estudos para o Planejamento de Transportes (Projeto Piloto de Investimentos Públicos) - 1D58 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	34,00	6,00	17,65	30.000.000,00	29.682.869,00	98,94
Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA - 09IX (-/-)	0,00	0,00	-	30.716.544,00	15.232.788,00	49,59
Extinção do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER - 0713 (-/-)	0,00	0,00	-	146.220.371,00	83.823.103,00	57,33
Formulação de Políticas de Transportes - 6058 (-/-)	0,00	0,00	-	6.499.176,00	2.122.575,00	32,66
Gestão e Administração do Programa - 2272 (-/-)	0,00	0,00	-	121.115.852,00	116.258.605,00	95,99
Implantação de Sistema de Informações para o Planejamento em Transportes - 101C (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	20,00	0,00	0,00	180.000,00	0,00	0,00
Manutenção e Gestão dos Ativos Ferroviários - 869V (-/-)	0,00	0,00	-	7.200.000,00	397.544,00	5,52
Modernização do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - 1D48 (-/-)	12,00	10,00	83,33	24.994.740,00	15.226.983,00	60,92

## Relatório Anual de Avaliação

Modernização do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - 1D48 (projeto realizado/% de execução física)	12,00	10,00	83,33	24.994.740,00	15.226.983,00	60,92
Pagamento de Débitos de Obras de Infra-Estrutura Rodoviária - 00AH (-/-)	0,00	0,00	-	13.543.279,00	12.707.652,00	93,83
Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico para a Engenharia de Transportes - 6265 (PESQUISA REALIZADA/UNIDADE)	2,00	0,10	5,00	900.000,00	7.500,00	0,83
Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico para a Engenharia de Transportes (Projeto Piloto de Investimentos Públicos) - 1D59 (PESQUISA REALIZADA/UNIDADE)	9,00	6,00	66,67	7.000.000,00	4.201.163,00	60,02
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza - 20BA (-/-)	0,00	0,00	-	9.885.200,00	0,00	0,00
Publicidade de Utilidade Pública - 4641 (-/-)	0,00	0,00	-	10.326.000,00	283.285,00	2,74
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>88,54</b>			<b>55,03</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2007) Assistência Médica e Odontológica aos Servidores, Empregados e seus Dependentes - 2004 (PESSOA BENEFICIADA/UNIDADE)	-	-	-	348.731,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Assistência Pré-Escolar aos Dependentes dos Servidores e Empregados - 2010 (criança de 0 a 6 anos atendida/UNIDADE)	-	-	-	50.664,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Auxílio-Alimentação aos Servidores e Empregados - 2012 (SERVIDOR BENEFICIADO/UNIDADE)	-	-	-	352.517,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Auxílio-Transporte aos Servidores e Empregados - 2011 (SERVIDOR BENEFICIADO/UNIDADE)	-	-	-	392.071,00	0,00	0,00

(RAP 2007) Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processo de Qualificação e Requalificação - 4572 (SERVIDOR CAPACITADO/UNIDADE)	-	-	-	226.324,00	166.639,00	0,74
(RAP 2007) Contribuição da União, de suas Autarquias e Fundações para o Custeio do Regime de Previdência dos Servidores Públicos Federais - 09HB (-/-)	-	-	-	1.341.801,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Dissolução e Liquidação da Companhia de Navegação do São Francisco - FRANAVE - 0C30 (-/-)	-	-	-	1.918.433,00	962.485,00	0,50
(RAP 2007) Dissolução e Liquidação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT - 0715 (-/-)	-	-	-	15.358,00	14.626,00	0,95
(RAP 2007) Estudos de Impacto Ambiental para Projetos de Infra-Estrutura de Transportes - 6241 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	-	-	-	12.276.417,00	8.225.706,00	0,67
(RAP 2007) Estudos de Viabilidade e Projetos de Infra-Estrutura de Transportes - 2C00 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	-	-	-	17.281.595,00	5.355.911,00	0,31
(RAP 2007) Estudos e Projetos de Infra-Estrutura de Transportes - 1D47 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	-	-	-	48.316.077,00	28.385.979,00	0,59
(RAP 2007) Estudos para Gestão do Programa de Apoio à Agenda de Crescimento Econômico Equitativo e Sustentável - PACE - 2B98 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	-	-	-	782.305,00	308.409,00	0,39
(RAP 2007) Estudos para Gestão do Programa de Apoio à Agenda de Crescimento Econômico Equitativo e Sustentável - PACE - 2B98 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	-	-	-	782.305,00	308.409,00	0,39

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Estudos para o Planejamento de Transportes - 6264 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	-	-	-	7.448.940,00	6.050.063,00	0,81
(RAP 2007) Estudos para o Planejamento de Transportes (Projeto Piloto de Investimentos Públicos) - 1D58 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	-	-	-	23.277.994,00	15.407.288,00	0,66
(RAP 2007) Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA - 09IX (-/-)	-	-	-	6.064.783,00	3.306.537,00	0,55
(RAP 2007) Extinção do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER - 0713 (-/-)	-	-	-	66.675.353,00	10.887.236,00	0,16
(RAP 2007) Formulação de Políticas de Transportes - 6058 (-/-)	-	-	-	1.076.980,00	1.076.980,00	1,00
(RAP 2007) Gestão e Administração do Programa - 2272 (-/-)	-	-	-	10.297.394,00	4.007.028,00	0,39
(RAP 2007) Gestão e Coordenação do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC - 8785 (-/-)	-	-	-	320.000,00	319.999,00	1,00
(RAP 2007) Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K85 (-/-)	-	-	-	1.670.234,00	239.159,00	0,14
(RAP 2007) Modernização do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - 1D48 (-/-)	-	-	-	14.454.074,00	14.376.621,00	0,99
(RAP 2007) Modernização do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - 1D48 (projeto realizado/% de execução física)	-	-	-	14.454.074,00	14.376.621,00	0,99
(RAP 2007) Pagamento de Débitos de Obras de Infra-Estrutura Rodoviária - 00AH (-/-)	-	-	-	12.045.021,00	11.790.111,00	0,98
(RAP 2007) Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico para a Engenharia de Transportes (Projeto Piloto de Investimentos Públicos) - 1D59 (PESQUISA REALIZADA/UNIDADE)	-	-	-	5.199.269,00	3.305.276,00	0,64



(RAP 2007) Publicidade de Utilidade Pública - 4641 (-/-)	-	-	-	15.833,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			-			<b>0,49</b>

## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
<b>Fonte:</b>						
<b>Medidas corretivas necessárias:</b> não houve índice previsto para 2011						

## CONTEXTUALIZAÇÃO

O momento atual requer nova forma de atuação do Estado, em que as atividades de planejamento, coordenação e gestão das ações governamentais assumem especial relevância na formulação, na avaliação, no reordenamento e no controle dos programas finalísticos.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Entende-se como processo de perenização do Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT, mante-lo sempre atualizado e revisado, incorporando as mudanças de parâmetros, as evoluções tecnológicas e os novos cenários que configuram, ano a ano, a realidade brasileira e o setor transportes. Fazendo da retomada do planejamento estratégico multimodal, marco do PNLT, uma ação contínua no âmbito do Ministério dos Transportes – MT, pela formulação de diretrizes políticas e pelo planejamento.

Em 2008 foi dada continuidade ao processo de aperfeiçoamento do PNLT com vistas à sua perenização e institucionalização, consubstanciado na realização dos seguintes estudos:

- Desenvolvimento de estudos para atualização da base de dados Georreferente do PNLT, em apoio ao processo de perenização – Etapa II;
- Incremento na compatibilização metodológica dos modelos de Macroeconomia, Simulação de Transportes e Adequação Metodológica de Atualização das Projeções de Carga Geral.
- Sistema de Informação Geográfica em Transporte - SIG-T:

Objetiva dotar o Ministério dos Transportes das condições e instrumentos necessários para conhecer as demandas do setor, de forma a elaborar os diagnósticos e o planejamento normativo, operacional e estratégico, bem como permitir à sociedade, por meio de acesso ao sistema, o acompanhamento e o controle social das ações setoriais. O SIG-T permite realizar as funções básicas de análise espacial, a partir de dados georreferenciados que representam a infra-estrutura viária e, numa perspectiva mais avançada, auxilia o planejamento por meio do ajuste da oferta à demanda por transportes, com alocação de fluxos de carga e passageiros em rede. O SIG-T constitui-se, ainda, em instrumentos de apoio à tomada de decisão nos processos de planejamento estratégico, hierarquizando as ações e projetos candidatos ao portfólio do PNLT e considerando as dinâmicas socioeconômicas e ambientais que permeiam a questão. Em 2008 foi efetuada a conclusão dos trabalhos de desenvolvimento do projeto, com a entrega do Relatório Final e treinamento preliminar da equipe técnica sobre o uso SIG-T.

- Metodologia para Avaliação Ambiental Estratégica:

O Ministério dos Transportes, por intermédio da Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT, incrementou as discussões com vistas ao tratamento da questão ambiental ao nível estratégico de planejamento, incorporando como uma das variáveis importante para tomada de decisões. Iniciou o processo com a promoção de seminário, com participação de Organismos de interesse e consultores nacionais e internacionais, onde apresentou estudos de casos e discutiu as metodologias de Avaliação Ambiental Estratégica – AAE, com objetivo de capacitar a SPNT na elaboração dos termos de referência dos estudos de AAE e PNLT

-Revisão das Normas Técnicas do DNIT, de forma a adequá-las às condições tecnológicas e gerenciais atualmente alcançadas.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O contingenciamento de recursos não permitiu resultado mais efetivo.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Integrar os modais de transportes no território brasileiro

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** Os estudos até então concluídos ou aqueles em andamento, darão condições ao Ministério dos Transportes orientar e conhecer as demandas do setor, de forma a elaborar os diagnósticos e o planejamento normativo. Sob a ótica logística, permitirá o planejamento de intervenções públicas e privadas na infra-estrutura e na organização dos transportes, principalmente as voltadas para melhor utilização dos modais, de forma a racionalizar as operações de transportes.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** -A aplicabilidade dos resultados de alguns projetos, ainda carecem de resoluções de cunho institucional, como por exemplo a obrigatoriedade da instituição de um processo de planejamento para o setor, e o engajamento efetivo de todas as unidades de interesse.

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Sim

**GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO:** Satisfeito

**JUSTIFICATIVA:** -O crescimento do interesse na participação do Programa, principalmente do PNLT, permite-se avaliar como satisfatório os resultados alcançados. A aceitabilidade e utilização do programa por todos os intervenientes do setor, quer da administração pública em todos os níveis, quer da iniciativa privada, é primordial para avaliação de seu desempenho.

**MECANISMOS UTILIZADOS E CONSEQÜÊNCIAS PARA O APERFEIÇOAMENTO DO PROGRAMA:** A divulgação e o convite à participação, são essenciais para o aperfeiçoamento do programa.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

**O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL?** Sim

Discussão em Conselho Setorial: O programa, nos aspectos de planejamento, mantém uma das principais características como processo, que é a o caráter participativo. Na medida do avanço do processo, espera-se uma maior participação da sociedade através das suas entidades representativas, públicas ou privadas. Atualmente conta-se com a discussão mais efetiva do programa no Conselho dos Secretários de Transportes Estaduais.

**CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA:** O constante aperfeiçoamento do programa, correção de distorções, melhoria nas relações entre os vários agentes envolvidos.

## Manutenção da Malha Rodoviária Federal

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Manter a malha rodoviária federal em boas condições operacionais de tráfego

## PÚBLICO-ALVO

Usuários das rodovias federais

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos): R\$83.543.104,00</b>	Empenhado Liquidado: R\$61.677.387,00 Pago Estatais: - Total: R\$61.677.387,00
<b>Previsto não orçamentário</b> -	<b>Realizado não orçamentário</b> -

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado de Pernambuco - 208W (-/-)	0,00	0,00	-	6.000.000,00	6.000.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de São Paulo - 209O (-/-)	0,00	0,00	-	600.000,00	600.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 200N (-/-)	0,00	0,00	-	3.000.000,00	2.999.999,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Pará - 209C (-/-)	0,00	0,00	-	2.003.333,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Amazonas - 202C (-/-)	0,00	0,00	-	2.400.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Mato Grosso - 202Y (-/-)	0,00	0,00	-	22.000.000,00	22.000.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Piauí - 206R (-/-)	0,00	0,00	-	2.500.000,00	2.500.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Amazonas - 202F (-/-)	0,00	0,00	-	2.000.000,00	2.000.000,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 204X (-/-)	0,00	0,00	-	1.500.000,00	1.500.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 203T (-/-)	0,00	0,00	-	1.100.000,00	1.100.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-293 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208L (-/-)	0,00	0,00	-	9.200.000,00	9.200.002,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-307 - no Estado do Amazonas - 20BB (-/-)	0,00	0,00	-	10.000.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado de Pernambuco - 206X (-/-)	0,00	0,00	-	6.000.000,00	2.544.398,00	42,41
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-317 - no Estado do Amazonas - 20AT (-/-)	0,00	0,00	-	75.209,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-381 - no Estado de São Paulo - 209Q (-/-)	0,00	0,00	-	1.918.012,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-386 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A3 (-/-)	0,00	0,00	-	1.300.000,00	1.300.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-406 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207N (-/-)	0,00	0,00	-	300.000,00	300.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado de Pernambuco - 209A (-/-)	0,00	0,00	-	7.255.971,00	7.255.972,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 203U (-/-)	0,00	0,00	-	109.286,00	109.286,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-473 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A6 (-/-)	0,00	0,00	-	1.500.000,00	1.500.000,00	100,00
Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BA-306 (P/ Chorrocho) - Divisa BA/MG - na BR-116 - no Estado da Bahia - 3E05 (-/-)	0,00	0,00	-	2.781.293,00	767.730,00	27,60
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>0,00</b>			<b>70,00</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização

(RAP 2007) Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias - 2841 (-/-)	-	-	-	357.030.585,00	253.455.621,00	0,71
(RAP 2007) Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias - 2841 (TRECHO CONSERVADO/km)	-	-	-	357.030.585,00	253.455.621,00	0,71
(RAP 2007) Implantação de Postos de Pesagem - 108X (-/-)	-	-	-	9.452.417,00	9.148.940,00	0,97
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Maranhão - 200X (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	1.000.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Ceará - 200V (-/-)	-	-	-	300.000,00	129.595,00	0,43
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Piauí - 200K (-/-)	-	-	-	3.290.000,00	2.084.715,00	0,63
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-030 - no Estado da Bahia - 202Z (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado do Mato Grosso - 205W (-/-)	-	-	-	15.550.000,00	14.390.321,00	0,93
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Bahia - 201B (-/-)	-	-	-	7.000.000,00	6.658.510,00	0,95
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 206H (-/-)	-	-	-	2.999.999,00	1.476.574,00	0,49
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 203Q (-/-)	-	-	-	7.500.000,00	7.054.574,00	0,94
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Alagoas - 202O (-/-)	-	-	-	2.500.000,00	2.500.001,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado da Bahia - 203B (-/-)	-	-	-	6.015.823,00	4.715.822,00	0,78
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado da Bahia - 201M (-/-)	-	-	-	1.818.586,00	1.818.586,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Santa Catarina - 203R (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	1.000.001,00	1,00

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de São Paulo - 209O (-/-)	-	-	-	2.400.000,00	1.749.390,00	0,73
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Ceará - 201N (-/-)	-	-	-	1.700.000,00	1.700.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado da Bahia - 203G (-/-)	-	-	-	8.000.001,00	7.332.905,00	0,92
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 204S (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	2.000.000,00	0,40
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Piauí - 200L (-/-)	-	-	-	1.582.000,00	402.000,00	0,25
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de São Paulo - 201T (-/-)	-	-	-	500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Pará - 208Z (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	999.314,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Pará - 205Z (-/-)	-	-	-	1.453.870,00	1.453.870,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202D (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	9.999.999,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Pará - 209C (-/-)	-	-	-	7.459.846,00	7.155.095,00	0,96
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Rondônia - 207F (-/-)	-	-	-	500.000,00	500.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Amazonas - 202C (-/-)	-	-	-	5.100.000,00	1.126.942,00	0,22
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Mato Grosso - 202Y (-/-)	-	-	-	1.425.000,00	1.294.621,00	0,91
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Ceará - 202G (-/-)	-	-	-	1.550.000,00	1.308.003,00	0,84



(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Maranhão - 202I (-/-)	-	-	-	700.000,00	153.536,00	0,22
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Pará - 209E (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	1.000.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Ceará - 203Z (-/-)	-	-	-	417.217,00	417.217,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Maranhão - 204T (-/-)	-	-	-	3.541.796,00	2.654.845,00	0,75
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Amazonas - 202F (-/-)	-	-	-	8.000.000,00	7.097.895,00	0,89
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Ceará - 203X (-/-)	-	-	-	300.000,00	299.900,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Maranhão - 204I (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	1.499.999,00	0,30
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Pará - 209G (-/-)	-	-	-	9.868.400,00	9.868.399,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Piauí - 206S (-/-)	-	-	-	3.750.000,00	1.575.503,00	0,42
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado da Bahia - 203H (-/-)	-	-	-	1.300.000,00	1.127.354,00	0,87
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado da Bahia - 200O (-/-)	-	-	-	1.500.000,00	1.378.414,00	0,92
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 204X (-/-)	-	-	-	7.600.000,00	2.056.525,00	0,27
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina - 20A0 (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	1.999.999,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 203T (-/-)	-	-	-	24.400.000,00	20.844.034,00	0,85
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-304 - no Estado do Ceará - 20AU (-/-)	-	-	-	1.700.000,00	786.697,00	0,46

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-308 - no Estado do Pará - 206C (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	562.786,00	0,56
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 200Y (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	476.399,00	0,16
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Pará - 201A (-/-)	-	-	-	1.500.000,00	212.273,00	0,14
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-317 - no Estado do Amazonas - 20AT (-/-)	-	-	-	924.791,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado do Amazonas - 202H (-/-)	-	-	-	1.500.000,00	1.000.000,00	0,67
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-324 - no Estado da Bahia - 200Q (-/-)	-	-	-	7.500.000,00	7.500.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-330 - no Estado da Bahia - 203J (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-354 - no Estado de Minas Gerais - 205F (-/-)	-	-	-	9.000.000,00	2.560.651,00	0,28
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 203A (-/-)	-	-	-	5.877.427,00	4.154.890,00	0,71
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso - 203C (-/-)	-	-	-	5.680.000,00	5.680.001,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-367 - no Estado da Bahia - 203M (-/-)	-	-	-	1.500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-381 - no Estado de São Paulo - 209Q (-/-)	-	-	-	81.987,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Piauí - 206T (-/-)	-	-	-	750.000,00	750.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado da Bahia - 203O (-/-)	-	-	-	1.901.559,00	1.901.559,00	1,00

(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado de Pernambuco - 209A (-/-)	-	-	-	744.028,00	132.156,00	0,18
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado do Piauí - 206V (-/-)	-	-	-	1.830.710,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-418 - no Estado da Bahia - 203W (-/-)	-	-	-	300.000,00	122.866,00	0,41
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-422 - no Estado do Pará - 209I (-/-)	-	-	-	2.834.593,00	2.834.593,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-423 - no Estado de Alagoas - 202W (-/-)	-	-	-	3.500.000,00	3.499.308,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-425 - no Estado de Rondônia - 207M (-/-)	-	-	-	500.000,00	376.650,00	0,75
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-429 - no Estado de Rondônia - 207Q (-/-)	-	-	-	2.700.000,00	2.154.281,00	0,80
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459 - no Estado de Minas Gerais - 205A (-/-)	-	-	-	56.500.000,00	54.082.263,00	0,96
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-460 - no Estado de Minas Gerais - 205B (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 203U (-/-)	-	-	-	2.833.025,00	2.082.784,00	0,74
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-471 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A5 (-/-)	-	-	-	4.500.000,00	4.500.000,00	1,00
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-491 - no Estado de Minas Gerais - 205C (-/-)	-	-	-	19.700.000,00	5.812.470,00	0,30
(RAP 2007) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-494 - no Estado de Minas Gerais - 205D (-/-)	-	-	-	6.672.195,00	6.672.195,00	1,00
(RAP 2007) Obras Rodoviárias Emergenciais (Crédito Extraordinário) - 1F40 (-/-)	-	-	-	45.074.381,00	30.878.014,00	0,69

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Operação do Sistema de Pesagem de Veículos - 2325 (POSTO MANTIDO/UNIDADE)	-	-	-	13.715.782,00	12.156.182,00	0,89
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Bertolínea - Divisa PI/BA - na BR-135 - no Estado do Piauí - 1K15 (trecho recuperado/km)	-	-	-	121.612,00	117.992,00	0,97
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Cáceres - Divisa MT/RO - na BR-174 - no Estado do Mato Grosso - 3E41 (trecho recuperado/km)	-	-	-	101.247,00	101.247,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Chapadinha - Divisa MA/PA - na BR-222 - no Estado do Maranhão - 3E29 (trecho recuperado/km)	-	-	-	1.934.191,00	1.934.132,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa AL/SE - Divisa SE/BA - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 1K12 (trecho recuperado/km)	-	-	-	12.923.532,00	12.923.531,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa BA/MG - Divisa MG/RJ - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 3E07 (-/-)	-	-	-	24.464.789,00	12.733.122,00	0,52
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa BA/MG - Divisa MG/RJ - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 3E07 (trecho recuperado/km)	-	-	-	24.464.789,00	12.733.122,00	0,52
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa CE/PE - Divisa PE/BA - na BR-116 - no Estado do Pernambuco - 3E09 (trecho recuperado/km)	-	-	-	4.136.686,00	3.963.547,00	0,96

(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa CE/RN - Natal - na BR-304 - no Estado do Rio Grande do Norte - 1K18 (trecho recuperado/km)	-	-	-	9.082.131,00	5.701.953,00	0,63
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa DF/GO - Divisa GO/BA - na BR-020 - no Estado de Goiás - 1E99 (-/-)	-	-	-	4.423.857,00	4.423.857,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa DF/GO - Divisa GO/BA - na BR-020 - no Estado de Goiás - 1E99 (trecho recuperado/km)	-	-	-	4.423.857,00	4.423.857,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa DF/GO - Divisa GO/MG - na BR-040 - no Estado de Goiás - 1D41 (-/-)	-	-	-	3.550.000,00	2.911.123,00	0,82
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa ES/MG - Divisa MG/SP - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 3E34 (trecho recuperado/km)	-	-	-	1.411.404,00	654.662,00	0,46
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa GO/BA - Entroncamento BR-242 - na BR-020 - no Estado da Bahia - 1E96 (trecho recuperado/km)	-	-	-	241.468,00	77.464,00	0,32
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa GO/MG - Juiz de Fora - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 3E02 (trecho recuperado/km)	-	-	-	4.682.321,00	2.224.056,00	0,47
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa GO/MS - Três Lagoas - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 3E19 (trecho recuperado/km)	-	-	-	6.655.634,00	4.585.208,00	0,69

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa GO/MT - Divisa MT/RO - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso - 3E43 (trecho recuperado/km)	-	-	-	619.133,00	619.134,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MA/PA - Entr. BR-308/316 - na BR-010 - no Estado do Pará - 1J56 (-/-)	-	-	-	4.527.788,00	4.524.659,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MA/PI - Divisa PI/PE - na BR-316 - no Estado do Piauí - 1K20 (trecho recuperado/km)	-	-	-	14.678.903,00	11.760.448,00	0,80
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MA/TO - Wanderlândia - na BR-226 - no Estado do Tocantins - 1D43 (trecho recuperado/km)	-	-	-	516.150,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MG/GO - Divisa GO/MT - na BR-364 - no Estado de Goiás - 3E40 (trecho recuperado/km)	-	-	-	5.515.888,00	288.580,00	0,05
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MG/SP - Divisa SP/PR - na BR-153 - no Estado de São Paulo - 3E16 (-/-)	-	-	-	2.357.765,00	110.966,00	0,05
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MG/SP - Divisa SP/PR - na BR-153 - no Estado de São Paulo - 3E16 (trecho recuperado/km)	-	-	-	2.357.765,00	110.966,00	0,05
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MS/MT - Santa Helena - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 3E24 (trecho recuperado/km)	-	-	-	18.383.597,00	18.275.868,00	0,99

(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MT/GO - Entroncamento BR-060/364 - na BR-158 - no Estado de Goiás - 3E18 (trecho recuperado/km)	-	-	-	579.130,00	579.130,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MT/RO - Divisa RO/AC - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 3E42 (trecho recuperado/km)	-	-	-	180.940,00	180.940,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PA/TO - Divisa TO/GO - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 3E17 (trecho recuperado/km)	-	-	-	9.738.603,00	3.871.527,00	0,40
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PE/AL - Divisa AL/SE - na BR-101 - no Estado de Alagoas - 1K14 (trecho recuperado/km)	-	-	-	15.750.000,00	10.276.436,00	0,65
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PI/CE - Fortaleza - na BR-020 - no Estado do Ceará - 1E97 (trecho recuperado/km)	-	-	-	22.875.398,00	21.029.269,00	0,92
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PR/MS - Divisa MS/MT - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 3E23 (-/-)	-	-	-	29.582.515,00	25.218.081,00	0,85
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PR/MS - Divisa MS/MT - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 3E23 (trecho recuperado/km)	-	-	-	29.582.515,00	25.218.081,00	0,85
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SC/RS - Aceguá - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 3E15 (trecho recuperado/km)	-	-	-	456.296,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SC/RS - Fronteira Brasil/Uruguai - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - 3E21 (trecho recuperado/km)	-	-	-	6.890.541,00	2.703.156,00	0,39
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SE/BA - Divisa BA/ES - na BR-101 - no Estado da Bahia - 1K10 (trecho recuperado/km)	-	-	-	28.819.128,00	22.309.043,00	0,77
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SP/MS - Corumbá - na BR-262 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 3E35 (trecho recuperado/km)	-	-	-	1.333.051,00	618.993,00	0,46
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SP/PR - Divisa PR/SC - na BR-116 - no Estado do Paraná - 3E10 (trecho recuperado/km)	-	-	-	13.391.029,00	9.878.248,00	0,74
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa TO/GO - Divisa GO/MG - na BR-153 - no Estado de Goiás - 3E12 (-/-)	-	-	-	28.735.000,00	27.529.999,00	0,96
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa TO/GO - Divisa GO/MG - na BR-153 - no Estado de Goiás - 3E12 (trecho recuperado/km)	-	-	-	28.735.000,00	27.529.999,00	0,96
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa TO/MA - Divisa MA/PA - na BR-010 - no Estado do Maranhão - 1J54 (trecho recuperado/km)	-	-	-	3.942.972,00	3.679.885,00	0,93
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-010/308 - Divisa PA/MA - na BR-316 - no Estado do Pará - 1J57 (-/-)	-	-	-	10.742.152,00	1.652.019,00	0,15



(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-010/308 - Divisa PA/MA - na BR-316 - no Estado do Pará - 1J57 (trecho recuperado/km)	-	-	-	10.742.152,00	1.652.019,00	0,15
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BA-306 (P/Chorrocho) - Divisa BA/MG - na BR-116 - no Estado da Bahia - 3E05 (-/-)	-	-	-	6.048.965,00	2.113.771,00	0,35
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BA-306 (P/Chorrocho) - Divisa BA/MG - na BR-116 - no Estado da Bahia - 3E05 (trecho recuperado/km)	-	-	-	6.048.965,00	2.113.771,00	0,35
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-080/242 - Divisa MT/GO - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 3E20 (trecho recuperado/km)	-	-	-	33.536.936,00	9.995.740,00	0,30
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-116 - Entroncamento BA-460 - na BR-242 - no Estado da Bahia - 3E31 (-/-)	-	-	-	4.766.982,00	4.622.288,00	0,97
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-116 - Entroncamento BA-460 - na BR-242 - no Estado da Bahia - 3E31 (trecho recuperado/km)	-	-	-	4.766.982,00	4.622.288,00	0,97
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-116 - Entroncamento BR-365 - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 3E32 (trecho recuperado/km)	-	-	-	449.068,00	449.068,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-230/316 - Divisa PI/CE - na BR-020 - no Estado do Piauí - 1K11 (trecho recuperado/km)	-	-	-	4.434,00	4.245,00	0,96

## Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-290 - Entroncamento BR-158/287 - na BR-392 - no Estado do Rio Grande do Sul - 3E45 (trecho recuperado/km)	-	-	-	6.493.500,00	667.597,00	0,10
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-407 - Salvador - na BR-324 - no Estado da Bahia - 3E38 (trecho recuperado/km)	-	-	-	538.273,00	529.555,00	0,98
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento DF-295 (DIV GO/DF) - Entroncamento DF-001 (EPCT) - na BR-251 - no Distrito Federal - 1K21 (trecho recuperado/km)	-	-	-	2.250.000,00	2.250.000,00	1,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Fortaleza - Divisa PE/CE - na BR-116 - no Estado do Ceará - 3E06 (trecho recuperado/km)	-	-	-	6.053.556,00	0,00	0,00
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Jerumenha - Luís Correia - na BR-343 - no Estado do Piauí - 3E39 (trecho recuperado/km)	-	-	-	16.989.653,00	4.200.053,00	0,25
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - km 0,0 - Divisa DF/GO - na BR-040 - no Distrito Federal - 1D40 (trecho recuperado/km)	-	-	-	286.470,00	177.531,00	0,62
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Montes Claros - Divisa MG/GO - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais - 3E44 (trecho recuperado/km)	-	-	-	9.278.376,00	7.308.463,00	0,79
(RAP 2007) Recuperação de Trechos Rodoviários - Porto de São Francisco do Sul - Canoinhas - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina - 3E37 (trecho recuperado/km)	-	-	-	5.911.946,00	5.905.973,00	1,00

(RAP 2007) Restauração de Rodovias Federais - 2834 (TRECHO RESTAURADO/km)	-	-	-	360.137.099,00	250.685.104,00	0,70
(RAP 2007) Restauração do Trecho Entroncamento BR-262 - Divinópolis - Oliveira - Entroncamento BR-381 (e Acesso Norte) - na BR-494 - no Estado de Minas Gerais - 7E81 (TRECHO RESTAURADO/km)	-	-	-	12.066.187,00	7.207.834,00	0,60
(RAP 2007) Serviço de Manutenção Terceirizada de Rodovias - 4399 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	28.326.711,00	9.269.092,00	0,33
(RAP 2007) Sinalização Rodoviária - 2324 (sinalização mantida/km)	-	-	-	101.673.679,00	83.785.406,00	0,82
<b>Índice médio geral de realização</b>						<b>0,69</b>

## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
<b>Fonte:</b>						
<b>Medidas corretivas necessárias:</b> não houve índice previsto para 2011						

## CONTEXTUALIZAÇÃO

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

## PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Não há uma forma de hierarquizar ações de manutenção da malha rodoviária federal, uma vez que manter todas as rodovias sob jurisdição federal em boas condições operacionais de tráfego é prioridade da autarquia. Nesse sentido, é o conjunto de ações de manutenção que contribui para o alcance do objetivo do programa.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O alcance em relação ao previsto para 2008 foi de aproximadamente 72%, em virtude de atrasos na execução das obras.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

### Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:

GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL: Sem avaliação

JUSTIFICATIVA: Com relação ao alcance do objetivo estabelecido no PPA 2008-2011, este programa não faz parte deste PPA e por isso a questão não se aplica.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

COBERTURA DO PÚBLICO ALVO: Não aplicável

JUSTIFICATIVA:

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA? Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA: não houve mensuração

## Qualidade dos Serviços de Transporte

## GERENTE DO PROGRAMA

Marcelo Perrupato

## OBJETIVO

Garantir a qualidade e a modicidade de tarifas e preços na exploração da infra-estrutura e na prestação de serviços de transportes

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte de carga e de passageiros

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos): R\$42.483.870,00</b>	Empenhado Liquidado: R\$35.753.657,00 Pago Estatais: - Total: R\$35.753.657,00
<b>Previsto não orçamentário</b> -	<b>Realizado não orçamentário</b> -

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Concessão e Regulação dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura do Transporte Aquaviário - 2088 (outorga concedida/UNIDADE)	140,00	96,00	68,57	2.364.362,00	1.490.641,00	63,05
Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias - 7730 (ESTUDO REALIZADO)% de execução física)	20,00	0,00	0,00	82.800,00	0,00	0,00
Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura Ferroviária - 2348 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	12,00	12,00	100,00	2.115.000,00	1.846.812,00	87,32
Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura Rodoviária - 2907 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	14,00	13,00	92,86	18.260.000,00	15.650.824,00	85,71

## Relatório Anual de Avaliação

Fiscalização de Bens Operacionais e Gestão dos Contratos de Arrendamento das Malhas Ferroviárias - 869U (Fiscalização realizada/%)	100,00	0,00	0,00	1.530.000,00	1.491.807,00	97,50
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas - 2347 (Veículo fiscalizado/UNIDADE)	5.000.000,00	8.100.000,00	162,00	3.904.000,00	2.877.499,00	73,71
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - 2346 (Veículo fiscalizado/UNIDADE)	156.000,00	368.442,00	236,18	12.925.669,00	11.848.095,00	91,66
Fiscalização dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura do Transporte Aquaviário - 2090 (EMPRESA FISCALIZADA/UNIDADE)	1.100,00	565,00	51,36	1.122.039,00	547.979,00	48,84
Regulação e Supervisão das Rodovias Concedidas aos Estados por meio de Convênios de Delegação - 6391 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	2,00	2,00	100,00	180.000,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>90,11</b>			<b>60,87</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
<b>Esse programa não possui ações RAP</b>						

### INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Grau de Satisfação do Usuário do Transporte Aquaviário de Carga - %	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa

Fonte: Antaq/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Grau de Satisfação do Usuário do Transporte Rodoviário de Carga - %</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** ANTT/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Grau de Satisfação do Usuário do Transporte Rodoviário de Passageiros - %</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** ANTT/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Taxa de Conformidade na Prestação de Serviços de Transporte - %</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** ANTT/MT e Antaq/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

### CONTEXTUALIZAÇÃO

O provimento e a exploração dos serviços atrelados à infra-estrutura econômica apresentam uma série de características que justificaram no passado a sua condição de monopólios naturais. São setores que geralmente exigem investimentos intensivos em capital, com longo prazo de maturação, elevadas especificidades e significativos custos irrecuperáveis. Além disso, geram incontáveis externalidades, o que ratifica o mérito da obrigação jurídica pelo fornecimento e a sua tipificação como serviço público.

Como aludidos investimentos balizam as demais atividades econômicas e promovem a integração do espaço nacional, a relação benefício/custo privada tende a ser inferior à social. Portanto, a exploração unicamente privada tende a gerar um volume de investimentos inferior ao socialmente desejável. Essa situação justificou, historicamente, a intervenção governamental com o objetivo de procurar aproximar do social o retorno privado, garantindo, assim, uma oferta satisfatória desses serviços.

Contudo, a redução significativa da capacidade de formação de poupança pública, observada em grande parte dos Estados Nacionais, tem exigido um esforço em ampliar a matriz de financiamento para garantir a continuidade e a ampliação da prestação de serviços e da oferta de equipamentos públicos. No transporte rodoviário, por exemplo, o aumento da carga transportada e do fluxo observado nas principais vias de circulação tem diminuído a vida útil dos empreendimentos, o que torna ainda mais emergente a solução alternativa para a baixa capacidade de investimento do Estado.

Neste contexto, desde meados dos anos 90, iniciou-se no Brasil um processo de privatização da exploração dos bens públicos. Esta consiste na concessão da infra-estrutura implantada para que, mediante a cobrança de tarifa, o concessionário garanta a conservação da via e, conforme dispuser o contrato entre aquele e a Administração, também promova a recuperação de trechos. Os instrumentos podem prever, ainda, a autorização para a exploração de serviços complementares, como o de auxílio mecânico, segurança, dentre outras prestações necessárias ao conforto e a integridade dos usuários. No tocante ao modal ferroviário, as metas de segurança buscam limitar a incidência de sinistros, especialmente relevante face à observância de conflitos do tráfego de longa distância com os deslocamentos intraurbanos por meio de outros veículos, nas chamadas passagens de nível.

Por outro lado, a modificação do papel do Estado na economia brasileira, visando a melhor atender às demandas da sociedade por bens e serviços que podem ser eficientemente fornecidos e prestados pela iniciativa privada, tem recomendado a adoção de processo de reestruturação administrativa do setor público. O Estado deve estar apto a regular e fiscalizar adequadamente o desempenho do setor privado na prestação dos serviços outorgados.



## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

### PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Fiscalização dos transportes de cargas e passageiros nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** As ações que mais contribuíram para o resultado foi a fiscalização dos diversos modais de transportes.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Garantir a prestação de serviços de transportes terrestres e aquaviários em boas condições para os usuários

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** Na medida que a fiscalização se torna mais efetiva, há uma significativa melhora no alcance dos objetivos.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** A fiscalização dos organismos responsáveis pelo gerenciamento do sistema leva os operadores a melhorar o atendimento aos usuários.

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Falta de indicadores para acompanhamento e avaliação.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Sim

### FORMA DE ABORDAGEM DOS TEMAS TRANSVERSAIS:

**Pessoa com Deficiência:** Lei nº 7.853/89 - Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências.

Lei nº 8.899/94 - Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte interestadual.

**Gênero:** Lei nº 10.741/03 - Estatuto do Idoso ( Concede o transporte gratuito para Idosos).

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

Ouvidoria: 0800-610300  
ouvidoria@antt.gov.br  
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT  
Setor Bancário Norte (SBN), Quadra 2, Bloco C  
CEP: 70040-020 - Brasília / DF.

**CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA:** Melhoria na prestação de serviços de transporte interestadual de passageiros e de cargas.

## Vetor Logístico Amazônico

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Promover eficiência e efetividade nos fluxos de transporte na região dos estados do AC, AM, RR e RO e oeste dos estados do PA e MT

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados do Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia, Mato Grosso e Pará

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$1.566.893.487,0	Empenhado Liquidado:	R\$1.300.578.377,00
	Pago Estatais:	R\$146.501,00
	Total:	R\$1.300.724.878,00
<b>Previsto não orçamentário</b>	<b>Realizado não orçamentário</b>	
-	-	

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Acessos Rodoviários - Divisa MT/RO - Divisa RO/AC - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 7M62 (trecho adequado/km)	19,00	0,00	0,00	31.016.032,00	0,00	0,00
Adequação de Infra-Estrutura Portuária - no Município de Parintins - no Estado do Amazonas - 11Z1 (Infra-estrutura adequada /% de execução física)	100,00	0,00	0,00	3.755.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Comodoro - na BR-174 - no Estado do Mato Grosso - 11ZJ (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	5.000.000,00	5.000.000,00	100,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Presidente Figueiredo - Na BR-174 - Estado do Amazonas - 115S (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	100,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Rondonópolis - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 7N42 (-/-)	0,00	0,00	-	2.000.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Travessia Urbana - no Município de Vilhena - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 11Z7 (trecho adequado/km)	5,00	0,00	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Candeias do Jamari - UNIR - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 1246 (trecho adequado/km)	3,00	0,00	0,00	3.000.000,00	3.000.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MS/MT - Divisa MT/PA - na BR-163 - No Estado do Mato Grosso - 7M76 (trecho adequado/km)	4,00	0,00	0,00	85.972.812,00	40.000.000,00	46,53
Adequação de Trecho Rodoviário - km 714 - km 725 - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 7M63 (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	12.788.759,00	12.788.759,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 10L1 (trecho adequado/km)	13,00	0,00	0,00	8.600.000,00	8.600.000,00	100,00
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	1.190,00	566,75	47,63	6.885.430,00	5.724.929,00	83,15
Construção da Estação de Tratamento de Água Potável do Porto de Santarém (PA) - 10NV (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	72,00	0,00	0,00	180.000,00	0,00	0,00
Construção da Ponte sobre o Rio Itacutú - na BR-401 - no Estado de Roraima - 7638 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	11,00	0,00	0,00	3.225.420,00	3.105.654,00	96,29
Construção de Anel Rodoviário - no Município de Ji-Paraná - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 7N37 (-/-)	0,00	0,00	-	1.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto de Santarém (PA) - 10O2 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Boa Vista ( Sul-Norte - km 496,10 - 524,10) - na BR-174 - no Estado de Roraima - 7F68 (PROJETO APOIADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-

Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Brasília - na BR-317 - No Estado do Acre - 7M60 (Trecho construído/km)	8,00	0,00	0,00	16.024.208,00	0,00	0,00
Construção de Muro de Arrimo no Porto de Santarém (PA) - 10NY (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Construção de Ponte sobre o Rio Araguaia - na Divisa PA/TO - na BR-230 - no Estado do Pará - 113U (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	3,00	0,00	0,00	13.240.000,00	13.240.000,00	100,00
Construção de Ponte sobre o Rio Madeira - no Município de Abunã - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 1D02 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	10,00	0,00	0,00	1.800.000,00	0,00	0,00
Construção de Ponte sobre o Rio Madeira - no Município de Porto Velho - na BR-319 - no Estado de Rondônia - 7I84 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	25,00	0,00	0,00	12.608.759,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Altamira (Sede) - no Estado do Pará - 10ND (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	25,00	0,00	0,00	231.718,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Alvarães - no Estado do Amazonas - 112V (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	45,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Anamá - no Estado do Amazonas - 112Y (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	30,00	0,00	0,00	1.200.000,00	1.200.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Anori - no Estado do Amazonas - 112X (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Apuí (Prainha) - no Estado do Amazonas - 113C (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Autazes - no Estado do Amazonas - 1J62 (-/-)	6,00	0,00	0,00	4.813.169,00	4.813.169,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Terminal Fluvial - no Município de Autazes - no Estado do Amazonas - 1J62 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	6,00	0,00	0,00	4.813.169,00	4.813.169,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Aveiro - no Estado do Pará - 10K2 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	57,00	0,00	0,00	240.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Barcelos - no Estado do Amazonas - 1J63 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	332.006,00	332.006,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Barreirinha - no Estado do Amazonas - 112R (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Benjamin Constant - no Estado do Amazonas - 1J64 (-/-)	7,00	0,00	0,00	2.708.564,00	2.708.564,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Benjamin Constant - no Estado do Amazonas - 1J64 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	2.708.564,00	2.708.564,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Beruri - no Estado do Amazonas - 112Z (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	1.800.000,00	1.800.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Boa Vista do Ramos - no Estado do Amazonas - 112S (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Boca do Acre - no Estado do Amazonas - 1D51 (-/-)	69,00	0,00	0,00	11.200.000,00	1.200.000,00	10,71
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Boca do Acre - no Estado do Amazonas - 1D51 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	69,00	0,00	0,00	11.200.000,00	1.200.000,00	10,71
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Borba - no Estado do Amazonas - 1J65 (-/-)	7,00	0,00	0,00	4.765.333,00	4.765.333,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Borba - no Estado do Amazonas - 1J65 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	4.765.333,00	4.765.333,00	100,00

Construção de Terminal Fluvial - no Município de Canutama - no Estado do Amazonas - 113B (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	1.800.000,00	1.800.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Carauari - no Estado do Amazonas - 113H (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Careiro da Várzea - no Estado do Amazonas - 112U (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	45,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Coari - no Estado do Amazonas - 1C96 (-/-)	7,00	0,00	0,00	3.110.529,00	3.110.529,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Coari - no Estado do Amazonas - 1C96 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	3.110.529,00	3.110.529,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Codajás - no Estado do Amazonas - 112W (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Eirunepé - no Estado do Amazonas - 1D52 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	76,00	0,00	0,00	3.534.000,00	3.534.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Fonte Boa - no Estado do Amazonas - 1J66 (-/-)	7,00	2,20	31,43	4.816.773,00	4.816.773,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Fonte Boa - no Estado do Amazonas - 1J66 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	2,20	31,43	4.816.773,00	4.816.773,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Guajará - no Estado do Amazonas - 113E (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	45,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Humaitá - no Estado do Amazonas - 1J67 (-/-)	9,00	2,50	27,78	7.350.634,00	7.350.634,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Humaitá - no Estado do Amazonas - 1J67 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	9,00	2,50	27,78	7.350.634,00	7.350.634,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Terminal Fluvial - no Município de Ipixuna - no Estado do Amazonas - 113F (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	45,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Iranduba (Cacau Pirera) - no Estado do Amazonas - 1B71 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	25,00	0,00	0,00	2.974,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Iranduba (Solimões) - no Estado do Amazonas - 114E (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	45,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itacoatiara - no Estado do Amazonas - 1C99 (-/-)	7,00	0,00	0,00	3.274.982,00	3.274.982,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itacoatiara - no Estado do Amazonas - 1C99 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	3.274.982,00	3.274.982,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itamarati - no Estado do Amazonas - 113G (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	30,00	0,00	0,00	1.200.000,00	1.200.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itapiranga - no Estado do Amazonas - 112T (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Japurá - no Estado do Amazonas - 10NJ (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Juruti - no Estado do Pará - 112Q (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Jutai - no Estado do Amazonas - 10NL (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	232.726,00	232.726,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Lábrea - no Estado do Amazonas - 1J69 (-/-)	7,00	0,00	0,00	6.366.517,00	6.366.517,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Lábrea - no Estado do Amazonas - 1J69 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	6.366.517,00	6.366.517,00	100,00



Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manacapuru - no Estado do Amazonas - 1D53 (-/-)	7,00	0,00	0,00	2.546.883,00	2.546.883,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manacapuru - no Estado do Amazonas - 1D53 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	2.546.883,00	2.546.883,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manaquiri - no Estado do Amazonas - 1C97 (-/-)	7,00	0,00	0,00	1.777.561,00	1.777.561,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manaquiri - no Estado do Amazonas - 1C97 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	1.777.561,00	1.777.561,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manicoré - no Estado do Amazonas - 1D54 (-/-)	35,00	0,00	0,00	9.898.004,00	9.898.004,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manicoré - no Estado do Amazonas - 1D54 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	35,00	0,00	0,00	9.898.004,00	9.898.004,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Maués - no Estado do Amazonas - 1D55 (-/-)	9,00	3,70	41,11	4.309.139,00	4.309.139,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Maués - no Estado do Amazonas - 1D55 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	9,00	3,70	41,11	4.309.139,00	4.309.139,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - No Município de Monte Alegre - No Estado do Pará - 108U (-/-)	0,00	0,00	-	500.000,00	500.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Nova Olinda do Norte - no Estado do Amazonas - 1J70 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	25,00	25,00	100,00	1.145.247,00	1.145.247,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Novo Airão - no Estado do Amazonas - 1B85 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	52,00	0,00	0,00	2.157.600,00	2.157.600,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Novo Aripuanã - no Estado do Amazonas - 1J71 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	597.282,00	597.282,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Óbidos - no Estado do Pará - 10NE (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	1.320.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Terminal Fluvial - no Município de Oriximiná - no Estado do Pará - 10JY (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	1.680.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Porto Velho (Cai N'Água) - no Estado de Rondônia - 10TW (-/-)	51,00	0,00	0,00	10.344.445,00	10.344.445,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Porto Velho (Cai N'Água) - no Estado de Rondônia - 10TW (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	51,00	0,00	0,00	10.344.445,00	10.344.445,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Rio Preto da Eva - no Estado do Amazonas - 10NK (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	1.800.000,00	1.800.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santa Isabel do Rio Negro - no Estado do Amazonas - 1J72 (-/-)	7,00	2,00	28,57	3.738.052,00	3.738.052,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santa Isabel do Rio Negro - no Estado do Amazonas - 1J72 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	2,00	28,57	3.738.052,00	3.738.052,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santarém (Prainha) - no Estado do Pará - 10K5 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	25,00	0,00	0,00	1.600.000,00	600.000,00	37,50
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santarém - no Estado do Pará - 1J49 (-/-)	0,00	0,00	-	766.400,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santo Antônio do Içá - no Estado do Amazonas - 1J73 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	295.682,00	295.682,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Gabriel da Cachoeira - no Estado do Amazonas - 113D (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Paulo de Olivença - no Estado do Amazonas - 1J74 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	353.297,00	353.297,00	100,00

Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Raimundo - no Estado do Amazonas - 1C93 (-/-)	6,00	0,00	0,00	10.190.975,00	10.190.975,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Raimundo - no Estado do Amazonas - 1C93 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	6,00	0,00	0,00	10.190.975,00	10.190.975,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Sebastião do Uatumã - no Estado do Amazonas - 1J75 (-/-)	0,00	0,00	-	199.067,00	199.067,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tabatinga - no Estado do Amazonas - 1D57 (-/-)	7,00	0,00	0,00	2.589.225,00	2.589.225,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tabatinga - no Estado do Amazonas - 1D57 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	2.589.225,00	2.589.225,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tapauá - no Estado do Amazonas - 113A (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	2.400.000,00	2.400.000,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tefé (Lago) - no Estado do Amazonas - 10NM (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	15,00	0,00	0,00	175.690,00	175.690,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tefé - no Estado do Amazonas - 1B61 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	71,00	0,00	0,00	3.870.685,00	3.870.685,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tonantins - no Estado do Amazonas - 1J76 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	447.642,00	447.642,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Uruará - no Estado do Amazonas - 1C98 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	225.598,00	225.598,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Urucurituba - no Estado do Amazonas - 1J77 (-/-)	7,00	7,00	100,00	4.126.159,00	4.126.159,00	100,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Urucurituba - no Estado do Amazonas - 1J77 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	7,00	100,00	4.126.159,00	4.126.159,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Terminal Pesqueiro - no Município de Manaus - no Estado do Amazonas - 12GO (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	20,00	0,00	0,00	1.200.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Ariquemes - Campo Novo de Rondônia - na BR-421 - No Estado de Rondônia - 7N05 (Trecho construído/km)	19,00	0,00	0,00	13.508.758,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230 - no Estado do Pará - 110I (trecho pavimentado/km)	20,00	0,00	0,00	30.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Boca do Acre - Divisa AM/AC - na BR-317 - no Estado do Amazonas - 1428 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	10.000.000,00	10.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Cantá - Novo Paraíso - na BR-432 - no Estado de Roraima - 7242 (Trecho construído/km)	1,00	0,00	0,00	1.465.160,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Castanheira km 720,2 - Aripuanã km 918,0 - Na BR-174 - No Estado do Mato Grosso - 7M75 (Trecho construído/km)	10,00	0,00	0,00	15.972.812,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Cruzeiro do Sul - Boqueirão da Esperança - na BR-364 - No Estado do Acre. - 7M57 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MT/PA - Santarém - na BR-163 - no Estado do Pará - 1490 (trecho pavimentado/km)	159,00	21,00	13,21	152.773.474,00	145.625.366,00	95,32
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 (Campo Verde) - Miritituba - na BR-230 - no Estado do Pará - 111D (-/-)	0,00	0,00	-	20.000.000,00	20.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-364 - Entroncamento RO-478 (Fronteira Brasil/Bolívia) (Costa Marques) - na BR-429 - no Estado de Rondônia - 113Y (trecho pavimentado/km)	22,00	0,00	0,00	32.816.032,00	32.800.000,00	99,95

Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento km 100 - Normandia - na BR-401 - No Estado de Roraima - 7M54 (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MT-240 (Novo Diamantino) - Campos Novos dos Parecis - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso - 110Z (trecho pavimentado/km)	63,00	63,00	100,00	42.250.000,00	41.250.000,00	97,63
Construção de Trecho Rodoviário - Guarantã do Norte - Divisa MT/PA - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 1J59 (trecho pavimentado/km)	17,00	6,50	38,24	41.400.000,00	41.399.995,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR-319 - no Estado do Amazonas - 1248 (trecho pavimentado/km)	157,00	68,92	43,90	182.280.000,00	182.146.188,00	99,93
Construção de Trecho Rodoviário - Novo Repartimento - Limoeiro do Ajuru - na BR-422 - No Estado do Pará - 7N20 (trecho pavimentado/km)	17,00	0,00	0,00	17.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Novo Repartimento - Tucuruí - na BR-422 - no Estado do Pará - 113T (trecho pavimentado/km)	3,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Rio Branco - Divisa AC/AM - na BR-317 - no Estado do Acre - 1420 (trecho pavimentado/km)	3,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Sena Madureira - Cruzeiro do Sul - na BR-364 - no Estado do Acre - 1422 (trecho pavimentado/km)	82,00	12,00	14,63	179.352.020,00	179.352.020,00	100,00
Construção do Pátio de Estocagem do Porto de Santarém (PA) - 10NW (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
Construção do Porto de Porto Velho (RO) - 7M89 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	25,00	0,00	0,00	12.788.759,00	0,00	0,00
Dragagem da Hidrovia do Rio Madeira - No Estado de Rondônia - 7N15 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	62,00	0,00	0,00	513.570,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Estruturação da Área de Apoio à Rampa Roll-On Roll-Off no Porto de Santarém (PA) - 10O1 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	61,00	0,00	0,00	430.000,00	0,00	0,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Santarém (PA) - 10W2 (Sistema Implantado /% de execução)	94,00	0,00	0,00	470.000,00	146.501,00	31,17
Instalação de Defensas Portuárias para o Porto de Santarém (PA) - 10NX (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 202E (TRECHO MANTIDO/km)	120,00	682,90	569,08	102.670.200,00	102.670.200,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Pará - 209C (TRECHO MANTIDO/km)	156,00	31,00	19,87	32.016.000,00	31.191.860,00	97,43
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Rondônia - 207F (TRECHO MANTIDO/km)	8,00	5,00	62,50	2.422.900,00	2.422.900,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Roraima - 206Z (TRECHO MANTIDO/km)	375,00	0,00	0,00	105.019.971,00	105.019.970,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Amazonas - 202C (TRECHO MANTIDO/km)	115,00	287,50	250,00	21.362.100,00	18.423.793,00	86,25
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Mato Grosso - 202Y (TRECHO MANTIDO/km)	173,00	245,00	141,62	20.150.000,00	20.150.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado de Roraima - 207B (TRECHO MANTIDO/km)	55,00	0,00	0,00	4.275.000,00	4.275.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado do Pará - 20C8 (TRECHO MANTIDO/km)	190,00	0,00	0,00	300.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Amazonas - 202F (TRECHO MANTIDO/km)	45,00	0,00	0,00	22.897.900,00	22.897.896,00	100,00

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-307 - no Estado do Amazonas - 20BB (TRECHO MANTIDO/km)	205,00	0,00	0,00	10.000.000,00	9.999.986,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-317 - no Estado do Acre - 201X (TRECHO MANTIDO/km)	415,00	415,00	100,00	301.400,00	301.400,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-317 - no Estado do Amazonas - 20AT (TRECHO MANTIDO/km)	15,00	0,00	0,00	2.790.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado de Rondônia - 207H (TRECHO MANTIDO/km)	25,00	5,00	20,00	19.149,00	19.149,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado do Amazonas - 202H (TRECHO MANTIDO/km)	75,00	0,00	0,00	22.950.000,00	22.950.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 203A (TRECHO MANTIDO/km)	183,00	192,00	104,92	17.027.118,00	17.027.118,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Acre - 201Z (TRECHO MANTIDO/km)	119,00	0,00	0,00	21.489.586,00	21.489.586,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-401 - no Estado de Roraima - 207C (TRECHO MANTIDO/km)	16,00	0,00	0,00	4.264.300,00	4.264.300,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-421 - no Estado de Rondônia - 207K (TRECHO MANTIDO/km)	8,00	0,00	0,00	1.460.100,00	77.643,00	5,32
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-425 - no Estado de Rondônia - 207M (TRECHO MANTIDO/km)	60,00	34,00	56,67	1.200.000,00	1.200.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-429 - no Estado de Rondônia - 207Q (TRECHO MANTIDO/km)	41,00	110,00	268,29	10.533.000,00	10.532.999,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-432 - no Estado de Roraima - 207D (TRECHO MANTIDO/km)	18,00	0,00	0,00	10.438.200,00	10.438.200,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-433 - no Estado de Roraima - 207E (TRECHO MANTIDO/km)	191,00	0,00	0,00	3.800.000,00	3.800.000,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza (PA) - 115H (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	150.000,00	0,00	0,00
Reabilitação de Áreas Degradadas - na BR-174 - no Estado de Roraima - 11XX (-/km)	73,00	0,00	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00
Reabilitação de Áreas Degradadas - na BR-174 - no Estado do Amazonas - 11Z2 (-/km)	52,00	0,00	0,00	8.000.000,00	0,00	0,00
Recuperação do Píer nº 1 do Porto de Santarém (PA) - 3334 (Obra executada/% de execução física)	4,00	0,00	0,00	220.000,00	0,00	0,00
Resgate de Sítio Arqueológico do Porto de Santarém (PA) - 1004 (Ação implementada/% de execução)	71,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>17,08</b>			<b>71,71</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
<b>Esse programa não possui ações RAP</b>						

### INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Frete Unitário no Vetor Logístico Amazônico - R\$/(t x km)	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Tarifa Unitária no Vetor Logístico Amazônico - R\$/(t x km)	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

Fonte: SEGES/MT



**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Índice de Cobertura no Vetor Logístico Amazônico - número-índice</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Amazônico - h/km</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Amazônico - minuto/t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Amazônico - Hora</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Amazônico - carro/h/faixa</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Amazônico - 1000 t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Em abril de 2007, o Ministério dos Transportes divulgou o chamado Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), resultado de esforço de retomada do planejamento público de médio e longo prazo para o setor. O PNLT foi idealizado para embasar a formulação do PPA 2008/2011 e promover as primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012/2015 e os ensaios de organização dos planos subseqüentes até 2023, horizonte das explorações socioeconômicas elaboradas pelo Estudo.

Contudo, sua primeira aplicação prática foi a seleção dos empreendimentos na área de transportes a integrar o chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado em janeiro de 2007, no escopo do qual estão todos os principais investimentos federais para provimento de infra-estrutura econômica e social. Portanto, o PNLT é referência para o PAC e deve sê-lo para a consolidação das escolhas públicas expressas no Plano Plurianual.

O PNLT foi concebido com o intuito de: promover o aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas; induzir o desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral; reduzir as desigualdades regionais em áreas deprimidas; e integrar a região sul-americana. Para lograr superar o desafio, o PNLT foi estruturado em duas principais explorações a partir de dados sobre produção, logística e transportes no nível microrregional.

A primeira delas consiste em uma modelagem socioeconômica dinâmica do País, que analisa as implicações espaciais das megatendências da economia brasileira no período de 2007 a 2023, com destaque para a demanda por serviços de transporte. Foram realizadas projeções de oferta e demanda para 80 (oitenta) tipos de produto em cada uma das 558 (quinhentos e cinquenta e oito) microrregiões do Brasil por meio da aplicação de um modelo computável de equilíbrio econômico geral sobre um cenário referencial para o ano-base, considerando as características do sistema econômico atual e sua evolução recente, e conhecimentos sobre como os espaços econômicos se inter-relacionam. Assim, foram criados cenários futuros que expressam déficits e superávits (relações de produção e consumo) entre as microrregiões homogêneas, pecuniariamente representados, para cada produto analisado, para os anos-horizonte do Estudo: 2007, 2011, 2015, 2019 e 2023.

A segunda simulação foi feita com o emprego do modelo clássico de simulação de transporte de quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e alocação. As duas primeiras etapas, fortemente associadas à modelagem da demanda por transportes, foram apoiadas nos resultados da etapa anterior. A divisão modal e a alocação, mais associadas à modelagem da oferta de transportes e de seus custos, se apoiaram em dados e parâmetros derivados de pesquisa de campo (fonte primária) e estudos precedentes (fonte secundária).

A partir de então, desenvolveu-se uma nova proposta de organização espacial do País, na qual as microrregiões homogêneas foram agrupadas em função da superposição georreferenciada de fatores representativos das suas características, quais fossem: as impedâncias ambientais, as similaridades socioeconômicas, as perspectivas de integração e inter-relacionamento (corredores de transportes) e as funções de transporte, identificadas a partir da análise de isocustos em relação aos principais portos concentradores de carga do País. Dessa análise, resultaram sete agrupamentos, aos quais se convencionou chamar de vetores logísticos.

Embora os quatro critérios tenham sido avaliados conjuntamente, cada vetor teve determinantes mais fortes, seja na predominância socioeconômica (Sul, Leste e Nordeste Setentrional), na incidência de bioma (Amazônico) ou nas bacias de captação (em todos os casos). O Vetor Amazônico congrega parcelas da macrorregião Norte e alcança o noroeste do Centro-Oeste, seguindo aproximadamente os limites do bioma de mesmo nome. Corresponde também à bacia de captação dos portos de Manaus e Santarém, área onde são dominantes as atividades com base em recursos naturais.

Os vetores não possuem limites rígidos, pois em suas áreas limítrofes há uma

mescla de bases produtivas, custos de acessos aos portos ou biomas e densidades de unidades de conservação que posicionam os territórios ora em um, ora em outro vetor. Por esta razão, os programas a compor o PPA foram estruturados de forma a que os limites espaciais dos vetores se aproximassem de uma divisão geopolítica propícia à convergência das intervenções federais com escolhas subnacionais e, portanto, fossem mais afetos ao pacto federativo. Neste caso, dada a dinâmica diversa nos fluxos de transporte, o programa engloba a porção oeste do estado do Pará, delimitada pelo Rio Xingu, e do estado do Mato Grosso, inclusive a BR-163 ao norte de Cuiabá.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Os principais resultados obtidos em 2008 podem ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas. Tais ações estão separadas por tipo de intervenção e modal, sendo que, entre os modais não há hierarquia.

Modal rodoviário

Manutenção

202E Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso – Além da manutenção dos quase 1200 km da rodovia no ano de 2008, destaca-se a restauração de aproximadamente 256 km de pavimento, em diversos segmentos da rodovia, entre eles os trechos entre a Divisa com o Estado do Mato Grosso do Sul e o município de Rondonópolis, e a Serra de São Vicente e a capital Cuiabá. Esta ação consta no PAC e o orçamento na LOA 2008 foi da ordem de R\$ 102,7 milhões, integralmente empenhados em contratos que iniciaram no final de 2008 ou no início de 2009. Outro trecho de 82,3 km da rodovia, de elevada importância para o setor produtivo ligando as cidades de Sorriso e Sinop, terá o pavimento restaurado através do contrato já assinado no início de 2009.

Construção e Adequação

1422 Construção de Trecho Rodoviário - Sena Madureira - Cruzeiro do Sul - na BR-364 - no Estado do Acre – Esta ação consta do PAC e consiste na construção e pavimentação de 349 km entre Sena Madureira e Cruzeiro do Sul. Sena Madureira a Feijó (225 km), obra em andamento, previsão para conclusão em 2010; Feijó a Tarauacá (40 km), obra concluída e a celebração de convênio com o Governo do Estado do Acre para a construção de obras de arte especiais (Pontes e Acessos) sobre os rios: Tarauacá no município de Tarauacá, Envira e Diabinho no município de Feijó, Purus no município de Manuel Urbano e Juruá no município de Cruzeiro do Sul. O orçamento previsto na LOA 2008 para a referida ação foi da ordem de R\$ 179,3 milhões, dos quais 86,9% foram liquidados. Ressalta-se que foram concluídos 129 km de terraplanagem e estão em execução 5 pontes.

1490 Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MT/PA - Santarém - na BR-163 - no Estado do Pará – Pavimentação entre Garantã do Norte Santarém e acesso a Miritituba (996 km). A ação consta do PAC e está destinado na LOA 2008 aproximadamente R\$ 152,7 milhões, dos quais 4,7% foram liquidados, no entanto não corresponde a nenhum dos 159 km construídos previstos, e sim a construção das cinco pontes. TRECHO 1: Santarém – Rurópolis (121 km): obra em andamento desde o km 914 até o km 893 (21 km), 2 km de pavimentação concluída, executada pelo Exército (8º BEC), obra concluída; do km 893 ao km 873 (20 km), obra em andamento a cargo do Exército (8º BEC); do km 873 até o km 789 (80 km) (Rurópolis), já esta com o projeto executivo aprovado, início da obra previsto para junho de 2009, a cargo do Exército (8º BEC). TRECHO 2: Rurópolis – Div. MT/PA (789 km) e Acesso a Miritituba – BR-230/PA (33 km): obra contratada a cargo da construtora contratada (113 km) desde o km 789 ao km 676; obra em fase de ação preparatória, com projeto executivo em revisão, do km 676 ao km 355; obra do acesso a Miritituba em andamento, a cargo do Exército (9º BEC), concluídos 8 km de terraplanagem, em execução de 5 km de pavimentação e 3 pontes; obra em fase de licitação (252 km) para a construção do km 355 ao km 103; projeto executivo em andamento do km 103 a Div. MT/PA no km 0,0. TRECHO 3: Garantã do Norte/MT – Div. MT/PA e Travessia Urbana de Garanta (53 km): obra em andamento, com 50 km a cargo do Exército (9º BEC), concluídos 11 km de pavimentação e 17 km de terraplanagem e 03 km a cargo da Prefeitura Municipal de Garantã do Norte/MT.

110I Construção de Trecho Rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230 - no Estado do Pará /10KR Construção de Trecho Rodoviário - Marabá - Altamira - na BR-230 - no Estado do Pará – Pavimentação (834 km) da Divisa TO/PA – Marabá – Altamira – Medicilândia – Rurópolis. Projeto executivo concluído e em fase de ação preparatória de Marabá a Altamira (505 km); obra em andamento de Altamira a Medicilândia (94 km), concluído 27 km de pavimentação; projeto executivo em andamento de Medicilândia a Rurópolis (235 km). Obs: A ação 10KR pertence ao vetor logístico centro norte, mas foi

citada aqui, pois está interligada com a ação 100I.

10L1 Adequação de Trecho Rodoviário - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso – Duplicação Rondonópolis – Cuiabá – Posto Gil (385 km). Obra em ação preparatória (92,5 km) de Rondonópolis ao km 343; obra em andamento (17 km) do km 343 até o km 360, na Serra São Vicente, em andamento de 5 km de terraplanagem, a cargo do Governo do Estado (SINFRA), obra em fase de ação preparatória do km 360 ao km 452,5 em Cuiabá e do km 452,5 ao km 635,5 em Posto Gil, obras das travessias urbanas: Prefeitura Municipal de Rondonópolis do km 197 ao km 210,4 (13,4 km); Prefeitura Municipal de Jaciara do km 185,80 ao km 192,60 (6,8 m); 545,96 (11,14 km). O empreendimento teve sua previsão de início alterado para o ano de 2009.

110Z Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MT-240 (Novo Diamantino) - Campos Novos dos Parecís - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso – Construção e pavimentação – Diamantino e Itanorte (175 km). Obra concluída entre Diamantino e Campos Novos dos Parecís (62 km); obra em andamento (44 km) de Campos Novos dos Parecís até o km 720; obra em fase de ação preparatória (79 km) do km 720 até Itanorte. Foram destinados na LOA 2008 cerca de 42,2 milhões, dos quais 57,7% foram liquidados. A execução física desta ação foi de 63 km construídos correspondendo a 100% da meta física prevista.

#### Modal Hidroviário

As Administrações Hidroviárias incluídas no Vetor Logístico Amazônico, no âmbito de suas respectivas jurisdições, compete promover e desenvolver as atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras e serviços de hidrovias, dos portos fluviais e lacustres. Nelas estão incluídos os rios: Amazonas, Madeira, Purus, Solimões, Negro, Branco na jurisdição da Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental – AHIMOC, e Baixo Tocantins, Tapajós, Teles-Pires, Marajó e Capim na jurisdição da Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR.

1J75 Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Sebastião do Uatumã - no Estado do Amazonas – Importantes obras de construção de portos fluviais na região amazônica avançaram no sentido de sua conclusão. Em 2008, destaca-se a conclusão das Obras Navais (flutuante) do Terminal Fluvial de São Sebastião do Uatumã.

A importância da construção dos Terminais Hidroviários vai além de sua obra e a criação da infraestrutura de transportes adequada à região, ela é um importante vetor social ao garantir a população, não somente da cidade onde está sendo construído, mas àquelas localizadas em distritos e comunidades a beira da calha dos rios a sua integração e melhoria quando da ida a sede do município para realizar atividades de saúde, educação, comércio e lazer. E essa melhoria na qualidade do deslocamento, principalmente na segurança da atracação e organização do Terminal Hidroviário trará um maior desenvolvimento econômico da região.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** As ações citadas e explicadas acima contribuíram, aproximadamente, com 70% para a obtenção dos resultados do vetor em questão.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Acima do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O vetor executou aproximadamente 83% do orçamento previsto para 2008

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

**O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL?** Sim

**Ouvidoria:** Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

**Audiência Pública:** Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

**Consulta Pública:** Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Vetor.

**Reunião com grupos de interesse:** Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

**Discussão em Conselho Setorial:** Reunião em câmaras técnicas.

**CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA:** não houve mensuração



## Vetor Logístico Centro-Norte

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Promover eficiência e efetividade nos fluxos de transporte na região dos estados do AP, MA e TO e leste dos estados do PA e MT

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados do Mato Grosso, Pará, Amapá, Maranhão e Tocantins

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$1.893.562.721,0	Empenhado Liquidado:	R\$1.529.138.197,00
	Pago Estatais:	R\$7.398.489,00
	Total:	R\$1.536.536.686,00
<b>Previsto não orçamentário</b>	<b>Realizado não orçamentário</b>	
R\$581.000.000,00	-	

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Acesso Rodoviário - Rotatória de Acesso à Davinópolis - No Município de Imperatriz - na BR-010 - no Estado do Maranhão - 7N04 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	800.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Alto Alegre - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 11ZA (trecho adequado/km)	5,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Nova Olinda do Maranhão - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 115T (-/-)	4,00	0,00	0,00	7.980.000,00	3.000.000,00	37,59
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Nova Olinda do Maranhão - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 115T (trecho adequado/km)	4,00	0,00	0,00	7.980.000,00	3.000.000,00	37,59

## Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Travessia Urbana - no Município de São Domingos do Maranhão - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 11Z9 (trecho adequado/km)	5,00	0,00	0,00	4.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessias Urbanas na BR-153 no Estado de Tocantins - 11VD (trecho adequado/km)	18,00	0,00	0,00	48.572.542,00	17.283.000,00	35,58
Adequação de Trecho Rodoviário - Imperatriz - Açailândia - na BR-010 - no Estado do Maranhão - 7M21 (trecho adequado/km)	25,00	0,00	0,00	16.781.759,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Porto de Itaqui - Pedrinhas - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 12IA (trecho adequado/km)	9,00	0,00	0,00	40.925,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Barra do Garças - Cáceres - na BR-070 - No Estado do Mato Grosso - 7L94 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	1.850.000,00	1.850.000,00	100,00
Adequação de Trechos Rodoviários - Trecho Belém (km 0) - Castanhal-Stª Maria - Cachoeira Pirai - Divisa PA/MA - na BR-316 - No Estado do Pará - 7N19 (trecho adequado/km)	15,00	0,00	0,00	20.000.000,00	7.586.807,00	37,93
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	1.797,00	258,00	14,36	9.798.860,00	7.652.858,00	78,10
Ampliação do Pier Principal, Alargamento do Berço 302 e Duplicação da Ponte de Acesso no Porto de Vila do Conde (PA) - 11X0 (Obra executada/% de execução física)	10,00	0,00	0,00	20.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Eclusa de Lajeado - no Rio Tocantins - no Estado de Tocantins - 1547 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	16,00	0,00	0,00	11.741.541,00	0,00	0,00
Construção da Ferronorte - Alto Araguaia - Rondonópolis - no Estado do Mato Grosso - 90F1 (Trecho construído/km)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Construção da Ferrovia Norte Sul - Gurupi - Uruaçu - no Estado do Tocantins - 90CT (Trecho construído/km)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-

Construção da Ferrovia Norte-Sul - Palmas - Gurupi - no Estado do Tocantins - 90CS (Trecho construído/km)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Aguiarnópolis - Palmas - no Estado do Tocantins - 5E83 (Trecho construído/km)	5,00	0,00	0,00	18.600.000,00	18.600.000,00	100,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Anápolis - Santa Isabel - no Estado de Goiás - 90FJ (Trecho construído/km)	88,00	0,00	0,00	377.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Belém(PA) - Açailândia(MA) - nos Estados do Pará e do Maranhão - 7K14 (Trecho construído/km)	6,00	0,00	0,00	19.066.082,00	845.000,00	4,43
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Palmas/TO - Uruaçu/GO - 116X (Trecho construído/km)	163,00	0,00	0,00	500.000.000,00	500.000.000,00	100,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Santa Isabel - Uruaçu - no Estado de Goiás - 90FI (Trecho construído/km)	53,00	0,00	0,00	204.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Trecho Belém/PA - Anapólis/GO - 7M59 (Trecho construído/km)	333,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção das Eclusas de Tucuruí - no Rio Tocantins - no Estado do Pará - 5750 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	18,00	18,00	100,00	197.461.560,00	197.461.560,00	100,00
Construção de Abrigo para Mangotes do Terminal Petroquímico de Miramar (PA) - 10OI (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	109.000,00	48.294,00	44,31
Construção de Anel Rodoviário - no Município de Cuiabá - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 11ZN (trecho pavimentado/km)	8,00	0,00	0,00	6.000.000,00	6.000.000,00	100,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Colinas do Tocantins - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 114B (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.740.000,00	0,00	0,00
Construção de Dolphins de Atracação no Pier nº 1 do Terminal de Miramar (PA) - 1C86 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	33,00	0,00	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Estacionamento para Apoio às Operações na Rampa Roll-On Roll-Off no Porto de Vila do Conde (PA) - 10OO (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	0,00	0,00	-	590.000,00	585.678,00	99,27
Construção de Ponte - no Município de Xambioá - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 7L92 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	23,00	0,00	0,00	41.496.541,00	36.831.903,00	88,76
Construção de Ponte sobre o Rio Pericumã - na BR-308 - No Estado do Maranhão - 7M87 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	16.781.759,00	0,00	0,00
Construção de Pórtico de Acesso ao Porto de Belém (PA) - 10OE (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Construção de Rampa Roll-on Roll-off no Porto de Vila do Conde (PA) - 1C83 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	84,00	0,00	0,00	7.000.000,00	3.000.377,00	42,86
Construção de Sistema de Captação e Distribuição de Água e Esgotamento Sanitário no Terminal de Miramar (PA) - 10OH (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	80,00	0,00	0,00	800.000,00	0,00	0,00
Construção de Sistema de Combate a Incêndio do Terminal Petroquímico de Miramar (PA) - 10OG (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	6,00	0,00	0,00	78.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Abaetetuba - no Estado do Pará - 10ID (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	18,00	0,00	0,00	249.516,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Augusto Corrêa - no Estado do Pará - 10I8 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	8,00	0,00	0,00	60.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Cametá - no Estado do Pará - 10IC (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	1.200.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Conceição do Araguaia - no Estado do Pará - 10NC (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	720.000,00	0,00	0,00

Construção de Terminal Fluvial no Município de Bragança - No Estado do Pará - 7M53 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	400.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Bragança - Viseu - na BR-308 - no Estado do Pará - 7112 (trecho pavimentado/km)	30,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 11VA (trecho pavimentado/km)	89,00	0,00	0,00	53.400.000,00	45.900.000,00	85,96
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa TO/MA - Aparecida do Rio Negro - na BR-010 - no Estado de Tocantins - 11V8 (trecho pavimentado/km)	29,00	0,00	0,00	43.296.541,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 (Sorriso) - Entroncamento BR-158 (Ribeirão Cascalheira) - na BR-242 - no Estado do Mato Grosso - 10KK (trecho pavimentado/km)	13,00	0,00	0,00	20.000.000,00	20.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) - na BR-156 - no Estado do Amapá - 1418 (trecho pavimentado/km)	65,00	0,00	0,00	51.600.000,00	49.122.992,00	95,20
Construção de Trecho Rodoviário - Macapá - Serra do Navio - na BR-210 - no Estado do Amapá - 7160 (Trecho construído/km)	14,00	0,00	0,00	15.224.173,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Marabá - Altamira - na BR-230 - no Estado do Pará - 10KR (trecho pavimentado/km)	80,00	0,00	0,00	41.800.000,00	41.800.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Pedro Afonso - Divisa MA/TO - na BR-235 - no Estado do Tocantins - 7224 (Trecho construído/km)	1,00	0,00	0,00	2.496.542,00	2.496.542,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Peixe - Paraná - Taguatinga - na BR-242 - No Estado do Tocantins - 5E15 (trecho pavimentado/km)	20,00	0,00	0,00	30.000.000,00	30.000.000,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Trecho Rodoviário - Presidente Dutra - Timon - na BR-226 - no Estado do Maranhão - 7F85 (Trecho construído/km)	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - Trecho Divisa GO/MT - Divisa MT/RO - na BR-364 - No Estado do Mato Grosso - 7M77 (Trecho construído/km)	1,00	0,00	0,00	39.972.812,00	39.972.812,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Trecho Serrano do Maranhão (km 162,5) - Bequimão (km 272,5) - na BR-308 - No Estado do Maranhão - 7M73 (Trecho construído/km)	23,00	0,00	0,00	16.781.759,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/MA (Alto Parnaíba) - Divisa MA/TO - NA BR-235 - No Estado do Maranhão - 7M72 (Trecho construído/km)	13,00	0,00	0,00	21.781.759,00	15.000.000,00	68,86
Construção do Berço 100, Alargamento do Cais Sul e Ampliação do Porto de Itaqui (MA) - 7F21 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	29,00	0,00	0,00	33.000.000,00	33.000.000,00	100,00
Construção do Píer 400 no Porto de Vila do Conde (PA) - 10OT (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	12,00	0,00	0,00	4.500.000,00	0,00	0,00
Construção do Porto Fluvial Intermodal no Rio Tocantins - Marabá - PA - 7N21 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	30,00	0,00	0,00	30.000.000,00	5.000.000,00	16,67
Dragagem de Aprofundamento dos Berços Internos dos Pieres 102, 202, 302 do Porto de Vila do Conde (PA) - 10OK (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	100,00	0,00	0,00	12.000.000,00	0,00	0,00
Dragagem de Aprofundamento nos Pieres 1 e 2 do Terminal de Miramar (PA) - 1C87 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	460,00	0,00	0,00	1.615.000,00	0,00	0,00
Estudos e Projetos para a Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Rondonópolis - na BR-163 - no Estado de Mato Grosso - 7L95 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00

Estudos e Projetos para Construção do Terminal de Múltiplo Uso no Porto de Vila do Conde (PA) - 11WH (ESTUDO REALIZADO/%)	60,00	0,00	0,00	11.005.781,00	0,00	0,00
Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente - 6504 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	9,00	0,00	0,00	2.477.500,00	1.431.210,00	57,77
Implantação de Sistema de Combate a Incêndio e Controle de Pânico no Porto de Belém (PA) - 1D14 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	75,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Belém (PA) - 10VU (Sistema Implantado % de execução)	79,00	0,00	0,00	1.061.703,00	522.444,00	49,21
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Vila do Conde (PA) - 10W1 (Sistema Implantado % de execução)	110,00	0,00	0,00	1.224.574,00	623.913,00	50,95
Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	472.000,00	0,00	0,00
Instalação de Defensas Portuárias no Porto de Belém (PA) - 1D13 (Obra executada/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	500.000,00	444.000,00	88,80
Manutenção de Trecho Rodoviário - Balsas - Estreito - na BR-230 - no Estado do Maranhão - 7M31 (TRECHO MANTIDO/km)	44,00	0,00	0,00	26.781.759,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Maranhão - 200X (TRECHO MANTIDO/km)	108,00	285,10	263,98	3.050.800,00	3.050.800,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Pará - 200Z (TRECHO MANTIDO/km)	61,00	21,20	34,75	8.342.385,00	8.342.385,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Tocantins - 203K (TRECHO MANTIDO/km)	100,00	0,00	0,00	11.885.405,00	11.874.947,00	99,91
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado do Mato Grosso - 205W (TRECHO MANTIDO/km)	85,00	0,00	0,00	34.854.200,00	32.190.678,00	92,36

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 204S (TRECHO MANTIDO/km)	63,00	516,30	819,52	16.162.200,00	16.162.201,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Pará - 208Z (TRECHO MANTIDO/km)	18,00	8,40	46,67	3.413.100,00	3.343.099,00	97,95
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 201U (TRECHO MANTIDO/km)	106,00	36,00	33,96	19.650.900,00	18.193.900,00	92,59
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-156 - no Estado do Amapá - 202J (TRECHO MANTIDO/km)	72,00	65,57	91,07	13.438.500,00	12.238.499,00	91,07
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 202A (TRECHO MANTIDO/km)	270,00	715,00	264,81	31.064.000,00	26.845.725,00	86,42
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Pará - 205Z (TRECHO MANTIDO/km)	305,00	305,00	100,00	6.154.690,00	6.154.690,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado do Amapá - 202L (TRECHO MANTIDO/km)	28,00	11,79	42,11	8.161.500,00	8.161.500,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Maranhão - 202I (TRECHO MANTIDO/km)	166,00	492,40	296,63	43.412.275,00	41.752.700,00	96,18
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Pará - 209E (TRECHO MANTIDO/km)	23,00	11,74	51,04	4.278.000,00	4.278.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Maranhão - 204T (TRECHO MANTIDO/km)	70,00	572,10	817,29	5.238.133,00	5.238.131,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Tocantins - 200S (TRECHO MANTIDO/km)	18,00	0,00	0,00	3.348.000,00	3.348.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Maranhão - 204I (TRECHO MANTIDO/km)	217,00	571,50	263,36	46.282.360,00	44.959.517,00	97,14
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Pará - 209G (TRECHO MANTIDO/km)	71,00	32,16	45,30	36.693.200,00	36.600.100,00	99,75
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Tocantins - 203L (TRECHO MANTIDO/km)	10,00	2,00	20,00	6.014.385,00	4.578.198,00	76,12



Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado do Tocantins - 207T (TRECHO MANTIDO/km)	176,00	0,00	0,00	4.080,00	1.576,00	38,63
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado do Mato Grosso - 20AV (TRECHO MANTIDO/km)	119,00	119,00	100,00	1.500.000,00	1.500.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado do Tocantins - 207V (TRECHO MANTIDO/km)	17,00	17,00	100,00	7.066.552,00	7.066.552,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-308 - no Estado do Maranhão - 204U (TRECHO MANTIDO/km)	82,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-308 - no Estado do Pará - 206C (TRECHO MANTIDO/km)	215,00	0,00	0,00	1.203.048,00	1.184.735,00	98,48
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 200Y (TRECHO MANTIDO/km)	208,00	620,90	298,51	38.613.600,00	38.613.600,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Pará - 201A (TRECHO MANTIDO/km)	142,00	24,06	16,94	15.319.000,00	15.318.999,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso - 203C (TRECHO MANTIDO/km)	112,00	926,11	826,88	75.141.600,00	72.067.190,00	95,91
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Maranhão - 204V (TRECHO MANTIDO/km)	3,00	184,20	6.140,00	4.595.200,00	4.000.000,00	87,05
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-422 - no Estado do Pará - 209I (TRECHO MANTIDO/km)	17,00	0,00	0,00	9.469.000,00	9.469.001,00	100,00
Melhoramentos no Porto de Vila do Conde (PA) - 1305 (Obra executada/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	310.000,00	0,00	0,00
Operação de Trecho Ferroviário - Estreito - Palmas - no Estado do Tocantins - 90EZ (TRECHO MANTIDO/km)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Operação de Trecho Ferroviário Estreito - Pequiá (Carajás) - no Estado do Maranhão - 2336 (TRECHO MANTIDO/km)	220,00	0,00	0,00	21.600,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Recuperação das Estruturas dos Píeres no Porto de Vila do Conde (PA) - 10ON (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	70,00	0,00	0,00	700.000,00	0,00	0,00
Recuperação das Vias do Terminal Petroquímico de Miramar (PA) - 10OJ (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	90,00	0,00	0,00	900.000,00	0,00	0,00
Recuperação de Armazéns e Vias Internas do Terminal de Outeiro (PA) - 10OS (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	33,00	0,00	0,00	100.000,00	95.166,00	95,17
Recuperação do Sistema de Distribuição de Água Potável do Porto de Belém (PA) - 1D10 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	800.000,00	647.407,00	80,93
Recuperação dos Berços 101 e 102 do Porto de Itaqui (MA) - 1K26 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	14,00	0,00	0,00	13.200.000,00	13.200.000,00	100,00
Recuperação dos Taludes do Porto de Vila do Conde (PA) - 1C85 (Obra executada/% de execução física)	63,00	0,00	0,00	665.020,00	0,00	0,00
Revitalização de Armazéns no Porto de Belém (PA) - 10OC (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	34,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>110,07</b>			<b>52,06</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
<b>Esse programa não possui ações RAP</b>						

### INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Centro-Norte - 1000 t	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
<b>Fonte: SEGES/MT</b>						

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Centro-Norte - carro/h/faixa</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Centro-Norte - Hora</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Centro-Norte - minuto/t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Centro-Norte - h/km</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Índice de Cobertura no Vetor Logístico Centro-Norte - número-índice</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tarifa Unitária no Vetor Logístico Centro-Norte - R\$(t x km)</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Frete Unitário no Vetor Logístico Centro-Norte - R\$(t x km)</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Em abril de 2007, o Ministério dos Transportes divulgou o chamado Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), resultado de esforço de retomada do planejamento público de médio e longo prazo para o setor. O PNLT foi idealizado para embasar a formulação do PPA 2008/2011 e promover as primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012/2015 e os ensaios de organização dos planos subseqüentes até 2023, horizonte das explorações socioeconômicas elaboradas pelo Estudo.

Contudo, sua primeira aplicação prática foi a seleção dos empreendimentos na área de transportes a integrar o chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado em janeiro de 2007, no escopo do qual estão todos os principais investimentos federais para provimento de infra-estrutura econômica e social. Portanto, o PNLT é referência para o PAC e deve sê-lo para a consolidação das escolhas públicas expressas no Plano Plurianual.

O PNLT foi concebido com o intuito de: promover o aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas; induzir o desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral; reduzir as desigualdades regionais em áreas deprimidas; e integrar a região sul-americana. Para lograr superar o desafio, o PNLT foi estruturado em duas principais explorações a partir de dados sobre produção, logística e transportes no nível microrregional.

A primeira delas consiste em uma modelagem socioeconômica dinâmica do País, que analisa as implicações espaciais das megatendências da economia brasileira no período de 2007 a 2023, com destaque para a demanda por serviços de transporte. Foram realizadas projeções de oferta e demanda para 80 (oitenta) tipos de produto em cada uma das 558 (quinhentos e cinquenta e oito) microrregiões do Brasil por meio da aplicação de um modelo computável de equilíbrio econômico geral sobre um cenário referencial para o ano-base, considerando as características do sistema econômico atual e sua evolução recente, e conhecimentos sobre como os espaços econômicos se inter-relacionam. Assim, foram criados cenários futuros que expressam déficits e superávits (relações de produção e consumo) entre as microrregiões homogêneas, pecuniariamente representados, para cada produto analisado, para os anos-horizonte do Estudo: 2007, 2011, 2015, 2019 e 2023.

A segunda simulação foi feita com o emprego do modelo clássico de simulação de transporte de quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e alocação. As duas primeiras etapas, fortemente associadas à modelagem da demanda por transportes, foram apoiadas nos resultados da etapa anterior. A divisão modal e a alocação, mais associadas à modelagem da oferta de transportes e de seus custos, se apoiaram em dados e parâmetros derivados de pesquisa de campo (fonte primária) e estudos precedentes (fonte secundária).

A partir de então, desenvolveu-se uma nova proposta de organização espacial do País, na qual as microrregiões homogêneas foram agrupadas em função da superposição georreferenciada de fatores representativos das suas características, quais fossem: as impedâncias ambientais, as similaridades socioeconômicas, as perspectivas de integração e inter-relacionamento (corredores de transportes) e as funções de transporte, identificadas a partir da análise de isocustos em relação aos principais portos concentradores de carga do País. Dessa análise, resultaram sete agrupamentos, aos quais se convencionou chamar de vetores logísticos.

Embora os quatro critérios tenham sido avaliados conjuntamente, cada vetor teve determinantes mais fortes, seja na predominância socioeconômica (Sul, Leste e Nordeste Setentrional), na incidência de bioma (Amazônico) ou nas bacias de captação (em todos os casos). O Vetor Centro-Norte, onde são dominantes as atividades com base em recursos naturais, abrange parcelas das macrorregiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste. Divide-se entre os biomas Amazônico a oeste e Cerrado a leste, que contêm a bacia de captação dos portos de Belém e São Luís.

Os vetores não possuem limites rígidos, pois em suas áreas limítrofes há uma

mescla de bases produtivas, custos de acessos aos portos ou biomas e densidades de unidades de conservação que posicionam os territórios ora em um, ora em outro vetor. Por esta razão, os programas a compor o PPA foram estruturados de forma a que os limites espaciais dos vetores se aproximassem de uma divisão geopolítica propícia à convergência das intervenções federais com escolhas subnacionais e, portanto, fossem mais afetos ao pacto federativo. Neste caso, dada a dinâmica diversa nos fluxos de transporte, o programa engloba a porção leste do estado do Pará, delimitada pelo Rio Xingu, e do estado do Mato Grosso, exclusive a BR-163 ao norte de Cuiabá.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Os principais resultados obtidos em 2008 pode ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas. Tais ações estão separadas por tipo de intervenção e modal, sendo que, entre os modais não há hierarquia.

### Modal rodoviário

#### Manutenção

201A Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Pará – No ano de 2008 foram restaurados 265,3 km da rodovia, praticamente sua totalidade no Estado, desde a capital Belém até a Divisa com o Estado do Maranhão. Ação do PAC, com orçamento na LOA de 2008 da ordem de R\$ 15,3 milhões, sendo este recurso integralmente empenhado no exercício de 2008.

200Y Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Maranhão – Esta ação do PAC contemplou a manutenção de toda a rodovia no estado, sendo relevante o contrato CREMA com 320,0 km que vai desde a Divisa com o Estado do Pará até o município de Santa Inês, beneficiando o fluxo de veículos entre os três Estados e principalmente entre as cidades ao longo da rodovia, dentre elas, Santa Inês, Bacabal, Caxias e Timon. Os recursos empenhados da LOA 2008 para a referida ação foi da ordem de R\$ 38,6 milhões, empenhados na sua totalidade objetivando a manutenção da rodovia.

203C Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso – Nesta ação foram contemplados com obras de manutenção aproximadamente 1260 km de rodovia, dentre as quais a importante ligação entre o Trevo do Lagarto e o entroncamento com a rodovia estadual MT-246 para Tangará da Serra. Esta ação do PAC teve recursos da LOA 2008 da ordem de R\$ 75,1 milhões, integralmente aportados para a manutenção da rodovia.

201U Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Tocantins – Esta importante ligação com o centro-norte do país, com aproximadamente 800 km de serviços de manutenção na totalidade da sua extensão, melhorando consideravelmente as condições de trafegabilidade e segurança para seus usuários, principalmente nas ligações entre as cidades de Vanderlândia, Araguaína e Miranda do Norte, rota obrigatória dos veículos procedentes dos estados do Maranhão e Piauí para a região central do país. Ação do PAC, com o orçamento na LOA 2008 da ordem de R\$ 19,6 milhões, empenhados no exercício de 2008.

#### Construção/Adequação

1418 Construção de Trecho Rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) - na BR-156 - no Estado do Amapá – Pavimentação de 415 km entre Ferreira Gomes e Oiapoque, incluindo construção da ponte internacional (378m) sobre o rio Oiapoque e 1.900 metros de acessos. Encontra-se em andamento as obras entre Igarapé do Breu e Calçoene (85 km) já concluído 64 km e 7 pontes, e em fase de conclusão do Projeto executivo do restante do trecho (168km). O Acordo Bilateral entre o Brasil e a França para a construção da ponte internacional teve projeto básico concluído em outubro de 2008 e tem previsão de conclusão para setembro de 2010. TRECHO 1: Ferreira Gomes até Igarapé do breu (118 km), trecho executado antes do PAC, já concluído. TRECHO 2: Igarapé do Breu até Calçoene (85 km), obre me andamento. TRECHO 3: Do km 576 (Calçoene) ao km 735, (156 km) trecho delegada ao Governo do Estado, obra em ação preparatória. TRECHO 4: Do km 732 a Oiapoque (56 km), obra já concluída.



11VA Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso – A ação consta do PAC e consiste na construção e pavimentação – Ribeirão Cascalheira e a Divisa MT/PA (418 km). Obra em fase de licitação da Div. PA/MT até o km 213; obra em fase de ação preparatória do km 213 até Alô Brasil; obra em andamento de Alô Brasil até Ribeirão Cascalheira km 418, com 8 km de terraplanagem concluída, a cargo do governo do estado (SINFRA). A autorização orçamentária em 2008 foi aproximadamente de R\$ 53,4 milhões.

12IA Adequação de Trecho Rodoviário - Porto de Itaqui - Pedrinhas - na BR-135 - no Estado do Maranhão – Duplicação do acesso (18 km) rodoviário ao Porto de Itaqui ao Entr. BR-135/MA, obra em andamento.

110I Construção de Trecho Rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230 - no Estado do Pará /10KR Construção de Trecho Rodoviário - Marabá - Altamira - na BR-230 - no Estado do Pará – Pavimentação (834 km) da Divisa TO/PA – Marabá – Altamira – Medicilândia – Rurópolis. Projeto executivo concluído e em fase de ação preparatória de Marabá a Altamira (505 km); obra em andamento de Altamira a Medicilândia (94 km), concluído 27 km de pavimentação; projeto executivo em andamento de Medicilândia a Rurópolis (235 km). Obs: A ação 110I pertence ao vetor logístico amazônico, mas foi citada aqui, pois esta interligada com a ação 10KR.

#### Modal Hidroviário

5750 Construção das Eclusas de Tucuruí - no Rio Tocantins - no Estado do Pará – O objetivo desta ação é o restabelecimento da navegabilidade no rio Tocantins interrompido a mais de 20 anos devido à construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. No ano de 2008 foi cumprido plenamente o cronograma físico proposto para a obra. Atualmente, as Eclusas de Tucuruí estão com 74% de execução física, com previsão de conclusão, dentro do previsto, para junho de 2010. Após a conclusão desta obra será possível navegar comercialmente uma extensão de 780 km, garantindo a região sudeste do Pará um meio eficiente de escoamento de sua produção, bem como, de chegada de mercadorias. Deve-se ressaltar que essa região tem grande potencial econômico em função de suas riquezas minerais e atividades agropecuárias

As ações da Administração da Hidrovia do Tocantins e Araguaia, onde atualmente o foco está na utilização plena do rio Tocantins, consiste em promover e desenvolver as atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras e serviços de hidrovias, dos portos fluviais e lacustres que lhe venham a ser atribuídos pela Diretoria de Infraestrutura Aquaviária.

As principais ações no rio Tocantins as de manutenção da sinalização e da via navegável nos trechos compreendidos a montante e jusante das Usinas Hidroelétricas de Estreito e Lajeado.

SEP - Com a implantação e operacionalização das obras do PAC (Rampa e Ampliação do Terminal de Múltiplo Uso 1) o Porto de Vila do Conde está sendo preparado para receber segmentos de novas cargas em maiores quantidades proporcionando dessa forma, a via de acesso fluvial para os fluxos de exportação e importação através das hidrovias da região Norte.

A Construção da Rampa Roll-on Roll-off no Porto de Vila do Conde atingiu 46% da execução física, além da Construção de Estacionamento para Apoio às Operações na Rampa Roll-On Roll-Off com 99,27% da sua execução física completada. A RAMPA (roll-on / roll-off) possui as dimensões de 70,00m x 40,00m sendo estruturada em concreto armado, sobre estacas e localizada em local estratégico permitindo a realização de operações de carga / descarga através de balsas a qualquer hora, contando com área de apoio com 7.700 m<sup>2</sup>, para manobras e estacionamento rotativo de veículos de cargas, atendendo o modal mais utilizado nos rios da Região

Amazônica.. As obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, a serem implantadas no Porto de Vila do Conde tem forte impacto na geração de centenas de empregos diretos, potencializando a atividade econômica dos municípios e na área de influencia, o que implicara no aumento da arrecadação de impostos e gerando divisas ao Estado / País / Municípios na medida do aumento das exportações através das operações portuárias.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** As ações citadas e explicadas acima contribuíram, aproximadamente, com 83% para a obtenção dos resultados do vetor em questão.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O vetor executou aproximadamente 62% do orçamento previsto para 2008, em virtude dos atrasos na execução das obras.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

**O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL?** Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Vetor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

**CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA:** não houve mensuração.

## Relatório Anual de Avaliação

Vetor Logístico Centro-Sudeste

### GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

### OBJETIVO

Promover eficiência e efetividade nos fluxos de transporte na região dos estados de SP, PR e MS e sudoeste do estado de GO

### PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul e Goiás

### EXECUÇÃO DO PROGRAMA

#### QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$1.751.219.082,0	Empenhado Liquidado: R\$1.214.215.957,0 Pago Estatais: R\$60.063.356,0 Total: R\$1.274.279.313,0
<b>Previsto não orçamentário</b> R\$323.000.000,00	<b>Realizado não orçamentário</b> -

#### METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Acesso Rodoviário - no Município de Bady Bassitt - na BR-153 - no Estado de São Paulo - 114A (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.800.000,00	1.800.000,00	100,00
Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Ponta Grossa - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7M93 (-/-)	5,00	0,00	0,00	22.251.839,00	0,00	0,00
Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Ponta Grossa - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7M93 (trecho adequado/km)	5,00	0,00	0,00	22.251.839,00	0,00	0,00
Adequação de Ramal Ferroviário - no Município de Cambé - no Estado do Paraná - 7N50 (-/-)	0,00	0,00	-	500.000,00	0,00	0,00
Adequação de Ramal Ferroviário - no Município de Cornélio Procópio - no Estado do Paraná - 7N49 (-/-)	0,00	0,00	-	500.000,00	0,00	0,00

Adequação de Ramal Ferroviário - no Município de Londrina - no Estado do Paraná - 1C48 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	46,00	0,00	0,00	1.211.778,00	0,00	0,00
Adequação de Sistema de Distribuição de Energia Elétrica no Porto de Santos (SP) - 1K07 (SISTEMA ADEQUADO/% de execução física)	25,00	0,00	0,00	5.200.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Dourados - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11ZM (trecho adequado/km)	12,00	0,00	0,00	10.000.000,00	10.000.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Aparecida de Goiânia - Itumbiara - na BR-153 - no Estado de Goiás - 1310 (trecho adequado/km)	31,00	17,01	54,87	23.634.242,00	23.096.802,00	97,73
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa DF/GO - Entroncamento BR-153 - na BR-060 - no Estado de Goiás - 3768 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - KM 39,1 - KM 40,5 - na BR-153 - no Estado do Paraná - 7N43 (-/-)	0,00	0,00	-	9.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - São Paulo - Divisa SP/PR - na BR-116 - no Estado de São Paulo - 1344 (trecho adequado/km)	3,00	36,00	1.200,00	300.000,00	117.361,00	39,12
Adequação de Trecho Rodoviário - Ubatuba/SP ( km 44) a Praia Grande/SP - na BR-101 - No Estado de São Paulo - 7N06 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	2.600.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trechos Rodoviários - São João Del Rei - Lavras - Entroncamento BR-381/MG - na BR-265 - No Estado de Minas Gerais - 7M82 (trecho adequado/km)	3,00	0,00	0,00	16.754.277,00	16.700.000,00	99,68
Adequação de Trechos Rodoviários - Trecho Município de Petrópolis - Divisa de Minas Gerais (Estrada União-Indústria / Paralela à BR-040) - No Estado do Rio de Janeiro - 7N29 (trecho adequado/km)	4,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	1.389,00	258,00	18,57	12.676.801,00	11.712.700,00	92,39

## Relatório Anual de Avaliação

Apoio à Construção do Rodoanel - Trecho Sul - no Estado de São Paulo - 111V (Trecho construído/km)	12,00	27,60	230,00	347.600.000,00	347.600.000,00	100,00
Construção da Ferrovia Cascavel/PR - Maracajú/MS - Dourados/MS - na EF-484 - Nacional - 7N48 (-/-)	0,00	0,00	-	1.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Ouro Verde de Goiás - São Simão - no Estado de Goiás - 11ZH (trecho construído/km)	51,00	0,00	0,00	155.400.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Ouroeste - Estrela D'Oeste - no Estado de São Paulo - 11ZD (Trecho construído/km)	9,00	0,00	0,00	23.100.000,00	0,00	0,00
Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Paraná (Binacional) - na BR-277 - no Estado do Paraná - 110O (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Acesso Rodoviário - Acesso ao Parque Industrial de Nova Laranjeiras - na BR-277 - no Estado do Paraná - 7N47 (-/-)	0,00	0,00	-	700.000,00	0,00	0,00
Construção de Anel Rodoviário - no Município de Corumbá - na BR-262 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11ZR (trecho construído/km)	7,00	0,00	0,00	8.500.000,00	8.500.000,00	100,00
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Ourinhos - no Estado de São Paulo - 10I6 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	1,00	0,00	0,00	2.400.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Três Lagoas - no Estado Mato Grosso do Sul - 10HE (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	2,00	0,00	0,00	16.015.940,00	10.000.000,00	62,44
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Cascavel - nas BR's 163/277/467/369 - no Estado do Paraná - 7M92 (trecho pavimentado/km)	5,00	0,00	0,00	30.000.000,00	30.000.000,00	100,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Maringá - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7M91 (trecho pavimentado/km)	11,00	0,00	0,00	35.251.840,00	35.251.840,00	100,00

Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Nova Andradina - na BR-376 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11Z3 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	5,00	0,00	0,00	4.000.000,00	4.000.000,00	100,00
Construção de Instalações Sanitárias no Cais de Soboó, no Porto de Santos (SP) - 116U (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	100,00	100,00	140.034,00	120.878,00	86,32
Construção de Interseção em Desnível - no KM-154,6 - na BR-369 (PUC - Interseção com Avenida Jockey Club) - no Município de Londrina - no Estado do Paraná - 7N46 (-/-)	0,00	0,00	-	10.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Interseção em Linha Férrea - no Município de Londrina - no Estado do Paraná - 7N45 (-/-)	0,00	0,00	-	6.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Passagem Subterrânea entre os Armazéns 1 e 2 no Porto de Santos - 7M06 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	15,00	0,00	0,00	15.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Passagem Superior sobre a Linha Férrea - no Município de Matão - no Estado de São Paulo - 1D67 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	25,00	0,00	0,00	600.000,00	600.000,00	100,00
Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea - no Município de Paranaguá - no Estado do Paraná - 1D68 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	20,00	0,00	0,00	720.000,00	720.000,00	100,00
Construção de Pólo Intermodal de Cargas (Contorno Ferroviário) - no Município de Serrana - no Estado de São Paulo - 7M61 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	70,00	0,00	0,00	15.349.564,00	10.000.000,00	65,15
Construção de Ponte - sobre o Rio Paraná (entre Paulicéia/SP e Brasilândia/MS) - na BR-158 - no Estado de São Paulo - 7M51 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	62,00	21,80	35,16	25.349.564,00	5.109.919,00	20,16

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Ponte sobre o Rio Iguaçú - no Município de União da Vitória - na BR-153 - no Estado do Paraná - 7M90 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	500,00	0,00	0,00	6.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Ponte sobre o Rio Paraná - na Divisa SP/MS - na BR-262 - no Estado de São Paulo - 7K18 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	5.000.000,00	1.000.000,00	20,00
Construção de Ramal Ferroviário - Ipiranga - Guarapuava - no Estado do Paraná - 9A35 (Trecho construído/km)	43,00	0,00	0,00	167.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Travessia Urbana - no Município de São José do Rio Preto - na BR-153 - no Estado de São Paulo - 114D (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.800.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MT/GO (Luiz Alves) - Entroncamento BR-153 (Uruaçú) - na BR-080 - no Estado de Goiás - 7G84 (Trecho construído/km)	35,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - Alcinópolis - Divisa GO/MS - na BR-359 - No Estado do Mato Grosso do Sul - 7M79 (Trecho construído/km)	20,00	0,00	0,00	23.015.940,00	23.015.940,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 - Alcinópolis - na BR-359 - No Estado do Mato Grosso do Sul - 7M78 (Trecho construído/km)	11,00	0,00	0,00	13.015.940,00	7.990.000,00	61,39
Construção de Trecho Rodoviário - Cocalzinho - Niquelândia - na BR-414 - no Estado de Goiás - 1238 (trecho pavimentado/km)	4,00	0,00	0,00	3.600.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Contorno Aparecida do Taboado - Acesso a Ponte sobre o Rio Paraná - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11Y0 (Trecho construído/km)	4,00	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa GO/MS (rio Aporé) - Entroncamento BR-497 - na BR-483 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 7N44 (-/-)	0,00	0,00	-	9.000.000,00	0,00	0,00



Construção de Trecho Rodoviário - Divisa GO/MT - Entroncamento BR-153 - na BR-070 - no Estado de Goiás - 113L (trecho pavimentado/km)	112,00	1,25	1,12	13.000.000,00	13.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa SP/MS - Fronteira Brasil/Bolívia - na BR-262 - No Estado do Mato Grosso do Sul - 7M80 (Trecho construído/km)	8,00	0,00	0,00	12.015.941,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Porto Camargo - Campo Mourão - na BR-487 - no Estado do Paraná - 7K23 (Trecho construído/km)	10,00	0,00	0,00	13.251.840,00	13.251.840,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Tibagi (Distrito de Alto do Amparo) - Imbituva - na BR-153 - No Estado do Paraná - 7M58 (trecho pavimentado/km)	3,00	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Ventania - Alto do Amparo - na BR-153 - no Estado do Paraná - 1D70 (trecho pavimentado/km)	23,00	23,00	100,00	62.200.000,00	61.159.987,00	98,33
Construção de Viaduto Rodoviário - no Município de Goiânia (Bairro Alto da Glória) - na BR-153 - no Estado de Goiás - 113N (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	42,00	30,56	72,76	1.740.000,00	1.740.000,00	100,00
Construção de Viaduto Rodoviário - no Município de Goiânia (Bairro Vila Canaã) - na BR-060 - no Estado de Goiás - 113M (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	3,00	0,00	0,00	1.800.000,00	1.800.000,00	100,00
Construção de Viaduto sobre a Linha Férrea - no Município de São Carlos - no Estado de São Paulo - 114C (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	20,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Construção do Complexo Administrativo Portuário no Porto de Santos (SP) - 3E68 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	77,00	0,00	0,00	2.044.610,00	0,00	0,00
Construção do Contorno e Pátio Ferroviário de Tutóia - no Município de Araraquara - no Estado de São Paulo - 1D69 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	17,00	0,00	0,00	60.447.573,00	59.747.573,00	98,84

## Relatório Anual de Avaliação

Construção do Tramo Norte do Ferroanel - no Estado de São Paulo - 9A36 (Trecho construído/km)	17,00	0,00	0,00	156.000.000,00	0,00	0,00
Derrocagem junto ao Canal de Acesso ao Porto de Santos (SP) - 3E67 (DERROCAGEM REALIZADA/M³)	73.025,00	0,00	0,00	8.149.590,00	133.964,00	1,64
Dragagem de Aprofundamento no Canal de Acesso, na Bacia de Evolução e junto ao Cais no Porto de Santos (SP) - 3E66 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	760,00	0,00	0,00	11.374.410,00	951.072,00	8,36
Estudos, Projetos e Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Curitiba - no Estado do Paraná - 1K54 (Contorno construído/km construído)	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Implantação da Avenida Perimetral Portuária no Porto de Santos - No Município de Guarujá (SP) - 1C66 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	30.759.904,00	14.750,00	0,05
Implantação da Avenida Perimetral Portuária no Porto de Santos - no Município de Santos (SP) - 1C67 (trecho pavimentado/km)	8,00	1,80	22,50	78.984.528,00	42.247.626,00	53,49
Implantação de Sistema Autônomo de Captação, Tratamento e Distribuição de Água Potável e Tratamento de Esgotos no Porto de Santos (SP) - 10ZQ (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	20,00	11,00	55,00	15.981.000,00	8.825.255,00	55,22
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Santos (SP) - 10VR (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	31,00	9,00	29,03	18.166.878,00	5.789.906,00	31,87
Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	2,00	0,00	0,00	1.222.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-050 - no Estado de Goiás - 201K (TRECHO MANTIDO/km)	125,00	218,30	174,64	18.260.000,00	18.260.001,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Estado de Goiás - 205R (TRECHO MANTIDO/km)	125,00	465,90	372,72	29.250.000,00	27.296.586,00	93,32

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205H (TRECHO MANTIDO/km)	670,00	0,00	0,00	7.736.926,00	7.736.927,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de São Paulo - 209N (TRECHO MANTIDO/km)	120,00	73,60	61,33	12.915.000,00	8.693.805,00	67,32
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de São Paulo - 209O (TRECHO MANTIDO/km)	572,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Paraná - 201Q (TRECHO MANTIDO/km)	163,00	0,00	0,00	3.485.638,00	3.385.637,00	97,13
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Goiás - 201R (TRECHO MANTIDO/km)	102,00	703,80	690,00	31.115.000,00	30.586.562,00	98,30
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de São Paulo - 201T (TRECHO MANTIDO/km)	348,00	348,00	100,00	415.749,00	415.748,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Paraná - 201F (TRECHO MANTIDO/km)	13,00	13,00	100,00	5.978.179,00	5.978.179,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-154 - no Estado de Goiás - 20C1 (TRECHO MANTIDO/km)	15,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado de Goiás - 201V (TRECHO MANTIDO/km)	25,00	276,90	1.107,60	6.150.000,00	6.150.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 201Y (TRECHO MANTIDO/km)	237,00	60,01	25,32	11.938.102,00	11.886.442,00	99,57
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Paraná - 207J (-/-)	142,00	142,00	100,00	25.642.725,00	25.642.724,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Paraná - 207J (TRECHO MANTIDO/km)	142,00	142,00	100,00	25.642.725,00	25.642.724,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202D (TRECHO MANTIDO/km)	170,00	213,40	125,53	37.443.300,00	37.443.299,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Paraná - 209D (TRECHO MANTIDO/km)	11,00	11,00	100,00	6.046.000,00	6.046.000,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202Q (TRECHO MANTIDO/km)	204,00	309,55	151,74	122.746.099,00	122.746.099,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-267 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205G (TRECHO MANTIDO/km)	113,00	81,14	71,81	27.055.200,00	27.055.200,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-272 - no Estado do Paraná - 207G (TRECHO MANTIDO/km)	16,00	16,00	100,00	2.976.000,00	2.275.999,00	76,48
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-277 - no Estado do Paraná - 209F (TRECHO MANTIDO/km)	760,00	0,00	0,00	386.447,00	259.369,00	67,12
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado do Paraná - 20BE (-/-)	72,00	72,00	100,00	4.700.000,00	4.700.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado do Paraná - 20BE (TRECHO MANTIDO/km)	72,00	72,00	100,00	4.700.000,00	4.700.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-359 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 20C2 (TRECHO MANTIDO/km)	220,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Goiás - 202U (TRECHO MANTIDO/km)	42,00	387,50	922,62	7.319.300,00	7.319.300,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-369 - no Estado do Paraná - 209H (TRECHO MANTIDO/km)	414,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-373 - no Estado do Paraná - 209J (TRECHO MANTIDO/km)	49,00	49,00	100,00	9.225.600,00	9.225.599,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-376 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205I (TRECHO MANTIDO/km)	28,00	0,00	0,00	34.100,00	34.100,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-376 - no Estado do Paraná - 207L (TRECHO MANTIDO/km)	583,00	0,00	0,00	9.380.827,00	9.340.458,00	99,57
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-381 - no Estado de São Paulo - 209Q (TRECHO MANTIDO/km)	10,00	90,40	904,00	244.000,00	0,00	0,00

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-414 - no Estado de Goiás - 205T (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	69,80	997,14	2.472.800,00	2.465.150,00	99,69
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-419 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205J (TRECHO MANTIDO/km)	9,00	21,84	242,67	1.627.500,00	1.627.128,00	99,98
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-452 - no Estado de Goiás - 205U (TRECHO MANTIDO/km)	174,00	196,90	113,16	75.842.386,00	75.842.385,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459 - no Estado de São Paulo - 209R (TRECHO MANTIDO/km)	10,00	374,40	3.744,00	5.192.735,00	2.230.000,00	42,94
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-463 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205K (TRECHO MANTIDO/km)	112,00	0,00	0,00	139.250,00	139.134,00	99,92
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-467 - no Estado do Paraná - 209K (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	0,00	0,00	1.320.600,00	1.320.600,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-469 - no Estado do Paraná - 209L (TRECHO MANTIDO/km)	3,00	3,00	100,00	1.400.000,00	1.000.964,00	71,50
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-476 - no Estado do Paraná - 207I (TRECHO MANTIDO/km)	108,00	108,00	100,00	27.255.400,00	25.900.453,00	95,03
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-483 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 20C3 (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-487 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205M (TRECHO MANTIDO/km)	41,00	0,00	0,00	8.080,00	7.991,00	98,90
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-487 - no Estado do Paraná - 209M (TRECHO MANTIDO/km)	15,00	15,00	100,00	2.957.400,00	2.957.401,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-488 - no Estado de São Paulo - 209S (TRECHO MANTIDO/km)	6,00	0,00	0,00	244.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-497 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205O (TRECHO MANTIDO/km)	19,00	0,00	0,00	3.260,00	3.243,00	99,48

## Relatório Anual de Avaliação

Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia dos Rios Paraná e Paraguai - 110S (-/-)	0,00	0,00	-	2.000.000,00	1.079.512,00	53,98
Obras Complementares do Contorno Ferroviário - no Município de Barretos - no Estado de São Paulo - 10HH (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	20,00	0,00	0,00	2.640.000,00	0,00	0,00
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza (SP) - 115G (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	750.000,00	0,00	0,00
Prolongamento de Trecho de Rebaixamento da Linha Férrea - no Município de Maringá - no Estado do Paraná - 11XB (Trecho construído/km)	2,00	0,00	0,00	25.315.446,00	25.250.000,00	99,74
Recuperação da Pavimentação das Vias do Cais do Porto de Santos (SP) - 1J81 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	22,00	22,00	100,00	1.980.000,00	1.979.905,00	100,00
Remoção de Destroços no Canal de Acesso ao Porto de Santos (SP) - 3E69 (Serviço executado/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	7.200.000,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>124,26</b>			<b>56,96</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
<b>Esse programa não possui ações RAP</b>						

### INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Centro-Sudeste - 1000 t	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
<b>Fonte: SEGES/MT</b>						

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Centro-Sudeste - carro/h/faixa</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Centro-Sudeste - Hora</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Centro-Sudeste - minuto/t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Centro-Sudeste - h/km</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Índice de Cobertura no Vetor Logístico Centro-Sudeste - número-índice</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tarifa Unitária no Vetor Logístico Centro-Sudeste - R\$(t x km)</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT



**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Frete Unitário no Vetor Logístico Centro-Sudeste - R\$(t x km)</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Em abril de 2007, o Ministério dos Transportes divulgou o chamado Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), resultado de esforço de retomada do planejamento público de médio e longo prazo para o setor. O PNLT foi idealizado para embasar a formulação do PPA 2008/2011 e promover as primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012/2015 e os ensaios de organização dos planos subseqüentes até 2023, horizonte das explorações socioeconômicas elaboradas pelo Estudo.

Contudo, sua primeira aplicação prática foi a seleção dos empreendimentos na área de transportes a integrar o chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado em janeiro de 2007, no escopo do qual estão todos os principais investimentos federais para provimento de infra-estrutura econômica e social. Portanto, o PNLT é referência para o PAC e deve sê-lo para a consolidação das escolhas públicas expressas no Plano Plurianual.

O PNLT foi concebido com o intuito de: promover o aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas; induzir o desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral; reduzir as desigualdades regionais em áreas deprimidas; e integrar a região sul-americana. Para lograr superar o desafio, o PNLT foi estruturado em duas principais explorações a partir de dados sobre produção, logística e transportes no nível microrregional.

A primeira delas consiste em uma modelagem socioeconômica dinâmica do País, que analisa as implicações espaciais das megatendências da economia brasileira no período de 2007 a 2023, com destaque para a demanda por serviços de transporte. Foram realizadas projeções de oferta e demanda para 80 (oitenta) tipos de produto em cada uma das 558 (quinhentos e cinquenta e oito) microrregiões do Brasil por meio da aplicação de um modelo computável de equilíbrio econômico geral sobre um cenário referencial para o ano-base, considerando as características do sistema econômico atual e sua evolução recente, e conhecimentos sobre como os espaços econômicos se inter-relacionam. Assim, foram criados cenários futuros que expressam déficits e superávits (relações de produção e consumo) entre as microrregiões homogêneas, pecuniariamente representados, para cada produto analisado, para os anos-horizonte do Estudo: 2007, 2011, 2015, 2019 e 2023.

A segunda simulação foi feita com o emprego do modelo clássico de simulação de transporte de quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e alocação. As duas primeiras etapas, fortemente associadas à modelagem da demanda por transportes, foram apoiadas nos resultados da etapa anterior. A divisão modal e a alocação, mais associadas à modelagem da oferta de transportes e de seus custos, se apoiaram em dados e parâmetros derivados de pesquisa de campo (fonte primária) e estudos precedentes (fonte secundária).

A partir de então, desenvolveu-se uma nova proposta de organização espacial do País, na qual as microrregiões homogêneas foram agrupadas em função da superposição georreferenciada de fatores representativos das suas características, quais fossem: as impedâncias ambientais, as similaridades socioeconômicas, as perspectivas de integração e inter-relacionamento (corredores de transportes) e as funções de transporte, identificadas a partir da análise de isocustos em relação aos principais portos concentradores de carga do País. Dessa análise, resultaram sete agrupamentos, aos quais se convencionou chamar de vetores logísticos.

Embora os quatro critérios tenham sido avaliados conjuntamente, cada vetor teve determinantes mais fortes, seja na predominância socioeconômica (Sul, Leste e Nordeste Setentrional), na incidência de bioma (Amazônico) ou nas bacias de captação (em todos os casos). O Vetor Centro-Sudeste, com parcelas das macrorregiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste, contém os biomas do Pantanal a oeste, Cerrado central e Mata Atlântica a leste. Tem como dominantes atividades com alta e baixa tecnologia (agroindústria), estruturando-se como bacia de captação dos portos de Santos e Paranaguá.

Os vetores não possuem limites rígidos, pois em suas áreas limítrofes há uma mescla de bases produtivas, custos de acessos aos portos ou biomas e densidades de unidades de conservação que posicionam os territórios ora em um, ora em outro vetor. Por esta razão, os programas a compor o PPA foram estruturados de forma a que os limites espaciais dos vetores se aproximassem de uma divisão geopolítica propícia à convergência das intervenções federais com escolhas subnacionais e, portanto, fossem mais afetos ao pacto federativo. Neste caso, dada a dinâmica diversa nos fluxos de transporte, o programa engloba a porção sul do estado de Goiás, exclusive a BR-070, que delimita espacialmente o Vetor, mas inclusive as BRs 153 e 414, em virtude do seu caráter longitudinal.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Os principais resultados obtidos em 2008 pode ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas. Tais ações estão separadas por tipo de intervenção e modal, sendo que, entre os modais não há hierarquia.

Modal Rodoviário

Manutenção

201R Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Goiás – Com aproximadamente 704 km no estado de Goiás, contemplada com obras de manutenção, a restauração de 444,1 km da rodovia, desde a Divisa com o Estado do Tocantins até a cidade de Anápolis, recuperou a trafegabilidade e a segurança para todos os usuários do transportes de carga e passageiros entre a região norte e capital do país, beneficiando principalmente o fluxo de veículos no norte do estado de Goiás. Os recursos da LOA 2008 para a referida ação foi da ordem de R\$ 51,1 milhões, sendo integralmente empenhado para serviços de manutenção da rodovia.

202D Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul – Com obras de manutenção nos seus aproximados 850 km de extensão do estado, a restauração de 425,5 km desta rodovia, restabeleceu a trafegabilidade entre a região centro-oeste e a região sul do país, beneficiando os usuários de transporte de cargas e de passageiros entre a capital Campo Grande e as cidades ao norte do estado, dentre elas, Coxim, São Gabriel do Oeste até a Divisa com o estado de Mato Grosso. A ação do PAC, com recursos da LOA 2008 da ordem de R\$ 37,4 milhões, empenhados na sua totalidade para a manutenção da rodovia.

Construção/Adequação

111V Apoio à Construção do Rodoanel - Trecho Sul - no Estado de São Paulo - Obra em andamento da construção (61,5 km), em execução 37 km de terraplanagem, concluídos 12 km de pavimentação, em execução 9 viadutos, 14 pontes e 26 passarelas, de Mauá a Embu, a cargo do Governo de São Paulo (DERSA). A previsão inicial da LOA de R\$ 259 milhões foi acrescida em 34,2% por meio de crédito adicional, passando a R\$ 347,6 milhões totalmente empenhados e 84,9% liquidados. A meta física inicialmente prevista em 12 km passou para 20 km e sua execução superou a meta estimada em 38%, concluído 27,6 km em 2008, restando aproximadamente 30% da obra a ser concluída.

7M51 Construção de Ponte - sobre o Rio Paraná (entre Paulicéia/SP e Brasilândia/MS) - na BR-158 - no Estado de São Paulo - Construção da Ponte Paulicéia /SP – Brasilândia/MS (1.700m). Obra em andamento a cargo do Governo de São Paulo (CESP). Já concluído 94% da ponte.

1D70 Construção de Trecho Rodoviário - Ventania - Alto do Amparo - na BR-153 - no Estado do Paraná - Construção e Pavimentação de 84 km entre Ventania – Alto do Amparo - Concluído 82,6 km - Obra em andamento. Consta do orçamento de 2008, dotação autorizada de 62,2 milhões, dos quais 67,5% foram liquidados. A meta física prevista para o exercício era a construção de 23 km e foram 100% atingido.

1310 Adequação de Trecho Rodoviário - Aparecida de Goiânia - Itumbiara - na BR-153 - no Estado de Goiás - Adequação de capacidade - Aparecida de Goiânia e Itumbiara (187 km). Obra em andamento em 21,7 km, concluído 165,3 km. A ação consta do PAC e no exercício de 2008, teve dotação autorizada de R\$ 23,6 milhões, totalmente empenhados, dos quais 5,5% foram liquidados. Com relação à meta física, dos 31 km previstos para serem adequados, 54,9% foram executados no exercício, correspondente

a 17 km.

#### Modal Hidroviário

4349 – Administração das Hidrovias – Hidrovia do Paraguai – A Administração da Hidrovia do Paraguai – AHIPAR abrange os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e os rios Paraguai, Cuiabá, Miranda, São Lourenço e Taquariejauro. Foi realizada dragagem de manutenção do rio Paraguai; estudo de recuperação do rio Taquari, no seu médio e baixo curso; manutenção de equipamentos de dragagem (dragas, empurradores, casa flutuante, barcos e motores de popa); e projeto básico do canal do Passo do Jacaré, com levantamento topo-batimétrico, análise e avaliação para identificar a situação do rio com a finalidade de projetar o canal de navegação que irá substituir o serviço de dragagem a ser realizado no local. As ações totalizaram um investimento da ordem de R\$ 13 milhões.

4349 – Administração das Hidrovias – Hidrovia do Paraná – A Administração das Hidrovias do Paraná – AHRANA compreende os estados de São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e abrange os Rios Paraná, Tietê, Parnaíba, Grande, Ivaí e Ivinhema. Realizou as seguintes atividades: projeto executivo e relatório de controle ambiental para a obra de rebaixamento e alargamento do canal Guairá. Após esta fase e aprovação do projeto do ponto de vista ambiental e legal, será iniciada a ação do derrocamento. O aprofundamento do canal por derrocamento tem por objetivo eliminar definitivamente as limitações impostas à passagem das embarcações sob a ponte Ayrton Senna, que interliga a cidade de Guairá (PR) a cidade do Mundo Novo (MS), aumentando a capacidade de transporte da ordem de 2,7 milhões ton/ano com redução de custos. Na primeira etapa – elaboração do projeto executivo e relatório de controle ambiental foram utilizados recursos da ordem de R\$ 1,0 milhão.

SEP - Destaque fundamental para o setor portuário foi o total de recursos públicos aplicado pelo Governo Federal no Porto de Santos, através do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. O Porto de Santos foi contemplado com as seguintes obras: Avenidas Perimetrais Portuárias da margem direita, no município de Santos, e da margem esquerda, no município de Guarujá; inclusão do Plano de Desenvolvimento de Infra-estrutura de Acessos Terrestres ao Porto de Santo; além da implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS Code).

A Implantação da Avenida Perimetral do Porto de Santos (SP) - Margem Direita, apresentou 51% da sua execução física realizada, esta obra tem como objetivo o de ordenar e melhorar o tráfego de mais de 3.500 caminhões/dia, reduzindo-se, assim, o desperdício de tempo e movimentos de carga e descarga, com redução final de custos operacionais para operadores portuários, exportadores e importadores, além disso, importante frisar a elaboração dos termos de referência para contratação do projeto executivo da Implantação da Avenida Perimetral do Porto de Santos (SP) - Margem Esquerda. Com o projeto executivo concluído, o Porto de Santos poderá realizar o certame licitatório das obras com uma quantidade de serviços muito próxima à realidade, acarretando em uma economia substancial de tempo e recursos financeiros durante o processo de execução, estimado em um prazo de 12 meses para conclusão.

Além dos empreendimentos inseridos no âmbito do PAC, cabe destacar as providências para reforçar a estrutura dos berços de atracação, em decorrência da dragagem de aprofundamento do canal de acesso do Porto de Santos. Os trabalhos começarão pelo cais do Saboó, que receberá reforços nos Pontos 1, 2 e 3. A Companhia assinou contrato com a LPC Latina, em dezembro de 2008, para elaboração do projeto básico que elevará a profundidade dos berços, naquele local, para 15 metros, possibilitando assim um incremento na movimentação de cargas. O prazo para desenvolvimento desse projeto é de 45 dias e a expectativa é ter a obra iniciada em novembro de 2009.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** As ações citadas e explicadas acima contribuirão, aproximadamente, com 87% para a obtenção dos resultados do vetor em questão.

### 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O vetor executou aproximadamente 61% do orçamento previsto para 2008.

### 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

### 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

### 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Não

### 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

**O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL?** Sim

**Ouvidoria:** Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

**Audiência Pública:** Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

**Consulta Pública:** Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Vetor.

**Reunião com grupos de interesse:** Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

**Discussão em Conselho Setorial:** Reunião em câmaras técnicas.

**CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA:** não houve mensuração.

## Vetor Logístico Leste

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Promover eficiência e efetividade nos fluxos de transporte na região do DF, dos estados de MG, ES e RJ e nordeste do estado de GO

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte no Distrito Federal e nos Estados de Goiás, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$2.075.803.080,0	Empenhado Liquidado:	R\$1.523.044.521,00
	Pago Estatais:	R\$72.240.284,00
	Total:	R\$1.595.284.805,00
<b>Previsto não orçamentário</b>	<b>Realizado não orçamentário</b>	
-	-	

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação da Estrada de Acesso ao Cais de Capuaba no Porto de Vitória (ES) - 12IQ (OBRA EXECUTADA/km)	49,00	0,00	0,00	6.144.229,00	0,00	0,00
Adequação das Instalações de Controle de Transporte de Carga do Porto de Sepetiba - 12IF (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	47,00	2,20	4,68	470.875,00	21.990,00	4,67
Adequação de Acesso Rodoviário na BR-101 - Acesso ao Porto de Itaguaí - no Estado do Rio de Janeiro - 3E49 (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	5.580.000,00	0,00	0,00
Adequação de Anel Rodoviário - no Município de Uberlândia - na BR-365/050 - no Estado de Minas Gerais - 113I (trecho adequado/km)	6,00	0,00	0,00	11.800.000,00	10.800.000,00	91,53
Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Vitória - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 12ER (trecho adequado/km)	12,00	12,00	100,00	39.034.975,00	34.094.577,00	87,34

## Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Ramal Ferroviário - no Município de Barra Mansa - no Estado do Rio de Janeiro - 11H1 (trecho adequado/km)	3,00	0,00	0,00	24.234.177,00	24.234.177,00	100,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Divinópolis - na BR-494 - no Estado de Minas Gerais - 11XM (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	5.200.000,00	5.000.000,00	96,15
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Uberaba - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 11ZC (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	8.000.000,00	8.000.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Belo Horizonte - Nova Era - Na BR-381 - No Estado de Minas Gerais - 7N13 (trecho adequado/km)	26,00	0,00	0,00	23.184.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Anel Rodoviário de Belo Horizonte - Entroncamento MG-437/MGT-262 - Entroncamento BR-040/135/262/381 - Entroncamento BR-040/BR-356 - na BR-262/381/040 - no Estado de Minas Gerais - 7M95 (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	16.754.278,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Betim - Nova Serrana - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 10J6 (trecho adequado/km)	35,00	0,00	0,00	94.500.000,00	94.500.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Brasília - Divisa DF/GO - na BR-060 - no Distrito Federal - 7542 (trecho adequado/km)	6,00	0,00	0,00	9.300.000,00	9.300.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Div. MG/BA - Div. MG/RJ - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 9A33 (trecho adequado/km)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa GO/MG - Entroncamento BR-365 - na BR-153 - no Estado de Minas Gerais - 1K22 (trecho adequado/km)	16,00	37,50	234,38	23.750.000,00	23.749.999,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa GO/TO - Itumbiara - na BR-153 - No Estado de Goiás - 7N11 (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	2.500.000,00	700.000,00	28,00



Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MG/SP - Divisa MG/GO - na BR-050 - no Estado de Minas Gerais - 1304 (trecho adequado/km)	35,00	33,10	94,57	19.650.000,00	18.592.822,00	94,62
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-050 - Entroncamento BR-153 - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais - 1K23 (trecho adequado/km)	66,00	7,49	11,34	25.650.000,00	25.650.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-101 (Manilha) - Entroncamento BR-116 (Santa Guilhermina) - na BR-493 - no Estado do Rio de Janeiro - 3E50 (trecho adequado/km)	13,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116/259/451 (Governador Valadares) - Entroncamento MG-020 - na BR-381 - no Estado de Minas Gerais - 10IX (trecho adequado/km)	30,00	0,00	0,00	25.150.000,00	25.150.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento DF-007 (Granja do Torto) - Entroncamento DF-051 (EPGU) - na BR-450 - no Distrito Federal - 113J (trecho adequado/km)	25,00	14,99	59,96	21.800.000,00	21.800.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-420 (p/Anguereta) - Entroncamento MG-424 (P/Sete Lagoas) - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 7E88 (trecho adequado/km)	29,00	21,60	74,48	120.000.000,00	120.000.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Km 0 - Águas Lindas de Goiás - na BR-070 - no Estado de Goiás - 7560 (trecho adequado/km)	14,00	0,00	0,00	33.088.110,00	33.088.110,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Mangaratiba - Parati - na BR-101 - no Estado do Rio de Janeiro - 7J96 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	21.035.638,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 7J97 (trecho adequado/km)	8,00	0,00	0,00	9.698.380,00	1.000.000,00	10,31
Adequação de Trecho Rodoviário - Niquelândia - Anápolis - na BR-414 - No Estado de Goiás - 7N12 (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Trecho Rodoviário - Planaltina - Divisa DF/GO - na BR-020 - no Distrito Federal - 10EA (trecho adequado/km)	2,00	12,00	600,00	1.800.000,00	1.800.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Rio Bonito - Divisa RJ/ES - na BR-101 - no Estado do Rio de Janeiro - 7J99 (trecho adequado/km)	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Santa Cruz - Mangaratiba - na BR-101 - no Estado do Rio de Janeiro - 7630 (trecho adequado/km)	9,00	0,00	0,00	65.100.000,00	65.100.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Trecho Entroncamento BR0040 (Km 669,2) - Contorno Montes Claros - Trevo Mirabela (km 289,4) - na BR-135 - No Estado de Minas Gerais - 7M83 (trecho adequado/km)	34,00	0,00	0,00	16.754.278,00	16.754.278,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Trecho Entroncamento GO-431 - Entroncamento GO-330 - (DAIA-Anápolis) - na BR-153 - No Estado de Goiás - 7N30 (trecho adequado/km)	8,00	0,00	0,00	15.238.894,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Vitória - Divisa ES/RJ - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 10IV (trecho adequado/km)	26,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trechos Rodoviários - Trecho Entr-BR-101(B) km 15,5 - Divisa ES/MG km 195,9 - na BR-262 - No Estado do Espírito Santo - 7M71 (trecho adequado/km)	8,00	0,00	0,00	14.621.159,00	0,00	0,00
Adequação de Trechos Rodoviários - Trecho Formosa/GO - Sobradinho/DF - na BR-020 - Na Região Centro Oeste - 7M69 (trecho adequado/km)	5,00	0,00	0,00	20.000.000,00	18.200.000,00	91,00
Adequação de Trechos Rodoviários - Trecho Vitória - Divisa ES/BA - na BR-101 - No Estado do Espírito Santo / No Estado do Espírito Santo - 7N35 (trecho adequado/km)	8,00	0,00	0,00	15.698.381,00	5.000.000,00	31,85
Ampliação da Rede Elétrica no Porto do Rio de Janeiro (R.J) - 3E74 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	111,00	36,00	32,43	5.034.374,00	2.865.949,00	56,93

Ampliação e Recuperação das Instalações do Porto de Vitória (ES) - 3503 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	10,00	0,00	0,00	130.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Anápolis - Uruaçu - no Estado de Goiás - 116E (trecho construído/km)	60,00	0,00	0,00	200.000.000,00	200.000.000,00	100,00
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Santa Vitória - Iturama - no Estado de Minas Gerais - 11Z1 (Trecho construído/km)	10,00	0,00	0,00	31.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Acesso Rodoviário - Acesso à MG-030, no Município de Nova Lima - na BR-356 - no Estado de Minas Gerais - 7M85 (trecho adequado/km)	61,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00	0,00
Construção de acesso Rodoviário - Acesso ao Campus Tancredo Neves (CTAN - UFSJ) - no Município de São João Del Rei - na BR-494 - no Estado de Minas Gerais - 7N39 (-/-)	0,00	0,00	-	1.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Acesso Rodoviário - no Município de Formiga - na BR-354 - no Estado de Minas Gerais - 11ZF (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	251.000,00	251.000,00	100,00
Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto de Itaguaí (RJ) - 12II (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	66,00	0,00	0,00	1.300.000,00	0,00	0,00
Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 12IH (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	37,00	0,00	0,00	300.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Campo Belo - no Estado de Minas Gerais - 1B81 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	3,00	0,00	0,00	10.000.000,00	7.468.556,00	74,69
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Divinópolis - no Estado de Minas Gerais - 10H8 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	1,00	0,00	0,00	13.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - Betim - Ravena - na BR-381 - no Estado de Minas Gerais - 10UL (trecho pavimentado/km)	65,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Contorno Rodoviário - Entroncamento BR-040 - Entroncamento BR-116 - Entroncamento BR-101 - Porto de Sepetiba - na BR-493 - no Estado do Rio de Janeiro - 1K17 (trecho pavimentado/km)	45,00	0,00	0,00	73.400.000,00	73.400.000,00	100,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Ubá - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 7N51 (-/-)	0,00	0,00	-	5.000.000,00	5.000.000,00	100,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Volta Redonda - na BR-393 - no Estado do Rio de Janeiro - 5789 (trecho pavimentado/km)	5,00	0,00	0,00	4.320.000,00	0,00	0,00
Construção de Marginal da Rodovia BR-040 - Santa Maria - Plano Piloto - na BR-040 - no Distrito Federal - 7N52 (-/-)	0,00	0,00	-	5.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Subestação de Energia Elétrica no Porto do Rio de Janeiro (R.J) - 12IL (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	44,00	40,00	90,91	311.049,00	282.613,00	90,86
Construção de Trecho Rodoviário - na BR-367 - no Estado de Minas Gerais - 10MH (Trecho construído/km)	30,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - Abadia dos Dourados - Divisa MG/GO - na BR-352 - no Estado de Minas Gerais - 3318 (trecho pavimentado/km)	3,00	2,77	92,33	3.240.000,00	3.240.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Caratinga - Aimorés - na BR-474 - no Estado de Minas Gerais - 7189 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	26.754.277,00	25.754.277,00	96,26
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/MG - Minas Novas - na BR-367 - no Estado de Minas Gerais - 113S (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.800.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entr. BR-262 - Terminal de Capuaba em Vila Velha - na BR-447 - No Estado do Espírito Santo - 7M70 (Trecho construído/km)	12,00	0,00	0,00	12.698.381,00	0,00	0,00

Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 - Entroncamento BR-267 - na BR-440 - no Estado de Minas Gerais - 7G16 (Trecho construído/km)	2,00	0,00	0,00	16.754.278,00	16.000.000,00	95,50
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-153 - Divisa MG/GO - na BR-364 - no Estado de Minas Gerais - 7E87 (Trecho construído/km)	117,00	0,00	0,00	40.000.000,00	40.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-170 (Ilicinea) - Entroncamento BR-491/MG-050 (São Sebastião do Paraíso) - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 7152 (trecho pavimentado/km)	23,00	15,00	65,22	63.200.000,00	63.200.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-181 (Boqueirão) - Entroncamento MG-188 (Cangalha) - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 113R (trecho pavimentado/km)	3,00	11,66	388,67	3.000.000,00	3.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Itacarambi - Divisa MG/BA - na BR-135 - no Estado de Minas Gerais - 10IW (trecho pavimentado/km)	23,00	0,00	0,00	37.200.000,00	33.276.421,00	89,45
Construção de Trecho Rodoviário - Itarana - Afonso Cláudio - na BR-484 - no Estado do Espírito Santo - 7H16 (trecho pavimentado/km)	12,00	0,00	0,00	12.698.381,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Patos de Minas - Araxá - Divisa MG/SP - na BR-146 - No Estado de Minas Gerais - 7M81 (Trecho construído/km)	112,00	66,36	59,25	36.754.277,00	30.000.000,00	81,62
Construção de Trecho Rodoviário - Santana dos Patos - Entroncamento BR-452 (Araxá) - na BR-146 - no Estado de Minas Gerais - 113Q (trecho pavimentado/km)	6,00	0,00	0,00	5.400.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Uruaçu - Divisa GO/MT - na BR-080 - no Estado de Goiás - 7E79 (trecho pavimentado/km)	35,00	0,00	0,00	36.000.000,00	36.000.000,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Trechos Rodoviários - Ligação do Corredor Via Light/RJ-081, com a BR-116 e com o Corredor T5, em Madureira - No Estado do Rio de Janeiro - 7N27 (trecho pavimentado/km)	8,00	0,00	0,00	21.520.638,00	0,00	0,00
Construção de Túnel de Acesso ao Aeroporto JK - no Município de Teófilo Otoni - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 7N53 (-/-)	0,00	0,00	-	2.000.000,00	1.500.000,00	75,00
Construção de Viaduto Rodoviário - Na Divisa dos Municípios de Itabirito e Ouro Preto - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 1130 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	31,00	2,68	8,65	5.000.000,00	5.000.000,00	100,00
Construção do Terminal de Contêineres no Cais do Caju (RJ) - 3340 (Obra executada/% de execução física)	8,00	5,70	71,25	635.536,00	452.056,00	71,13
Construção do Terminal de Minério, Gusa e Produtos Siderúrgicos - Porto de Sepetiba (RJ) - 3338 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	1,00	0,77	77,00	335.201,00	262.728,00	78,38
Derrocagem do Canal de Acesso no Porto de Vitória (ES) - 7374 (DERROCAGEM REALIZADA/M³)	20,00	0,00	0,00	222.243,00	0,00	0,00
Desapropriação para Expansão de Área no Porto de Itaguaí (RJ) - 3341 (Área desapropriada/m²)	6.250,00	2.022,90	32,37	500.000,00	259.966,00	51,99
Dragagem de Aprofundamento no Canal de Acesso e na Baía de Evolução do Porto de Itaguaí (RJ) - 7376 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	3.921,00	2.425,60	61,86	101.389.239,00	61.748.467,00	60,90
Dragagem de Aprofundamento no Porto de Vitória (ES) - 100S (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	10,00	0,00	0,00	900.000,00	198.325,00	22,04
Dragagem de Aprofundamento no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 7E69 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	4,00	0,00	0,00	9.708.980,00	0,00	0,00
Elaboração de Projeto para Construção de Contorno Rodoviário no Município de São João del Rey, na BR-265, no Estado de Minas Gerais - 7N25 (projeto elaborado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	200.000,00	0,00	0,00

Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente - 6504 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	21,00	0,00	0,00	7.257.920,00	548.174,00	7,55
Implantação de Acesso Rodoferroviário ao Porto de Barra do Riacho (ES) - 11LV (OBRA REALIZADA/% de execução física)	78,00	0,00	0,00	7.138.800,00	0,00	0,00
Implantação de Balanças no Porto do Rio de Janeiro - 3E72 (Obra executada/% de execução física)	20,00	5,80	29,00	103.078,00	29.649,00	28,76
Implantação de Centro Avançado de Controle de Tráfego no Porto de Itaguaí (RJ) - 12IG (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	112,00	0,00	0,00	2.500.000,00	0,00	0,00
Implantação de Sistema de Defensas no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 11HG (Sistema Implantado % de execução)	20,00	0,00	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00
Implantação de Sistema de Iluminação e Sinalização do Porto de Barra do Riacho (ES) - 11LY (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	99,00	0,00	0,00	4.032.000,00	0,00	0,00
Implantação de Sistema de Sinalização Náutica do Porto do Rio de Janeiro e Niterói (RJ) - 11HR (Sistema Implantado % de execução)	28,00	0,00	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00
Implantação de Sistema de Sinalização Náutica no Porto de Itaguaí (RJ) - 7390 (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	35,00	0,00	0,00	1.400.000,00	0,00	0,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Itaguaí (RJ) - 10VS (Sistema Implantado % de execução)	73,00	4,10	5,62	12.354.023,00	686.607,00	5,56
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Vitória - 1J79 (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	85,00	0,00	0,00	9.851.836,00	1.111.930,00	11,29
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 10VW (Sistema Implantado % de execução)	51,00	2,30	4,51	10.634.272,00	543.772,00	5,11

## Relatório Anual de Avaliação

Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	3,00	0,00	0,00	1.679.000,00	0,00	0,00
Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	3,00	0,00	0,00	1.679.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Distrito Federal - 204B (TRECHO MANTIDO/km)	25,00	58,70	234,80	1.610.000,00	1.610.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado de Goiás - 200W (TRECHO MANTIDO/km)	47,00	252,50	537,23	5.732.700,00	5.732.700,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Distrito Federal - 204D (TRECHO MANTIDO/km)	4,00	8,40	210,00	1.368.140,00	192.736,00	14,09
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Estado de Goiás - 200R (TRECHO MANTIDO/km)	21,00	157,30	749,05	7.915.195,00	6.477.905,00	81,84
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 201J (TRECHO MANTIDO/km)	261,00	299,50	114,75	43.400.700,00	43.400.695,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-050 - no Estado de Minas Gerais - 201L (TRECHO MANTIDO/km)	15,00	208,90	1.392,67	3.448.500,00	3.448.500,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Distrito Federal - 204E (TRECHO MANTIDO/km)	12,00	31,50	262,50	1.328.460,00	905.794,00	68,18
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Distrito Federal - 204C (TRECHO MANTIDO/km)	29,00	19,80	68,28	5.975.000,00	5.321.668,00	89,07
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado de Goiás - 205L (TRECHO MANTIDO/km)	81,00	250,60	309,38	17.245.000,00	15.562.118,00	90,24
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-080 - no Distrito Federal - 204F (TRECHO MANTIDO/km)	40,00	41,80	104,50	4.724.874,00	4.715.066,00	99,79
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-080 - no Estado de Goiás - 205N (TRECHO MANTIDO/km)	75,00	144,50	192,67	13.950.000,00	9.145.842,00	65,56



Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 200T (TRECHO MANTIDO/km)	212,00	5.493,60	2.591,32	30.064.162,00	30.064.162,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio de Janeiro - 207R (TRECHO MANTIDO/km)	158,00	433,00	274,05	45.667.662,00	11.038.102,00	24,17
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 201O (TRECHO MANTIDO/km)	161,00	827,60	514,04	26.750.900,00	26.750.865,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-120 - no Estado de Minas Gerais - 205Q (TRECHO MANTIDO/km)	370,00	83,80	22,65	2.841.604,00	2.841.604,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-122 - no Estado de Minas Gerais - 205S (TRECHO MANTIDO/km)	41,00	0,00	0,00	12.246,00	12.246,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado de Minas Gerais - 204K (TRECHO MANTIDO/km)	148,00	415,40	280,68	24.501.600,00	24.501.600,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-146 - no Estado de Minas Gerais - 204M (TRECHO MANTIDO/km)	29,00	328,20	1.131,72	6.872.100,00	6.872.100,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Minas Gerais - 201S (TRECHO MANTIDO/km)	226,00	0,00	0,00	3.174.500,00	3.174.500,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-154 - no Estado de Minas Gerais - 205V (TRECHO MANTIDO/km)	83,00	46,00	55,42	1.460.908,00	1.406.651,00	96,29
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Distrito Federal - 201I (TRECHO MANTIDO/km)	21,00	45,80	218,10	6.785.000,00	5.529.475,00	81,50
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado de Goiás - 205P (TRECHO MANTIDO/km)	25,00	34,00	136,00	4.999.800,00	4.999.800,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 202K (TRECHO MANTIDO/km)	168,00	349,20	207,86	17.229.500,00	8.645.240,00	50,18
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-259 - no Estado de Minas Gerais - 205X (TRECHO MANTIDO/km)	331,00	174,60	52,75	4.849.212,00	4.849.212,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-259 - no Estado do Espírito Santo - 204H (TRECHO MANTIDO/km)	5,00	1.275,60	25.512,00	1.542.266,00	1.542.266,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 202N (TRECHO MANTIDO/km)	174,00	537,00	308,62	8.409.300,00	8.409.300,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado do Espírito Santo - 202M (TRECHO MANTIDO/km)	78,00	2.292,00	2.938,46	16.065.000,00	16.065.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 204X (TRECHO MANTIDO/km)	88,00	423,60	481,36	6.174.400,00	6.174.400,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-267 - no Estado de Minas Gerais - 204W (TRECHO MANTIDO/km)	66,00	0,00	0,00	6.063.900,00	5.502.959,00	90,75
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-342 - no Estado do Espírito Santo - 204J (TRECHO MANTIDO/km)	127,00	675,60	531,97	713.124,00	713.124,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-352 - no Estado de Minas Gerais - 205Y (TRECHO MANTIDO/km)	372,00	0,00	0,00	555.407,00	555.407,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-354 - no Estado de Minas Gerais - 205F (TRECHO MANTIDO/km)	184,00	425,30	231,14	9.848.629,00	9.848.630,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-354 - no Estado do Rio de Janeiro - 207U (TRECHO MANTIDO/km)	44,00	144,00	327,27	11.230.500,00	11.230.500,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-356 - no Estado de Minas Gerais - 206A (TRECHO MANTIDO/km)	26,00	133,60	513,85	5.324.300,00	5.324.300,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-356 - no Estado do Rio de Janeiro - 209V (TRECHO MANTIDO/km)	75,00	0,00	0,00	25.591.100,00	12.956.948,00	50,63
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Minas Gerais - 206B (TRECHO MANTIDO/km)	25,00	133,60	534,40	4.301.580,00	4.301.580,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais - 203E (TRECHO MANTIDO/km)	146,00	476,50	326,37	24.310.700,00	24.310.700,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-367 - no Estado de Minas Gerais - 204Y (TRECHO MANTIDO/km)	443,00	56,00	12,64	2.500.000,00	2.500.000,00	100,00

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-369 - no Estado de Minas Gerais - 204Z (TRECHO MANTIDO/km)	20,00	96,20	481,00	3.303.400,00	3.303.400,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-381 - no Estado de Minas Gerais - 206E (TRECHO MANTIDO/km)	32,00	292,00	912,50	11.216.754,00	11.216.754,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-381 - no Estado do Espírito Santo - 204L (TRECHO MANTIDO/km)	60,00	336,00	560,00	15.216,00	7.608,00	50,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-383 - no Estado de Minas Gerais - 206G (TRECHO MANTIDO/km)	114,00	0,00	0,00	637.236,00	637.236,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado de Minas Gerais - 206I (TRECHO MANTIDO/km)	46,00	0,00	0,00	255.006,00	114.485,00	44,90
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado do Espírito Santo - 204N (TRECHO MANTIDO/km)	2,00	28,00	1.400,00	287.370,00	287.370,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado do Rio de Janeiro - 207S (TRECHO MANTIDO/km)	116,00	0,00	0,00	94.307,00	94.307,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-418 - no Estado de Minas Gerais - 206J (TRECHO MANTIDO/km)	178,00	0,00	0,00	34.187,00	34.187,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-447 - no Estado do Espírito Santo - 204O (TRECHO MANTIDO/km)	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-450 - no Distrito Federal - 204G (TRECHO MANTIDO/km)	9,00	0,00	0,00	4.135.000,00	290.204,00	7,02
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-452 - no Estado de Minas Gerais - 205E (TRECHO MANTIDO/km)	21,00	84,40	401,90	1.371.109,00	1.371.109,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-458 - no Estado de Minas Gerais - 206K (TRECHO MANTIDO/km)	62,00	50,00	80,65	8.814.563,00	8.806.141,00	99,90
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459 - no Estado de Minas Gerais - 205A (TRECHO MANTIDO/km)	209,00	207,10	99,09	6.119.300,00	6.119.300,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-460 - no Estado de Minas Gerais - 205B (TRECHO MANTIDO/km)	11,00	84,30	766,36	3.859.200,00	3.859.200,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-465 - no Estado do Rio de Janeiro - 207W (TRECHO MANTIDO/km)	23,00	0,00	0,00	29.496,00	29.496,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-474 - no Estado de Minas Gerais - 206L (TRECHO MANTIDO/km)	9,00	125,92	1.399,11	2.627.500,00	2.627.500,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-482 - no Estado de Minas Gerais - 206M (TRECHO MANTIDO/km)	142,00	0,00	0,00	1.791.244,00	1.791.244,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-482 - no Estado do Espírito Santo - 204Q (TRECHO MANTIDO/km)	119,00	0,00	0,00	664.578,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-484 - no Estado do Espírito Santo - 204R (TRECHO MANTIDO/km)	11,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-485 - no Estado de Minas Gerais - 20BX (TRECHO MANTIDO/km)	10,00	0,00	0,00	50.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-485 - no Estado do Rio de Janeiro - 209W (TRECHO MANTIDO/km)	17,00	0,00	0,00	1.811.643,00	1.811.643,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-491 - no Estado de Minas Gerais - 205C (TRECHO MANTIDO/km)	52,00	0,00	0,00	25.632.000,00	25.632.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-493 - no Estado do Rio de Janeiro - 201D (TRECHO MANTIDO/km)	49,00	0,00	0,00	4.211.342,00	4.211.342,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-494 - no Estado de Minas Gerais - 205D (TRECHO MANTIDO/km)	175,00	142,50	81,43	4.570.314,00	4.569.396,00	99,98
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-495 - no Estado do Rio de Janeiro - 209X (TRECHO MANTIDO/km)	18,00	0,00	0,00	43.210,00	43.210,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-496 - no Estado de Minas Gerais - 206N (TRECHO MANTIDO/km)	136,00	0,00	0,00	23.495,00	23.495,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-497 - no Estado de Minas Gerais - 206O (TRECHO MANTIDO/km)	79,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-499 - no Estado de Minas Gerais - 206Q (TRECHO MANTIDO/km)	15,00	8,48	56,50	4.914.799,00	2.534.619,00	51,57
Manutenção de Trechos Rodoviários - Sinalização - No Município de Teófilo Otoni - Na BR-116 - No Estado de Minas Gerais - 7M86 (TRECHO MANTIDO/km)	6,00	6,00	100,00	250.000,00	250.000,00	100,00
Melhoramento da Infra-Estrutura Portuária no Porto de Sepetiba (RJ) - 12EK (Obra executada/% de execução física)	3,00	2,20	73,33	296.642,00	295.333,00	99,56
Melhoramentos na Infra-Estrutura Portuária no Porto de Vitória (ES) - 12IR (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	21,00	0,00	0,00	206.927,00	0,00	0,00
Melhoramentos na Infra-Estrutura Portuária no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 12IM (Obra executada/% de execução física)	1,00	0,70	70,00	31.904,00	22.213,00	69,62
Obras de Contenção no Cais do Porto de Vitória (ES) - 3E79 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	34,00	0,00	0,00	9.763.171,00	0,00	0,00
Operação das Linhas de Navegação no Lago de Três Marias - 2869 (Veículo transportado/UNIDADE)	65.284,00	70.429,00	107,88	1.141.364,00	1.141.363,00	100,00
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza (ES) - 115E (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	150.000,00	0,00	0,00
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza (RJ) - 115I (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	450.000,00	0,00	0,00
Recuperação da Pavimentação da Estrada de Acesso ao Cais de Capuaba - 7362 (Obra executada/% de execução física)	16,00	0,00	0,00	2.696.990,00	0,00	0,00
Recuperação da Pavimentação das Vias Internas do Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 100Y (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	33,00	0,00	0,00	700.000,00	0,00	0,00
Recuperação da Plataforma Operacional do Cais do Porto de Vitória nos Berços 101, 102 e 103 - 3E78 (Obra executada/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	67.064,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Recuperação da Plataforma Operacional dos Berços 201 e 202 do Cais de Capuaba no Porto de Vitória (ES) - 10QR (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	40,00	0,00	0,00	4.000.000,00	0,00	0,00
Recuperação do Acesso Rodoferroviário do Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 3E70 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	106,00	27,40	25,85	10.631.684,00	2.910.512,00	27,38
Recuperação do Pátio dos Berços 201 e 202 no Cais Comercial de Vitória (ES) - 3E76 (Obra executada/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	6.742,00	0,00	0,00
Recuperação do Sistema Viário Interno do Porto de Itaguaí (RJ) - 12IE (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	19,00	0,00	0,00	1.513.754,00	0,00	0,00
Recuperação do Sistema Viário Interno no Cais de Capuaba (ES) - 3E77 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	173.443,00	0,00	0,00
Recuperação e Modernização da Infra-Estrutura Portuária - 1158 (Obra executada/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	27.000,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>300,55</b>			<b>59,09</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
<b>Esse programa não possui ações RAP</b>						

### INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Frete Unitário no Vetor Logístico Leste - R\$/(t x km)	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tarifa Unitária no Vetor Logístico Leste - R\$/(t x km)</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Índice de Cobertura no Vetor Logístico Leste - número-índice</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Leste - h/km</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Leste - minuto/t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Leste - Hora</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Leste - carro/h/faixa</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT



**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Leste - 1000 t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Em abril de 2007, o Ministério dos Transportes divulgou o chamado Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), resultado de esforço de retomada do planejamento público de médio e longo prazo para o setor. O PNLT foi idealizado para embasar a formulação do PPA 2008/2011 e promover as primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012/2015 e os ensaios de organização dos planos subseqüentes até 2023, horizonte das explorações socioeconômicas elaboradas pelo Estudo.

Contudo, sua primeira aplicação prática foi a seleção dos empreendimentos na área de transportes a integrar o chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado em janeiro de 2007, no escopo do qual estão todos os principais investimentos federais para provimento de infra-estrutura econômica e social. Portanto, o PNLT é referência para o PAC e deve sê-lo para a consolidação das escolhas públicas expressas no Plano Plurianual.

O PNLT foi concebido com o intuito de: promover o aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas; induzir o desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral; reduzir as desigualdades regionais em áreas deprimidas; e integrar a região sul-americana. Para lograr superar o desafio, o PNLT foi estruturado em duas principais explorações a partir de dados sobre produção, logística e transportes no nível microrregional.

A primeira delas consiste em uma modelagem socioeconômica dinâmica do País, que analisa as implicações espaciais das megatendências da economia brasileira no período de 2007 a 2023, com destaque para a demanda por serviços de transporte. Foram realizadas projeções de oferta e demanda para 80 (oitenta) tipos de produto em cada uma das 558 (quinhentos e cinquenta e oito) microrregiões do Brasil por meio da aplicação de um modelo computável de equilíbrio econômico geral sobre um cenário referencial para o ano-base, considerando as características do sistema econômico atual e sua evolução recente, e conhecimentos sobre como os espaços econômicos se inter-relacionam. Assim, foram criados cenários futuros que expressam déficits e superávits (relações de produção e consumo) entre as microrregiões homogêneas, pecuniariamente representados, para cada produto analisado, para os anos-horizonte do Estudo: 2007, 2011, 2015, 2019 e 2023.

A segunda simulação foi feita com o emprego do modelo clássico de simulação de transporte de quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e alocação. As duas primeiras etapas, fortemente associadas à modelagem da demanda por transportes, foram apoiadas nos resultados da etapa anterior. A divisão modal e a alocação, mais associadas à modelagem da oferta de transportes e de seus custos, se apoiaram em dados e parâmetros derivados de pesquisa de campo (fonte primária) e estudos precedentes (fonte secundária).

A partir de então, desenvolveu-se uma nova proposta de organização espacial do País, na qual as microrregiões homogêneas foram agrupadas em função da superposição georreferenciada de fatores representativos das suas características, quais fossem: as impedâncias ambientais, as similaridades socioeconômicas, as perspectivas de integração e inter-relacionamento (corredores de transportes) e as funções de transporte, identificadas a partir da análise de isocustos em relação aos principais portos concentradores de carga do País. Dessa análise, resultaram sete agrupamentos, aos quais se convencionou chamar de vetores logísticos.

Embora os quatro critérios tenham sido avaliados conjuntamente, cada vetor teve determinantes mais fortes, seja na predominância socioeconômica (Sul, Leste e Nordeste Setentrional), na incidência de bioma (Amazônico) ou nas bacias de captação (em todos os casos). No Vetor Leste predominam atividades de média tecnologia impulsionadas pelos recursos naturais de minérios. Contém os biomas Cerrado a oeste e Mata Atlântica a leste, abrangendo parcelas das macrorregiões Centro-Oeste e Sudeste. E estrutura-se em uma bacia de captação rumo aos portos de Vitória, Rio de Janeiro e Itaguaí.

Os vetores não possuem limites rígidos, pois em suas áreas limítrofes há uma mescla de bases produtivas, custos de acessos aos portos ou biomas e densidades de unidades de conservação que posicionam os territórios ora em um, ora em outro vetor. Por esta razão, os programas a compor o PPA foram estruturados de forma a que os limites espaciais dos vetores se aproximassem de uma divisão geopolítica propícia à convergência das intervenções federais com escolhas subnacionais e, portanto, fossem mais afetos ao pacto federativo. Neste caso, dada a dinâmica diversa nos fluxos de transporte, o programa engloba a porção norte do estado de Goiás, inclusive a BR-070, que delimita espacialmente o Vetor, mas exclui as BRs 153 e 414, em virtude do seu caráter longitudinal, abarcadas pelo Vetor Centro-Sudeste.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Os principais resultados obtidos em 2008 pode ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas. Tais ações estão separadas por tipo de intervenção e modal, sendo que, entre os modais não há hierarquia.

Modal Rodoviário

Manutenção

205A Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459 - no Estado de Minas Gerais – Dos 207 km de rodovia com obras de manutenção, destaca-se a restauração de 62,5 km da rodovia, restabelecendo a trafegabilidade na região sul do Estado de Minas Gerais, principalmente entre as cidades de Pouso Alegre, Santa Rita de Sapucaí e Itajubá. Esta ação do PAC pode ser considerada como a recuperação de uma importante via de ligação aos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo. O orçamento na LOA 2008 foi da ordem de R\$ 6,1 milhões, integralmente empenhados para a manutenção da rodovia.

Construção/Adequação

1K22 Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa GO/MG - Entroncamento BR-365 - na BR-153 - no Estado de Minas Gerais – Duplicação da Div. GO/MG – Entroncamento BR-153 – Trevão (58 km). Obra concluída.

7E88 Adequação de Trecho Rodoviário - Entr. MG-420 (p/Anguereta) - Entr. MG-424 (p/Sete Lagoas) - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais – Duplicação trevo de Curvelo – Sete Lagoas (48 km). Obra em andamento.

1K23 Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-050 - Entroncamento BR-153 - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais – Duplicação Trevão Entr. BR 153 a Uberlândia (95 km). Obra em ação preparatória (77 km), do km 714 ao km 637; obra em andamento (18 km) do km 637 ao km 619 – Travessia urbana de Uberlândia, já concluído viaduto e passagem inferior, 8,2 km de terraplanagem e 3,1 km de pavimentação.

10J6 Adequação de Trecho Rodoviário - Betim - Nova Serrana - na BR-262 – Duplicação de Betim a Nova Serrana (83,1 km). Obra em andamento com 3 km de terraplanagem.

3E49 Adequação de Acesso Rodoviário na BR-101 - Acesso ao Porto de Itaguaí - no Estado do Rio de Janeiro – Construção do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro (129 km), incluindo o acesso ao Porto de Itaguaí. Status: Trecho BR-101 (29 km): obra em andamento de Santa Cruz a Mangaratiba, concluído 26 km; obra em andamento do acesso ao Porto de Itaguaí (3 km). A ação consta do PAC como parte do empreendimento conhecido como Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, o orçamento de 2008 autorizou recursos de R\$ 5,5 milhões para adequação de 2 km, sem que houvesse execução física e financeira no exercício com recursos orçamentários, devido a problemas nos procedimentos licitatórios e questões climáticas.

1304 Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MG/SP - Divisa MG/GO - na BR-050 - no Estado de Minas Gerais – Duplicação Uberaba – Uberlândia – Araguari (135 km). Obra em fase de ação preparatória (35 km) de Araguari a Uberlândia; obra concluída 100 km de Uberlândia a Uberaba.

7152 Construção de Trecho Rodoviário - Entr. MG-170 (Illicínea) - Entr. BR-491/MG-050 (São Sebastião do Paraíso) - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais – Pavimentação Illicínea - São Sebastião do Paraíso (140 km). Obra em fase de ação preparatória (48 km) de Illicínia ao Entr. MG-184; obra em andamento (57 km) de Alpinópolis a Jacuí; obra concluída (35 km) de Jacuí a São Sebastião do Paraíso.

10IV Adequação de Trecho Rodoviário – Vitória – Divisa ES/RJ - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo/12ER Adequação de Contorno Rodoviário – no Município de Vitória - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo – Adequação (182 km) - Vitória a Divisa ES/RJ, incluindo Contorno de Vitória. Obra em andamento contorno de Vitória (25,5 km), do km 268,8 ao km 288,1 - (19,3 km) – Carapina; do km 288,1 ao km 294,3 (6,2 km) em ação preparatória; obra do km 302,3 ao km 458,4 em fase de ação preparatória - Divisa ES/RJ (156 km). Foram aprovados no orçamento de 2008 cerca de 23 milhões, remanejados no final do ano para outras ações em virtude de atrasos relativos à desapropriação da área e a liberação da licença ambiental, desta forma, não houve

execução física e financeira com recursos da LOA 2008. Em relação ao Contorno de Vitória, ação prevista do PAC foi autorizada cerca de 39 milhões no orçamento de 2008 para atender 12 km de meta física. Sendo que o percentual líquido foi de 27,3% sobre o total autorizado, enquanto que o avanço físico correspondeu a 100% da meta prevista na LOA.

7542 Adequação de Trecho Rodoviário - Brasília - Divisa DF/GO - na BR-060 - Trecho DF – Duplicação e restauração Brasília – Div. DF/GO (31,5 km). Obra em andamento dos viadutos e obras complementares a cargo do Governo do DF (DER).

7560 Adequação de Trecho Rodoviário - km 0 - Águas Lindas de Goiás - na BR-070 – Duplicação Div. DF/GO – Águas Lindas (17 km). Obra em andamento. Ação consta do PAC, sendo o valor aprovado na LOA 2008, acrescido de créditos ao longo do ano, corresponde a 33 milhões, sendo 100% empenhado e 0,6% liquidados. As obras nas vias marginais foram iniciadas, tendo sido concluídos 9 km de drenagem além de outros serviços complementares.

Modal Aquaviário:

SEP - A Dragagem de Aprofundamento do Porto de Itaguaí – Fase 1 – possui 70% de sua execução realizada. Com a conclusão da dragagem, o canal passará a ter 200 metros de largura e 20 metros de profundidade, aumentando assim em 50% sua capacidade - irá dos atuais 40 milhões de toneladas anuais para 60 milhões de toneladas ao ano. Já no Porto de Vitória, encontra-se em fase preparatória a Obra de Recuperação, Alargamento e Ampliação do Cais Comercial, empreendimento incluído no âmbito do PAC. A conclusão deste empreendimento irá proporcionar uma ampliação da plataforma operacional dos berços, aumentando a profundidade dos berços para 13 m e 10,5 m, irá propiciar também a utilização de modernos equipamentos no cais, possibilitando assim, o aumento da quantidade de carga movimentada.

Observação: as ações contempladas no Programa Nacional de Dragagem (PND), já foram mencionadas na Avaliação Setorial da Secretaria Especial de Portos - SEP, uma vez que em 2008 estas ações não se encontravam nos vetores logísticos e sim no Programa 1470 – Gestão da Política Portuária.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** As ações citadas e explicadas acima contribuíram, aproximadamente, com 81% para a obtenção dos resultados do vetor em questão.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O vetor executou aproximadamente 76% do orçamento previsto para 2008, em virtude de atrasos na execução das obras.

### 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

COBERTURA DO PÚBLICO ALVO: Não aplicável

JUSTIFICATIVA:

### 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

### 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA? Não

### 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Vetor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA: não houve mensuração.

## Vetor Logístico Nordeste Meridional

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Promover eficiência e efetividade nos fluxos de transporte na região dos estados da BA e SE

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados da Bahia e Sergipe

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$904.520.946,00	Empenhado Liquidado: R\$431.160.854,00 Pago Estatais: R\$14.451.080,00 Total: R\$445.611.934,00
<b>Previsto não orçamentário</b> R\$22.000.000,00	<b>Realizado não orçamentário</b> -

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa BA/SE - Entroncamento BR-235 - na BR-101 - no Estado do Sergipe - 110R (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - na BR-101 - no Estado da Bahia - 105S (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa TO/BA - Divisa Entroncamento BR-101 - na BR- 242 - no Estado da Bahia - 9A34 (trecho adequado/km)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-235 - Pedra Branca - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 1K19 (trecho adequado/km)	8,00	0,00	0,00	36.000.000,00	22.936.476,00	63,71
Adequação de Trecho Rodoviário - Pedra Branca - Divisa SE/AL - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 110Q (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	9.800.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Trechos Rodoviários - Divisa SE/AL - Entroncamento BR-235 - Na BR-101 - No Estado do Sergipe - 7N18 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	6.000.000,00	1.800.000,00	30,00
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	1.198,00	503,00	41,99	5.068.430,00	4.257.929,00	84,01
Construção da Ferrovia Bahia-Oeste - Trecho Porto de Campinho - Divisa BA/TO - no Estado da Bahia - 7F52 (Trecho construído/km)	4,00	0,00	0,00	22.580.363,00	9.155.000,00	40,54
Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - Ilhéus-Caetité - no Estado da Bahia - 11ZE (Trecho construído/km)	9,00	0,00	0,00	307.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Variante Ferroviária (EF-431) de Camaçari - No Estado da Bahia - 1K25 (Trecho construído/km)	9,00	0,00	0,00	12.891.452,00	12.891.452,00	100,00
Construção de Acesso Ferroviário ao Porto de Juazeiro - no Estado da Bahia - 90EM (Trecho construído/km)	5,50	0,00	0,00	22.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Acesso Rodoviário ao Porto de Salvador - no Estado da Bahia - 10KT (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	16.400.000,00	16.400.000,00	100,00
Construção de Anel Viário - No Município de Juazeiro - na BR-407 - No Estado da Bahia - 7M68 (Trecho construído/km)	12,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Candeias - no Estado da Bahia - 1C08 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Félix - no Estado da Bahia - 1226 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	6,00	0,00	0,00	5.180.998,00	2.766.310,00	53,39
Construção de Dois Berços de Atracação com Retroárea no Prolongamento do Cais de Água de Meninos no Porto de Salvador (BA) - 7326 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	71.265,00	0,00	0,00



Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea - no Município de Alagoinhas - no Estado da Bahia - 11WI (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	30,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Ponte - no Município de Carinhanha - na BR-030 - no Estado da Bahia - 1332 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	10,00	10,00	100,00	13.780.363,00	500.000,00	3,63
Construção de Prédio para Controle de Estocagem no Porto de Aratu (BA) - 1C70 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Caravelas - Entroncamento BR-101 - na BR-418 - no Estado da Bahia - 7474 (trecho pavimentado/km)	6,00	2,00	33,33	7.200.000,00	6.400.000,00	88,89
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Divisa BA/SE - na BR-235 - no Estado da Bahia - 7F51 (trecho pavimentado/km)	7,00	0,00	0,00	10.000.000,00	10.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Euclides da Cunha - Ibó - na BR-116 - no Estado da Bahia - 107Q (trecho pavimentado/km)	7,00	5,39	77,00	9.935.000,00	9.900.904,00	99,66
Construção de Trecho Rodoviário - Juazeiro - Divisa BA/SE - na BR-235 - no Estado da Bahia - 7459 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.740.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - São Desidério - Divisa BA/MG - na BR-135 - no Estado da Bahia - 1C09 (trecho pavimentado/km)	45,00	10,48	23,29	90.400.000,00	61.139.607,00	67,63
Construção de Trechos Rodoviários - na BR-415 - No Estado da Bahia - 7N10 (trecho pavimentado/km)	9,00	0,00	0,00	9.000.000,00	0,00	0,00
Construção, Ampliação e Modernização da Infra-Estrutura Portuária no Estado da Bahia - 10DX (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	9,00	5,70	63,33	799.760,00	504.552,00	63,09
Contraprestação da União no âmbito de contratos de Parceria Público-Privada - PPP na área de infra-estrutura rodoviária (Lei nº 11.079, de 2004) - 0C07 (-/-)	0,00	0,00	-	18.090.978,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Derrocagem no Berço e na Bacia do Terminal de Granéis Líquidos no Porto de Aratu (BA) - 7762 (DERROCAGEM REALIZADA/M³)	150,00	0,00	0,00	1.238.870,00	0,00	0,00
Dragagem de Aprofundamento no Cais da Ponta Sul, no Porto de Salvador (BA) - 1D38 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	1.039,00	330,00	31,76	1.775.063,00	558.256,00	31,45
Estudos e Projetos para Dragagem de Aprofundamento no Porto de Ilhéus (BA) - 11TV (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	1.400.000,00	0,00	0,00
Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente - 6504 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	1,00	0,83	83,00	592.726,00	489.596,00	82,60
Implantação de Sinalização Visual Planejada do Porto de Aratu (BA) - 10PA (Sinalização implantada/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Implantação de Sistema de Iluminação no Pátio de Estocagem do Porto de Aratu (BA) - 10VD (Área iluminada/m²)	2.917,00	290,00	9,94	92.535,00	8.423,00	9,10
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Aratu (BA) - 10VX (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	38,00	38,00	100,00	934.850,00	934.850,00	100,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Ilhéus (BA) - 10VY (Sistema Implantado /% de execução física)	11,00	11,00	100,00	214.918,00	214.918,00	100,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Salvador (BA) - 10VQ (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	21,00	21,00	100,00	1.029.158,00	1.029.158,00	100,00
Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	472.000,00	0,00	0,00
Instalação de Estação de Tratamento de Resíduos Tóxicos no Porto de Aratu (BA) - 7330 (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	82,00	0,00	0,00	5.400.000,00	0,00	0,00

Instalação de Portêiner no Porto de Salvador (BA) - 1D07 (Serviço executado/% de execução física)	137,00	128,00	93,43	5.875.288,00	5.509.459,00	93,77
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado da Bahia - 200U (TRECHO MANTIDO/km)	135,00	293,00	217,04	23.875.100,00	23.875.100,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-030 - no Estado da Bahia - 202Z (TRECHO MANTIDO/km)	15,00	79,60	530,67	10.845.800,00	10.845.799,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Bahia - 201B (TRECHO MANTIDO/km)	378,00	625,74	165,54	65.535.524,00	65.535.526,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 201C (TRECHO MANTIDO/km)	149,00	0,00	0,00	28.807.900,00	28.807.900,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado da Bahia - 203B (TRECHO MANTIDO/km)	21,00	408,60	1.945,71	13.887.400,00	13.887.400,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado da Bahia - 201M (TRECHO MANTIDO/km)	89,00	589,60	662,47	24.207.500,00	22.365.052,00	92,39
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-122 - no Estado da Bahia - 203D (TRECHO MANTIDO/km)	10,00	97,60	976,00	2.378.600,00	2.378.600,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado da Bahia - 203G (TRECHO MANTIDO/km)	152,00	152,00	100,00	3.850.392,00	3.850.276,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado da Bahia - 203H (TRECHO MANTIDO/km)	322,00	322,40	100,12	4.298.992,00	4.298.992,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado de Sergipe - 203N (TRECHO MANTIDO/km)	26,00	0,00	0,00	3.742.100,00	3.671.604,00	98,12
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado da Bahia - 200O (TRECHO MANTIDO/km)	28,00	330,70	1.181,07	21.245.200,00	21.245.117,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado da Bahia - 203I (TRECHO MANTIDO/km)	49,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-324 - no Estado da Bahia - 200Q (TRECHO MANTIDO/km)	285,00	222,70	78,14	15.144.900,00	15.144.900,00	100,00

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-330 - no Estado da Bahia - 203J (TRECHO MANTIDO/km)	36,00	111,70	310,28	15.091.363,00	15.091.363,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-349 - no Estado da Bahia - 20BP (TRECHO MANTIDO/km)	88,00	0,00	0,00	6.000.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-367 - no Estado da Bahia - 203M (TRECHO MANTIDO/km)	84,00	84,20	100,24	4.469.836,00	4.469.836,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado da Bahia - 203O (TRECHO MANTIDO/km)	20,00	232,90	1.164,50	12.827.000,00	12.826.999,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-410 - no Estado da Bahia - 203V (TRECHO MANTIDO/km)	3,00	33,80	1.126,67	1.520.800,00	1.465.491,00	96,36
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-418 - no Estado da Bahia - 203W (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	39,40	562,86	1.274.100,00	1.274.100,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-420 - no Estado da Bahia - 203Y (TRECHO MANTIDO/km)	128,00	0,00	0,00	9.000.000,00	9.000.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-430 - no Estado da Bahia - 20BO (TRECHO MANTIDO/km)	131,00	0,00	0,00	2.500.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-498 - no Estado da Bahia - 204A (TRECHO MANTIDO/km)	14,00	14,20	101,43	579.236,00	559.954,00	96,67
Melhoria da Hidrovia do São Francisco - Trecho Ibotirama - Juazeiro - 10RF (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	9,00	9,31	103,43	12.657.300,00	12.419.167,00	98,12
Obras de Contenção no Cais na Ponta Sul no Porto de Salvador (BA) - 1D39 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	111,00	111,00	100,00	2.645.603,00	2.645.603,00	100,00
Obras de Estabilização de Encostas no Porto de Aratu (BA) - 7328 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	150,00	115,00	76,67	1.115.649,00	853.555,00	76,51
Obras de Recuperação e Reforço de Infra-Estrutura no Porto de Ilhéus (BA) - 10RX (Obra executada/% de execução física)	81,00	0,00	0,00	12.906.634,00	1.702.710,00	13,19

Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza (BA) - 115F (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	150.000,00	0,00	0,00
<b>Índice médio geral de realização</b>	<b>163,44</b>					<b>59,71</b>

## METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
<b>Esse programa não possui ações RAP</b>						

## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Frete Unitário no Vetor Logístico Nordeste Meridional - R\$/(t x km)	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Tarifa Unitária no Vetor Logístico Nordeste Meridional - R\$/(t x km)	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Índice de Cobertura no Vetor Logístico Nordeste Meridional - número-índice	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Nordeste Meridional - h/km</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Nordeste Meridional - minuto/t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Nordeste Meridional - Hora</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Nordeste Meridional - carro/h/faixa</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Nordeste Meridional - 1000 t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Em abril de 2007, o Ministério dos Transportes divulgou o chamado Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), resultado de esforço de retomada do planejamento público de médio e longo prazo para o setor. O PNLT foi idealizado para embasar a formulação do PPA 2008/2011 e promover as primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012/2015 e os ensaios de organização dos planos subseqüentes até 2023, horizonte das explorações socioeconômicas elaboradas pelo Estudo.

Contudo, sua primeira aplicação prática foi a seleção dos empreendimentos na área de transportes a integrar o chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado em janeiro de 2007, no escopo do qual estão todos os principais investimentos federais para provimento de infra-estrutura econômica e social. Portanto, o PNLT é referência para o PAC e deve sê-lo para a consolidação das escolhas públicas expressas no Plano Plurianual.

O PNLT foi concebido com o intuito de: promover o aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas; induzir o desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral; reduzir as desigualdades regionais em áreas deprimidas; e integrar a região sul-americana. Para lograr superar o desafio, o PNLT foi estruturado em duas principais explorações a partir de dados sobre produção, logística e transportes no nível microrregional.

A primeira delas consiste em uma modelagem socioeconômica dinâmica do País, que analisa as implicações espaciais das megatendências da economia brasileira no período de 2007 a 2023, com destaque para a demanda por serviços de transporte. Foram realizadas projeções de oferta e demanda para 80 (oitenta) tipos de produto em cada uma das 558 (quinhentos e cinquenta e oito) microrregiões do Brasil por meio da aplicação de um modelo computável de equilíbrio econômico geral sobre um cenário referencial para o ano-base, considerando as características do sistema econômico atual e sua evolução recente, e conhecimentos sobre como os espaços econômicos se inter-relacionam. Assim, foram criados cenários futuros que expressam déficits e superávits (relações de produção e consumo) entre as microrregiões homogêneas, pecuniariamente representados, para cada produto analisado, para os anos-horizonte do Estudo: 2007, 2011, 2015, 2019 e 2023.

A segunda simulação foi feita com o emprego do modelo clássico de simulação de transporte de quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e alocação. As duas primeiras etapas, fortemente associadas à modelagem da demanda por transportes, foram apoiadas nos resultados da etapa anterior. A divisão modal e a alocação, mais associadas à modelagem da oferta de transportes e de seus custos, se apoiaram em dados e parâmetros derivados de pesquisa de campo (fonte primária) e estudos precedentes (fonte secundária).

A partir de então, desenvolveu-se uma nova proposta de organização espacial do País, na qual as microrregiões homogêneas foram agrupadas em função da superposição georreferenciada de fatores representativos das suas características, quais fossem: as impedâncias ambientais, as similaridades socioeconômicas, as perspectivas de integração e inter-relacionamento (corredores de transportes) e as funções de transporte, identificadas a partir da análise de isocustos em relação aos principais portos concentradores de carga do País. Dessa análise, resultaram sete agrupamentos, aos quais se convencionou chamar de vetores logísticos.

Embora os quatro critérios tenham sido avaliados conjuntamente, cada vetor teve determinantes mais fortes, seja na predominância socioeconômica (Sul, Leste e Nordeste Setentrional), na incidência de bioma (Amazônico) ou nas bacias de captação (em todos os casos). O Vetor Nordeste Meridional, onde predominam atividades com base em recursos naturais a oeste e administração pública e serviços a leste, contém também os biomas do Nordeste Setentrional, além do Cerrado no oeste, até onde se estende a bacia de captação dos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus.

Os vetores não possuem limites rígidos, pois em suas áreas limítrofes há uma



mescla de bases produtivas, custos de acessos aos portos ou biomas e densidades de unidades de conservação que posicionam os territórios ora em um, ora em outro vetor. Por esta razão, os programas a compor o PPA foram estruturados de forma a que os limites espaciais dos vetores se aproximassem de uma divisão geopolítica propícia à convergência das intervenções federais com escolhas subnacionais e, portanto, fossem mais afetos ao pacto federativo.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Os principais resultados obtidos em 2008 pode ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas. Tais ações estão separadas por tipo de intervenção e modal, sendo que, entre os modais não há hierarquia.

### Modal Rodoviário

#### Manutenção

201B Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Bahia – Contando com obras de manutenção nos seus quase 1000 km, pode-se destacar o trecho restaurado de 121,7 km, compreendendo a ligação entre a BR-324 e Santo Antônio de Jesus, passando por Cruz das Almas. Esta ação consta do PAC e o orçamento na LOA 2008 foi da ordem de R\$ 65,5 milhões, integralmente empenhados em contratos que iniciaram no fim do ano de 2008.

201C Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Sergipe – Com extensão total de 206 km no estado, e com obras de manutenção em toda a sua extensão, pode-se destacar o trecho de 99,6 km restaurado pelo Programa PIR IV, propiciando aos usuários maior conforto e segurança. O orçamento da LOA 2008 (PAC) para esta rodovia foi da ordem de R\$ 28,8 milhões, empenhados integralmente no ano de 2008. O trecho entre a Divisa com o estado da Bahia, principalmente em função das restrições para a utilização da rodovia litorânea ao transporte de carga, terá o pavimento restaurado e recuperação das obras-de-arte, através do contrato já assinado no final do ano de 2008.

#### Construção/Adequação

7474 Construção de Trecho Rodoviário - Caravelas - Entroncamento BR-101 - na BR-418 - no Estado da Bahia - Construção de trecho rodoviário, Caravelas Entr. BR 101, (84,5 km), obra em andamento a cargo do Exército (11º BEC).

1332 Construção de Ponte - no Município de Carinhanha - na BR-030 - no Estado da Bahia - Construção da ponte (1.200m) sobre o rio São Francisco em andamento, incluindo acessos (6 km), Malhada a Carinhanha, com previsão de conclusão para novembro de 2009.

107Q Construção de Trecho Rodoviário - Euclides da Cunha - Ibó - na BR-116 - Construção da ponte (980m) sobre o rio São Francisco na Div. PE/BA, Ibó, obra em andamento a cargo do DNIT e do Exército (4º BEC). Ponte concluída e liberada ao tráfego os acessos em fase final.

110R Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa BA/SE - Entroncamento BR-235 - na BR-101 - no Estado do Sergipe - Adequação de trecho rodoviário Div. BA/SE, Entr. BR-235, no estado de Sergipe, a finalidade da ação consiste em aumentar o aumento da capacidade do tráfego na rodovia, com extensão de 112,8 km, os recursos da LOA 2008 não houve execução física ou financeira, uma vez que o empreendimento está em fase inicial, com projeto executivo concluído em dezembro de 2008.

### Modal Hidroviário

4349 – Administração das Hidrovias – Hidrovia São Francisco – A Administração das Hidrovias do São Francisco –AHSFRA compreende os estados de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco e Sergipe e os Rios São Francisco, Grande e Corrente. Em 2008, realizou

o balizamento fixo da margem e flutuante do estirão navegável do rio São Francisco. Foram também efetuadas aquisições de equipamentos de informática para melhor adequação e condições de trabalho. A AHSFRA teve outros objetivos, mas que não foram executadas por motivos de estrutura organizacional inadequada, indefinição quanto aos procedimentos de rotina administrativa entre os órgãos e os outros envolvidos e excessiva burocracia impedindo o funcionamento, em tempo hábil, da atividade fim da hidrovia. Estas ações são integrantes da rubrica "Outros Dispendios Correntes".

SEP - Observação: as ações contempladas no Programa Nacional de Dragagem (PND), já foram mencionadas na Avaliação Setorial da Secretaria Especial de Portos - SEP, uma vez que em 2008 estas ações não se encontravam nos vetores logísticos e sim no Programa 1470 – Gestão da Política Portuária.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** As ações citadas e explicadas acima contribuíram, aproximadamente, com 45% para a obtenção dos resultados do vetor em questão.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O vetor executou aproximadamente 48% do orçamento previsto para 2008, em virtude dos atrasos na execução das obras.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

**O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL?** Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Vetor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

**CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA:** não houve mensuração.

## Vetor Logístico Nordeste Setentrional

## GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

## OBJETIVO

Promover eficiência e efetividade nos fluxos de transporte na região dos estados do PI, CE, RN, PB, PE e AL

## PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas

## EXECUÇÃO DO PROGRAMA

## QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$1.376.217.836,0	Empenhado Liquidado:	R\$924.268.954,00
	Pago Estatais:	R\$17.773.889,00
	Total:	R\$942.042.843,00
<b>Previsto não orçamentário</b> R\$1.175.750.000,00	<b>Realizado não orçamentário</b> -	

## METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação da Pavimentação do Porto de Fortaleza (CE) - 7417 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	2,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Adequação de Ponte sobre Rio Jaguaribe - no Município de Aracati - na BR-304 - no Estado do Ceará - 113K (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	19,00	0,00	0,00	3.000.000,00	2.699.999,00	90,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Macaíba - na BR-304 - no Estado do Rio Grande do Norte - 11ZL (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	1.150.000,00	150.000,00	13,04
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Tianguá - na BR-222 - no Estado do Ceará - 11ZK (trecho adequado/km)	5,00	0,00	0,00	7.000.000,00	7.000.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Campina Grande - Divisa PB/PE - na BR-104 - no Estado da Paraíba - 7G66 (trecho adequado/km)	5,00	0,00	0,00	17.502.580,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Trecho Rodoviário - Carpina - Entroncamento BR-232 - na BR-408 - no Estado de Pernambuco - 7E90 (trecho adequado/km)	21,00	0,00	0,00	46.360.949,00	46.360.949,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Caucaia - Entroncamento Acesso ao Porto de Pecém - na BR-222 - no Estado do Ceará - 10L3 (trecho adequado/km)	13,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE - na BR-101 - no Estado de Alagoas - 7624 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 7435 (trecho adequado/km)	67,00	16,57	24,73	190.000.000,00	189.969.525,00	99,98
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa RN/PB - Divisa PB/PE - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 105T (trecho adequado/km)	25,00	8,60	34,40	150.000.000,00	143.357.400,00	95,57
Adequação de Trecho Rodoviário - Entr. BR-232(B) (São Caetano) - Entr. BR-424/PE-218 (Garanhuns) - na BR-423 - No Estado de Pernambuco - 7N14 (trecho adequado/km)	40,00	0,00	0,00	22.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento PE-160 - Entroncamento PE-149 (Km 19,8 ao Km 71,2) - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 7M88 (trecho adequado/km)	19,00	0,00	0,00	38.971.950,00	38.900.000,00	99,82
Adequação de Trecho Rodoviário - João Pessoa - Campina Grande - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 1236 (trecho adequado/km)	12,00	10,30	85,83	29.050.000,00	29.050.001,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Natal - Divisa RN/PB - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7626 (trecho adequado/km)	10,00	13,56	135,56	47.900.000,00	47.899.983,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - no Município de Lavras da Mangabeira - na BR-230 - no Estado do Ceará - 7N38 (-/-)	0,00	0,00	-	1.000.000,00	0,00	0,00

Adequação de Trecho Rodoviário - Fortaleza - Pacajus - na BR-116 - no Estado do Ceará - 1558 (trecho adequado/km)	6,00	0,00	0,00	13.900.000,00	13.900.001,00	100,00
Adequação de Trechos Rodoviários - Trecho Km 97,6 - Km 109 - No Município de Maceió-AL - na BR-104 - No Estado de Alagoas - 7M67 (trecho adequado/km)	4,00	0,00	0,00	16.000.000,00	0,00	0,00
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	465,00	291,00	62,58	3.309.430,00	3.309.430,00	100,00
Alargamento da Ponte sobre o Rio São Francisco - na BR-407 - no Estado de Pernambuco - 11V2 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	36,00	0,00	0,00	9.050.000,00	200.000,00	2,21
Ampliação e Recuperação dos Portos do Estado do Rio Grande do Norte - 10EE (Obra executada/% de execução física)	47,00	0,00	0,00	1.881.793,00	0,00	0,00
Conclusão das Obras de Construção do Cais V no Porto de Suape - 120A (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	23.111.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Transnordestina - Araripina/PE - Eliseu Martins/PI - 9A23 (Trecho construído/km)	100,00	0,00	0,00	250.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Transnordestina - Missão Velha/CE - Salgueiro/PE - 9A28 (Trecho construído/km)	29,00	0,00	0,00	100.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Transnordestina - Petrolina - Parnamirim - no Estado de Pernambuco - 9A25 (Trecho construído/km)	48,00	0,00	0,00	143.250.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Transnordestina - Piquet Carneiro - Cratús - no Estado do Ceará - 9A26 (Trecho construído/km)	51,00	0,00	0,00	153.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Transnordestina - Salgueiro - Araripina (Ramal do Gesso) - no Estado de Pernambuco - 9A29 (Trecho construído/km)	42,00	0,00	0,00	124.500.000,00	0,00	0,00
Construção da Interligação da BR-116/020/222 - 2º Anel Viário - no Estado do Ceará - 7N54 (-/-)	0,00	0,00	-	500.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Construção de Armazém para Carga Geral no Porto de Fortaleza (CE) - 100U (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	4,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Construção de Cais para Contêineres no Porto de Maceió (AL) - 5597 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	59,00	18,61	31,54	21.500.000,00	21.500.000,00	100,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Caicó - na BR-427 - no Estado do Rio Grande do Norte - 113X (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Currais Novos - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 113W (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Mossoró - na BR-304 - no Estado do Rio Grande do Norte - 113V (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.740.000,00	1.740.000,00	100,00
Construção de Ponte sobre o rio Cocó - no Município de Fortaleza - na BR-116 - no Estado do Ceará - 7N41 (-/-)	0,00	0,00	-	8.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/PI - Divisa PI/MA - na BR-235 - No Estado do Piauí - 7N22 (trecho pavimentado/km)	134,00	0,00	0,00	3.954.500,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Acesso à Universidade Rural de Serra Talhada - na BR-232 - no Estado de Pernambuco - 11XP (trecho construído/km)	4,00	0,00	0,00	5.311.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Bertolínia - Eliseu Martins - BR-135 - no Estado do Piauí - 110T (Trecho construído/km)	54,00	0,00	0,00	15.000.000,00	14.955.614,00	99,70
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Itainópolis - na BR-020 - No Estado do Piauí - 7N23 (trecho pavimentado/km)	55,00	0,00	0,00	3.954.500,00	1.200.000,00	30,35
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa RN/PB - São João do Rio do Peixe - na BR-405 - no Estado da Paraíba - 7N40 (-/-)	0,00	0,00	-	7.000.000,00	3.000.000,00	42,86



Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento RN-078 - Divisa RN/CE - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 111J (trecho pavimentado/km)	14,00	0,00	0,00	19.500.000,00	16.000.000,00	82,05
Construção de Trecho Rodoviário - Jerumenha - Bertolinia - BR-135 - no Estado do Piauí - 7441 (trecho pavimentado/km)	23,00	7,00	30,43	18.200.000,00	2.228.650,00	12,25
Construção de Trecho Rodoviário - Mossoró-Campo Grande - na BR-110 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7108 (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Piancó - Nova Olinda - na BR-426 - no Estado da Paraíba - 7M32 (-/-)	0,00	0,00	-	4.000.000,00	4.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Piripiri - Divisa PI/MA - na BR-222 - No Estado do Piauí - 7N24 (trecho pavimentado/km)	140,00	0,00	0,00	4.091.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Solonópole - Quixelô - na BR-122 - no Estado do Ceará - 7N26 (trecho pavimentado/km)	13,00	0,00	0,00	13.629.000,00	0,00	0,00
Derrocagem no Porto de Fortaleza (CE) - 5490 (DERROCAGEM REALIZADA/M³)	5.403,00	0,00	0,00	7.000.000,00	0,00	0,00
Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - 10MK (Área desapropriada/ha)	300,00	0,00	0,00	13.260.000,00	12.352.206,00	93,15
Dragagem de Aprofundamento da Bacia de Evolução no Porto de Natal (RN) - 7714 (-/-)	0,00	0,00	-	20.226,00	20.226,00	100,00
Dragagem de Aprofundamento no Porto de Cabedelo (PB) - 11XL (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	18.750,00	0,00	0,00	8.000.000,00	0,00	0,00
Dragagem de Aprofundamento no Porto de Fortaleza (CE) - 1938 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	521,00	31,00	5,95	2.423.250,00	146.051,00	6,03
Dragagem de Aprofundamento no Porto de Pecém (CE) - 7J13 (PROJETO APOIADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	62.179.944,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Duplicação da Avenida Principal de Acesso e do Tronco Distribuidor Sul no Complexo Portuário de Suape - 120E (Obra executada/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	20.000.000,00	0,00	0,00
Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente - 6504 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	5,00	2,38	47,52	791.402,00	360.295,00	45,53
Ferrovia Transnordestina - Participação da União - 11ZT (-/-)	0,00	0,00	-	87.000.000,00	0,00	0,00
Implantação de Sistema de Defensas no Porto de Fortaleza (CE) - 10OW (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	14,00	0,87	6,22	450.000,00	27.990,00	6,22
Implantação de Sistema de Segurança Ambiental no Porto de Fortaleza (CE) - 7433 (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	5,00	0,00	0,00	50.000,00	0,00	0,00
Implantação de Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Natal (RN) - 10VP (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	63,00	33,70	53,49	1.263.917,00	675.650,00	53,46
Implantação de Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Terminal Salineiro de Areia Branca (RN) - 10VV (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	84,00	51,00	60,71	796.374,00	483.284,00	60,69
Implantação de Sistema de Sinalização Náutica no Porto de Fortaleza (CE) - 7429 (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	13,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Fortaleza (CE) - 10VZ (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	15,00	5,49	36,60	684.049,00	250.413,00	36,61
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Maceió (AL) - 1D15 (SISTEMA IMPLANTADO/% de execução física)	15,00	4,90	32,67	500.000,00	164.981,00	33,00
Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	472.000,00	0,00	0,00

Manutenção da Infra-Estrutura do Porto de Natal (RN) - 2D18 (-/-)	0,00	0,00	-	3.000.000,00	0,00	0,00
Manutenção da Infra-Estrutura do Terminal Salineiro de Areia Branca (RN) - 2C05 (-/-)	0,00	0,00	-	21.108.783,00	5.557.372,00	26,33
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Ceará - 200V (TRECHO MANTIDO/km)	181,00	401,80	221,99	29.979.600,00	29.979.498,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Piauí - 200K (TRECHO MANTIDO/km)	59,00	0,00	0,00	9.810.600,00	9.810.600,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 207Y (TRECHO MANTIDO/km)	5,00	3,00	60,00	2.188.205,00	2.188.204,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Alagoas - 201E (TRECHO MANTIDO/km)	208,00	204,06	98,11	24.588.700,00	22.673.048,00	92,21
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 206H (TRECHO MANTIDO/km)	32,00	32,29	100,91	14.112.000,00	11.212.653,00	79,45
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208Q (TRECHO MANTIDO/km)	12,00	0,00	0,00	1.838.440,00	1.838.440,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado da Paraíba - 207Z (TRECHO MANTIDO/km)	56,00	14,00	25,00	15.262.800,00	15.107.942,00	98,99
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Alagoas - 202O (TRECHO MANTIDO/km)	23,00	22,90	99,57	5.394.300,00	5.394.300,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 208V (TRECHO MANTIDO/km)	52,00	2,68	5,15	1.027.492,00	1.027.492,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado da Paraíba - 208B (TRECHO MANTIDO/km)	51,00	5,20	10,20	8.399.200,00	3.670.157,00	43,70
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado de Alagoas - 202R (TRECHO MANTIDO/km)	6,00	6,04	100,67	1.143.900,00	1.123.150,00	98,19

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado de Pernambuco - 208W (TRECHO MANTIDO/km)	14,00	0,00	0,00	2.711.000,00	2.711.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207O (TRECHO MANTIDO/km)	23,00	0,00	0,00	601.769,00	601.769,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado da Paraíba - 208D (TRECHO MANTIDO/km)	40,00	1,40	3,50	1.190.900,00	1.190.900,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Pernambuco - 200M (TRECHO MANTIDO/km)	45,00	43,80	97,33	3.581.454,00	3.581.454,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Ceará - 201N (TRECHO MANTIDO/km)	223,00	288,00	129,15	37.034.600,00	35.032.144,00	94,59
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-122 - no Estado de Pernambuco - 207A (TRECHO MANTIDO/km)	308,00	0,00	0,00	104.255,00	104.255,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-122 - no Estado do Ceará - 20BF (-/-)	0,00	0,00	-	187.530,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Piauí - 200L (TRECHO MANTIDO/km)	99,00	46,00	46,46	16.384.200,00	16.384.200,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Ceará - 202G (TRECHO MANTIDO/km)	184,00	98,50	53,53	5.751.500,00	5.601.915,00	97,40
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Piauí - 206R (TRECHO MANTIDO/km)	4,00	4,00	100,00	3.804.790,00	3.804.789,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Ceará - 203Z (TRECHO MANTIDO/km)	20,00	152,00	760,00	3.478.100,00	3.478.100,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208R (TRECHO MANTIDO/km)	49,00	0,00	0,00	2.351.071,00	2.216.467,00	94,27
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 208F (TRECHO MANTIDO/km)	71,00	23,60	33,24	14.426.338,00	14.426.338,00	100,00

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Ceará - 203X (TRECHO MANTIDO/km)	21,00	50,00	238,10	3.461.100,00	3.433.958,00	99,22
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Piauí - 206S (TRECHO MANTIDO/km)	17,00	17,00	100,00	9.946.500,00	9.946.500,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-232 - no Estado de Pernambuco - 206W (TRECHO MANTIDO/km)	42,00	21,89	52,12	5.304.679,00	5.304.678,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado de Pernambuco - 208X (TRECHO MANTIDO/km)	27,00	0,00	0,00	153.450,00	11.216,00	7,31
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-304 - no Estado do Ceará - 20AU (TRECHO MANTIDO/km)	21,00	100,20	477,14	2.072.300,00	2.072.299,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-304 - no Estado do Rio Grande do Norte - 201G (TRECHO MANTIDO/km)	130,00	0,00	0,00	8.110.508,00	8.105.300,00	99,94
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado de Alagoas - 202T (TRECHO MANTIDO/km)	34,00	33,89	99,68	17.558.900,00	17.153.561,00	97,69
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado de Pernambuco - 206X (TRECHO MANTIDO/km)	340,00	6,57	1,93	10.446.642,00	10.446.642,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Piauí - 201H (TRECHO MANTIDO/km)	30,00	0,00	0,00	9.980.000,00	9.734.782,00	97,54
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-343 - no Estado do Piauí - 202S (TRECHO MANTIDO/km)	131,00	131,00	100,00	20.721.100,00	20.157.822,00	97,28
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-361 - no Estado da Paraíba - 208H (TRECHO MANTIDO/km)	5,00	3,80	76,00	1.346.600,00	1.346.600,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-363 - no Estado de Pernambuco - 208Y (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	1,21	17,29	37.944,00	459,00	1,21
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Ceará - 20BG (-/-)	217,00	0,00	0,00	756.906,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Ceará - 20BG (TRECHO MANTIDO/km)	217,00	0,00	0,00	756.906,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Piauí - 206T (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	7,00	100,00	1.269.900,00	1.269.900,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-403 - no Estado do Ceará - 20AX (TRECHO MANTIDO/km)	6,00	3,90	65,00	481.852,00	433.792,00	90,03
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-404 - no Estado do Ceará - 20C6 (TRECHO MANTIDO/km)	30,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-404 - no Estado do Piauí - 206U (TRECHO MANTIDO/km)	3,00	3,00	100,00	3.447.400,00	3.447.399,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-405 - no Estado da Paraíba - 208J (TRECHO MANTIDO/km)	2,00	4,60	230,00	2.190.100,00	2.190.100,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-405 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208S (TRECHO MANTIDO/km)	8,00	0,00	0,00	721.676,00	615.676,00	85,31
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-406 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207N (TRECHO MANTIDO/km)	22,00	0,00	0,00	1.390.539,00	1.121.127,00	80,63
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado de Pernambuco - 209A (TRECHO MANTIDO/km)	4,00	12,36	309,00	5.999.700,00	4.999.700,00	83,33
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado do Piauí - 206V (TRECHO MANTIDO/km)	47,00	47,00	100,00	7.035.510,00	7.035.508,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-408 - no Estado de Pernambuco - 209B (TRECHO MANTIDO/km)	6,00	1,15	19,17	40.115.849,00	2.535.907,00	6,32
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-412 - no Estado da Paraíba - 208M (TRECHO MANTIDO/km)	5,00	2,80	56,00	868.696,00	868.696,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-416 - no Estado de Alagoas - 202V (TRECHO MANTIDO/km)	3,00	3,01	100,33	1.585.900,00	1.570.337,00	99,02

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-423 - no Estado de Alagoas - 202W (TRECHO MANTIDO/km)	14,00	13,84	98,86	2.678.400,00	2.642.438,00	98,66
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-423 - no Estado de Pernambuco - 206D (TRECHO MANTIDO/km)	47,00	9,01	19,17	3.238.400,00	3.238.400,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-424 - no Estado de Alagoas - 202X (TRECHO MANTIDO/km)	2,00	2,00	100,00	899.900,00	899.900,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-424 - no Estado de Pernambuco - 206F (TRECHO MANTIDO/km)	46,00	0,00	0,00	2.406.900,00	2.406.900,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-426 - no Estado da Paraíba - 208O (TRECHO MANTIDO/km)	49,00	0,80	1,63	241.475,00	234.411,00	97,07
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-427 - no Estado da Paraíba - 208P (TRECHO MANTIDO/km)	2,00	4,20	210,00	2.007.100,00	2.007.101,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-427 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208T (TRECHO MANTIDO/km)	6,00	0,00	0,00	892.272,00	755.272,00	84,65
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-428 - no Estado de Pernambuco - 206Y (TRECHO MANTIDO/km)	193,00	0,00	0,00	5.000.000,00	5.000.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-434 - no Estado da Paraíba - 20C7 (TRECHO MANTIDO/km)	18,00	0,00	0,00	350.000,00	350.000,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-437 - no Estado do Ceará - 20C5 (TRECHO MANTIDO/km)	45,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-437 - no Estado do Rio Grande do Norte - 20BQ (TRECHO MANTIDO/km)	32,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Melhoramento da Infra-Estrutura Portuária no Porto de SUAPE (PE) - 7F65 (PROJETO APOIADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Obras de Infra-Estrutura no Porto de Luís Correia (PI) - 7L86 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	6,00	0,00	0,00	17.895.200,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Obras de Recuperação e de Adequação de Infra-Estrutura no Porto de Natal (RN) - 10RW (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	90,00	0,00	0,00	4.941.920,00	1.877.184,00	37,98
Pavimentação do Acesso Rodoviário ao Terminal Açucareiro do Porto de Maceió - AL - 1K78 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	52,00	0,00	0,00	1.300.000,00	0,00	0,00
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza (CE) - 115D (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	280.000,00	0,00	0,00
Recuperação da Infra-Estrutura do Cais Comercial e Pier Petroleiro do Porto de Fortaleza (CE) - 1307 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	50,00	2,40	4,80	4.267.411,00	241.911,00	5,67
Recuperação de Defensas no Porto de Fortaleza (CE) - 104J (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	89,00	0,00	0,00	489.546,00	0,00	0,00
Recuperação de Molhes de Proteção no Porto de Maceió (AL) - 5689 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	62,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Recuperação de Trecho Ferroviário - Juazeirinho(PB) - Suape(PE) - na Região Nordeste - 7K46 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Reforma da Ferrovia Transnordestina - Pecém - Missão Velha - no Estado do Ceará - 9A24 (TRECHO RESTAURADO/km)	138,00	0,00	0,00	405.000.000,00	0,00	0,00
Reforma do Armazém C-3 do Porto de Fortaleza (CE) - 7488 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Repotencialização do Sistema de Atracação de Navios do Terminal Salineiro de Areia Branca (RN) - 1D50 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	32,00	29,70	92,81	8.583.170,00	7.968.532,00	92,84
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>42,56</b>			<b>54,46</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
<b>Esse programa não possui ações RAP</b>						



## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - 1000 t	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - carro/h/faixa	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - Hora	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetur Logístico Nordeste Setentrional - minuto/t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tempo Médio de Percurso no Vetur Logístico Nordeste Setentrional - h/km</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Índice de Cobertura no Vetur Logístico Nordeste Setentrional - número-índice</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Tarifa Unitária no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - R\$/(t x km)</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Frete Unitário no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - R\$/(t x km)</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Em abril de 2007, o Ministério dos Transportes divulgou o chamado Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), resultado de esforço de retomada do planejamento público de médio e longo prazo para o setor. O PNLT foi idealizado para embasar a formulação do PPA 2008/2011 e promover as primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012/2015 e os ensaios de organização dos planos subseqüentes até 2023, horizonte das explorações socioeconômicas elaboradas pelo Estudo.

Contudo, sua primeira aplicação prática foi a seleção dos empreendimentos na área de transportes a integrar o chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado em janeiro de 2007, no escopo do qual estão todos os principais investimentos federais para provimento de infra-estrutura econômica e social. Portanto, o PNLT é referência para o PAC e deve sê-lo para a consolidação das escolhas públicas expressas no Plano Plurianual.

O PNLT foi concebido com o intuito de: promover o aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas; induzir o desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral; reduzir as desigualdades regionais em áreas deprimidas; e integrar a região sul-americana. Para lograr superar o desafio, o PNLT foi estruturado em duas principais explorações a partir de dados sobre produção, logística e transportes no nível microrregional.

A primeira delas consiste em uma modelagem socioeconômica dinâmica do País, que analisa as implicações espaciais das megatendências da economia brasileira no período de 2007 a 2023, com destaque para a demanda por serviços de transporte. Foram realizadas projeções de oferta e demanda para 80 (oitenta) tipos de produto em cada uma das 558 (quinhentos e cinquenta e oito) microrregiões do Brasil por meio da aplicação de um modelo computável de equilíbrio econômico geral sobre um cenário referencial para o ano-base, considerando as características do sistema econômico atual e sua evolução recente, e conhecimentos sobre como os espaços econômicos se inter-relacionam. Assim, foram criados cenários futuros que expressam déficits e superávits (relações de produção e consumo) entre as microrregiões homogêneas, pecuniariamente representados, para cada produto analisado, para os anos-horizonte do Estudo: 2007, 2011, 2015, 2019 e 2023.

A segunda simulação foi feita com o emprego do modelo clássico de simulação de transporte de quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e alocação. As duas primeiras etapas, fortemente associadas à modelagem da demanda por transportes, foram apoiadas nos resultados da etapa anterior. A divisão modal e a alocação, mais associadas à modelagem da oferta de transportes e de seus custos, se apoiaram em dados e parâmetros derivados de pesquisa de campo (fonte primária) e estudos precedentes (fonte secundária).

A partir de então, desenvolveu-se uma nova proposta de organização espacial do País, na qual as microrregiões homogêneas foram agrupadas em função da superposição georreferenciada de fatores representativos das suas características, quais fossem: as impedâncias ambientais, as similaridades socioeconômicas, as perspectivas de integração e inter-relacionamento (corredores de transportes) e as funções de transporte, identificadas a partir da análise de isocustos em relação aos principais portos concentradores de carga do País. Dessa análise, resultaram sete agrupamentos, aos quais se convencionou chamar de vetores logísticos.

Embora os quatro critérios tenham sido avaliados conjuntamente, cada vetor teve determinantes mais fortes, seja na predominância socioeconômica (Sul, Leste e Nordeste Setentrional), na incidência de bioma (Amazônico) ou nas bacias de captação (em todos os casos). O Vetor Nordeste Setentrional abrange parcelas da macrorregião Nordeste, com predominância na administração pública e comércio e serviços de baixa especialização, Contem os biomas da Caatinga e Mata Atlântica litorânea e corresponde à bacia de captação dos vários portos de Fortaleza, Pecém, Natal, João Pessoa, Recife, Suape, Maceió e Aracaju.

Os vetores não possuem limites rígidos, pois em suas áreas limítrofes há uma mescla de bases produtivas, custos de acessos aos portos ou biomas e densidades de unidades de conservação que posicionam os territórios ora em um, ora em outro vetor. Por esta razão, os programas a compor o PPA foram estruturados de forma a que os limites espaciais dos vetores se aproximassem de uma divisão geopolítica propícia à convergência das intervenções federais com escolhas subnacionais e, portanto, fossem mais afetos ao pacto federativo.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Os principais resultados obtidos em 2008 pode ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas. Tais ações estão separadas por tipo de intervenção e modal, sendo que, entre os modais não há hierarquia.

Modal rodoviário

Manutenção

200V Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Ceará – Esta importante rodovia que corta integralmente o estado do Ceará, com extensão aproximada de 423 km, com obras de manutenção em toda a sua extensão, contou também com relevante obra de restauração de 80 km na rodovia, sendo restabelecida a trafegabilidade entre a Divisa do estado do Piauí e a capital do estado, Fortaleza. Beneficiados também, os usuários de transporte de cargas e passageiros, entre as cidades de: Tauá, Boa Viagem, Canidé e Fortaleza, os quais poderão usufruir de maior segurança em seus deslocamentos. Ação do PAC, o orçamento na LOA 2008 foi da ordem de R\$ 30 milhões, integralmente empenhados no exercício de 2008.

Construção/Adequação

1236 Adequação de Trecho Rodoviário - João Pessoa - Campina Grande - na BR-230 - no Estado da Paraíba - Duplicação entre João Pessoa - Campina Grande (112 km). Obra em andamento (46 km) do km 71 ao km 117, a cargo do Governo do Estado (DER/PB). Esta ação do PAC, em 2008 teve 100% do valor autorizado de R\$ 29 milhões, foi empenhado e 91,3% foi liquidado para a adequação de 10,3 km correspondendo a 85,8% da execução física prevista na LOA. Em execução 5 km restantes de pavimentação.

105T Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/RN - Divisa PB/PE - na BR-101/7435 Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101/7626 Adequação de Trecho Rodoviário - Natal - Divisa RN/PB - na BR-101/110R Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa BA/SE - Entroncamento BR-235 - na BR-101/7624 Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE - na BR-101/105S Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - na BR-101 - Natal/RN - Feira de Santana/BA (1024 km) Pertencente ao PAC, em 2008 100% dos 47,9 milhões autorizados e empenhados e 45,3% foi liquidado. O avanço físico foi de 13,5 km, superando em 35% o previsto na LOA 2008. Trecho RN - Duplicação e modernização Natal - Div. RN/PB (81 km): obra em andamento de Natal a Ares (46 km), a cargo do DNIT e Exército (1º BEC); de Ares a div. RN/PB (35 km) a cargo do consórcio de Construtoras contratadas. Concluídos 40 km de pavimentação e em execução 10 pontes, 4 viadutos e 2 passarelas. Trecho PB - Duplicação e Modernização - Div. RN/PB - Div. PB/PE (129 km): obra em andamento da Div. RN/PB a Mananguape (40 km) a cargo do DNIT e Exército; obra em andamento de Mananguape a Lucena (34 km) a cargo do DNIT e Exército; obra em andamento de Lucena a Div. PB/PE (55 km), a cargo do Exército (2º BEC). Concluídos 84 km de pavimentação, 1 viaduto e 2 passarelas. Trecho PE - Duplicação e Modernização - Div. PB/PE - Palmares - Div. PE/AL (195 km): obra em andamento da Div. PB/PE a Igarassu (41 km), a cargo do Exército (3º e 4º BEC); de Igarassu a Cabo (67 km), encontra-se em fase de licitação o contorno do Recife (41 km), parte do trecho em ação preparatória (22 km) e parte concluída (4 km); obra em andamento de Cabo a Ribeirão (44 km), a cargo do Consórcio de Construtoras contratadas; obra em andamento de Ribeirão a Palmares (40 km), a cargo do Consórcio de Construtoras contratadas; e obra em ação preparatória de Palmares a div. PE/AL (25 km). Concluídos 41 km de pavimentação, 9 pontes e 4 viadutos. Trecho AL - Duplicação e Modernização - Div. PE/AL - Div. AL/SE (247 km): projeto executivo em andamento, da Div. PE/AL a São Miguel dos Campos

(131 km) e de São Miguel dos Campos a Div. AL/SE (116 km). Trecho SE - Duplicação e Modernização – Div. AL/SE – Div. SE/BA (206 km): projeto executivo em elaboração da Div. AL/SE a Pedra Branca (78 km); obra em andamento do Contorno de Aracajú (14 km) concluído 12 km de terraplanagem, 8 km de pavimentação, 2 viadutos e 1 ponte; de Pedra Branca até Entr. BR 235 (pista dupla concluída) obra em andamento de 3 interseções em andamento; do Entr. BR 235 até Estância (61 km) obra em fase de ação preparatória; de Estância a Div. SE/BA (53 km) do km 153,9 ao km 206,1 a cargo de Construtora contratada. Trecho BA - Duplicação e Modernização Div. SE/BA – Feira de Santana (Ent. BR 324), extensão de 166 km: obra com projeto executivo e ação preparatória em andamento. OBS: A ação 110R pertence ao vetor logístico nordeste meridional e a ação 105S pertencem ao vetor logístico nordeste meridional, mas foi citada aqui, pois está interligada com as outras ações listadas na BR-101.

110T Construção de Trecho Rodoviário - Bertolínia - Eliseu Martins - BR-135 - no Estado do Piauí /1C09 Construção de Trecho Rodoviário - São Desidério - Divisa BA/MG - na BR-135/10IW Construção de Trecho Rodoviário - Trecho Itacarambi - Manga Montalvania - na BR-135 – Pavimentação Jurumenha – Bertolinea – Eliseu Martins (134 km). Trecho PI – obra em andamento de Jurumenha a Bertolinea (87 km), concluído 32 km de terraplanagem e 23 km de pavimentação concluídos; obra em ação preparatória de Bertolinea a Eliseu Martins (54,7 km). Trecho BA – Construção da Div. PI/BA e Div. PI/MG (244 km). Obra da Div. PI/BA a Monte Alegre (45 km) concluída em setembro de 2008; obra em andamento de São Desidério (km 207) a Correntina (km 345), a cargo do Exército (4º BEC); obra em ação preparatória (111 km) de Correntina a Div. BA/MG. Trecho MG – Pavimentação Div. BA/MG – Itacarambi (137 km). Obra em ação preparatória e projeto executivo em andamento. OBS: A ação 1C09 pertence ao vetor logístico nordeste meridional e a ação 10IW pertence ao vetor logístico leste, mas foi citada aqui, pois está interligada com a ação 110T.

#### Modal Hidroviário

4349 – Administração das Hidrovias – Hidrovia do Nordeste – A Administração das Hidrovias Nordeste – AHINOR compreende os estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba (Bacias do Nordeste), sendo composta pelo Rio Parnaíba e Bacias Hidrográficas costeiras, situadas entre os rios Gurupi e São Francisco. Em 2008 alcançou significativo grau de efetividade e qualidade, gerando impactos satisfatórios de curto, médio e longo prazo a todas as populações ribeirinhas com seus decorrentes benefícios sociais, pois a implantação e manutenção dos Atracadouros Hidroviários e a desobstrução seguro ao longo do ano, sendo escoadas as produções pesqueiras e as safras agrícolas, além de ser possibilitado o transporte de outras cargas gerias e passageiros, o que proporcionou, naturalmente, grande satisfação aos usuários.

SEP - A conclusão da Repotencialização do sistema de atracação de navios do Terminal Salineiro de Areia Branca, com a construção de 02 novos dolphins e reforço dos 03 existentes, o que irá permitir receber navios de até 75.000 TPB, e a inclusão da ação “Ampliação do Terminal Salineiro de Areia Branca” no âmbito do PAC, serão indispensáveis para a sobrevivência das indústrias química e salineira do Brasil. Atualmente 95% da produção brasileira está concentrada no Estado do Rio Grande do Norte (aproximadamente 6 milhões de toneladas/ano) que tem capacidade absoluta para atender a demanda tanto da totalidade do mercado interno brasileiro como a dos contratos de exportação. A conclusão dessas ações irá ampliar a capacidade de armazenagem, velocidade e volume de carregamento do sal no Porto Ilha, garantindo o atendimento dessas demandas crescentes.

Além disso, podemos destacar a Obra da Construção do Cais de Contêineres de Maceió, com 31,54% de sua execução realizada, que após a conclusão irá garantir ao Porto de Maceió a sua adequação na tendência mundial, que é a operação de cargas gerais em contêineres, proporcionando um aumento da capacidade operacional na



movimentação de cargas no Porto, podendo atingir 300.000 teu's/ano.

Observação: as ações contempladas no Programa Nacional de Dragagem (PND), já foram mencionadas na Avaliação Setorial da Secretaria Especial de Portos - SEP, uma vez que em 2008 estas ações não se encontravam nos vetores logísticos e sim no Programa 1470 – Gestão da Política Portuária.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** As ações citadas e explicadas acima contribuíram, aproximadamente, com 86% para a obtenção dos resultados do vetor em questão.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Abaixo do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O vetor executou aproximadamente 36% do orçamento previsto para 2008, em virtude dos atrasos na execução das obras.

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

## 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

**O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS?** Não

**DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO:** Atualmente o DNIT não presta este tipo de serviço.

## 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

**OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA?** Não

## 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

**O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL?** Sim



Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Vetor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

**CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA:** não houve mensuração.

## Relatório Anual de Avaliação

Vetor Logístico Sul

### GERENTE DO PROGRAMA

Luiz Antonio Pagot

### OBJETIVO

Promover eficiência e efetividade nos fluxos de transporte na região dos estados de SC e RS

### PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul

### EXECUÇÃO DO PROGRAMA

QUADRO SÍNTESE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA

<b>Autorizado (LOA + Créditos):</b> R\$2.204.584.985,0	Empenhado Liquidado: R\$1.757.573.697,00 Pago Estatais: - Total: R\$1.757.573.697,00
<b>Previsto não orçamentário</b> -	<b>Realizado não orçamentário</b> -

METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Acesso Rodoviário - ao Município de Chapecó - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 7L93 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	10.842.357,00	10.000.000,00	92,23
Adequação de Acesso Rodoviário ao Porto de Itajaí - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 3E56 (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	10.600.000,00	0,00	0,00
Adequação de Anéis Rodoviários no Município de Criciúma/SC - No Estado de Santa Catarina - 7N28 (trecho adequado/km)	3,00	0,00	0,00	10.842.357,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Erechim - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 11ZS (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	6.000.000,00	6.000.000,00	100,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de São José do Cedro - na BR-163 - no Estado de Santa Catarina - 11Z6 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	540.000,00	540.000,00	100,00

Adequação de Trecho Rodoviário - Alfredo Wagner - Florianópolis - na BR-282 - No Estado de Santa Catarina - 7N16 (trecho adequado/km)	50,00	0,00	0,00	14.073.138,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - BR-153 - Divisa SC/RS - Divisa SC/PR - no Estado de Santa Catarina - 7K53 (trecho adequado/km)	151,00	0,00	0,00	7.539.181,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - Osório/RS - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 3766 (trecho adequado/km)	13,00	4,00	30,77	193.000.000,00	192.989.476,00	99,99
Adequação de Trecho Rodoviário - Estância Velha - Dois Irmãos - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 10KV (trecho adequado/km)	5,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 7530 (trecho adequado/km)	13,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 1208 (trecho adequado/km)	199,00	30,75	15,45	505.266.400,00	496.466.399,00	98,26
Adequação de Trecho Rodoviário - Rio do Sul - Entr. BR-116 - na BR-470 - No Estado de Santa Catarina - 7N17 (trecho adequado/km)	40,00	0,00	0,00	7.539.181,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Rio Grande - Pelotas - na BR-392 - no Estado do Rio Grande do Sul - 1214 (trecho adequado/km)	35,00	0,00	0,00	93.000.000,00	92.999.997,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina - 10JQ (trecho adequado/km)	31,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Tabai - Estrela - na BR-386 - no Estado do Rio Grande do Sul - 10M9 (trecho adequado/km)	11,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	353,00	196,00	55,52	4.533.430,00	4.072.929,00	89,84
Administração de Serviços Portuários - 8599 (Serviço Portuário Mantido/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	1.170.000,00	830.999,00	71,03

## Relatório Anual de Avaliação

Ampliação de Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande (RS) - 111F (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	30,00	29,48	98,27	325.700.000,00	325.700.001,00	100,00
Construção de Acesso Rodoviário - ao Aeroporto Regional Sul - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 7M50 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	15.842.356,00	4.000.000,00	25,25
Construção de Acesso Rodoviário - No Município de Correia Pinto - na BR-116 - No Estado de Santa Catarina - 7N07 (Trecho construído/km)	2,00	0,00	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	100,00
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Joinville - no Estado de Santa Catarina - 1K24 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	9,00	0,00	0,00	31.206.121,00	29.021.694,00	93,00
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina - 1276 (CONTORNO CONSTRUIDO/km)	1,00	0,00	0,00	6.568.152,00	3.318.382,00	50,52
Construção de Ponte sobre o Rio Jaguarão (Fronteira Brasil/Uruguai) - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 112N (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	3,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Ponte sobre o Rio Uruguai (Fronteira Brasil/Uruguai) - na BR-472 - no Estado do Rio Grande do Sul - 112O (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Bojuru - São José do Norte - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 113Z (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.800.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Bom Jesus - São José dos Ausentes - Divisa RS/SC - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M66 (trecho pavimentado/km)	34,00	9,20	27,06	41.188.333,00	37.677.954,00	91,48

Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-472 - Fronteira Brasil/Argentina - na BR-468 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M64 (trecho pavimentado/km)	6,00	0,00	0,00	6.000.000,00	6.000.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Lagoa Vermelha - Barracão - na BR-470 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M65 (trecho pavimentado/km)	27,00	1,53	5,67	31.188.333,00	28.000.000,00	89,78
Construção de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Esteio - Sapucaia - na BR-448 - no Estado do Rio Grande do Sul - 10L7 (trecho pavimentado/km)	4,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Santa Maria - Rosário do Sul - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - 12BU (trecho pavimentado/km)	6,00	0,00	0,00	9.300.000,00	9.300.000,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - São José Cerrito - Campos Novos - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 7192 (trecho pavimentado/km)	34,00	34,00	100,00	40.800.000,00	40.706.151,00	99,77
Construção de Trecho Rodoviário - São Miguel do Oeste - Front. Brasil/Argentina (Ponte s/ rio Peperiguaçu) - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 10L4 (trecho pavimentado/km)	7,00	3,00	42,86	44.721.750,00	44.721.750,00	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Tavares - São José do Norte - Na BR-101 - No Estado do Rio Grande do Sul - 5E55 (trecho pavimentado/km)	16,00	8,70	54,38	21.188.334,00	21.188.334,00	100,00
Construção do Berço 401-A no Porto de São Francisco do Sul (SC) - 10NP (-/-)	0,00	0,00	-	10.000.000,00	0,00	0,00
Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande (RS) - 111E (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	4.650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Expansão e Modernização do Cais Público do Porto de Rio Grande (RS) - 7K68 (projeto executado/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	2.800.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Implantação da Hidrovia do Mercosul - Trecho Estrela - Santa Vitória do Palmar - No Estado do Rio Grande do Sul - 7M52 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	6,00	0,00	0,00	5.000.000,00	4.840.300,00	96,81
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 203Q (TRECHO MANTIDO/km)	90,00	90,00	100,00	6.833.000,00	6.751.189,00	98,80
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A2 (TRECHO MANTIDO/km)	12,00	4,50	37,50	5.899.400,00	5.899.400,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Santa Catarina - 203R (TRECHO MANTIDO/km)	86,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208A (TRECHO MANTIDO/km)	26,00	0,50	1,92	15.929.000,00	15.928.999,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Santa Catarina - 209Y (TRECHO MANTIDO/km)	120,00	51,70	43,08	5.668.484,00	5.668.484,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 200N (TRECHO MANTIDO/km)	85,00	9,00	10,59	15.949.500,00	15.949.501,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado de Santa Catarina - 209Z (TRECHO MANTIDO/km)	5,00	0,00	0,00	4.513.700,00	4.513.700,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - 202B (TRECHO MANTIDO/km)	157,00	6,50	4,14	24.341.500,00	24.341.500,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado de Santa Catarina - 203S (TRECHO MANTIDO/km)	23,00	1,00	4,35	10.287.300,00	10.287.300,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina - 20A0 (TRECHO MANTIDO/km)	45,00	40,40	89,78	28.146.860,00	28.146.860,00	100,00

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 203T (TRECHO MANTIDO/km)	138,00	138,00	100,00	35.177.300,00	35.177.297,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208I (TRECHO MANTIDO/km)	114,00	4,50	3,95	21.315.600,00	21.315.599,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-287 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208G (TRECHO MANTIDO/km)	82,00	5,00	6,10	15.400.800,00	15.400.795,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-290 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208N (TRECHO MANTIDO/km)	105,00	0,00	0,00	19.688.100,00	19.688.100,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-293 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208L (TRECHO MANTIDO/km)	86,00	12,00	13,95	11.772.700,00	11.772.700,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-377 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208E (TRECHO MANTIDO/km)	20,00	0,00	0,00	3.850.200,00	787.433,00	20,45
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-386 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A3 (TRECHO MANTIDO/km)	51,00	3,50	6,86	9.523.200,00	9.523.199,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-392 - no Estado do Rio Grande do Sul - 203F (TRECHO MANTIDO/km)	89,00	0,00	0,00	16.609.800,00	16.609.800,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-453 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A4 (TRECHO MANTIDO/km)	52,00	0,00	0,00	890.718,00	157.380,00	17,67
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-468 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208C (TRECHO MANTIDO/km)	29,00	0,00	0,00	5.459.100,00	5.459.098,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 203U (TRECHO MANTIDO/km)	60,00	60,00	100,00	18.678.600,00	18.678.600,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-470 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20BZ (TRECHO MANTIDO/km)	39,00	0,00	0,00	50.000,00	0,00	0,00

## Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-471 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A5 (TRECHO MANTIDO/km)	35,00	5,00	14,29	22.565.800,00	22.564.950,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-472 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208K (TRECHO MANTIDO/km)	92,00	10,00	10,87	17.214.300,00	17.214.300,00	100,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-473 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A6 (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	0,00	0,00	2.213.600,00	1.413.000,00	63,83
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-475 - no Estado de Santa Catarina - 20C0 (TRECHO MANTIDO/km)	9,00	0,00	0,00	50.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-477 - no Estado de Santa Catarina - 20A1 (TRECHO MANTIDO/km)	27,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Obras Complementares no Trecho Rodoviário - Entroncamento RS-326 (P/voti) - Ponte Rio Guaíba - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 1K53 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	31,00	0,00	0,00	28.407.000,00	26.908.068,00	94,72
Reconstrução Emergencial do Porto de Itajaí - 120B (OBRA REALIZADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	350.000.000,00	17.542.081,00	5,01
Recuperação da Ponte Barão de Mauá sobre o Rio Jaguarão - (Fronteira Brasil/Uruguai) - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 112M (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	5,00	0,00	0,00	3.000.000,00	0,00	0,00
Recuperação de Molhes de Abrigo do Porto de Imbituba (SC) - 11XC (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	57,00	0,00	0,00	22.500.000,00	22.499.999,00	100,00
Reforço do Berço 101-A no Porto de São Francisco do Sul - SC - 116G (-/-)	0,00	0,00	-	18.000.000,00	17.999.999,00	100,00
<b>Índice médio geral de realização</b>			<b>14,59</b>			<b>67,16</b>

### METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
<b>Esse programa não possui ações RAP</b>						



## INDICADOR(ES)

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2008		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		
Frete Unitário no Vetor Logístico Sul - R\$/(t x km)	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Tarifa Unitária no Vetor Logístico Sul - R\$/(t x km)	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Índice de Cobertura no Vetor Logístico Sul - número-índice	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## Relatório Anual de Avaliação

Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Sul - h/km	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Sul - minuto/t	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Sul - Hora	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Sul - carro/h/faixa	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
---	-------	--	-------	--	-------	-------------

Fonte: SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

<b>Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Sul - 1000 t</b>	0,000		0,000		0,000	Muito Baixa
--	-------	--	-------	--	-------	-------------

**Fonte:** SEGES/MT

**Medidas corretivas necessárias:** Foi desenvolvido o projeto “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes”, em parceria com a Universidade de Brasília – UnB, formulando os indicadores de desempenho dos programas constantes do PPA, no âmbito do Ministério dos Transportes, e que servirão como elemento de auxílio à gestão da política de transportes. No modelo conceitual proposto os indicadores são independentes dos programas e permitirá o acompanhamento contínuo do estado do transporte no país. Está em fase licitatória a contratação dos serviços de coleta de dados para o cálculo dos indicadores e para o desenvolvimento de solução computacional para a estruturação do banco de dados e de ferramenta de análise e visualização. Por este motivo não está sendo possível utilizar os indicadores.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Em abril de 2007, o Ministério dos Transportes divulgou o chamado Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), resultado de esforço de retomada do planejamento público de médio e longo prazo para o setor. O PNLT foi idealizado para embasar a formulação do PPA 2008/2011 e promover as primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012/2015 e os ensaios de organização dos planos subseqüentes até 2023, horizonte das explorações socioeconômicas elaboradas pelo Estudo.

Contudo, sua primeira aplicação prática foi a seleção dos empreendimentos na área de transportes a integrar o chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado em janeiro de 2007, no escopo do qual estão todos os principais investimentos federais para provimento de infra-estrutura econômica e social. Portanto, o PNLT é referência para o PAC e deve sê-lo para a consolidação das escolhas públicas expressas no Plano Plurianual.

O PNLT foi concebido com o intuito de: promover o aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas; induzir o desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral; reduzir as desigualdades regionais em áreas deprimidas; e integrar a região sul-americana. Para lograr superar o desafio, o PNLT foi estruturado em duas principais explorações a partir de dados sobre produção, logística e transportes no nível microrregional.

A primeira delas consiste em uma modelagem socioeconômica dinâmica do País, que analisa as implicações espaciais das megatendências da economia brasileira no período de 2007 a 2023, com destaque para a demanda por serviços de transporte. Foram realizadas projeções de oferta e demanda para 80 (oitenta) tipos de produto em cada uma das 558 (quinhentos e cinquenta e oito) microrregiões do Brasil por meio da aplicação de um modelo computável de equilíbrio econômico geral sobre um cenário referencial para o ano-base, considerando as características do sistema econômico atual e sua evolução recente, e conhecimentos sobre como os espaços econômicos se inter-relacionam. Assim, foram criados cenários futuros que expressam déficits e superávits (relações de produção e consumo) entre as microrregiões homogêneas, pecuniariamente representados, para cada produto analisado, para os anos-horizonte do Estudo: 2007, 2011, 2015, 2019 e 2023.

A segunda simulação foi feita com o emprego do modelo clássico de simulação de transporte de quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e alocação. As duas primeiras etapas, fortemente associadas à modelagem da demanda por transportes, foram apoiadas nos resultados da etapa anterior. A divisão modal e a alocação, mais associadas à modelagem da oferta de transportes e de seus custos, se apoiaram em dados e parâmetros derivados de pesquisa de campo (fonte primária) e estudos precedentes (fonte secundária).

A partir de então, desenvolveu-se uma nova proposta de organização espacial do País, na qual as microrregiões homogêneas foram agrupadas em função da superposição georreferenciada de fatores representativos das suas características, quais fossem: as impedâncias ambientais, as similaridades socioeconômicas, as perspectivas de integração e inter-relacionamento (corredores de transportes) e as funções de transporte, identificadas a partir da análise de isocustos em relação aos principais portos concentradores de carga do País. Dessa análise, resultaram sete agrupamentos, aos quais se convencionou chamar de vetores logísticos.

Embora os quatro critérios tenham sido avaliados conjuntamente, cada vetor teve determinantes mais fortes, seja na predominância socioeconômica (Sul, Leste e Nordeste Setentrional), na incidência de bioma (Amazônico) ou nas bacias de captação (em todos os casos). O Vetor Sul abrange parcelas da macrorregião de mesmo nome. Predominam os biomas Mata Atlântica e Pampas, que propiciam uma diversidade de tipologias de atividades produtivas distribuídas pontualmente no espaço, desde empregando alta tecnologia a esteadas na exploração de recursos naturais. Estrutura-se na bacia de captação dos portos de Itajaí e Rio Grande.

## 1. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS EM 2008

### PRINCIPAIS RESULTADOS HIERARQUIZADOS:

1 - Os principais resultados obtidos em 2008 pode ser demonstrados por meio de algumas ações a seguir descritas. Tais ações estão separadas por tipo de intervenção e modal, sendo que, entre os modais não há hierarquia.

#### Modal Rodoviário

##### Construção/Adequação

12BU Construção de Trecho Rodoviário - Santa Maria - Rosário do Sul - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul – Construção e Pavimentação de 68 km de Santa Maria a Rosário do Sul. Obra concluída em 2008. Ação inserida no PAC, a dotação orçamentária em 2008 foi de R\$ 9,3 milhões, sendo 100% empenhados, mas não liquidados no exercício em virtude da utilização de RAP. Com os recursos do RAP foram pavimentados 23,4 km.

7192 Construção de Trecho Rodoviário - São José Cerrito - Campos Novos - na BR-282 - no Estado de Santa/10L4 Construção de Trecho Rodoviário - São Miguel do Oeste - Front. Brasil/Argentina (Ponte s/ rio Peperiguaçu) - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina – Construção e Pavimentação – Lages – Campos Novos – São Miguel do Oeste – Paraíso (133 km), a cargo do Exército (10º BEC). Status: obra em andamento de Lages – São José do Cerrito (32 km); São José do Carreto a Campos Novos (71 km) e São Miguel do Oeste – Paraíso (30 km). A ação, inserida no PAC, consta do orçamento de 2008, dotação autorizada de 40,8 milhões, dos quais 32,5% foram liquidados. Da meta física prevista para o exercício, qual seja 34 km construídos, foram concluídos 100%. Em execução 27 km finais e 4 pontes.

7530 Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina – Duplicação de 62 km no trecho Navegantes – Blumenau – Entr. Acesso Timbó. Obra em fase de ação preparatória.

1208 Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina – Duplicação Palhoça – Div. SC/RS (337,5 km). TRECHO 1 - Palhoça/SC a Div. SC/RS, em Santa Catarina (249 km): obra em ação preparatória do Túnel do Morro do Formigão em Tubarão, da Ponte sobre a Lagoa de Imaruí em Laguna, e do Túnel do Morro dos Cavalos. A dotação autorizada no orçamento 2008 foi de R\$ 505,2 milhões, dos quais 98,26% foram empenhados e 15,5% foram liquidados. A meta física prevista de adequação de 199 km foi de 15,5% executada, correspondendo a 30,7 km, em virtude de questões ambientais. Concluídos 168 km de terraplenagem, 82 km de pavimentação, 15 pontes, 15 passagens inferiores e 22 viadutos. TRECHO RIO GRANDE DO SUL – da Div. SC/RS a Osório/RS (88,5 km): obra em andamento (72,1 km) da Div. SC/RS até Aguapés, inclusive o Túnel do Morro Alto; obra concluída de Aguapés até Osório (16,4 km). Consta do orçamento de 2008, dotação autorizada de R\$ 193 milhões, dos quais 43% foram liquidados. Da meta física prevista para o exercício, 13 km, foram adequados 4 km, correspondendo a 30,8%. Salienta-se que foram executados terraplenagem, drenagem, OAC e OAE.

1214 Adequação de Trecho Rodoviário - Rio Grande - Pelotas - na BR-392 - no Estado do Rio Grande do Sul – Duplicação Pelotas - Rio Grande, inclusive Contorno de Pelotas (85 km). Status: obra em fase de licitação de Pelotas a Rio Grande (52 km), mas o detalhamento do novo projeto executivo; obra em fase de licitação do projeto executivo da Ponte (994m) sobre o Canal de São Gonçalo (km 59); Contorno de Pelotas (24 km)

em fase de ação preparatória; obra do acesso ao Porto de Rio Grande (8 km) em fase de ação preparatória.

Modal Hidroviário

4349 Administração das Hidrovias – Administração da Hidrovia do Sul – A Administração das Hidrovias do Sul – AHSUL compreende os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina e os Rio Jacuí, Taquari, Lagoa dos Patos, Lagoa Mirim, Uruguai e Ibicuí. Em 2008, foram mantidas as condições de navegabilidades dos custos d'água sob sua jurisdição. Foram realizadas dragagens nos canais sujeitos a assoreamentos, garantindo o funcionamento de quatro barragens eclusadas situadas nos rios Jacuí e Taquari, ambos no estado do Rio Grande do Sul, foi realizada recolocação de sinalização flutuante e dragagens de alguns pontos críticos no sentido de agilizar o transporte de novas cargas na hidrovia.

SEP - Obras de execução e de prolongamento dos molhes do porto de Rio Grande (RS), com recursos da ordem de R\$ 445,4 milhões, que disciplinará o regime hídrico do canal de acesso ao porto e viabilizará, assim, a atracação de navios de última geração. As obras estão sendo realizadas em ritmo normal, com mais de 70% de execução. O porto de Rio Grande, em razão da sua localização, profundidade e características técnicas, é estratégico para o intercâmbio comercial do Hemisfério Norte com o MERCOSUL.

Observação: as ações contempladas no Programa Nacional de Dragagem (PND), já foram mencionadas na Avaliação Setorial da Secretaria Especial de Portos - SEP, uma vez que em 2008 estas ações não se encontravam nos vetores logísticos e sim no Programa 1470 – Gestão da Política Portuária.

**OBTENÇÃO DOS RESULTADOS:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** As ações citadas e explicadas acima contribuíram, aproximadamente, com 83% para a obtenção dos resultados do vetor em questão.

## 2. GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL

**Objetivo Setorial Vinculado ao Programa:** Ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores

**GRAU DE CONTRIBUIÇÃO DOS RESULTADOS DO PROGRAMA PARA O ALCANCE DO OBJETIVO SETORIAL:** Dentro do esperado

**JUSTIFICATIVA:** O vetor executou aproximadamente 79% do orçamento previsto para 2008, em virtude dos atrasos na execução das obras..

## 3. COBERTURA DO PÚBLICO ALVO

O público-alvo especifica o(s) segmento(s) da sociedade ao(s) qual(is) o programa se destina e que pode se beneficiar direta e legitimamente com sua execução. A parcela do público-alvo efetivamente coberta pelo Programa é conhecida como "beneficiários".

**COBERTURA DO PÚBLICO ALVO:** Não aplicável

**JUSTIFICATIVA:**

#### 4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: Atualmente, o DNIT não presta este tipo de serviço.

#### 5. DESENHO DO PROGRAMA QUANTO AOS TEMAS TRANSVERSAIS (RAÇA, GÊNERO, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E/OU CRIANÇA E JUVENTUDE)

OS TEMAS TRANSVERSAIS ESTÃO CONTEMPLADOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA? Não

#### 6. MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

Ouvidoria: Através da ouvidoria, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br) ou pelo telefone 0800 611535.

Audiência Pública: Audiência Pública para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

Consulta Pública: Realização de Consultas Públicas para colher contribuições, tanto de setores especializados quanto da sociedade em geral, sobre as políticas de infraestrutura de transportes definidas para o Vetor.

Reunião com grupos de interesse: Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

Discussão em Conselho Setorial: Reunião em câmaras técnicas.

CONTRIBUIÇÕES DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PARA OS RESULTADOS DO PROGRAMA: não houve mensuração.