

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DO PLANO PLURIANUAL 2008-2011



Ministério dos Transportes



**PLANO PLURIANUAL
2008-2011**

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO

Ministério dos Transportes

EXERCÍCIO 2011

ANO BASE 2010

**Brasília
2010**

ÍNDICE

Apresentação	4
Sumário Executivo	5
Avaliação dos Programas	8
Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval	9
Qualidade dos Serviços de Transporte	17
Vetor Logístico Amazônico	25
Vetor Logístico Centro-Norte	49
Vetor Logístico Centro-Sudeste	68
Vetor Logístico Leste	91
Vetor Logístico Nordeste Meridional	123
Vetor Logístico Nordeste Setentrional	139
Vetor Logístico Sul	167

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 do 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 2010, do total previsto para o(a) Ministério dos Transportes (MT), foram utilizados **R\$ 11.242.459.271,13** para a execução dos programas e das ações sob sua responsabilidade, de acordo com o quadro a seguir:

Autorizado (LOA + Créditos): R\$ 21.249.961.408,00	Empenho Liquidado:	R\$ 11.242.459.271,13
	Pago Estatais:	-
	Total:	R\$ 11.242.459.271,13
Previsto não-orçamentário	Realizado não-orçamentário	
R\$1.464.750.000,00	-	

Além disso, do total de **R\$ 7.166.093.084,71** inscritos em restos a pagar, relativo ao exercício de 2009, foram executados **R\$ 5.274.406.717,33**, ou seja, **73,60 %**.

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)	2010		
		Previsto	Realizado *	%
Finalístico	8768 Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval	4.902.899.984,00	2.603.433.300,42	53,10
	1463 Qualidade dos Serviços de Transporte	120.483.335,00	37.600.756,74	31,21
	1456 Vetor Logístico Amazônico	2.548.163.484,00	1.006.692.904,45	39,51
	1457 Vetor Logístico Centro-Norte	2.928.080.247,00	1.692.275.801,70	57,79
	1461 Vetor Logístico Centro-Sudeste	2.356.976.629,00	1.145.372.336,59	48,59
	1458 Vetor Logístico Leste	3.943.561.185,00	1.997.703.617,95	50,66
	1460 Vetor Logístico Nordeste Meridional	1.632.474.739,00	428.566.672,84	26,25
	1459 Vetor Logístico Nordeste Setentrional	2.487.397.028,00	709.739.599,93	28,53
	1462 Vetor Logístico Sul	1.768.208.736,00	780.360.092,41	44,13
Total Finalístico		22.688.245.367,00	10.401.745.083,03	45,85

Relatório Anual de Avaliação

Apoio às Políticas Públicas e Áreas Especiais	0225 Gestão da Política dos Transportes	789.762.765,00	271.676.638,45	34,40
Total Apoio às Políticas Públicas e Áreas Especiais		789.762.765,00	271.676.638,45	34,40
Total Geral		23.478.008.132,00	10.673.421.721,48	45,46

* Valores Executados (liquidado) em 2010. 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.

Principais Resultados

A atuação do Governo no setor de transportes tem dado prioridade para a identificação adequada de projetos, manutenção da malha rodoviária e recuperação progressiva da capacidade de investimento público. Nesse sentido, destaca-se de maneira satisfatória o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, tanto no volume de recursos aportado quanto na importância de suas obras.

Na busca por alcançar os objetivos setoriais propostos para o PPA 2008-2011, foram criados 9 programas finalísticos. Com relação a esses programas, observa-se que ocorreu um alcance médio dos objetivos setoriais entre 40% e 80% do previsto. Valores esse justificados pela necessidade de desapropriação de alguns trechos, atraso na conclusão de alguns projetos e na emissão das licenças ambientais, entre outros. Especificamente na região Amazônica, alguns pontos podem ser destacados: falta de mão de obra qualificada; dificuldade de acesso a máquinas e equipamentos e dificuldade na obtenção e transporte de insumos. Esses fatos contribuíram para um baixo alcance dos objetivos setoriais, abaixo de 40% do previsto, no programa Vetor Logístico Amazônico - 1456.

Como principais resultados obtidos nos programas finalísticos do Ministério dos Transportes, pode-se destacar:

1. No modal rodoviário:

Manutenção da malha; aumento da capacidade das rodovias, por meio das obras de adequação; construção de rodovias; construção de acessos a portos e pontes; construção de pontes e viadutos; fiscalização dos transportes de cargas e passageiros; desenvolvimento de modelagem voltada à elaboração de estudos de aprimoramento de outorgas e criação de atos regulatórios no sentido de agilizar o processo de controle e de melhorias operacionais. Destaca-se como principais ações: a duplicação/restauração da BR-101 nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, a conclusão do trecho entre Ventania e Alto do Amparo, na BR-153/PR, a conclusão do trecho sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo e a conclusão do anel rodoviário de Uberlândia (BR-365/050/MG), a duplicação do trecho entre Santa Cruz e Mangaratiba, incluindo o acesso ao Porto de Itaguaí, na BR-101/RJ, duplicação do trecho entre Aparecida de Goiânia e a Divisa GO/MG, na BR-153/GO, conclusão da travessia de Dourados, na BR-163/MS, a conclusão do contorno de Corumbá na BR-262/MS, a construção do trecho entre o entroncamento da BR-163 e a Divisa MS/GC na BR-359/MS, a conclusão do trecho entre Mundo Novo e Sapezal, na BR-364/MT, duplicação/restauração da BR-101, nos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, a duplicação do acesso ao Porto de Itaquí, na BR-135/MA, a conclusão do trecho entre Jerumenha e Bertolínea, na BR-135/PI, a construção da Ponte Internacional sobre o rio Oiapoque, na fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa, na BR-156/AP e construção do trecho entre Boca do Acre e a Divisa AM/AC, na BR-317/AM.

2. No modal ferroviário:



Ampliação da malha ferroviária federal; rebaixamento de linhas férreas em centros das cidades; construção de contornos e anéis e implantação de ferrovias, como a ferrovia Leste/Oeste, Transnordestina e Norte-sul. Além da expansão na malha de bitola larga foram feitos investimentos direcionados à rede de bitola estreita. Pode-se destacar: as obras do contorno de Joinville/SC (30,0%), contorno de São Francisco do Sul/SC (40,0%), contorno do pátio ferroviário de Tutóia em Araraquara/SP, tendo sido executados 80,0% do contorno e 40,0% do pátio e o rebaixamento da linha férrea em Maringá/PR (96,0%). Foram contratados o contorno de Divinópolis/MG, o contorno de Três Lagoas/MG, a ligação ferroviária entre Pólo Petroquímico de Camaçari/BA (EF-431) e o Porto de Aratu/BA e a adequação da linha férrea e construção do pátio Anísio Braz, em Barra Mansa/RJ.

3. No modal hidroviário:

Conclusão de 13 terminais no estado do Amazonas como os terminais de Humaitá, Urucurituba, Urucará, Nova Olinda do Norte, Manaquiri, São Raimundo, Itacoatiara, Coaracy, Manacapuru, e Tabatinga, Nhamundá, São Sebastião de Uatumã e Terminal Pesqueiro de Manaus. Destaca-se a conclusão das obras das Eclusas de Tucuruí o que possibilitou a navegação comercial de Belém a Marabá garantindo à região sudeste do Pará um meio eficiente de escoamento de sua produção. Foram executadas também, obras de manutenção da profundidade em canais de navegação, sinalização hidroviária nos trechos, destocamentos e retiradas de obstáculos em vias navegáveis nos principais rios federais.

Com o objetivo de medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, foram criados 24 indicadores finalísticos, de um total de 45. Estes são classificados em categorias que permitem a avaliação de desempenho do setor de transportes. Concluiu-se a coleta de dados para os 24 indicadores contratados, que estão validados e disponíveis. É necessário destacar que para a criação de uma série histórica preciso um mínimo de dois períodos de coleta, o que possibilitará a identificação da tendência da evolução dos dados.

Vale ressaltar que a modernização e ampliação da infraestrutura de transportes é requisito essencial para a sustentação do ciclo de desenvolvimento, pois serviços de infraestrutura recuperados e ampliados contribuem para eliminar os obstáculos ao crescimento e contribuem para o aumento da competitividade da economia brasileira, criando condições para o desenvolvimento harmônico dos setores e regiões do País, melhorando a qualidade de vida da população.



AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS

Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval

GERENTE DO PROGRAMA

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$4.902.899.984,0	Empenhado Liquidado: R\$2.603.433.300,42
	Paço Estatais: -
	Total: R\$2.603.433.300,42
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

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)	40,00	18,00	45,00	200.000,00	25.800,00	12,90
Financiamento Complementar de Incentivo à Produção Naval e da Marinha Mercante - 0569 (-/-)				1.360.370.352,00	314.502.058,42	23,12
Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante - 0118 (embarcação construída/UNIDADE)	149,00	89,00	59,73	3.345.951.697,00	2.265.379.986,82	67,71
Financiamento de Embarcações Pesqueiras (Profrota Pesqueira) - 09HX (embarcação construída/UNIDADE)	9,00	0,00	0,00	7.516.119,00	0,00	0,00
Gestão e Administração do Programa - 2272 (-/-)				25.048.720,00	17.155.455,18	68,49
Incentivo às Empresas Brasileiras conforme Lei nº 10.893, de 2004 - 09FC (-/-)				15.000.000,00	0,00	0,00

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 (-/-)				500.000,00	0,00	0,00
Remuneração de Serviço do Agente Financeiro (BNDES) - 6378 (Agente financeiro remunerado/UNIDADE)	3,00	0,00	0,00	6.370.000,00	6.370.000,00	100,00
Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação - 0095 (-/-)				140.000.000,00	0,00	0,00
Subvenção Econômica sobre o Prêmio Seguro-Garantia ou sobre os Custos de Carta de Fiança aos Mutuários do Fundo da Marinha Mercante - 09JF (-/-)				1.943.096,00	0,00	0,00
Índice médio geral de realização			26,18			27,22

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Ações de Informática - 2003 (-/-)	-	-	-	603.035,85	33.863,85	0,06
(RAP 2009) Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processo de Qualificação e Requalificação - 4572 (SERVIDOR CAPACITADO/UNIDADE)	-	-	-	49.170,00	49.170,00	1,00
(RAP 2009) Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante - 0118 (embarcação construída/UNIDADE)	-	-	-	214.237.930,64	0,00	0,00
(RAP 2009) Gestão e Administração do Programa - 2272 (-/-)	-	-	-	1.691.312,84	902.181,43	0,53
Índice médio geral de realização			-			0,40

CONTEXTUALIZAÇÃO

A economia Brasileira, tem dado 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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

1 - Para manter ativa a Matriz de Fomento da Indústria da Construção Naval, o DEFMM liberou em 2010 recursos para construção, ampliação ou reforma de 89 (oitenta e nove) embarcações e 03 (três) estaleiros, atingindo o montante liberado de R\$ 2,6 bilhões (R\$ 2,3 bilhões para embarcações e R\$ 314,5 milhões para estaleiros), distribuídos em estaleiros localizados em diversas Unidades da Federação. Das obras que se encontravam em execução, acompanhadas e fiscalizadas pelos analistas de infraestrutura do DEFMM, foram entregues 40 (quarenta) embarcações e 01 (um) estaleiro. Ademais, no decorrer do ano de 2010, o corpo técnico do DEFMM, acompanhou junto aos Agentes Financeiros o andamento da análise dos projetos priorizados pelo CDFMM, totalizando 229 (duzentos e vinte e nove) embarcações e 19 (dezenove) estaleiros no montante de R\$ 14,2 Bilhões e R\$ 4,2 Bilhões, respectivamente. Ao término do exercício, foram concretizadas as assinaturas dos contratos de construção/jumborização/reforma de 103 (cento e três) embarcações e 02 (dois) estaleiros, totalizando recursos projetados de R\$ 9,0 Bilhões e R\$ 455 Milhões, respectivamente. Finalmente, foram analisados pelo DEFMM, 52 (cinquenta e duas) consultas prévias equivalentes a 337 (trezentos e trinta e sete) projetos de embarcações, 04 (quatro) projetos de Estaleiros e 05 (cinco) projetos para construção de Diques Flutuantes.

É importante salientar que os resultados obtidos na atividade finalística de Fomento à Construção Naval devem-se, em grande parte, à sua inclusão no Programa de Expansão e Modernização da Marinha Mercante, contido no Programa de Aceleração do Crescimento 3 PAC 1 e PAC 2 do Governo Federal.

2 - É importante salientar que os resultados obtidos na atividade finalística de Fomento à Construção Naval devem-se, em grande parte, à sua inclusão no Programa de Expansão e Modernização da Marinha Mercante, contido no Programa de Aceleração do Crescimento 3 PAC 1 e PAC 2 do Governo Federal.

3 - Segundo as entidades de classe, tanto patronal quanto laboral, é grande e crescente a mobilização de significativos contingentes de mão de obra que tendem a se fixar nos empreendimentos industriais /estaleiros, com significativa tendência de fixação da mão de obra empregada na construção, que alcançou em 2010 a marca de 56 mil empregos diretos, com efeitos econômicos de renda e inclusão social que alcançam mais de 250 mil pessoas.

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance entre 80% a 100% do esperado.

JUSTIFICATIVA:

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		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	0,00					Alta
Fonte: FMM						
Medidas corretivas necessárias: O presente indicador não é capaz de medir o desempenho deste programa						
Justificativa: Como o indicador deve ser um instrumento capaz de medir o desempenho do Programa, o que está no SIGPLAN hoje não é passível de aferição e coerente com o objetivo estabelecido que é "Renovar e expandir a frota brasileira de embarcações construídas no País para o transporte marítimo e a navegação Interior." No fechamento do SIGPLAN/2010, deixei registrado como Gerente Executivo do Programa que o DEFMM está estudando um melhor indicador a ser aplicado ao programa 8768, com o intuito de alcançar um melhor resultado. O indicador existente no SIGPLAN, sem atualização, é de responsabilidade da ANTAQ que tem a competência para autorizar e fiscalizar a navegação. Assim, usaremos no relatório de gestão de 2010 um índice utilizado que se aplica somente aos recursos da Construção Naval.						
Idade Média da Frota - Navegação de Longo Curso - ANO	0,00					Alta
Fonte: FMM						
Medidas corretivas necessárias: O presente indicador não é capaz de medir o desempenho deste programa						
Justificativa: Como o indicador deve ser um instrumento capaz de medir o desempenho do Programa, o que está no SIGPLAN hoje não é passível de aferição e coerente com o objetivo estabelecido que é "Renovar e expandir a frota brasileira de embarcações construídas no País para o transporte marítimo e a navegação Interior." No fechamento do SIGPLAN/2010, deixei registrado como Gerente Executivo do Programa que o DEFMM está estudando um melhor indicador a ser aplicado ao programa 8768, com o intuito de alcançar um melhor resultado. O indicador existente no SIGPLAN, sem atualização, é de responsabilidade da ANTAQ que tem a competência para autorizar e fiscalizar a navegação. Assim, usaremos no relatório de gestão de 2010 um índice utilizado que se aplica somente aos recursos da Construção Naval.						
Idade Média da Frota - Navegação Interior - ANO	0,00					Alta
Fonte: FMM						
Medidas corretivas necessárias: O presente indicador não é capaz de medir o desempenho deste programa						
Justificativa: Como o indicador deve ser um instrumento capaz de medir o desempenho do Programa, o que está no SIGPLAN hoje não é passível de aferição e coerente com o objetivo estabelecido que é "Renovar e expandir a frota brasileira de embarcações construídas no País para o transporte marítimo e a navegação Interior." No fechamento do SIGPLAN/2010, deixei registrado como Gerente Executivo do Programa que o DEFMM está estudando um melhor indicador a ser aplicado ao programa 8768, com o intuito de alcançar um melhor resultado. O indicador existente no SIGPLAN, sem atualização, é de responsabilidade da ANTAQ que tem a competência para autorizar e fiscalizar a navegação. Assim, usaremos no relatório de gestão de 2010 um índice utilizado que se aplica somente aos recursos da Construção Naval.						

Relatório Anual de Avaliação

Taxa de Participação do Modal Aquaviário na Matriz de Transporte - PERCENTAGEM	0,00					Alta
Fonte: FMM						
Medidas corretivas necessárias: O presente indicador não é capaz de medir o desempenho deste programa						
Justificativa: Como o indicador deve ser um instrumento capaz de medir o desempenho do Programa, o que está no SIGPLAN hoje não é passível de aferição e coerente com o objetivo estabelecido que é "Renovar e expandir a frota brasileira de embarcações construídas no País para o transporte marítimo e a navegação Interior." No fechamento do SIGPLAN/2010, deixei registrado como Gerente Executivo do Programa que o DEFMM está estudando um melhor indicador a ser aplicado ao programa 8768, com o intuito de alcançar um melhor resultado. O indicador existente no SIGPLAN, sem atualização, é de responsabilidade da ANTAQ que tem a competência para autorizar e fiscalizar a navegação. Assim, usaremos no relatório de gestão de 2010 um índice utilizado que se aplica somente aos recursos da Construção Naval.						

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: Alcance entre 80% a 100% do previsto.

JUSTIFICATIVA: Com grande esforço de gestão e superação técnica, todas as metas aferidas pelos indicadores de Eficiência, Eficácia e Efetividade do DEFMM foram alcançadas. O que se confirma pelo fato de que os 346 projetos, objeto das 52 Consultas Prévias, totalizando o valor de US\$ 8,18 Bilhões, encaminhados para a consideração do CDFMM em 2010, foram analisados dentro dos prazos pela equipe de engenheiros analistas do DEFMM. Os projetos avaliados serão encaminhados para a consideração dos Membros do CDFMM, em sua 17ª Reunião Ordinária, a ser convocada em 2011, e que deve decidir quanto à oportunidade e relevância desse volume recorde de consultas, que aponta para o contínuo aquecimento da Indústria da Construção Naval no Brasil.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Sim

GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO: Satisfeito

JUSTIFICATIVA: em 2010, partindo-se do ingresso de novos Projetos no DEFMM, observou-se a consolidação da tendência de significativo crescimento das Proposituras, mediante Consultas Prévias para financiamentos à Construção Naval Brasileira, com Recursos do FMM, o que associado ao volume de Priorizações e Investimentos aprovados pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante nos anos anteriores, aponta para o desafio de se buscar a adequada utilização dos Recursos disponíveis, que devem ser direcionados a Projetos efetivamente Estratégicos para o Setor Aquaviário.

Com grande esforço de gestão e superação técnica, todas as metas aferidas pelos indicadores de Eficiência, Eficácia e Efetividade do DEFMM foram alcançadas. O que se confirma pelo fato de que os 346 projetos, objeto das 52 Consultas Prévias, totalizando o valor de US\$ 8,18 Bilhões, encaminhados para a consideração do CDFMM em 2010, foram analisados dentro dos prazos pela equipe de engenheiros analistas do DEFMM.



Os projetos avaliados serão encaminhados para a consideração dos Membros do CDFMM, em sua 17ª Reunião Ordinária, a ser convocada em 2011, e que deve decidir quanto à oportunidade e relevância desse volume recorde de consultas, que aponta para o contínuo aquecimento da Indústria da Construção Naval no Brasil.

MECANISMOS UTILIZADOS E CONSEQÜÊNCIAS PARA O APERFEIÇOAMENTO DO PROGRAMA: INDICADOR DE EFETIVIDADE

Este indicador objetiva medir o nível de satisfação das empresas solicitantes dos recursos do FMM para construção naval e dos usuários do Sistema Mercante.

A metodologia utilizada foi a seguinte: 7 para as empresas postulantes aos recursos do FMM, que solicitaram concessão de prioridades a partir de 2003, foram encaminhados via correio, 111 (cento e onze) formulários de pesquisa, cujas respostas não necessitavam de identificação. O retorno foi de 31,88% das empresas consultadas. Para o usuário do Sistema Mercante, aplicativo utilizado para arrecadação do AFRMM, a pesquisa não foi realizada, pois a integração do sistema eletrônico de arrecadação do DEFMM com o sistema Siscomex 3 carga, entrou em vigor no dia 31/03/2008 e devido a fase de adaptação com o novo sistema, a pesquisa sobre a efetividade, ainda não foi implementado pelo SERPRO.

Em ambos os casos, atribuiu-se a seguinte pontuação:

Nota 5 excelente

Nota 4 bom

Nota 3 regular

Nota 2 insatisfatório

Nota 1 péssimo

A composição do resultado final ponderou com peso 2 (dois) as notas referentes aos resultados obtidos junto às empresas postulantes ao financiamento com recursos do FMM, considerando que esta é a atividade fim do DEFMM.

Resultado Final: 5 (cinco)

$(3 (y \cdot 2x) + z) / 3 = 4,33$ onde:

X = nota relativa às empresas postulantes a financiamento do FMM, onde x varia de 1 a 5.

Y = % relativo à pontuação da pesquisa

Z = nota média dada pelos usuários do Mercante (não calculado)

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTE PROGRAMA? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);

B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);

C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;

D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

OUTROS (ESPECIFIQUE):

Segundo as entidades de classe, tanto patronal quanto laboral, é grande e crescente a mobilização de significativos contingentes de mão de obra que tendem a se fixar nos empreendimentos industriais /estaleiros, com significativa tendência de fixação da mão de obra empregada na construção, que alcançou em 2010 a marca de 56 mil empregos diretos, com efeitos econômicos de renda e inclusão social que alcançam mais de 250 mil pessoas.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS:

Qualidade dos Serviços de Transporte

GERENTE DO PROGRAMA

Marcelo Perrupato e Silva

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$120.483.335,00	Empenhado Liquidado:	R\$37.600.756,74
	Paço Estatais:	-
	Total:	R\$37.600.756,74
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	
-	-	

METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Apoio à Implantação do Trem de Alta Velocidade - TAV (Rio de Janeiro - São Paulo - Campinas) - 127K (PROJETO APOIADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00
Concessão e Regulação dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura do Transporte Aquaviário - 2088 (outorga concedida/UNIDADE)	140,00	104,00	74,29	2.326.836,00	1.689.780,41	72,62
Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias - 7730 (ESTUDO REALIZADO/% de execução física)	17,00	0,00	0,00	150.000,00	0,00	0,00
Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura Ferroviária - 2348 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	13,00	12,00	92,31	15.005.944,00	3.372.383,81	22,47

Relatório Anual de Avaliação

Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura Rodoviária - 2907 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	14,00	12,00	85,71	45.188.026,00	15.547.552,44	34,41
Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura Rodoviária - 2907 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	1,00	1,00	100,00	1.547.724,00	1.160.793,00	75,00
Fiscalização de Bens Operacionais e Gestão dos Contratos de Arrendamento das Malhas Ferroviárias - 869U (Fiscalização realizada/quantidade/ano)	12,00	2,58	21,53	10.001.881,00	3.180.928,77	31,80
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas - 2347 (Veículo fiscalizado/UNIDADE)	11.000.000,00	12.543.711,00	114,03	4.514.564,00	113.956,26	2,52
Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - 2346 (Veículo fiscalizado/UNIDADE)	320.000,00	396.416,00	123,88	33.216.444,00	11.065.364,32	33,31
Fiscalização dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura do Transporte Aquaviário - 2090 (EMPRESA FISCALIZADA/UNIDADE)	1.100,00	700,00	63,64	2.866.540,00	1.469.997,73	51,28
Regulação e Supervisão das Rodovias Concedidas aos Estados por meio de Convênios de Delegação - 6391 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	2,00	0,00	0,00	665.376,00	0,00	0,00
Índice médio geral de realização			61,40			29,40

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Concessão e Regulação dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura do Transporte Aquaviário - 2088 (outorga concedida/UNIDADE)	-	-	-	51.346,37	22.793,08	0,44

(RAP 2009) Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura Ferroviária - 2348 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	-	-	-	3.508,96	2.206,01	0,63
(RAP 2009) Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura Rodoviária - 2907 (Concessionária fiscalizada /UNIDADE)	-	-	-	5.202.924,34	3.155.536,97	0,61
(RAP 2009) Fiscalização de Bens Operacionais e Gestão dos Contratos de Arrendamento das Malhas Ferroviárias - 869U (Fiscalização realizada/%)	-	-	-	412.302,16	305.136,66	0,74
(RAP 2009) Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas - 2347 (Veículo fiscalizado/UNIDADE)	-	-	-	643.813,72	340.772,46	0,53
(RAP 2009) Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - 2346 (Veículo fiscalizado/UNIDADE)	-	-	-	3.530.575,55	2.485.078,83	0,70
(RAP 2009) Fiscalização dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura do Transporte Aquaviário - 2090 (EMPRESA FISCALIZADA/UNIDADE)	-	-	-	71.104,80	7.590,04	0,11
Índice médio geral de realização			-			0,54

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 irre recuperáveis. 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 eficiente e eficazmente 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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

- 1 - 1) Na fiscalização dos transporte de cargas e passageiros no modal rodoviário, a agência responsável baixou novos atos regulatórios no sentido de agilizar o processo de controle e melhorias operacionais do transportes como no caso do Vale-pedágio.
- 2) Referente às concessões rodoviárias, o MT continua desenvolvendo a modelagem voltada à elaboração de estudos de aprimoramento de outorgas de rodovias.
- 3) A fiscalização, acompanhada do recadastramento do registro do transportador de bens, permitiu reavaliar o perfil da frota brasileira de veículos de transporte de cargas.

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance entre 80% a 100% do esperado.

JUSTIFICATIVA: Focado na busca de resultados, o programa retrata um das principais características do PPA. A fiscalização dos serviços de transportes constitui a principal atividade do programa, visando garantir que seu principal objetivo, que é proporcionar boa qualidade de transportes a menores custos para os usuários dos sistema, seja atingido. As unidades responsáveis pela fiscalização procuram sempre se adequar as condições do exercício da atividade, quer pela capacitação dos agentes ou incorporação de novas tecnologias, quer pela melhorias das relações institucionais entre os agentes.

O percentual de execução do programa foi feito com base na comparação da média Aritmética e a média ponderada do percentual de execução das ações. Ponderação essa que levou em consideração dois casos: um relativo ao montante de recursos previstos no ano e o segundo a nota de impacto relevante para o programa.

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		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 - %	0,00					Sem avaliação
Fonte: Antaq/MT						
Medidas corretivas necessárias: Índice não apurado ou não divulgado pelo organismo responsável (fonte)						
Justificativa: Considere-se que a metodologia de avaliação prevista é a de pesquisa junto aos usuários, o que não é tão fácil ou de rápida conclusão pois sendo por amostragens, há a necessidade de trabalhar dados segundo uma metodologia própria para o sistema.						
Grau de Satisfação do Usuário do Transporte Rodoviário de Carga - %	0,00					Sem avaliação
Fonte: ANTT/MT						
Medidas corretivas necessárias: Índice não apurado ou não divulgado pelo organismo responsável (fonte)						
Justificativa: Considere-se que a metodologia de avaliação prevista é a de pesquisa junto aos usuários, o que não é tão fácil ou de rápida conclusão pois sendo por amostragens, há a necessidade de trabalhar dados segundo uma metodologia própria para o sistema.						
Grau de Satisfação do Usuário do Transporte Rodoviário de Passageiros - %	0,00		87,80	12/2010		Média
Fonte: ANTT/MT						
Medidas corretivas necessárias: Há a necessidade de ampliação da amostragem. Pelo índice apresentado, dado as características do transporte coletivo de passageiros, muito sensível ao tratamento oferecido pelo sistema, pode-se considerar que a prestação dos serviços estão satisfatórios para os níveis desejados. O item segurança parece ser ainda o mais ponto mais crítico a ser tratado, principalmente no que se refere as condições dos veículo e comportamento dos condutores e suas jornadas de trabalho.						

Justificativa: Em 2010 a ANTT realizou pesquisa piloto com o objetivo de identificar e avaliar, para uma população-alvo predefinida, os atributos que usuários mais valorizam, o perfil socioeconômico e o grau de satisfação dos serviços prestados por um conjunto de empresas permissionárias do transporte rodoviário interestadual de passageiros e para os locais de parada. A população-alvo foi delimitada, em função do cronograma, aos usuários do transporte interestadual de passageiros que se deslocam entre as cidades de São Paulo/Rio de Janeiro, São Paulo/Belo Horizonte, São Paulo/Recife e São Paulo/Porto Alegre. A escolha dos trechos se deveu a sua representação em relação ao total de passageiros movimentados, que em 2009 foi cerca de 20% da movimentação em relação às quinhentas localidades de maior movimento. Ao todo, a amostra obtida por critérios de julgamento, se compôs de 800 usuários, selecionados aleatoriamente e entrevistados por meio de um questionário estruturado com perguntas.

Taxa de Conformidade na Prestação de Serviços de Transporte - %	0,00		96,18			Alta
---	------	--	-------	--	--	------

Fonte: ANTT/MT e Antaq/MT

Medidas corretivas necessárias: Há necessidade de estabelecer uma metodologia mais precisa que incorpore modais distintos no mesmo índice, como o transporte rodoviário ferroviário e aquaviário.

O Índice de 96,16% representa a média do transportes de passageiros (93,51%) e de cargas (98,84%). As características de fiscalização entre eles são distintas, a começar pela frequência. A empresa de transporte de passageiro é fiscalizada esporadicamente (por diligências ou denúncias) a de carga é sistematicamente fiscalizada em pontos físicos.

Justificativa: O índice informado se refere apenas à fiscalização do transporte rodoviário de passageiros e de Cargas. Para o presente relatório então, não foi incorporado as informações ou os dados relativos ao transporte aquaviário. Convém resaltar que esses dois sistemas, sendo os mais usados no país, tem uma significativa representação em termos dos serviços de transportes a nível federal. Embora se tenha relatos preocupantes e até dramáticos do sistema aquaviário (transporte hidroviário de passageiros), eles acontecem mais a níveis de gestão regional.

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: Alcance entre 80% a 100% do previsto.

JUSTIFICATIVA: Sendo o controle e fiscalização dos serviços a principal fonte de realização do programa, pode-se afirmar que as respostas dadas pelos órgãos responsáveis por essa atividade foram satisfatoriamente realizadas e aceitas pelos usuários. A receptividade e temporalidade de respostas foram fatores importantes observados, quer nas diligências programadas ou ocasionais, quer nas respostas às denúncias formuladas tanto pelo público em geral como outros organismos envolvidos. Em contra partida, sendo serviços concedidos ou permitidos, a efetiva fiscalização operacional do sistema, obriga os operadores envolvidos, a estarem atentos para as especificações e a boa práticas dos serviços, sobretudo àquelas dirigidas ao atendimento do público usuário.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: Ainda não foi possível calcular os indicadores que mediriam o Grau de satisfação do usuário (público alvo) pois carece de pesquisa juntos aos beneficiários bem como a formulação de metodologias precisas de aferição e manipulação de dados. As agências reguladoras, a quem competiria tal exercício, necessitam estimular a pesquisa juntos aos beneficiários, tanto através de suas unidades regionais, como pelos próprios operadores, prestadores de serviços e respectivas entidades de classe.

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTE PROGRAMA? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

- A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);
- B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);
- C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;
- D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

OUVIDORIA:

Os Organismos de fiscalização têm nas suas estruturas organizacionais, Ouvidorias com acesso gratuito ao público em geral, tanto por telefone como pela internet em suas páginas, para reclamações, sugestões e denúncias.

AUDIÊNCIA PÚBLICA:

As decisões de medidas que interfiram significativamente nos sistemas de transportes, como a exemplo dos marcos regulatórios, sempre são precedidas de audiências públicas, com possibilidades de participação tanto pessoal (audiência programada) como por meios eletrônicos (internet).

CONSULTA PÚBLICA:

Da mesma forma da audiência pública, a consulta pública também é utilizada pelos organismos para aprimorarem os dispositivos regulatórios que envolvam a melhoria e o controle das operações de transportes.

REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE:

As entidades organizadas, tanto de operadores e prestadores de serviços como dos usuários, são ouvidas ou chamadas a intervir nos processos que visam o controle e fiscalização dos serviços prestados. Há o incentivo de formação de Grupos paritários para discussão de assuntos pertinentes, como no caso do GPT-Dutra, por exemplo, onde se discute e sugere solução aos problemas da principal rodovia concedida do país, a Rodovia Presidente Dutra (Br-101, São Paulo - Rio de Janeiro)

COMENTÁRIOS ADICIONAIS:

Vetor Logístico Amazônico

GERENTE DO PROGRAMA

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$2.548.163.484,0	Empenhado Liquidado: R\$1.004.669.978,45
	Paço Estatais: R\$2.022.926,00
	Total: R\$1.006.692.904,45
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Adequação de Infra-Estrutura Portuária - no Município de Parintins - no Estado do Amazonas - 11Z1 (-/-)				1.500.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Ji-Paraná - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 7P87 (trecho adequado/km)	15,00	0,00	0,00	28.576.231,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Marabá - na BR-222 - no Estado do Pará - 7M34 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Pimenta Bueno - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 12DP (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	10.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Candeias do Jamari - UNIR - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 1246 (trecho adequado/km)	21,00	0,00	0,00	5.437.276,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MS/MT - Divisa MT/PA - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 7M76 (trecho adequado/km)	100.013,00	0,00	0,00	45.943.407,00	7.938.492,49	17,28
Adequação de Trecho Rodoviário - km 714 - km 725 - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 7M63 (trecho adequado/km)	7,00	0,00	0,00	34.000.000,00	1.428.572,65	4,20
Adequação de Trecho Rodoviário - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 10L1 (trecho adequado/km)	72,00	0,00	0,00	99.000.000,00	5.480.978,80	5,54
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	714,00	453,32	63,49	10.381.000,00	5.321.124,71	51,26
Construção de Anel Rodoviário - no Município de Ji-Paraná - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 7N37 (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	1.007.850,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Brasília - na BR-317 - No Estado do Acre - 7M60 (trecho construído/km)	10,00	0,00	0,00	50.000.000,00	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)	15,00	0,00	0,00	25.500.000,00	12.324.928,53	48,33
Construção de Ponte sobre o Rio Madeira - no Município de Abunã - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 1D02 (-/-)				36.760.000,00	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)	17,00	0,01	0,06	63.500.000,00	24.961.359,34	39,31
Construção de Ponte sobre o Rio São Francisco (km 162) - na BR-210 - no Estado de Roraima - 7P75 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	11.058.882,00	0,00	0,00
Construção de Terminais Fluviais na Região Norte - 127G (-/-)				10.025.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminais Fluviais na Região Norte - 127G (Obra executada/% de execução física)	984,00	80,00	8,13	39.970.300,00	0,00	0,00

Construção de Terminal Fluvial - no Município de Autazes - no Estado do Amazonas - 1J62 (Obra executada/% de execução física)	24,00	24,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Barreirinha - no Estado do Amazonas - 112R (Obra executada/% de execução física)	30,00	11,00	36,67	2.175.101,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Benjamin Constant - no Estado do Amazonas - 1J64 (Obra executada/% de execução física)	23,00	23,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Beruri - no Estado do Amazonas - 112Z (Obra executada/% de execução física)	71,00	19,49	27,45	3.212.187,00	320.700,83	9,98
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Boa Vista do Ramos - no Estado do Amazonas - 112S (Obra executada/% de execução física)	33,00	16,36	49,58	2.649.653,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Boca do Acre - no Estado do Amazonas - 1D51 (Obra executada/% de execução física)	100,00	19,20	19,20	8.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Borba - no Estado do Amazonas - 1J65 (Obra executada/% de execução física)	29,00	29,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Canutama - no Estado do Amazonas - 113B (Obra executada/% de execução física)	70,00	11,03	15,76	13.805.405,00	4.223.310,74	30,59
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Carauari - no Estado do Amazonas - 113H (Obra executada/% de execução física)	47,00	29,20	62,13	11.475.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Careiro da Várzea - no Estado do Amazonas - 112U (Obra executada/% de execução física)	69,00	4,40	6,38	18.936.705,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Coari - no Estado do Amazonas - 1C96 (Obra executada/% de execução física)	15,00	15,00	100,00	0,00	0,00	-

Relatório Anual de Avaliação

Construção de Terminal Fluvial - no Município de Codajás - no Estado do Amazonas - 112W (Obra executada/% de execução física)	49,00	10,00	20,41	9.333.092,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Eirunepé - no Estado do Amazonas - 1D52 (Obra executada/% de execução física)	60,00	9,00	15,00	17.625.219,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Fonte Boa - no Estado do Amazonas - 1J66 (Obra executada/% de execução física)	17,00	17,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Guajará - no Estado do Amazonas - 113E (Obra executada/% de execução física)	73,00	0,00	0,00	16.220.360,00	5.334.441,93	32,89
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Humaitá - no Estado do Amazonas - 1J67 (Obra executada/% de execução física)	31,00	31,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Ipixuna - no Estado do Amazonas - 113F (Obra executada/% de execução física)	68,00	4,40	6,47	11.535.708,00	2.830.968,96	24,54
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Iranduba (Solimões) - no Estado do Amazonas - 114E (Obra executada/% de execução física)	61,00	9,87	16,18	13.319.110,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itacoatiara - no Estado do Amazonas - 1C99 (Obra executada/% de execução física)	100,00	25,00	25,00	6.391.934,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itamarati - no Estado do Amazonas - 113G (Obra executada/% de execução física)	68,00	18,00	26,47	10.013.848,00	2.245.642,17	22,43
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itapiranga - no Estado do Amazonas - 112T (Obra executada/% de execução física)	74,00	14,00	18,92	11.160.559,00	3.090.702,06	27,69
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Lábrea - no Estado do Amazonas - 1J69 (Obra executada/% de execução física)	30,00	30,00	100,00	0,00	0,00	-

Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manacapuru - no Estado do Amazonas - 1D53 (Obra executada/% de execução física)	38,00	38,00	100,00	200.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manaquiri - no Estado do Amazonas - 1C97 (Obra executada/% de execução física)	13,00	13,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manicoré - no Estado do Amazonas - 1D54 (Obra executada/% de execução física)	31,00	16,64	53,68	2.976.675,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Maués - no Estado do Amazonas - 1D55 (Obra executada/% de execução física)	12,00	12,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Porto Velho (Cai N' Água) - no Estado de Rondônia - 10TW (Obra executada/% de execução física)	22,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santa Isabel do Rio Negro - no Estado do Amazonas - 1J72 (Obra executada/% de execução física)	12,00	12,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santarém (Prainha) - no Estado do Pará - 10K5 (Obra executada/% de execução física)	52,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Gabriel da Cachoeira - no Estado do Amazonas - 113D (Obra executada/% de execução física)	60,00	11,00	18,33	7.225.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Raimundo - no Estado do Amazonas - 1C93 (Obra executada/% de execução física)	5,00	5,00	100,00	908.190,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tabatinga - no Estado do Amazonas - 1D57 (Obra executada/% de execução física)	42,00	0,00	0,00	300.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tapauá - no Estado do Amazonas - 113A (Obra executada/% de execução física)	43,00	12,31	28,63	7.364.848,00	1.514.379,07	20,56

Relatório Anual de Avaliação

Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tefé - no Estado do Amazonas - 1B61 (Obra executada/% de execução física)	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Uruçurituba - no Estado do Amazonas - 1J77 (Obra executada/% de execução física)	18,00	18,00	100,00	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230 - no Estado do Pará - 110I (trecho pavimentado/km)	22,00	0,00	0,00	25.360.000,00	1.945.168,11	7,67
Construção de Trecho Rodoviário - Boca do Acre - Divisa AM/AC - na BR-317 - no Estado do Amazonas - 1428 (trecho pavimentado/km)	53,00	0,00	0,00	40.000.000,00	29.899.157,95	74,75
Construção de Trecho Rodoviário - Cantá - Novo Paraíso - na BR-432 - no Estado de Roraima - 7242 (-/-)				31.045.973,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MT/PA - Santarém - na BR-163 - no Estado do Pará - 1490 (trecho pavimentado/km)	192,00	0,00	0,00	315.000.000,00	125.533.222,98	39,85
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 (Campo Verde) - Miratubá - na BR-230 - no Estado do Pará - 111D (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	19.700.000,00	7.074.276,89	35,91
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)	221,00	37,28	16,87	109.739.011,00	54.889.769,53	50,02
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)	36,00	0,00	0,00	142.500.000,00	112.792.919,52	79,15
Construção de Trecho Rodoviário - Guarantã do Norte - Divisa MT/PA - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 1J59 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	26.700.000,00	15.131.046,38	56,67

Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR-319 - no Estado do Amazonas - 1248 (trecho pavimentado/km)	320,00	0,00	0,00	45.400.001,00	14.254.691,78	31,40
Construção de Trecho Rodoviário - Novo Repartimento - Tucuruí - na BR-422 - no Estado do Pará - 113T (trecho pavimentado/km)	22,00	0,00	0,00	11.050.616,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Sena Madureira - Cruzeiro do Sul - na BR-364 - no Estado do Acre - 1422 (trecho pavimentado/km)	32,00	0,00	0,00	334.501.000,00	274.110.676,38	81,95
Construção do Pátio de Estocagem do Porto de Santarém (PA) - 10NW (OBRA EXECUTADA/% de execução)	75,00	0,00	0,00	1.500.000,00	1.500.000,00	100,00
Estruturação da Área de Apoio à Rampa Roll-On Roll-Off no Porto de Santarém (PA) - 10O1 (Obra executada/% de execução)	30,00	0,00	0,00	302.926,00	302.926,00	100,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Santarém (PA) - 10W2 (Sistema Implantado % de execução)	100,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 202E (TRECHO MANTIDO/km)	1.014,00	0,00	0,00	100.050.000,00	67.101.757,01	67,07
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Pará - 209C (TRECHO MANTIDO/km)	1.278,00	0,00	0,00	12.500.000,00	2.871.844,72	22,97
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Rondônia - 207F (TRECHO MANTIDO/km)	73,00	0,00	0,00	5.530.000,00	471.134,21	8,52
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Roraima - 206Z (TRECHO MANTIDO/km)	719,00	0,00	0,00	156.000.000,00	3.000.000,00	1,92
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Amazonas - 202C (TRECHO MANTIDO/km)	703,00	0,00	0,00	80.000.000,00	1.983.586,66	2,48
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Mato Grosso - 202Y (TRECHO MANTIDO/km)	844,00	0,00	0,00	79.700.000,00	43.211.328,68	54,22

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado de Roraima - 207B (TRECHO MANTIDO/km)	471,00	0,00	0,00	53.539.011,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado do Pará - 20C8 (TRECHO MANTIDO/km)	191,00	0,00	0,00	102.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Amazonas - 202F (TRECHO MANTIDO/km)	829,00	0,00	0,00	22.000.000,00	13.067.325,44	59,40
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-307 - no Estado do Amazonas - 20BB (TRECHO MANTIDO/km)	351,00	0,00	0,00	4.050.000,00	130.941,01	3,23
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-317 - no Estado do Acre - 201X (TRECHO MANTIDO/km)	406,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-317 - no Estado do Amazonas - 20AT (TRECHO MANTIDO/km)	111,00	0,00	0,00	3.050.000,00	500.000,00	16,39
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado de Rondônia - 207H (TRECHO MANTIDO/km)	64,00	14,00	21,88	6.850.000,00	271.211,82	3,96
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado do Amazonas - 202H (TRECHO MANTIDO/km)	452,00	0,00	0,00	28.300.000,00	8.855.143,80	31,29
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 203A (TRECHO MANTIDO/km)	1.096,00	1.058,94	96,62	107.250.000,00	54.821.549,68	51,12
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Acre - 201Z (TRECHO MANTIDO/km)	776,00	0,00	0,00	85.700.000,00	85.671.000,00	99,97
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-401 - no Estado de Roraima - 207C (TRECHO MANTIDO/km)	186,00	0,00	0,00	6.964.406,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-421 - no Estado de Rondônia - 207K (TRECHO MANTIDO/km)	50,00	115,00	230,00	3.550.000,00	2.230.895,87	62,84
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-425 - no Estado de Rondônia - 207M (TRECHO MANTIDO/km)	127,00	125,00	98,43	11.500.000,00	2.184.877,61	19,00

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-429 - no Estado de Rondônia - 207Q (TRECHO MANTIDO/km)	344,00	246,00	71,51	6.550.000,00	2.263.347,13	34,55
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-432 - no Estado de Roraima - 207D (TRECHO MANTIDO/km)	217,00	0,00	0,00	4.520.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-433 - no Estado de Roraima - 207E (TRECHO MANTIDO/km)	191,00	0,00	0,00	8.700.000,00	3.387.503,01	38,94
Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia Rio Tocantins - no Estado do Pará - 123M (Obra executada/% de execução física)	28,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Obras Hidroviárias Emergenciais - 124E (-/-)				8.000.000,00	0,00	0,00
Recuperação do Pier nº 1 do Porto de Santarém (PA) - 3334 (Obra executada/% de execução física)	4,00	0,00	0,00	220.000,00	220.000,00	100,00
Resgate de Sítio Arqueológico do Porto de Santarém (PA) - 1004 (Ação implementada/% de execução)	100,00	0,00	0,00	650.000,00	0,00	0,00
Índice médio geral de realização			27,05			21,69

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Adequação de Infra-Estrutura Portuária - no Município de Parintins - no Estado do Amazonas - 11Z1 (-/-)	-	-	-	2.541.090,81	2.354.718,15	0,93
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de Careiro - na BR-319/AM - no Estado do Amazonas - 11TE (trecho adequado/km)	-	-	-	3.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MS/MT - Divisa MT/PA - na BR-163 - No Estado do Mato Grosso - 7M76 (trecho adequado/km)	-	-	-	32.027.472,67	32.027.472,67	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - km 714 - km 725 - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 7M63 (trecho adequado/km)	-	-	-	26.539.377,85	26.378.620,37	0,99

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - na BR-364 - no Município de Pimenta Bueno - no Estado de Rondônia - 7N99 (-/-)	-	-	-	500.000,00	499.108,38	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 10L1 (trecho adequado/km)	-	-	-	23.580.654,49	11.574.835,75	0,49
(RAP 2009) Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	-	-	-	1.996.226,44	1.364.016,44	0,68
(RAP 2009) Construção da Ponte sobre o Rio Itacutú - na BR-401 - no Estado de Roraima - 7638 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	866.759,56	546.970,71	0,63
(RAP 2009) Construção de Anel Rodoviário - no Município de Ji-Paraná - na BR-364 - No Estado de Rondônia - 7N37 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	12.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Ponte sobre o Rio Araguaia - na Divisa PA/TO - na BR-230 - no Estado do Pará - 113U (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	16.158.896,90	15.347.862,13	0,95
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Altamira (Sede) - no Estado do Pará - 10ND (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	240.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Alvarães - no Estado do Amazonas - 112V (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	6.006.143,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Anamá - no Estado do Amazonas - 112Y (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	4.637.786,00	0,00	0,00

(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Anori - no Estado do Amazonas - 112X (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	3.206.142,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Apuí (Prainha) - no Estado do Amazonas - 113C (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	7.134.714,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Autazes - no Estado do Amazonas - 1J62 (-/-)	-	-	-	714.923,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Barcelos - no Estado do Amazonas - 1J63 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	1.445.594,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Barreirinha - no Estado do Amazonas - 112R (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	7.077.571,00	3.405.039,75	0,48
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Benjamin Constant - no Estado do Amazonas - 1J64 (-/-)	-	-	-	1.536.698,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Beruri - no Estado do Amazonas - 112Z (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	4.800.000,00	3.291.201,96	0,69
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Boa Vista do Ramos - no Estado do Amazonas - 112S (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	7.077.571,00	3.370.892,81	0,48
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Borba - no Estado do Amazonas - 1J65 (-/-)	-	-	-	1.081.463,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Canutama - no Estado do Amazonas - 113B (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	4.200.000,00	4.200.000,00	1,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Caruarí - no Estado do Amazonas - 113H (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	7.100.000,00	5.471.993,74	0,77
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Careiro da Várzea - no Estado do Amazonas - 112U (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	6.100.000,00	6.100.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Coari - no Estado do Amazonas - 1C96 (-/-)	-	-	-	3.488.031,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Codajás - no Estado do Amazonas - 112W (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	7.200.000,00	7.200.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Eirunepé - no Estado do Amazonas - 1D52 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	7.329.615,00	7.329.615,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Fonte Boa - no Estado do Amazonas - 1J66 (-/-)	-	-	-	2.060.081,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Guajará - no Estado do Amazonas - 113E (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	2.183.063,00	2.183.063,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Humaitá - no Estado do Amazonas - 1J67 (-/-)	-	-	-	2.285.213,00	1.764.055,78	0,77
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Ipixuna - no Estado do Amazonas - 113F (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	2.800.000,00	2.800.000,00	1,00

(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Iranduba (Solimões) - no Estado do Amazonas - 114E (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	6.100.000,00	6.100.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itamarati - no Estado do Amazonas - 113G (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	3.600.000,00	3.600.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Itapiranga - no Estado do Amazonas - 112T (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	1.500.000,00	1.500.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Japurá - no Estado do Amazonas - 10NJ (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	5.763.286,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Lábrea - no Estado do Amazonas - 1J69 (-/-)	-	-	-	3.506.738,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manacapuru - no Estado do Amazonas - 1D53 (-/-)	-	-	-	1.990.817,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Manaquiri - no Estado do Amazonas - 1C97 (-/-)	-	-	-	705.642,00	353.034,61	0,50
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Maués - no Estado do Amazonas - 1D55 (-/-)	-	-	-	1.200.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Nova Olinda do Norte - no Estado do Amazonas - 1J70 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	1.868.010,00	1.868.009,86	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Novo Airão - no Estado do Amazonas - 1B85 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	263.600,54	262.145,50	0,99

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Novo Aripuanã - no Estado do Amazonas - 1J71 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	0,19	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Porto Velho (Cai N'Água) - no Estado de Rondônia - 10TW (-/-)	-	-	-	2.925.052,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Rio Preto da Eva - no Estado do Amazonas - 10NK (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	4.506.143,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santa Isabel do Rio Negro - no Estado do Amazonas - 1J72 (-/-)	-	-	-	800.670,00	800.670,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santarém (Prainha) - no Estado do Pará - 10K5 (-/-)	-	-	-	1.866.871,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Santo Antônio do Içá - no Estado do Amazonas - 1J73 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	1.891.531,00	1.891.531,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Gabriel da Cachoeira - no Estado do Amazonas - 113D (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	5.600.000,00	4.502.830,33	0,80
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de São Paulo de Olivença - no Estado do Amazonas - 1J74 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	143.740,60	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tabatinga - no Estado do Amazonas - 1D57 (-/-)	-	-	-	2.243.741,00	0,00	0,00

(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tapauá - no Estado do Amazonas - 113A (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	7.300.000,00	4.885.969,14	0,67
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tefé (Lago) - no Estado do Amazonas - 10NM (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	427.005,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tefé - no Estado do Amazonas - 1B61 (-/-)	-	-	-	5.071.551,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Tonantins - no Estado do Amazonas - 1J76 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	1.386.519,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Urucará - no Estado do Amazonas - 1C98 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	501.602,00	501.602,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Urucurituba - no Estado do Amazonas - 1J77 (-/-)	-	-	-	1.454.005,00	957.884,79	0,66
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230 - no Estado do Pará - 1101 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	1.308.020,00	1.308.020,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Boca do Acre - Divisa AM/AC - na BR-317 - no Estado do Amazonas - 1428 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	14.500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Cantá - Novo Paraíso - na BR-432 - no Estado de Roraima - 7242 (trecho construído/km)	-	-	-	3.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MT/PA - Santarém - na BR-163 - no Estado do Pará - 1490 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	117.361.240,56	82.406.862,53	0,70

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 (Campo Verde) - Miriituba - na BR-230 - no Estado do Pará - 111D (trecho pavimentado/km)	-	-	-	42.354,07	42.354,07	1,00
(RAP 2009) 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)	-	-	-	83.671.398,26	68.010.665,66	0,81
(RAP 2009) 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)	-	-	-	13.000.000,00	13.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Guarantã do Norte - Divisa MT/PA - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 1J59 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	4.405.407,60	3.219.460,67	0,73
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR-319 - no Estado do Amazonas - 1248 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	151.564.641,41	62.406.166,79	0,41
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Sena Madureira - Cruzeiro do Sul - na BR-364 - no Estado do Acre - 1422 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	3.293.913,70	3.293.913,70	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 202E (-/-)	-	-	-	35.000.000,00	33.824.952,37	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso - 202E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	29.824.717,98	28.873.808,49	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Pará - 209C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.272.857,31	3.329.076,17	0,53

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Rondônia - 207F (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Rondônia - 207F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.983.942,29	509.190,73	0,26
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Roraima - 206Z (-/-)	-	-	-	40.000.000,00	28.663.431,05	0,72
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Roraima - 206Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	38.855.945,00	36.541.945,00	0,94
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Amazonas - 202C (-/-)	-	-	-	20.769.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Amazonas - 202C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	35.963.223,46	979.387,65	0,03
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Mato Grosso - 202Y (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	8.589.525,14	0,86
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Mato Grosso - 202Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	19.540.195,65	19.391.723,68	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado de Roraima - 207B (-/-)	-	-	-	14.000.000,00	2.858.691,35	0,20
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado de Roraima - 207B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	13.884.146,00	9.545.333,56	0,69
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Amazonas - 202F (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	2.507.773,78	0,63
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Amazonas - 202F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	9.204.604,22	9.099.950,63	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-307 - no Estado do Amazonas - 20BB (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	9.412.245,48	3.683.682,81	0,39

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-317 - no Estado do Acre - 201X (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	171.674,07	171.674,07	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado de Rondônia - 207H (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	1.702.854,79	0,85
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado de Rondônia - 207H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	776.000,00	776.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado do Amazonas - 202H (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-319 - no Estado do Amazonas - 202H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	24.849.237,46	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 203A (-/-)	-	-	-	16.000.000,00	2.779.272,64	0,17
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Rondônia - 203A (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	44.824.608,24	32.965.133,40	0,74
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Acre - 201Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	700.000,00	240.906,40	0,34
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-401 - no Estado de Roraima - 207C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.776.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-421 - no Estado de Rondônia - 207K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.370.299,98	1.369.046,72	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-425 - no Estado de Rondônia - 207M (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-425 - no Estado de Rondônia - 207M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	805.577,09	805.577,09	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-429 - no Estado de Rondônia - 207Q (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	4.000.000,00	1,00

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-429 - no Estado de Rondônia - 207Q (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.421.731,27	3.263.804,93	0,74
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-432 - no Estado de Roraima - 207D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.940.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-433 - no Estado de Roraima - 207E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.400.000,00	2.400.000,00	1,00
(RAP 2009) Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins - no Estado do Pará - 123M (-/-)	-	-	-	750.202,00	750.202,00	1,00
(RAP 2009) Obras Hidroviárias Emergenciais - 124E (-/-)	-	-	-	6.895.017,71	6.354.953,55	0,92
Índice médio geral de realização			-			0,55

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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

1 - Conclusão de 11 Terminais Hidroviários - Humaitá - AM, Urucurituba - AM, Urucará - AM, Nova Olinda do Norte - AM, Manaquiri - AM, São Raimundo - AM, Itacoatiara - AM, Coari - AM, Manacapuru - AM, Terminal Pesqueiro de Manaus - AM e Novo Airão 3 AM

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance abaixo de 40% do esperado.

JUSTIFICATIVA: As características da Região Amazônica dificultam as ações de infraestrutura, sejam elas na questão de logística para execução das ações (obtenção e transporte de insumos), sejam elas na questão ambiental pelo controle dos órgãos de meio ambiente com a preservação da condição existente.

Outro fator que contribuiu para o alcance abaixo do esperado foi a falta de mão de obra qualificada e de equipamentos na região Amazônica para atendimento de todas as frentes de trabalho.

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		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)	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
Justificativa:						
Tarifa Unitária no Vetor Logístico Amazônico - R\$/(t x km)	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.						
Índice de Cobertura no Vetor Logístico Amazônico - número-índice	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.						
Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Amazônico - h/km	0,00					Alta

Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Amazônico - minuto/t	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Amazônico - Hora	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Amazônico - carro/h/faixa	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						

Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Amazônico - 1000 t	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

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: Mesmo tendo conhecimento do público-alvo das ações e programas cuja execução encontra-se a cargo do DNIT, o órgão não possui instrumentos institucionais capazes de mensurar e/ou avaliar sistematicamente os níveis de cobertura dos beneficiários, gerados pela implementação e execução dos programas do PPA.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: De forma semelhante à questão anterior, o DNIT identifica os beneficiários das ações e programas cuja execução é de sua competência. Contudo, em razão da abrangência nacional do Órgão e do conjunto de programas do PPA, aliada à expressiva parcela da sociedade por eles beneficiada, torna-se difícil a realização sistemática de avaliações voltadas para a satisfação dos beneficiários.

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTES PROGRAMAS? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

- A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);
- B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);
- C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;
- D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

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 ou pelo telefone 0800 611535.

AUDIÊNCIA PÚBLICA:

Para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

CONSULTA PÚBLICA:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares

REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares

DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL:

Houve ampla divulgação do Programa Nacional de Dragagem (PND) nas reuniões dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) de todos os portos.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS:

Vetor Logístico Centro-Norte

GERENTE DO PROGRAMA

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$2.928.080.247,0	Empenhado Liquidado: R\$1.668.564.261,70
	Paço Estatais: R\$23.711.540,00
	Total: R\$1.692.275.801,70
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

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 Pau D'Arco - na BR-158 - no Estado do Pará - 7P11 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessias Urbanas - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 11VD (-/-)				39.246.613,00	7.636.648,94	19,46
Adequação de Trecho Rodoviário - Belém (km 0) - Castanhal - Santa Maria - Cahoeira Pirai - Divisa PA/MA - na BR-316 - no Estado do Pará - 7N19 (trecho adequado/km)	92,00	0,00	0,00	17.192.486,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Estiva - Entroncamento BR-402/MA (Bacabeira) - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 127H (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	2.007.850,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Porto de Itaqui - Pedrinhas - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 12IA (trecho adequado/km)	6,00	0,00	0,00	30.750.000,00	29.644.696,74	96,41

Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Trecho Rodoviário -Barra do Garças - Cáceres - na BR-070 - No Estado do Mato Grosso - 7L94 (-/-)				11.496.784,00	2.337.802,51	20,33
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	1.928,00	538,93	27,95	8.562.000,00	2.206.374,05	25,77
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)	158,00	0,00	0,00	64.941.306,00	18.702.424,00	28,80
Aquisição e Montagem de Equipamentos do Terminal de Grãos no Porto de Itaqui (MA) - no Estado do Maranhão - 122Y (Obra executada/% de execução física)	2,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Eclusa de Lajeado - no Rio Tocantins - no Estado de Tocantins - 1547 (Obra executada/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferronorte - Alto Araguaia - Rondonópolis - no Estado do Mato Grosso - 90F1 (Trecho construído/km)						
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Aguiarnópolis - Palmas - no Estado do Tocantins - 5E83 (Trecho construído/km)	13,00	125,90	968,46	48.600.000,00	20.934.209,45	43,07
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Palmas/TO - Uruaçu/GO - 116X (Trecho construído/km)	271,00	263,37	97,18	940.700.001,00	843.361.670,31	89,65
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Trecho Belém/PA - Anapólis/GO - 7M59 (trecho construído/km)	600,00	0,00	0,00	16.588.971,00	0,00	0,00
Construção das Eclusas de Tucuruí - no Rio Tocantins - no Estado do Pará - 5750 (Obra executada/% de execução física)	3,00	3,00	100,00	72.065.626,00	49.518.601,09	68,71
Construção de Dolphins de Atracação no Pier nº 1 do Terminal de Miramar (PA) - 1C86 (Obra executada/% de execução física)	87,00	0,00	0,00	4.782.000,00	0,00	0,00
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)	100,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00

Construção de Ponte - no Município de Xambioá - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 7L92 (Obra executada/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	27.416.445,00	0,00	0,00
Construção de Ponte Internacional sobre o Rio Oiapoque (Fronteira Brasil/Guiana Francesa) - na BR-156 - no Estado do Amapá - 126R (Obra executada/% de execução física)	22,00	0,00	0,00	38.250.000,00	19.623.227,23	51,30
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Abaetetuba - no Estado do Pará - 10ID (Obra executada/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	180.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Augusto Corrêa - no Estado do Pará - 10I8 (Obra executada/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	180.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Cametá - no Estado do Pará - 10IC (Obra executada/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	180.000,00	0,00	0,00
Construção de Terminal Fluvial - no Município de Conceição do Araguaia - no Estado do Pará - 10NC (Obra executada/% de execução física)	67,00	0,00	0,00	240.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Bragança - Viseu - na BR-308 - no Estado do Pará - 7I12 (trecho pavimentado/km)	90,00	0,00	0,00	19.126.023,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa GO/MT - Divisa MT/RO - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso - 7M77 (trecho pavimentado/km)	39,00	0,00	0,00	42.800.000,00	38.468.020,64	89,88
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 11VA (trecho pavimentado/km)	105,00	0,00	0,00	106.600.000,00	20.718.477,54	19,44
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/TO - Altamira - na BR-230 - no Estado do Pará - 10KR (trecho pavimentado/km)	69,00	0,00	0,00	90.640.000,00	15.271.000,55	16,85
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/MA (Km 0) - Km 100 - na BR-226 - no Estado do Maranhão - 7P03 (trecho pavimentado/km)	100,00	0,00	0,00	46.389.155,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

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)	137,00	0,00	0,00	33.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MA-225 (Sobradinho) - Divisa MA/PI (Ponte do Jandira - Rio Paranaíba) - na BR-402 - no Estado do Maranhão - 7P02 (-/-)				500.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) - na BR-156 - no Estado do Amapá - 1418 (trecho pavimentado/km)	42,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - Pedro Afonso - Divisa MA/TO - na BR-235 - no Estado do Tocantins - 7224 (trecho pavimentado/km)	31,00	0,00	0,00	27.100.314,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Peixe - Paraná - Taguatinga - na BR-242 - no Estado do Tocantins - 5E15 (trecho pavimentado/km)	37,00	43,29	117,01	37.000.000,00	241.972,49	0,65
Construção do Berço 100, Alargamento do Cais Sul e Ampliação do Porto de Itaqui (MA) - 7F21 (Obra executada/% de execução física)	35,00	53,69	153,40	45.000.000,00	0,00	0,00
Construção do Berço 108 no Porto de Itaqui (MA) - no Estado do Maranhão - 122Z (Obra executada/% de execução física)	10,00	0,00	0,00	8.000.000,00	0,00	0,00
Construção do Porto Fluvial Intermodal no Rio Tocantins - no Município de Marabá - no Estado do Pará - 7N21 (Obra executada/% de execução física)	2,00	0,00	0,00	300.000,00	0,00	0,00
Dragagem de Aprofundamento dos Berços Internos dos Pieres 102, 202, 302 do Porto de Vila do Conde (PA) - 10OK (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	800,00	0,00	0,00	16.000.000,00	648.925,00	4,06

Dragagem de Manutenção do Canal de Acesso e Bacia de Evolução do Porto de Belém (PA) - 20AR (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	11,00	0,00	0,00	742.591,00	0,00	0,00
Estudos e Projetos para Construção do Terminal de Múltiplo Uso no Porto de Vila do Conde (PA) - 11WH (ESTUDO REALIZADO/%)	90,00	0,00	0,00	9.040.381,00	2.806.984,00	31,05
Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente - 6504 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	0,00	0,00	-	5.400.000,00	907.041,00	16,80
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Belém (PA) - 10VU (Sistema Implantado /% de execução)	100,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Vila do Conde (PA) - 10W1 (Sistema Implantado /% de execução)	100,00	0,00	0,00	2.702.995,00	31.913,00	1,18
Instalação de Defensas Portuárias no Porto de Vila do Conde - 130R (Defensa instalada/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	2.750.000,00	0,00	0,00
Instalação de Defensas Portuárias no Terminal de Outeiro - 130S (Defensa instalada/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	1.770.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Maranhão - 200X (TRECHO MANTIDO/km)	345,00	345,00	100,00	11.700.000,00	9.216.826,06	78,78
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Pará - 200Z (TRECHO MANTIDO/km)	458,00	0,00	0,00	9.700.000,00	5.742.004,85	59,20
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Tocantins - 203K (TRECHO MANTIDO/km)	628,00	141,00	22,45	2.850.000,00	163.633,02	5,74
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado do Mato Grosso - 205W (TRECHO MANTIDO/km)	843,00	0,00	0,00	98.750.000,00	27.492.902,20	27,84
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 204S (TRECHO MANTIDO/km)	599,00	516,30	86,19	58.850.000,00	42.669.934,57	72,51

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Pará - 208Z (TRECHO MANTIDO/km)	152,00	0,00	0,00	5.650.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 201U (TRECHO MANTIDO/km)	797,00	797,00	100,00	133.400.000,00	98.793.148,51	74,06
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-156 - no Estado do Amapá - 202J (TRECHO MANTIDO/km)	796,00	0,00	0,00	39.500.000,00	27.070.000,00	68,53
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 202A (TRECHO MANTIDO/km)	797,00	0,00	0,00	53.150.000,00	20.671.975,91	38,89
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Pará - 205Z (TRECHO MANTIDO/km)	304,00	0,00	0,00	10.250.000,00	3.126.065,73	30,50
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado do Amapá - 202L (TRECHO MANTIDO/km)	226,00	0,00	0,00	38.550.000,00	12.805.314,75	33,22
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Maranhão - 202I (TRECHO MANTIDO/km)	572,00	572,00	100,00	113.500.000,00	49.478.445,68	43,59
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Pará - 209E (TRECHO MANTIDO/km)	227,00	0,00	0,00	12.200.000,00	4.884.853,88	40,04
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Maranhão - 204T (TRECHO MANTIDO/km)	569,00	569,00	100,00	48.300.000,00	39.307.201,12	81,38
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Tocantins - 200S (TRECHO MANTIDO/km)	71,00	71,00	100,00	9.350.000,00	8.334.097,63	89,13
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Maranhão - 204I (TRECHO MANTIDO/km)	515,00	515,00	100,00	194.300.000,00	158.964.624,97	81,81
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Pará - 209G (TRECHO MANTIDO/km)	1.411,00	0,00	0,00	37.300.000,00	19.998.146,71	53,61
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Tocantins - 203L (TRECHO MANTIDO/km)	145,00	145,00	100,00	8.100.000,00	5.927.900,64	73,18
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado do Tocantins - 207T (TRECHO MANTIDO/km)	232,00	62,00	26,72	3.450.000,00	2.025.305,27	58,70

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado do Mato Grosso - 20AV (TRECHO MANTIDO/km)	119,00	0,00	0,00	520.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado do Tocantins - 207V (TRECHO MANTIDO/km)	489,00	145,10	29,67	21.701.234,00	6.424.162,03	29,60
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-308 - no Estado do Maranhão - 204U (TRECHO MANTIDO/km)	86,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-308 - no Estado do Pará - 206C (TRECHO MANTIDO/km)	216,00	0,00	0,00	10.650.000,00	3.114.807,11	29,25
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 200Y (TRECHO MANTIDO/km)	587,00	587,00	100,00	23.000.000,00	2.718.294,22	11,82
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Pará - 201A (TRECHO MANTIDO/km)	123,00	0,00	0,00	5.000.000,00	558.684,99	11,17
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso - 203C (TRECHO MANTIDO/km)	872,00	0,00	0,00	116.100.000,00	49.519.570,85	42,65
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Maranhão - 204V (TRECHO MANTIDO/km)	77,00	0,00	0,00	20.000.000,00	14.846.055,38	74,23
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-422 - no Estado do Pará - 209I (TRECHO MANTIDO/km)	336,00	0,00	0,00	6.900.000,00	4.747.604,08	68,81
Melhoramentos no Porto de Vila do Conde (PA) - 1305 (Obra executada/% de execução física)	1,00	0,00	0,00	310.000,00	249.591,00	80,51
Recuperação das Vias do Terminal Petroquímico de Miramar (PA) - 100J (OBRA EXECUTADA/% de execução)	58,00	0,00	0,00	322.659,00	164.849,00	51,09
Recuperação dos Berços 101 e 102 do Porto de Itaqui (MA) - 1K26 (Obra executada/% de execução física)	14,00	4,12	29,43	10.000.000,00	0,00	0,00
Recuperação dos Taludes do Porto de Vila do Conde (PA) - 1C85 (Obra executada/% de execução física)	19,00	0,00	0,00	199.813,00	199.813,00	100,00
Revitalização de Armazéns no Porto de Belém (PA) - 100C (Obra executada/% de execução física)	21,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00

Índice médio geral de realização	34,63	28,44
---	--------------	--------------

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de Alto Alegre - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 11ZA (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de Pio XII - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 115U (trecho adequado/km)	-	-	-	1.300.000,00	766.685,09	0,59
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de São Domingos do Maranhão - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 11Z9 (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	1.880.273,64	0,47
(RAP 2009) Adequação de Travessias Urbanas na BR-153 no Estado de Tocantins - 11VD (trecho adequado/km)	-	-	-	10.050.990,09	4.731.893,17	0,47
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Porto de Itaqui - Pedrinhas - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 12IA (trecho adequado/km)	-	-	-	1.790.270,52	1.290.270,52	0,72
(RAP 2009) 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)	-	-	-	4.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	-	-	-	3.379.694,28	2.529.773,30	0,75
(RAP 2009) Construção da Eclusa de Lajeado - no Rio Tocantins - no Estado de Tocantins - 1547 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	2.000.000,00	1.593.470,21	0,80
(RAP 2009) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Aguiarnópolis - Palmas - no Estado do Tocantins - 5E83 (Trecho construído/km)	-	-	-	272.543.149,00	229.476.830,11	0,84

(RAP 2009) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Palmas/TO - Uruaçu/GO - 116X (Trecho construído/km)	-	-	-	252.703.203,51	247.463.124,77	0,98
(RAP 2009) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Trecho Belém/PA - Anapólis/GO - 7M59 (trecho construído/km)	-	-	-	1.066.323,08	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção das Eclusas de Tucuruí - no Rio Tocantins - no Estado do Pará - 5750 (-/-)	-	-	-	80.850.000,00	80.850.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção das Eclusas de Tucuruí - no Rio Tocantins - no Estado do Pará - 5750 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	3.446.265,99	3.446.265,99	1,00
(RAP 2009) Construção de Ponte - no Município de Xambioá - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 7L92 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	17.780.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Ponte Internacional sobre o Rio Oiapoque (Fronteira Brasil/Guiana Francesa) - na BR-156 - no Estado do Amapá - 126R (-/-)	-	-	-	24.088.051,43	22.402.628,69	0,93
(RAP 2009) Construção de Terminal Fluvial - no Município de Augusto Corrêa - no Estado do Pará - 10I8 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	160.000,00	160.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 11VA (trecho pavimentado/km)	-	-	-	72.440.180,27	40.549.957,19	0,56
(RAP 2009) 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)	-	-	-	9.952.634,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) - na BR-156 - no Estado do Amapá - 1418 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	898.134,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Marabá - Altamira - na BR-230 - no Estado do Pará - 10KR (trecho pavimentado/km)	-	-	-	23.197.771,95	20.496.323,64	0,88
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Peixe - Paranã - Taguatinga -na BR-242 - No Estado do Tocantins - 5E15 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	44.000.000,00	37.052.150,68	0,84
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Trecho Divisa GO/MT - Divisa MT/RO - na BR-364 - No Estado do Mato Grosso - 7M77 (-/-)	-	-	-	36.561.701,00	30.000.000,00	0,82
(RAP 2009) Construção do Berço 100, Alargamento do Cais Sul e Ampliação do Porto de Itaqui (MA) - 7F21 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	3.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Maranhão - 200X (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.971.878,47	2.340.312,07	0,79
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Pará - 200Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.336.116,70	8.236.116,70	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010 - no Estado do Tocantins - 203K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.400.922,17	8.400.922,17	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado do Mato Grosso - 205W (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	8.380.036,09	0,84
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado do Mato Grosso - 205W (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	41.022.328,68	36.848.348,09	0,90
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 204S (-/-)	-	-	-	7.100.000,00	6.479.513,46	0,91

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Maranhão - 204S (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.075.254,40	7.725.254,40	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Pará - 208Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.900.280,00	110.000,00	0,04
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 201U (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	14.500.000,00	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Tocantins - 201U (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	15.591.098,29	14.960.839,12	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-156 - no Estado do Amapá - 202J (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	14.401.660,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 202A (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	10.527.411,62	0,88
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso - 202A (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	20.478.044,36	14.723.327,17	0,72
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Pará - 205Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.993.771,91	1.993.771,91	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-210 - no Estado do Amapá - 202L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.505.312,23	1.505.312,23	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Maranhão - 202I (-/-)	-	-	-	8.000.000,00	8.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Maranhão - 202I (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.053.497,37	7.718.323,41	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Pará - 209E (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Pará - 209E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	12.672.944,68	12.281.197,18	0,97

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Maranhão - 204T (-/-)	-	-	-	20.000.000,00	19.660.785,21	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Maranhão - 204T (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.072.387,60	2.009.511,75	0,49
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Tocantins - 200S (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Tocantins - 200S (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.335.466,97	1.196.042,22	0,90
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Maranhão - 204I (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	10.000.000,00	0,83
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Maranhão - 204I (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	17.837.325,59	17.419.691,21	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Pará - 209G (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	4.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Pará - 209G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.546.649,05	3.535.513,57	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Tocantins - 203L (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	1.910.872,09	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Tocantins - 203L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.999.177,68	6.999.177,68	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado do Tocantins - 207T (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	182.331,00	182.331,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado do Mato Grosso - 20AV (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.483.200,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado do Tocantins - 207V (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado do Tocantins - 207V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	10.118.533,45	9.866.664,64	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-308 - no Estado do Pará - 206C (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	1.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-308 - no Estado do Pará - 206C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.262.579,10	6.262.579,10	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Maranhão - 200Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.450.440,00	4.450.440,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Pará - 201A (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	10.899.374,67	4.443.689,12	0,41
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso - 203C (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	12.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado do Mato Grosso - 203C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	36.304.711,71	34.967.288,78	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Maranhão - 204V (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Maranhão - 204V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	9.143.554,57	2.131.354,57	0,23
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-422 - no Estado do Pará - 209I (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	1.730.502,37	0,87
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-422 - no Estado do Pará - 209I (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	236.770,22	236.770,22	1,00
(RAP 2009) Recuperação dos Berços 101 e 102 do Porto de Itaqui (MA) - 1K26 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	600.000,00	0,00	0,00
Índice médio geral de realização	-	-	-			0,73

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 subsequentes 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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

- 1 - i) Extensão da malha ferroviária federal, em mais de 380 km, nas ações da Ferrovia Norte/Sul
- ii) Manutenção da malha rodoviária, em mais de 3.700 km, em diversas ações;
- iii) Aumento da capacidade das rodovias, por meio das obras de Adequação;
- iv) No âmbito das ações da Secretaria de Portos, foi executado 4,2% do projeto Recuperação dos Berços 101 e 102 do Porto de Itaqui (MA), e 40% do projeto de Construção do Berço 100, alargamento do Cais Sul e ampliação do Porto de Itaqui (MA)

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance entre 40% a 80% do esperado.

JUSTIFICATIVA: As principais ações tiveram desenvolvimento satisfatórios. Outras ações, com vulto financeiro menor, mas com metas físicas consideravelmente maiores, não tiveram pleno andamento durante o exercício.

Deve ser levado em conta o grande aumento de recurso orçamentário ao longo dos últimos anos. Em que pese o referido aumento ser positivo ao pleno andamento dos serviços, não foi possível incrementar o ritmo das obras na mesma proporção, o que deverá acontecer dentro dos próximos anos. Quando houver este equilíbrio, certamente haverá plena execução dos recursos orçamentários de um exercício, sem necessidade de utilização da RAPs.

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		ÍNDICE PREVISTO PARA O FINAL DO PPA (2011)	POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011
	Índice	Data de Apuração	Índice	Data de Apuração		

Relatório Anual de Avaliação

Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Centro-Norte - 1000 t	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Centro-Norte - carro/h/faixa	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Centro-Norte - Hora	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Centro-Norte - minuto/t	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						

Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Centro-Norte - h/km	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Índice de Cobertura no Vetor Logístico Centro-Norte - número-índice	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tarifa Unitária no Vetor Logístico Centro-Norte - R\$/(t x km)	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Frete Unitário no Vetor Logístico Centro-Norte - R\$/(t x km)	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

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: Mesmo tendo conhecimento do público-alvo das ações e programas cuja execução encontra-se a cargo do DNIT, o órgão não possui instrumentos institucionais capazes de mensurar e/ou avaliar sistematicamente os níveis de cobertura dos beneficiários, gerados pela implementação e execução dos programas do PPA.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: De forma semelhante à questão anterior, o DNIT identifica os beneficiários das ações e programas cuja execução é de sua competência. Contudo, em razão da abrangência nacional do Órgão e do conjunto de programas do PPA, aliada à expressiva parcela da sociedade por eles beneficiada, torna-se difícil a realização sistemática de avaliações voltadas para a satisfação dos beneficiários.

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTE PROGRAMA? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

- A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);
- B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);
- C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;
- D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

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 ou pelo telefone 0800 61 1535.

AUDIÊNCIA PÚBLICA:

Para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

CONSULTA PÚBLICA:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL:

Houve ampla divulgação do Programa Nacional de Dragagem (PND) nas reuniões dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) de todos os portos.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS:

Relatório Anual de Avaliação

Vetor Logístico Centro-Sudeste

GERENTE DO PROGRAMA

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$2.356.976.629,0	Empenhado Liquidado: R\$1.015.020.326,59
	Paço Estatais: R\$130.352.010,00
	Total: R\$1.145.372.336,59
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

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 Bassit - na BR-153 - no Estado de São Paulo - 114A (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	7.430.309,00	782.653,45	10,53
Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Curitiba - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7P66 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	500.000,00	0,00	0,00
Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Ponta Grossa - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7M93 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	1.007.850,00	0,00	0,00
Adequação de Ramal Ferroviário - no Município de Londrina - no Estado do Paraná - 1C48 (trecho adequado/km)	11,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Sistema de Distribuição de Energia Elétrica no Porto de Santos (SP) - 1K07 (SISTEMA ADEQUADO/% de execução física)	24,00	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00

Adequação de Travessia Urbana - no Município de Cascavel - na BR 277 - no Estado do Paraná - 128Y (-/-)				10.000.000,00	253.959,37	2,54
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Dourados - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11ZM (trecho adequado/km)	1,00	1,36	136,00	9.100.000,00	4.405.961,34	48,42
Adequação de Trecho Rodoviário - Anápolis - Porangatu - na BR-153 - no Estado de Goiás - 7G92 (trecho adequado/km)	8,00	75,00	937,50	1.209.420,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Aparecida de Goiânia - Itumbiara - na BR-153 - no Estado de Goiás - 1310 (trecho adequado/km)	8,00	108,68	1.358,50	41.000.000,00	12.140.539,54	29,61
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa GO/TO - Itumbiara - na BR-153 - No Estado de Goiás - 7N11 (trecho adequado/km)	520,00	0,00	0,00	49.480.422,00	5.331.298,79	10,77
Adequação de Trecho Rodoviário - Goiânia - Jataí - na BR-060 - no Estado de Goiás - 7I40 (trecho adequado/km)	140,00	0,00	0,00	64.009.099,00	3.018.261,92	4,72
Adequação de Trecho Rodoviário - Iporã - Cambé - na BR-369 - no Estado do Paraná - 7P72 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	16.331.344,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - km 0 - km 4,5 - na BR-476 - no Estado do Paraná - 7P70 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	17.851.459,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Londrina - Apucarana - na BR-369 - no Estado do Paraná - 7P12 (-/-)				1.000.000,00	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 (-/-)				44.062.500,00	5.048.649,56	11,46
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	2.000,00	1.649,31	82,47	8.462.000,00	7.029.095,89	83,07
Alinhamento de Cais no Porto de Santos (SP) - 12LR (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	12,00	0,00	0,00	15.000.000,00	0,00	0,00
Apoio à Construção do Rodoanel - Trecho Sul - no Estado de São Paulo - 111V (Trecho construído/km)	11,00	18,00	163,64	282.600.000,00	277.520.000,00	98,20

Relatório Anual de Avaliação

Construção da Ferrovia Norte-Sul - Ouroeste (SP) - Estrela D'Oeste (SP) - no Estado de São Paulo - 11ZD (Trecho construído/km)	35,00	0,00	0,00	47.724.000,00	3.055.735,82	6,40
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Ouroverde de Goiás - São Simão - no Estado de Goiás - 11ZH (Trecho construído/km)	91,00	0,00	0,00	110.850.000,00	3.068.388,60	2,77
Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Paraná (Binacional) - na BR-277 - no Estado do Paraná - 110O (Obra executada/% de execução física)	4,00	0,00	0,00	600.000,00	0,00	0,00
Construção de Acesso ao Trevo de Entrada de Toledo - na BR-467 - no Estado do Paraná - 7P00 (-/-)				500.000,00	0,00	0,00
Construção de Anel Rodoviário - no Município de Corumbá - na BR-262 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11ZR (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	500.000,00	495.120,37	99,02
Construção de Anel Rodoviário no Município de Campo Grande na BR-060/163/262 No Estado do Mato Grosso do Sul - 123S (Trecho construído/km)	28,00	0,00	0,00	8.031.578,00	0,00	0,00
Construção de Contorno e Pátio Ferroviário de Tutóia - no Município de Araraquara - no Estado de São Paulo - 1D69 (Contorno construído/km)	1,00	0,00	0,00	25.925.000,00	1.162.834,99	4,49
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Três Lagoas - no Estado Mato Grosso do Sul - 10HE (Contorno construído/km)	4,00	0,00	0,00	5.400.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Cascavel - nas BRs 163/277/467/369 - no Estado do Paraná - 7M92 (trecho pavimentado/km)	2,00	4,80	240,00	11.850.000,00	822.245,69	6,94
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Jataí - na BR-060 - no Estado de Goiás - 7171 (trecho pavimentado/km)	26,00	0,00	0,00	27.140.680,00	0,00	0,00

Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Maringá - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7M91 (trecho pavimentado/km)	5,00	8,10	162,00	123.000.000,00	70.231.704,10	57,10
Construção de Interseção em desnível - no km 154,6 - na BR-369 (PUC-Interseção com a Avenida Jockey Clube) - no Município de Londrina - no Estado do Paraná - 7N46 (Obra executada/% de execução física)	13,00	0,00	0,00	604.710,00	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)	36,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea - no Município de Embu Guaçu - no Estado de São Paulo - 7P05 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea - no Município de Paranaguá - no Estado do Paraná - 1D68 (Obra executada/% de execução física)	22,00	0,00	0,00	3.390.000,00	0,00	0,00
Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea - no Município de Sumaré - no Estado de São Paulo - 7P08 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
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)	2,00	0,00	0,00	13.750.000,00	125.280,60	0,91
Construção de Ponte sobre o Rio Paraná - Três Lagoas - Castilho - na BR-262 - no Estado de São Paulo - 7K18 (Obra executada/% de execução física)	2,00	0,00	0,00	2.400.000,00	1.222.690,00	50,95
Construção de Ramal Ferroviário - Ipiranga - Guarapuava - no Estado do Paraná - 9A35 (Trecho construído/km)	35,00	0,00	0,00	133.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Alcinópolis - Divisa GO/MS - na BR-359 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 7M79 (trecho pavimentado/km)	43,00	58,02	134,93	47.300.000,00	47.300.000,00	100,00

Relatório Anual de Avaliação

Construção de Trecho Rodoviário - Campo Mourão - Palmital - na BR-158 - No Estado do Paraná - 128W (-/-)				2.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Cocalzinho - Niquelândia - na BR-414 - no Estado de Goiás - 1238 (-/-)				10.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Contorno Aparecida do Taboado - Acesso à Ponte sobre o Rio Paraná - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11Y0 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	604.710,00	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 (-/-)				43.828.946,00	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)	1,00	228,24	22.824,00	604.710,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-163 - Alcinópolis - na BR-359 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 7M78 (trecho pavimentado/km)	27,00	69,98	259,19	35.400.000,00	30.000.000,00	84,75
Construção de Trecho Rodoviário - no Município de Guarapuava - na BR-277 - no Estado do Paraná - 7P86 (trecho pavimentado/km)	3.000,00	0,00	0,00	3.750.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Porto Camargo - Campo Mourão - na BR-487 - no Estado do Paraná - 7K23 (trecho pavimentado/km)	5,00	0,00	0,00	8.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Uruaçu - São Miguel do Araguaia - na BR-080 - no Estado de Goiás - 7I44 (trecho pavimentado/km)	26,00	569,92	2.192,00	19.715.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Ventania - Alto do Amparo - na BR-153 - no Estado do Paraná - 1D70 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	16.700.000,00	238.560,03	1,43

Construção de Viaduto Rodoviário - no Município de Goiânia (Bairro Vila Canaã) - na BR-060 - no Estado de Goiás - 113M (Obra executada/% de execução física)	19,00	0,00	0,00	604.710,00	0,00	0,00
Construção de Viaduto sobre a Linha Férrea - no Município de São Carlos - no Estado de São Paulo - 114C (Obra executada/% de execução física)	18,00	0,00	0,00	1.800.000,00	0,00	0,00
Construção do Tramo Norte do Ferroanel - no Estado de São Paulo - 9A36 (Trecho construído/km)	16,00	0,00	0,00	156.000.000,00	0,00	0,00
Construção e Projeto de Viadutos sobre a Linha Férrea - no Município de Mogi das Cruzes - no Estado de São Paulo - 7N83 (trecho construído/km)	100,00	0,00	0,00	19.326.020,00	0,00	0,00
Derrocagem junto ao Canal de Acesso ao Porto de Santos (SP) - 3E67 (DERROCAGEM REALIZADA/M²)	71.824,00	0,00	0,00	8.067.728,00	0,00	0,00
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)	695,00	0,00	0,00	17.206.610,00	12.268.518,00	71,30
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Paranaguá (PR) - 122O (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	540,00	0,00	0,00	2.282.054,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Santos (SP) - 122E (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	5.310,00	2.708,10	51,00	97.785.408,00	26.196.012,76	26,79
Estudos e Projetos da Infraestrutura de Acessos Terrestres do Porto de Santos (SP) - 122T (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	2,00	0,00	0,00	10.000.000,00	0,00	0,00
Implantação da Avenida Perimetral Portuária no Porto de Santos - No Município de Guarujá (SP) - 1C66 (trecho pavimentado/km)	3,00	0,00	0,00	54.686.039,00	1.507.176,00	2,76
Implantação da Avenida Perimetral Portuária no Porto de Santos - no Município de Santos (SP) - 1C67 (trecho pavimentado/km)	3,00	3,00	100,00	65.151.040,00	63.243.718,00	97,07

Relatório Anual de Avaliação

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)	9,00	20,00	222,22	6.967.000,00	6.967.307,00	100,00
Implantação de Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Embarcações (VTMIS) no Porto de Santos (SP) - 128F (Sistema Implantado % de execução física)	100,00	0,00	0,00	15.000.000,00	0,00	0,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Santos (SP) - 10VR (Sistema Implantado % de execução física)	13,00	7,80	60,00	8.960.217,00	4.993.136,00	55,73
Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Incorporação ao Patrimônio da Companhia, de Obras Realizadas na Margem Esquerda do Porto de Santos, Conforme Termo de Permissão de Uso nº 03.2003 - 127J (projeto executado/% de execução física)	100,00	100,00	100,00	45.500.000,00	41.230.336,00	90,62
Instalação de Sistema Simulador de Operações Portuárias - 128E (EQUIPAMENTO INSTALADO/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	2.600.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-050 - no Estado de Goiás - 201K (TRECHO MANTIDO/km)	219,00	218,30	99,68	14.100.000,00	12.551.858,12	89,02
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Estado de Goiás - 205R (TRECHO MANTIDO/km)	496,00	358,70	72,32	41.600.000,00	25.994.943,65	62,49
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205H (TRECHO MANTIDO/km)	419,00	423,50	101,07	15.300.000,00	11.816.112,77	77,23
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de São Paulo - 209N (TRECHO MANTIDO/km)	101,00	53,60	53,07	425.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Goiás - 201R (TRECHO MANTIDO/km)	646,00	658,40	101,92	42.850.000,00	30.683.278,34	71,61

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Paraná - 201F (TRECHO MANTIDO/km)	233,00	215,80	92,62	8.700.000,00	4.462.992,21	51,30
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-154 - no Estado de Goiás - 20C1 (TRECHO MANTIDO/km)	16,00	0,00	0,00	25.500,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado de Goiás - 201V (TRECHO MANTIDO/km)	274,00	277,40	101,24	1.975.000,00	976.354,03	49,44
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 201Y (TRECHO MANTIDO/km)	398,00	351,40	88,29	24.691.227,00	12.381.742,05	50,15
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Paraná - 207J (TRECHO MANTIDO/km)	129,00	108,00	83,72	5.100.000,00	158.956,53	3,12
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202D (TRECHO MANTIDO/km)	819,00	847,20	103,44	114.348.245,00	97.081.848,83	84,90
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Paraná - 209D (TRECHO MANTIDO/km)	112,00	63,30	56,52	750.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202Q (TRECHO MANTIDO/km)	844,00	762,30	90,32	84.774.121,00	57.325.466,06	67,62
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-267 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205G (TRECHO MANTIDO/km)	631,00	643,00	101,90	194.800.000,00	144.758.261,01	74,31
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-272 - no Estado do Paraná - 207G (TRECHO MANTIDO/km)	119,00	114,80	96,47	650.000,00	101.473,45	15,61
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-277 - no Estado do Paraná - 209F (TRECHO MANTIDO/km)	17,00	0,30	1,76	625.500,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado do Paraná - 20BE (TRECHO MANTIDO/km)	63,00	63,00	100,00	9.050.000,00	6.169.679,42	68,17
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-359 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 20C2 (TRECHO MANTIDO/km)	221,00	0,00	0,00	5.510.000,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Goiás - 202U (TRECHO MANTIDO/km)	379,00	387,18	102,16	106.400.000,00	49.688.581,65	46,70
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-369 - no Estado do Paraná - 209H (TRECHO MANTIDO/km)	26,00	4,50	17,31	5.255.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-373 - no Estado do Paraná - 209J (TRECHO MANTIDO/km)	99,00	99,00	100,00	10.850.000,00	3.082.103,84	28,41
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-376 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205I (TRECHO MANTIDO/km)	140,00	0,00	0,00	25.500,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-376 - no Estado do Paraná - 207L (TRECHO MANTIDO/km)	82,00	23,20	28,29	9.500.000,00	92.221,57	0,97
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-383 - no Estado de São Paulo - 20D1 (TRECHO MANTIDO/km)	21,00	0,00	0,00	75.500,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-414 - no Estado de Goiás - 205T (TRECHO MANTIDO/km)	228,00	0,00	0,00	1.350.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-419 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205J (TRECHO MANTIDO/km)	85,00	84,60	99,53	1.265.500,00	421.250,22	33,29
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-452 - no Estado de Goiás - 205U (TRECHO MANTIDO/km)	181,00	0,00	0,00	12.950.000,00	4.755.231,86	36,72
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459 - no Estado de São Paulo - 209R (TRECHO MANTIDO/km)	32,00	32,10	100,31	10.725.000,00	3.379.194,55	31,51
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-463 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205K (TRECHO MANTIDO/km)	170,00	112,50	66,18	34.314.473,00	30.208.040,96	88,03
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-467 - no Estado do Paraná - 209K (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	45,60	651,43	4.250.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-469 - no Estado do Paraná - 209L (TRECHO MANTIDO/km)	22,00	22,60	102,73	6.700.000,00	0,00	0,00

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-476 - no Estado do Paraná - 207I (TRECHO MANTIDO/km)	286,00	304,40	106,43	41.750.000,00	16.490.661,41	39,50
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-483 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 20C3 (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-487 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205M (TRECHO MANTIDO/km)	33,00	0,00	0,00	76.500,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-487 - no Estado do Paraná - 209M (TRECHO MANTIDO/km)	143,00	147,60	103,22	6.315.000,00	2.295.800,28	36,35
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-488 - no Estado de São Paulo - 209S (TRECHO MANTIDO/km)	6,00	5,90	98,33	302.000,00	195.280,96	64,66
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-497 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205O (TRECHO MANTIDO/km)	10,00	0,00	0,00	55.000,00	0,00	0,00
Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia dos Rios Paraná e Paraguai - 110S (Obra executada/% de execução física)	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Obras Complementares do Contorno Ferroviário - no Município de Barretos - no Estado de São Paulo - 10HH (Obra executada/% de execução física)	2,00	0,00	0,00	1.800.000,00	0,00	0,00
Obras Complementares na Ponte Rodoferroviária sobre o Rio Paraná - no Município de Rubinéia - no Estado de São Paulo - 1J80 (Obra executada/% de execução física)	3,00	0,00	0,00	300.000,00	300.000,00	100,00
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza - 20BA (plano implantado/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	757.000,00	141.819,00	18,73
Prolongamento de Trecho de Rebaixamento da Linha Férrea - no Município de Maringá - no Estado do Paraná - 11XB (Trecho construído/km)	1,00	0,00	0,00	27.250.000,00	200.000,00	0,73

Relatório Anual de Avaliação

Remoção de Destroços no Canal de Acesso ao Porto de Santos (SP) - 3E69 (Serviço executado/% de execução física)	101,00	0,00	0,00	7.300.000,00	0,00	0,00	
Índice médio geral de realização				322,66			23,55

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Ponta Grossa - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7M93 (-/-)	-	-	-	9.000.000,00	621.488,38	0,07
(RAP 2009) Adequação de Ramal Ferroviário - no Município de Londrina - no Estado do Paraná - 1C48 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	800.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de Dourados - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11ZM (trecho adequado/km)	-	-	-	1.976.603,64	1.896.716,35	0,96
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Anápolis - Porangatu - na BR-153 - no Estado de Goiás - 7G92 (trecho adequado/km)	-	-	-	26.540.572,97	25.551.607,61	0,96
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Aparecida de Goiânia - Itumbiara - na BR-153 - no Estado de Goiás - 1310 (trecho adequado/km)	-	-	-	6.795.703,67	6.795.703,67	1,00
(RAP 2009) Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	-	-	-	4.782.626,38	4.005.301,62	0,84
(RAP 2009) Apoio à Construção do Rodoanel - Trecho Sul - no Estado de São Paulo - 111V (Trecho construído/km)	-	-	-	22.480.000,00	22.480.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Ouro Verde de Goiás - São Simão - no Estado de Goiás - 11ZH (-/-)	-	-	-	14.900.000,00	0,00	0,00

(RAP 2009) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Ouroeste - Estrela D'Oeste - no Estado de São Paulo - 11ZD (-/-)	-	-	-	15.100.000,00	9.052.698,32	0,60
(RAP 2009) Construção de Anel Rodoviário - no Município de Corumbá - na BR-262 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 11ZR (trecho construído/km)	-	-	-	1.561.031,20	1.561.031,20	1,00
(RAP 2009) Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Cascavel - nas BR's 163/277/467/369 - no Estado do Paraná - 7M92 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	1.905.456,92	744.056,97	0,39
(RAP 2009) Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Maringá - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7M91 (-/-)	-	-	-	20.000.000,00	18.893.281,73	0,94
(RAP 2009) Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Maringá - na BR-376 - no Estado do Paraná - 7M91 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	21.578.446,16	21.578.446,16	1,00
(RAP 2009) Construção de Interseção em Linha Férrea - no Município de Londrina - no Estado do Paraná - 7N45 (-/-)	-	-	-	6.500.000,00	1.089.964,22	0,17
(RAP 2009) Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea - no Município de Paranaguá - no Estado do Paraná - 1D68 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	2.000.085,27	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Ponte - sobre o Rio Paraná (entre Paulicéia/SP e Brasilândia/MS) - na BR-158 - Nacional - 7N94 (-/-)	-	-	-	25.000.000,00	7.491.339,03	0,30
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Alcinópolis - Divisa GO/MS - na BR-359 - No Estado do Mato Grosso do Sul - 7M79 (trecho construído/km)	-	-	-	1.000.000,00	1.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Cocalzinho - Niquelândia - na BR-414 - no Estado de Goiás - 1238 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	22.000.000,00	10.342.806,05	0,47

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) 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 (-/-)	-	-	-	4.539.168,20	3.545.971,97	0,78
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa GO/MS (rio Aporé) - Entroncamento BR-497 - na BR-483 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 7N44 (-/-)	-	-	-	4.500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa GO/MT - Entroncamento BR-153 - na BR-070 - no Estado de Goiás - 113L (trecho pavimentado/km)	-	-	-	7.400.000,00	1.660.861,59	0,22
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Porto Camargo - Campo Mourão - na BR-487 - no Estado do Paraná - 7K23 (Trecho construído/km)	-	-	-	1.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Uruaçu - São Miguel do Araguaia - na BR-080 - no Estado de Goiás - 7I44 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	34.000.000,00	28.734.398,54	0,85
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Ventania - Alto do Amparo - na BR-153 - no Estado do Paraná - 1D70 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	3.841.579,39	3.143.607,22	0,82
(RAP 2009) Construção do Contorno e Pátio Ferroviário de Tutóia - no Município de Araraquara - no Estado de São Paulo - 1D69 (Contorno construído/km)	-	-	-	7.389.641,72	1.024.858,72	0,14
(RAP 2009) Construção e Projeto de Viadutos sobre a Linha Férrea - no Município de Mogi das Cruzes - no Estado de São Paulo - 7N83 (trecho construído/km)	-	-	-	14.500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Paranaguá (PR) - 122O (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	50.000.000,00	0,00	0,00

(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Santos (SP) - 122E (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	40.000.000,00	40.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-050 - no Estado de Goiás - 201K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	17.657.563,85	15.946.063,91	0,90
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Estado de Goiás - 205R (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	3.444.558,68	0,69
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Estado de Goiás - 205R (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	18.220.975,79	15.332.718,61	0,84
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205H (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	11.832.845,33	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.923.089,63	1.923.089,63	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de São Paulo - 209N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.188.907,15	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Goiás - 201R (-/-)	-	-	-	14.000.000,00	12.000.703,32	0,86
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Goiás - 201R (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.124.004,18	6.991.106,86	0,86
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Paraná - 201F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	872.296,77	871.650,13	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado de Goiás - 201V (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	400.000,00	0,08
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado de Goiás - 201V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.689.317,72	869.902,35	0,19

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 201Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.718.273,51	2.658.273,51	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Paraná - 207J (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.061.049,32	2.276.039,49	0,74
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202D (-/-)	-	-	-	47.000.000,00	46.932.161,03	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	17.954.183,85	17.668.285,87	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado do Paraná - 209D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	450.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202Q (-/-)	-	-	-	30.000.000,00	29.156.577,34	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 202Q (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	43.660.411,04	43.220.239,30	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-267 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205G (-/-)	-	-	-	30.000.000,00	29.000.000,00	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-267 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	29.665.516,82	29.358.527,19	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-272 - no Estado do Paraná - 207G (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	1.021.148,60	0,26
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-272 - no Estado do Paraná - 207G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.384.679,75	6.199.854,80	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-277 - no Estado do Paraná - 209F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	361.370,12	320.391,12	0,89

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado do Paraná - 20BE (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	4.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado do Paraná - 20BE (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	822.640,26	672.640,26	0,82
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Goiás - 202U (-/-)	-	-	-	34.800.000,00	20.982.933,58	0,60
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Goiás - 202U (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	13.712.614,27	7.940.431,83	0,58
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-369 - no Estado do Paraná - 209H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.190.163,39	901.460,77	0,76
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-373 - no Estado do Paraná - 209J (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-373 - no Estado do Paraná - 209J (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	97.515,09	35.681,54	0,37
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-376 - no Estado do Paraná - 207L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.927.635,90	2.451.868,92	0,27
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-414 - no Estado de Goiás - 205T (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	620.780,52	0,16
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-414 - no Estado de Goiás - 205T (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.392.949,83	2.509.346,90	0,30
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-419 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205J (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	925.101,04	925.101,04	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-452 - no Estado de Goiás - 205U (-/-)	-	-	-	20.000.000,00	5.082.300,03	0,25
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-452 - no Estado de Goiás - 205U (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	40.739.239,97	32.161.005,15	0,79

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459 - no Estado de São Paulo - 209R (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	16.094.134,33	12.322.138,36	0,77
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-463 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205K (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	11.476.162,61	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-463 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 205K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	11.845.494,65	11.845.494,65	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-467 - no Estado do Paraná - 209K (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	787.715,63	0,26
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-467 - no Estado do Paraná - 209K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.104.000,00	6.004.000,00	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-469 - no Estado do Paraná - 209L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.499.831,55	284.177,00	0,11
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-476 - no Estado do Paraná - 2071 (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	9.072.800,68	0,60
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-476 - no Estado do Paraná - 2071 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	20.938.641,79	15.428.027,01	0,74
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-483 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 20C3 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	180.000,00	180.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-487 - no Estado do Paraná - 209M (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-487 - no Estado do Paraná - 209M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.960.281,85	8.960.281,85	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-488 - no Estado de São Paulo - 209S (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	88.000,00	87.999,77	1,00

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-497 - no Estado do Mato Grosso do Sul - 2050 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	31.040,00	31.040,00	1,00
(RAP 2009) Obras Complementares em Ponte Rodoferroviária sobre o Rio Paraná - no Município de Rubinéia - no Estado de São Paulo - 1J80 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	344.815,57	344.815,57	1,00
(RAP 2009) Prolongamento de Trecho de Rebaixamento da Linha Férrea - no Município de Maringá - no Estado do Paraná - 11XB (Trecho construído/km)	-	-	-	17.753.785,00	17.753.784,13	1,00
Índice médio geral de realização			-			0,66

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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

1 - Secretaria de Portos:

Executado o volume de 10.847.310 m³ na Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Santos (SP).

2 - Modal Ferroviário:

11XB - Rebaixamento da Linha Férrea de Maringá/PR, no centro da cidade, com extensão de 2 quilômetros.

11ZD - Elaboração de projeto da Ferrovia Norte-Sul no trecho Estrela D'Oeste (SP) até a divisa/ MG.

3 - Modal Rodoviário:

111V - Apoio à construção do Rodoanel-trecho Sul, no estado de São Paulo, com aproximadamente 18 quilômetros de extensão.

205G - Manutenção de trecho rodoviário na BR-267, no estado de Mato Grosso do Sul, numa extensão de 643 quilômetros.

202D - Manutenção da rodovia BR-163, no estado de Mato Grosso do Sul, com extensão de 847 quilômetros.

202U - Manutenção de trecho rodoviário na BR-364 no estado de Goiás, numa extensão de 387 quilômetros.

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance entre 40% a 80% do esperado.

JUSTIFICATIVA: O Programa em questão alcançou 50% do resultado. Como principais dificuldades para atingir um melhor desempenho podem ser citadas: utilização de Restos a Pagar de anos anteriores, em consequência de atraso no cronograma da obra, tornou desnecessário o uso de dotação orçamentária em 2011; atraso na conclusão de projeto; revisão de projetos em fase de obras; falta da emissão de Licenças Ambientais e ações recursivas nos processos licitatórios de obras.

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		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	0,00					Sem avaliação
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes. A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.						
Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Centro-Sudeste - carro/h/faixa	0,00					Sem avaliação
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes. A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.						

Relatório Anual de Avaliação

Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Centro-Sudeste - Hora	0,00					Sem avaliação
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes.</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Centro-Sudeste - minuto/t	0,00					Sem avaliação
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes.</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Centro-Sudeste - h/km	0,00					Sem avaliação
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes.</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Índice de Cobertura no Vetor Logístico Centro-Sudeste - número-índice	0,00					Sem avaliação
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes.</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						

Tarifa Unitária no Vetor Logístico Centro-Sudeste - R\$/(t x km)	0,00					Sem avaliação
--	------	--	--	--	--	---------------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes.

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Frete Unitário no Vetor Logístico Centro-Sudeste - R\$/(t x km)	0,00					Sem avaliação
---	------	--	--	--	--	---------------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes.

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

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: Mesmo tendo conhecimento do público-alvo das ações e programas cuja execução encontra-se a cargo do DNIT, o órgão não possui instrumentos institucionais capazes de mensurar e/ou avaliar sistematicamente os níveis de cobertura dos beneficiários, gerados pela implementação e execução dos programas do PPA.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: Como as obras do DNIT abrangem o país inteiro e a Autarquia possui grande quantidade de ações, há dificuldades em fazer uma avaliação sobre a satisfação dos beneficiários do programa.

A SEP/PR não possui um programa específico para avaliação da satisfação de seus beneficiários. Entretanto, com a conclusão dos empreendimentos contemplados neste programa, poderá ser mensurada a satisfação destes.

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTE PROGRAMA? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

- A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);
- B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);
- C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;
- D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Não

Vetor Logístico Leste

GERENTE DO PROGRAMA

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$3.943.561.185,0	Empenhado Liquidado: R\$1.979.900.354,95
	Paço Estatais: R\$17.803.263,00
	Total: R\$1.997.703.617,95
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

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)	2,00	0,00	0,00	5.541.219,00	0,00	0,00
Adequação das Instalações de Controle de Transporte de Carga do Porto de Itaguaí - 12IF (Obra executada/% de execução física)	11,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Adequação de Acesso Rodoviário - na BR-101 - Acesso ao Porto de Itaguaí - no Estado do Rio de Janeiro - 3E49 (trecho adequado/km)	1,00	1,00	100,00	100.000,00	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)	4,00	4,00	99,93	11.350.000,00	10.603.325,88	93,42
Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Vitória - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 12ER (trecho adequado/km)	8,00	9,44	118,00	47.000.000,00	22.009.319,97	46,83

Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Ramal Ferroviário - no Município de Barra Mansa - no Estado do Rio de Janeiro - 11H1 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	18.450.000,00	2.344.994,50	12,71
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Patos de Minas - na BR-365/354 - no Estado de Minas Gerais - 115Y (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	7.007.850,00	473.047,49	6,75
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Uberaba - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 11ZC (trecho adequado/km)	6,00	0,00	0,00	17.000.000,00	716.267,10	4,21
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 construído/km)	2,00	0,00	0,00	50.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Betim - Nova Serrana - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 10J6 (trecho adequado/km)	28,00	23,97	85,59	197.000.000,00	133.086.548,05	67,56
Adequação de Trecho Rodoviário - Bingen - Quitandinha - no Município de Petrópolis - no Estado do Rio de Janeiro - 7P10 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - BR-101 (Km 15,5) - Divisa ES/MG (Km 195,9) - na BR-262 - no Estado do Espírito Santo - 7M71 (trecho adequado/km)	3,00	0,00	0,00	500.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Div. MG/BA - Div. MG/RJ - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 9A33 (trecho adequado/km)						
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MG/SP - Divisa MG/GO - na BR-050 - no Estado de Minas Gerais - 1304 (trecho adequado/km)	46,00	4,88	10,62	94.400.000,00	41.509.578,08	43,97
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 (Km 669,2) - Contorno Montes Claros - Trevo Mirabela (km 289,4) - na BR-135 - no Estado de Minas Gerais - 7M83 (trecho adequado/km)	143,00	132,79	92,86	90.000.000,00	88.867.501,58	98,74

Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-050 - Entroncamento BR-153 - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais - 1K23 (trecho adequado/km)	22,00	9,90	45,00	91.500.000,00	32.546.581,65	35,57
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)	5,00	0,00	0,02	21.872.200,00	492.067,96	2,25
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)	2,00	1,70	85,20	1.700.000,00	1.087.263,76	63,96
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-381 - Entroncamento BR-116 - na BR-458 - no Estado de Minas Gerais - 7P09 (-/-)				2.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento DF-007 (Granja do Torto) - Entroncamento DF-051 (EPGU) - na BR-450 - no Distrito Federal - 113J (trecho adequado/km)	4,00	0,00	0,00	1.750.000,00	161.834,37	9,25
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)	8,00	7,90	98,80	44.500.000,00	22.887.008,78	51,43
Adequação de Trecho Rodoviário - Formosa/GO - Sobradinho/DF - na BR-020 - na Região Centro Oeste - 7M69 (trecho adequado/km)	9,00	0,00	0,00	20.685.000,00	7.268.111,56	35,14
Adequação de Trecho Rodoviário - Km 0 - Águas Lindas de Goiás - na BR-070 - no Estado de Goiás - 7560 (trecho adequado/km)	8,00	314,20	3.927,50	64.000.000,00	55.807.542,11	87,20
Adequação de Trecho Rodoviário - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 7J97 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	26.577.907,00	4.514.012,14	16,98
Adequação de Trecho Rodoviário - Santa Cruz - Mangaratiba - na BR-101 - no Estado do Rio de Janeiro - 7630 (trecho adequado/km)	3,00	3,00	100,00	45.400.000,00	36.098.829,51	79,51

Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Viaduto Rodoviário - no Município de São João de Meriti - na BR-116 - no Estado do Rio de Janeiro - 7P82 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	19.921.060,00	0,00	0,00
Ampliação da Rede Elétrica no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 3E74 (Obra executada/% de execução física)	33,00	0,00	0,00	2.654.301,00	0,00	0,00
Ampliação e Recuperação das Instalações do Porto de Vitória (ES) - 3503 (Obra executada/% de execução física)	100,00	37,00	37,00	3.836.909,00	699.780,00	18,24
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Anápolis - Uruaçu - no Estado de Goiás - 116E (Trecho construído/km)	174,00	169,14	97,21	700.450.001,00	628.518.772,10	89,73
Construção da Ferrovia Norte-Sul - Santa Vitória - Iturama - no Estado de Minas Gerais - 11ZI (Trecho construído/km)	41,00	0,00	0,00	36.724.000,00	6.461.378,73	17,59
Construção de Acesso Rodoviário - Entroncamento com MG-030 - Entroncamento com BR-040 (Belo Horizonte) - na BR-356 - no Estado de Minas Gerais - 7H08 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.050.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Divinópolis - no Estado de Minas Gerais - 10H8 (Contorno construído/km)	33,00	0,00	0,00	17.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - Betim - Ravena - na BR-381 - no Estado de Minas Gerais - 10UL (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
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)	26,00	0,00	0,00	24.552.801,00	393.431,81	1,60
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Manhuaçu - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 7I68 (-/-)				2.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Ubá - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 7N51 (-/-)				32.000.000,00	0,00	0,00

Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Volta Redonda - na BR-393 - no Estado do Rio de Janeiro - 5789 (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	1.007.850,00	0,00	0,00
Construção de Ponte - no Município de Ervália - na BR-356 - no Estado de Minas Gerais - 7P07 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Ponte Ligando São João da Barra a São Francisco de Itabapoana - na BR-356 - no Estado do Rio de Janeiro - 7P73 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	0,00	0,00	33.298.239,00	0,00	0,00
Construção de Ponte sobre o Rio Grande - Passos - São João Batista do Glória - na Br-146 - no Estado de Minas Gerais - 7P04 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Subestação de Energia Elétrica no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 12IL (Obra executada/% de execução física)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - Caratinga - Aimorés - na BR-474 - no Estado de Minas Gerais - 7189 (trecho pavimentado/km)	50.000.003,00	0,00	0,00	24.257.850,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa DF/GO - Divisa GO/MT - na BR-070 - no Estado de Goiás - 7P79 (trecho pavimentado/km)	150,00	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa MG/GO - Aruanã - na BR-251 - no Estado de Goiás - 7P13 (-/-)				1.000.000,00	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 (-/-)				12.645.908,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-188 (A) (Coromandel) - Entroncamento BR-146 (A)/365(A) - na BR-352 - no Estado de Minas Gerais - 7P67 (trecho pavimentado/km)	35,00	0,00	0,00	30.179.548,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 - Entroncamento BR-267 - na BR-440 - no Estado de Minas Gerais. - 7G16 (trecho pavimentado/km)	11,00	0,00	0,00	34.351.000,00	2.242.995,65	6,53
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-153 - Divisa MG/GO - na BR-364 - no Estado de Minas Gerais - 7E87 (trecho pavimentado/km)	57,00	49,12	86,17	25.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-170 (Illicinea) - Entroncamento BR-491/MG-050 (São Sebastião do Paraíso) - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 7152 (trecho pavimentado/km)	27,00	24,29	89,96	60.500.000,00	16.066.776,46	26,56
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-181 (Boqueirão) - Entroncamento MG-188 (Cangalha) - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 113R (trecho pavimentado/km)	42,00	0,00	0,00	12.000.000,00	8.056.831,34	67,14
Construção de Trecho Rodoviário - Itacarambi - Divisa MG/BA - na BR-135 - no Estado de Minas Gerais - 10IW (trecho pavimentado/km)	20,00	0,00	0,00	24.000.000,00	3.895.000,00	16,23
Construção de Trecho Rodoviário - Itarana - Afonso Cláudio - na BR-484 - no Estado do Espírito Santo - 7H16 (-/-)				15.787.676,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Ituiutaba - Entroncamento da BR-364/MG - na BR-154 - no Estado de Minas Gerais - 7M97 (-/-)				41.493.750,00	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 pavimentado/km)	22,00	13,35	60,69	27.950.000,00	21.931.900,52	78,47
Construção de Viaduto Rodoviário - na Divisa dos Municípios de Itabirito e Ouro Preto - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 113O (Obra executada/% de execução física)	4,00	3,04	75,88	22.200.000,00	13.888.916,50	62,56

Construção do Terminal de Contêineres no Cais do Caju (RJ) - 3340 (Obra executada/% de execução física)	5,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Construção do Terminal de Minério, Gusa e Produtos Siderúrgicos no Porto de Itaguaí (RJ) - 3338 (Obra executada/% de execução física)	5,00	4,24	84,70	172.473,00	146.079,00	84,70
Desapropriação para Expansão de Área no Porto de Itaguaí (RJ) - 3341 (Área desapropriada/m²)	5.200,00	2.462,30	47,35	600.000,00	346.553,00	57,76
Dragagem de Aprofundamento do Acesso Aquaviário no Canal das Flechas (RJ) - 12DG (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	200,00	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00
Dragagem de Aprofundamento no Canal de Acesso e na Bacia de Evolução do Porto de Itaguaí (RJ) - 7376 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	20,00	2,60	13,00	1.996.300,00	448.002,00	22,44
Dragagem de Aprofundamento no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 7E69 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	1,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Itaguaí (RJ) - 122L (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	2.748,00	2.748,00	100,00	74.433.993,00	51.867.803,88	69,68
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Vitória (ES) - 122I (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	771,00	0,00	0,00	27.811.956,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 122A (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	3.231,00	1.454,00	45,00	136.794.722,00	3.422.715,56	2,50
Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente - 6504 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	61,00	14,00	22,95	10.683.250,00	1.406.112,00	13,16
Implantação de 3 Pieres de Atracação no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 12LI (Obra executada/% de execução física)	10,00	0,00	0,00	31.000.000,00	0,00	0,00
Implantação de Acesso Rodoferroviário ao Porto de Barra do Riacho (ES) - 11LV (OBRA REALIZADA/% de execução física)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-

Relatório Anual de Avaliação

Implantação de Balanças no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 3E72 (Obra executada/% de execução física)	20,00	0,00	0,00	103.178,00	0,00	0,00
Implantação de Centro Avançado de Controle de Tráfego no Porto de Itaguaí (RJ) - 12IG (Obra executada/% de execução física)	28,00	0,00	0,00	3.132.923,00	0,00	0,00
Implantação de Sistema de Defensas no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 11HG (Sistema Implantado % de execução)	56,00	39,40	70,36	5.652.046,00	5.642.046,00	99,82
Implantação de Sistema de Iluminação e Sinalização do Porto de Barra do Riacho (ES) - 11LY (Sistema Implantado % de execução física)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Implantação de Sistema de Sinalização Náutica no Porto de Itaguaí (RJ) - 7390 (Sistema Implantado % de execução física)	44,00	0,00	0,00	1.760.000,00	0,00	0,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Itaguaí (RJ) - 10VS (Sistema Implantado % de execução)	40,00	3,20	8,00	9.201.107,00	2.139.089,00	23,25
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Vitória - 1J79 (Sistema Implantado % de execução física)	16,00	0,58	3,60	7.026.198,00	2.305.657,00	32,82
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 10VW (Sistema Implantado % de execução)	36,00	0,00	0,00	10.675.546,00	121.567,00	1,14
Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	12,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Distrito Federal - 204B (TRECHO MANTIDO/km)	24,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado de Goiás - 200W (TRECHO MANTIDO/km)	253,00	252,50	99,80	16.700.000,00	5.395.202,12	32,31
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Distrito Federal - 204D (TRECHO MANTIDO/km)	8,00	8,40	105,00	3.200.000,00	0,00	0,00

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Estado de Goiás - 200R (TRECHO MANTIDO/km)	157,00	157,30	100,19	9.000.000,00	1.660.992,53	18,46
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 201J (TRECHO MANTIDO/km)	775,00	775,00	100,00	61.400.000,00	13.432.082,19	21,88
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-050 - no Estado de Minas Gerais - 201L (TRECHO MANTIDO/km)	231,00	231,00	100,00	24.555.000,00	13.483.539,26	54,91
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Distrito Federal - 204E (TRECHO MANTIDO/km)	31,00	31,50	101,61	750.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Distrito Federal - 204C (TRECHO MANTIDO/km)	20,00	19,80	99,00	4.300.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado de Goiás - 205L (TRECHO MANTIDO/km)	375,00	471,00	125,60	3.150.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-080 - no Distrito Federal - 204F (TRECHO MANTIDO/km)	40,00	40,30	100,75	1.250.000,00	607.306,04	48,58
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-080 - no Estado de Goiás - 205N (TRECHO MANTIDO/km)	288,00	208,50	72,40	4.000.000,00	519.896,40	13,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 200T (TRECHO MANTIDO/km)	464,00	452,90	97,61	18.600.000,00	9.186.185,16	49,39
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio de Janeiro - 207R (TRECHO MANTIDO/km)	257,00	205,50	79,96	29.250.000,00	14.174.661,78	48,46
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 201O (TRECHO MANTIDO/km)	818,00	818,00	100,00	340.500.000,00	257.856.304,86	75,73
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-120 - no Estado de Minas Gerais - 205Q (TRECHO MANTIDO/km)	375,00	375,00	100,00	8.700.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado de Minas Gerais - 204K (TRECHO MANTIDO/km)	677,00	677,00	100,00	148.900.000,00	114.192.986,24	76,69
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-146 - no Estado de Minas Gerais - 204M (TRECHO MANTIDO/km)	432,00	432,00	100,00	1.550.000,00	537.480,64	34,68

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Minas Gerais - 201S (TRECHO MANTIDO/km)	247,00	247,00	100,00	91.950.000,00	57.015.340,33	62,01
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-154 - no Estado de Minas Gerais - 205V (TRECHO MANTIDO/km)	83,00	83,00	100,00	85.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Distrito Federal - 201I (TRECHO MANTIDO/km)	46,00	45,60	99,13	1.150.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado de Goiás - 205P (TRECHO MANTIDO/km)	137,00	201,00	146,72	2.275.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 202K (TRECHO MANTIDO/km)	512,00	512,00	100,00	21.460.000,00	4.159.761,48	19,38
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-259 - no Estado de Minas Gerais - 205X (TRECHO MANTIDO/km)	313,00	313,00	100,00	12.975.000,00	303.663,52	2,34
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-259 - no Estado do Espírito Santo - 204H (TRECHO MANTIDO/km)	114,00	106,30	93,25	4.800.000,00	1.758.341,66	36,63
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 202N (TRECHO MANTIDO/km)	778,00	778,00	100,00	181.775.000,00	85.805.769,25	47,20
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado do Espírito Santo - 202M (TRECHO MANTIDO/km)	188,00	195,90	104,20	7.800.000,00	3.522.960,01	45,17
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 204X (TRECHO MANTIDO/km)	440,00	440,00	100,00	11.055.000,00	7.018.686,48	63,49
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-267 - no Estado de Minas Gerais - 204W (TRECHO MANTIDO/km)	439,00	439,00	100,00	82.450.000,00	31.192.602,96	37,83
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-342 - no Estado do Espírito Santo - 204J (TRECHO MANTIDO/km)	126,00	56,30	44,68	1.155.000,00	291.619,66	25,25
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-352 - no Estado de Minas Gerais - 205Y (TRECHO MANTIDO/km)	372,00	372,00	100,00	850.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-354 - no Estado de Minas Gerais - 205F (TRECHO MANTIDO/km)	358,00	358,00	100,00	42.600.000,00	11.668.768,96	27,39

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-354 - no Estado do Rio de Janeiro - 207U (TRECHO MANTIDO/km)	26,00	26,20	100,77	7.500.000,00	1.797.664,15	23,97
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-356 - no Estado de Minas Gerais - 206A (TRECHO MANTIDO/km)	165,00	165,00	100,00	12.595.000,00	2.068.288,28	16,42
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-356 - no Estado do Rio de Janeiro - 209V (TRECHO MANTIDO/km)	178,00	187,70	105,45	101.800.000,00	33.988.379,73	33,39
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Minas Gerais - 206B (TRECHO MANTIDO/km)	219,00	219,00	100,00	850.000,00	4.065,31	0,48
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais - 203E (TRECHO MANTIDO/km)	816,00	816,00	100,00	63.069.700,00	17.243.879,94	27,34
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-367 - no Estado de Minas Gerais - 204Y (TRECHO MANTIDO/km)	443,00	443,00	100,00	2.550.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-369 - no Estado de Minas Gerais - 204Z (TRECHO MANTIDO/km)	111,00	111,00	100,00	1.300.000,00	294.872,87	22,68
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-381 - no Estado de Minas Gerais - 206E (TRECHO MANTIDO/km)	414,00	414,00	100,00	4.250.000,00	764.607,45	17,99
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-383 - no Estado de Minas Gerais - 206G (TRECHO MANTIDO/km)	114,00	114,00	100,00	850.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado de Minas Gerais - 206I (TRECHO MANTIDO/km)	46,00	46,00	100,00	41.500.000,00	24.890.805,92	59,98
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado do Espírito Santo - 204N (TRECHO MANTIDO/km)	56,00	0,00	0,00	1.125.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado do Rio de Janeiro - 207S (TRECHO MANTIDO/km)	13,00	9,20	70,77	1.255.000,00	636.677,67	50,73
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-418 - no Estado de Minas Gerais - 206J (TRECHO MANTIDO/km)	178,00	142,17	79,87	51.000,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-447 - no Estado do Espírito Santo - 204O (TRECHO MANTIDO/km)	4,00	0,00	0,00	725.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-450 - no Distrito Federal - 204G (TRECHO MANTIDO/km)	37,00	36,80	99,46	1.350.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-452 - no Estado de Minas Gerais - 205E (TRECHO MANTIDO/km)	201,00	201,00	100,00	19.190.000,00	13.901.553,98	72,44
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-458 - no Estado de Minas Gerais - 206K (TRECHO MANTIDO/km)	63,00	63,00	100,00	1.530.000,00	435.464,65	28,46
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459 - no Estado de Minas Gerais - 205A (TRECHO MANTIDO/km)	199,00	199,00	100,00	13.400.000,00	2.510.518,74	18,74
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-460 - no Estado de Minas Gerais - 205B (TRECHO MANTIDO/km)	84,00	0,00	0,00	2.100.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-465 - no Estado do Rio de Janeiro - 207W (TRECHO MANTIDO/km)	23,00	22,80	99,13	1.700.000,00	243.627,46	14,33
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-474 - no Estado de Minas Gerais - 206L (TRECHO MANTIDO/km)	145,00	145,00	100,00	850.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-482 - no Estado de Minas Gerais - 206M (TRECHO MANTIDO/km)	142,00	142,00	100,00	8.250.000,00	3.863.121,27	46,83
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-482 - no Estado do Espírito Santo - 204Q (TRECHO MANTIDO/km)	126,00	0,00	0,00	425.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-484 - no Estado do Espírito Santo - 204R (TRECHO MANTIDO/km)	44,00	14,80	33,64	425.000,00	256.990,69	60,47
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-485 - no Estado de Minas Gerais - 20BX (TRECHO MANTIDO/km)	11,00	11,00	100,00	1.026.500,00	446.083,05	43,46
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-485 - no Estado do Rio de Janeiro - 209W (TRECHO MANTIDO/km)	30,00	20,60	68,67	2.550.000,00	300.751,09	11,79

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-491 - no Estado de Minas Gerais - 205C (TRECHO MANTIDO/km)	234,00	234,00	100,00	1.700.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-493 - no Estado do Rio de Janeiro - 201D (TRECHO MANTIDO/km)	29,00	25,20	86,90	1.425.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-494 - no Estado de Minas Gerais - 205D (TRECHO MANTIDO/km)	192,00	192,00	100,00	5.190.000,00	299.918,45	5,78
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-495 - no Estado do Rio de Janeiro - 209X (TRECHO MANTIDO/km)	34,00	30,10	88,53	32.400.000,00	24.948.575,68	77,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-496 - no Estado de Minas Gerais - 206N (TRECHO MANTIDO/km)	136,00	109,21	80,30	42.500,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-497 - no Estado de Minas Gerais - 206O (TRECHO MANTIDO/km)	79,00	0,00	0,00	10.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-499 - no Estado de Minas Gerais - 206Q (TRECHO MANTIDO/km)	15,00	15,00	100,00	850.000,00	0,00	0,00
Modernização de Elevadores da Sede da CDRJ e do Porto do Rio de Janeiro - 131E (SISTEMA MODERNIZADO/% de execução física)	2,00	0,40	20,00	740.000,00	290.830,00	39,30
Obras de Contenção e Ampliação do Cais do Porto de Vitória (ES) - 3E79 (Obra executada/% de execução física)	31,00	1,52	4,90	25.684.016,00	2.891.181,00	11,26
Obras de Demarcação e Proteção das Áreas do Porto de Itaguaí (RJ) - 7412 (Obra executada/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	2.133.000,00	0,00	0,00
Operação das Linhas de Navegação no Lago de Três Marias - 2869 (Veículo transportado/UNIDADE)	65.000,00	0,00	0,00	1.200.000,00	0,00	0,00
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza - 20BA (plano implantado/UNIDADE)	20,00	0,00	0,00	1.484.000,00	34.135,00	2,30
Recuperação da Pavimentação da Estrada de Acesso ao Cais de Capuaba - 7362 (Obra executada/% de execução física)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-

Relatório Anual de Avaliação

Recuperação da Pavimentação das Vias Internas do Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 100Y (Obra executada/% de execução física)	76,00	0,00	0,00	2.200.000,00	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)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Recuperação da Plataforma Operacional dos Berços 201 e 202 do Cais de Capuaba no Porto de Vitória (ES) - 10QR (Obra executada/% de execução física)	145,00	0,00	0,00	15.500.000,00	0,00	0,00
Recuperação do Acesso Rodoviário do Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 3E70 (Obra executada/% de execução física)	43,00	0,00	0,00	4.579.540,00	0,00	0,00
Recuperação do Sistema Viário Interno do Porto de Itaguaí (RJ) - 12IE (Obra executada/% de execução física)	35,00	15,90	45,43	1.850.725,00	1.332.232,00	71,98
Recuperação do Sistema Viário Interno no Cais de Capuaba (ES) - 3E77 (Obra executada/% de execução física)	106,00	0,00	0,00	4.173.443,00	0,00	0,00
Transposições de Linha Férrea - no Município de Juiz de Fora - no Estado de Minas Gerais - 12P9 (-/-)				11.458.000,00	0,00	0,00
Índice médio geral de realização			82,79			21,69

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Adequação de Acesso Rodoviário na BR-101 - Acesso ao Porto de Itaguaí - no Estado do Rio de Janeiro - 3E49 (trecho adequado/km)	-	-	-	7.063.514,01	7.063.514,01	1,00
(RAP 2009) Adequação de Anel Rodoviário - no Município de Uberlândia - na BR-365/050 - no Estado de Minas Gerais - 113I (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	15.000.000,00	1,00

(RAP 2009) Adequação de Anel Rodoviário - no Município de Uberlândia - na BR-365/050 - no Estado de Minas Gerais - 113I (trecho adequado/km)	-	-	-	149.433,47	149.433,47	1,00
(RAP 2009) Adequação de Contorno Rodoviário - no Município de Vitória - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 12ER (trecho adequado/km)	-	-	-	3.603.444,48	3.529.996,68	0,98
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de Linhares - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 7N81 (trecho adequado/km)	-	-	-	4.141.561,99	3.159.268,62	0,76
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de Patos de Minas - na BR-365/354 - no Estado de Minas Gerais - 115Y (trecho adequado/km)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de Uberaba - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 11ZC (trecho adequado/km)	-	-	-	4.490.493,57	2.187.881,02	0,49
(RAP 2009) Adequação de Travessia Urbana - no Município de Unaí - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 127L (-/-)	-	-	-	18.955.389,00	4.213.867,32	0,22
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Betim - Nova Serrana - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 10J6 (-/-)	-	-	-	18.000.000,00	17.986.642,85	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Betim - Nova Serrana - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 10J6 (trecho adequado/km)	-	-	-	22.863.484,23	19.976.805,09	0,87
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Brasília - Divisa DF/GO - na BR-060 - no Distrito Federal - 7542 (-/-)	-	-	-	7.730.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Brasília - Divisa DF/GO - na BR-060 - no Distrito Federal - 7542 (trecho adequado/km)	-	-	-	770.814,32	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MG/SP - Divisa MG/GO - na BR-050 - no Estado de Minas Gerais - 1304 (trecho adequado/km)	-	-	-	3.373.148,35	2.113.781,03	0,63
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-050 - Entroncamento BR-153 - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais - 1K23 (trecho adequado/km)	-	-	-	1.456.013,03	1.456.013,03	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento DF-007 (Granja do Torto) - Entroncamento DF-051 (EPGU) - na BR-450 - no Distrito Federal - 113J (-/-)	-	-	-	6.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento DF-007 (Granja do Torto) - Entroncamento DF-051 (EPGU) - na BR-450 - no Distrito Federal - 113J (trecho adequado/km)	-	-	-	10.487.824,59	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-420 (p/Anguereta) - Entroncamento MG-424 (P/Sete Lagoas) - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 7E88 (-/-)	-	-	-	18.000.000,00	18.000.000,00	1,00
(RAP 2009) 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)	-	-	-	24.757.311,05	24.309.026,03	0,98
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Km 0 - Águas Lindas de Goiás - na BR-070 - no Estado de Goiás - 7560 (trecho adequado/km)	-	-	-	5.789.069,34	5.784.216,84	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Santa Cruz - Mangaratiba - na BR-101 - no Estado do Rio de Janeiro - 7630 (trecho adequado/km)	-	-	-	33.521.236,43	30.800.312,43	0,92

(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Trecho Entroncamento BR-040 (Km 669,2) - Contorno Montes Claros - Trevo Mirabela (km 289,4) - na BR-135 - No Estado de Minas Gerais - 7M83 (trecho adequado/km)	-	-	-	36.000.000,00	36.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trechos Rodoviários - Trecho Formosa/GO - Sobradinho/DF - na BR-020 - Na Região Centro Oeste - 7M69 (trecho adequado/km)	-	-	-	19.764.366,91	19.764.366,91	1,00
(RAP 2009) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Anápolis - Uruaçu - no Estado de Goiás - 116E (Trecho construído/km)	-	-	-	170.729.962,01	164.719.926,18	0,96
(RAP 2009) Construção da Ferrovia Norte-Sul - Santa Vitória - Iturama - no Estado de Minas Gerais - 11Z1 (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	3.490.857,36	0,23
(RAP 2009) Construção de Acesso Rodoviário - no Município de Cataguases - na BR-120 - no Estado de Minas Gerais - 7N97 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	3.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) 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)	-	-	-	120.000.000,00	13.866.523,39	0,12
(RAP 2009) Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Cachoeiro de Itapemirim - na BR-482 - no Estado do Espírito Santo - 11WB (trecho pavimentado/km)	-	-	-	3.831.983,50	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Ubá - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 7N51 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Volta Redonda - na BR-393 - no Estado do Rio de Janeiro - 5789 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Construção de Passagem Superior sobre a Linha Férrea - no Município de Campos Altos - no Estado de Minas Gerais - 5E27 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	1.200.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Travessia Urbana - Entroncamento com MG-050 - no Município de Divinópolis - na BR-494 - no Estado de Minas Gerais - 7P16 (trecho construído/km)	-	-	-	3.000.000,00	1.934.089,07	0,64
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Caratinga - Aimorés - na BR-474 - no Estado de Minas Gerais - 7I89 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	11.400.000,00	1.757.769,10	0,15
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 - Entroncamento BR-267 - na BR-440 - no Estado de Minas Gerais - 7G16 (trecho construído/km)	-	-	-	14.751.815,05	14.746.468,12	1,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-153 - Divisa MG/GO - na BR-364 - no Estado de Minas Gerais - 7E87 (trecho construído/km)	-	-	-	42.101.887,62	22.414.702,98	0,53
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-170 (Ilíciã) - Entroncamento BR-491/MG-050 (São Sebastião do Paraíso) - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 7152 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	2.050.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-181 (Boqueirão) - Entroncamento MG-188 (Cangalha) - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 113R (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	9.571.230,26	0,96
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-181 (Boqueirão) - Entroncamento MG-188 (Cangalha) - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 113R (trecho pavimentado/km)	-	-	-	3.977.504,74	3.660.993,80	0,92

(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Patos de Minas - Araxá - Divisa MG/SP - na BR-146 - No Estado de Minas Gerais - 7M81 (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	9.876.238,04	0,66
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Patos de Minas - Araxá - Divisa MG/SP - na BR-146 - No Estado de Minas Gerais - 7M81 (trecho construído/km)	-	-	-	9.799.021,97	9.688.438,93	0,99
(RAP 2009) Construção de Viaduto Rodoviário - Na Divisa dos Municípios de Itabirito e Ouro Preto - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 113O (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	3.206.445,60	3.031.220,72	0,95
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Angra dos Reis (RJ) - 122Q (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	3.064.022,10	2.783.724,99	0,91
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Itaguaí (RJ) - 122L (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	20.000.000,00	20.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Vitória (ES) - 122I (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	4.000.000,00	2.000.000,00	0,50
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto do Rio de Janeiro (RJ) - 122A (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	31.000.000,00	18.646.865,98	0,60
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Distrito Federal - 204B (-/-)	-	-	-	500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Distrito Federal - 204B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.684.739,04	2.676.617,06	0,73
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado de Goiás - 200W (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado de Goiás - 200W (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.323.421,63	5.748.389,25	0,69

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Distrito Federal - 204D (-/-)	-	-	-	500.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Distrito Federal - 204D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.089.217,00	392.146,68	0,36
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Estado de Goiás - 200R (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.373.205,00	6.021.033,33	0,82
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 201J (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	2.693.358,29	0,54
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-040 - no Estado de Minas Gerais - 201J (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	20.117.711,42	20.113.929,08	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-050 - no Estado de Minas Gerais - 201L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.327.433,78	1.109.067,50	0,33
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Distrito Federal - 204E (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060 - no Distrito Federal - 204E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.923.904,00	1.794.356,46	0,61
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Distrito Federal - 204C (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Distrito Federal - 204C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.392.223,06	445.152,95	0,32
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado de Goiás - 205L (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	204.461,11	0,10
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070 - no Estado de Goiás - 205L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.449.982,75	2.196.546,08	0,29
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-080 - no Distrito Federal - 204F (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	0,00	0,00

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-080 - no Distrito Federal - 204F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.236.877,79	1.602.532,99	0,50
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-080 - no Estado de Goiás - 205N (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	3.906.504,37	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-080 - no Estado de Goiás - 205N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.292.386,59	3.260.335,57	0,45
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 200T (-/-)	-	-	-	6.000.000,00	3.274.344,79	0,55
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Espírito Santo - 200T (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	24.240.801,59	14.952.892,38	0,62
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio de Janeiro - 207R (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	23.084.421,97	10.485.922,71	0,45
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 201O (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	11.560.912,38	0,77
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Minas Gerais - 201O (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	61.152.904,03	53.298.791,77	0,87
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-120 - no Estado de Minas Gerais - 205Q (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	1.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-120 - no Estado de Minas Gerais - 205Q (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.257.807,27	7.125.966,51	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado de Minas Gerais - 204K (-/-)	-	-	-	39.431.000,00	37.294.788,40	0,95
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado de Minas Gerais - 204K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	16.055.753,43	15.633.285,27	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-146 - no Estado de Minas Gerais - 204M (-/-)	-	-	-	3.153.928,72	726.706,65	0,23

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-146 - no Estado de Minas Gerais - 204M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.106.378,29	3.083.569,21	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Minas Gerais - 201S (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.132.960,00	8.029.593,76	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-154 - no Estado de Minas Gerais - 205V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	357.736,00	349.660,51	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Distrito Federal - 201I (-/-)	-	-	-	600.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Distrito Federal - 201I (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.881.817,00	647.853,74	0,34
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado de Goiás - 205P (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	94.466,60	0,09
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado de Goiás - 205P (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.347.163,47	3.356.858,19	0,77
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 202K (-/-)	-	-	-	6.000.000,00	4.802.007,80	0,80
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado de Minas Gerais - 202K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	30.129.033,49	26.426.967,21	0,88
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-259 - no Estado de Minas Gerais - 205X (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.408.106,47	1.225.019,40	0,23
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-259 - no Estado do Espírito Santo - 204H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.555.162,54	1.869.679,40	0,73
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 202N (-/-)	-	-	-	5.950.000,00	4.822.191,47	0,81
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado de Minas Gerais - 202N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	35.017.236,10	25.425.363,44	0,73

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado do Espírito Santo - 202M (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	1.731.240,36	0,43
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-262 - no Estado do Espírito Santo - 202M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	11.769.662,95	11.648.278,11	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 204X (-/-)	-	-	-	6.000.000,00	5.996.382,22	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-265 - no Estado de Minas Gerais - 204X (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	13.559.977,39	12.459.977,39	0,92
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-267 - no Estado de Minas Gerais - 204W (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	329.879,85	0,33
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-267 - no Estado de Minas Gerais - 204W (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.991.126,68	4.944.955,53	0,71
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-342 - no Estado do Espírito Santo - 204J (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	236.024,21	236.024,21	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-352 - no Estado de Minas Gerais - 205Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	130.000,00	130.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-354 - no Estado de Minas Gerais - 205F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.326.850,00	6.299.093,38	0,86
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-354 - no Estado do Rio de Janeiro - 207U (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-354 - no Estado do Rio de Janeiro - 207U (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	13.103.932,67	7.846.055,64	0,60
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-356 - no Estado de Minas Gerais - 206A (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.278.047,52	587.118,38	0,26

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-356 - no Estado do Rio de Janeiro - 209V (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	10.000.000,00	0,67
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-356 - no Estado do Rio de Janeiro - 209V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	47.745.579,98	39.684.425,66	0,83
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364 - no Estado de Minas Gerais - 206B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.396.697,69	526.836,86	0,22
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais - 203E (-/-)	-	-	-	8.000.000,00	1.377.336,77	0,17
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-365 - no Estado de Minas Gerais - 203E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	71.938.620,12	29.000.777,02	0,40
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-367 - no Estado de Minas Gerais - 204Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.749.414,15	817.463,42	0,30
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-369 - no Estado de Minas Gerais - 204Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.428.471,67	7.380.344,49	0,88
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-381 - no Estado de Minas Gerais - 206E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	9.941.365,81	8.406.247,33	0,85
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-383 - no Estado de Minas Gerais - 206G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	990.321,90	724.802,81	0,73
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado de Minas Gerais - 206I (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado de Minas Gerais - 206I (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	22.000.000,00	21.845.242,38	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-393 - no Estado do Espírito Santo - 204N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	310.400,00	210.181,02	0,68

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-447 - no Estado do Espírito Santo - 204O (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.655.200,00	1.520.554,25	0,42
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-450 - no Distrito Federal - 204G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.783.585,00	3.955.171,08	0,68
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-452 - no Estado de Minas Gerais - 205E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.083.944,34	270.504,75	0,09
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-458 - no Estado de Minas Gerais - 206K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	579.321,00	579.321,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459 - no Estado de Minas Gerais - 205A (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.411.128,38	3.342.279,13	0,52
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-460 - no Estado de Minas Gerais - 205B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.576.973,78	3.714.775,57	0,81
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-465 - no Estado do Rio de Janeiro - 207W (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	469.394,12	0,16
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-465 - no Estado do Rio de Janeiro - 207W (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.880.811,99	1.280.202,42	0,16
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-474 - no Estado de Minas Gerais - 206L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	784.581,00	270.249,00	0,34
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-482 - no Estado de Minas Gerais - 206M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.104.124,67	2.911.864,02	0,94
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-482 - no Estado do Espírito Santo - 204Q (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	116.400,00	28.961,96	0,25
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-485 - no Estado do Rio de Janeiro - 209W (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.376.278,58	567.705,25	0,13

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-491 - no Estado de Minas Gerais - 205C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.844.869,20	1.015.813,32	0,36
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-493 - no Estado do Rio de Janeiro - 201D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.263.323,44	514.700,74	0,41
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-494 - no Estado de Minas Gerais - 205D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.902.394,85	2.902.392,22	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-495 - no Estado do Rio de Janeiro - 209X (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	11.249.929,85	0,94
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-495 - no Estado do Rio de Janeiro - 209X (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	15.370.000,00	14.105.142,78	0,92
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-497 - no Estado de Minas Gerais - 206O (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	196.389,00	196.389,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-499 - no Estado de Minas Gerais - 206Q (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.750.000,00	2.792.798,04	0,74
(RAP 2009) Operação das Linhas de Navegação no Lago de Três Marias - 2869 (Veículo transportado/UNIDADE)	-	-	-	1.044.752,90	635.944,97	0,61
Índice médio geral de realização			-			0,62

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 subsequentes 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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

- 1 - i) Extensão da malha ferroviária federal.
- 2 - ii) Manutenção da malha rodoviária
- 3 - iii) Aumento da capacidade das rodovias
- 4 - iii) O aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas.

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance entre 40% a 80% do esperado.

JUSTIFICATIVA: A atuação do Governo no setor de transportes tem dado prioridade para a identificação adequada de projetos prioritários e recuperação progressiva da capacidade de investimento público. Nesse sentido destacamos que as principais ações tiveram um desenvolvimento satisfatório, sobremaneira o PAC se destaca tanto no volume de recursos aportados, quanto pela importância que a conclusão das obras terá. Com a modernização e ampliação da infraestrutura econômica é requisito essencial para a sustentação de ciclo de desenvolvimento, pois uma base física e de serviço de infraestrutura recuperados e ampliados contribui sobremaneira para eliminar os obstáculos ao crescimento e ao aumento da competitividade da economia brasileira, criando condições para o desenvolvimento harmônico dos setores e regiões do País, melhorando a qualidade de vida da população.

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		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)	0,00					Alta

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tarifa Unitária no Vetor Logístico Leste - R\$/(t x km)	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Índice de Cobertura no Vetor Logístico Leste - número-índice	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Leste - h/km	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Leste - minuto/t	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Leste - Hora	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Leste - carro/h/faixa	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Leste - 1000 t	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

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: Mesmo tendo conhecimento do público-alvo das ações e programas cuja execução encontra-se a cargo do DNIT, o órgão não possui instrumentos institucionais capazes de mensurar e/ou avaliar sistematicamente os níveis de cobertura dos beneficiários, gerados pela implementação e execução dos programas do PPA.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: De forma semelhante à questão anterior, o DNIT identifica os beneficiários das ações e programas cuja execução é de sua competência. Contudo, em razão da abrangência nacional do Órgão e do conjunto de programas do PPA, aliada à expressiva parcela da sociedade por eles beneficiada, torna-se difícil a realização sistemática de avaliações voltadas para a satisfação dos beneficiários.

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTA PROGRAMA? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

- A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);
- B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);
- C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;
- D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

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 ou pelo telefone 0800 61 1535.

AUDIÊNCIA PÚBLICA:

Para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

CONSULTA PÚBLICA:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL:

Houve ampla divulgação do Programa Nacional de Dragagem (PND) nas reuniões dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) de todos os portos.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS:

Vetor Logístico Nordeste Meridional

GERENTE DO PROGRAMA

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$1.632.474.739,0	Empenhado Liquidado:	R\$422.536.936,84
	Paço Estatais:	R\$6.029.736,00
	Total:	R\$428.566.672,84
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	
-	-	

METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - Ilhéus - Caetitê - no Estado da Bahia - 11ZE (Trecho construído/km)	138,00	0,00	0,00	334.407.000,00	6.682.563,83	2,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Itabaiana - na BR-235 - no Estado de Sergipe - 7N88 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	19.000.000,00	3.058.537,62	16,10
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa BA/SE - Entroncamento BR-235 - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 110R (trecho adequado/km)	33,00	0,00	0,00	85.250.000,00	20.758.588,48	24,35
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - na BR-101 - no Estado da Bahia - 105S (trecho adequado/km)	20,00	0,00	0,00	6.000.000,00	748.259,88	12,47
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa TO/BA - Divisa Entroncamento BR-101 - na BR- 242 - no Estado da Bahia - 9A34 (trecho adequado/km)						

Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-235 - Pedra Branca - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 1K19 (trecho adequado/km)	2,00	1,00	50,00	3.500.000,00	487.995,13	13,94
Adequação de Trecho Rodoviário - Pedra Branca - Divisa SE/AL - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 110Q (trecho adequado/km)	9,00	0,00	0,00	66.649.000,00	4.851.532,06	7,28
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	680,00	254,26	37,39	4.081.000,00	1.525.926,14	37,39
Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - Caetité - Barreiras - no Estado da Bahia - 124G (Trecho construído/km)	101,00	0,00	0,00	279.978.294,00	11.049.996,05	3,95
Construção da Variante Ferroviária (EF-431) de Camaçari - no Estado da Bahia - 1K25 (Trecho construído/km)	1,00	0,00	0,00	8.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Acesso Ferroviário ao Porto de Juazeiro - no Estado da Bahia - 90EM (Trecho construído/km)	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-
Construção de Acesso Rodoviário ao Porto de Salvador - no Estado da Bahia - 10KT (trecho pavimentado/km)	20,00	0,00	0,00	145.500.000,00	107.491.894,58	73,88
Construção de Anel Rodoviário - no Município de Barreiras - na BR-020/135/242 - no Estado da Bahia - 7N84 (-/-)				7.700.000,00	0,00	0,00
Construção de Anel Viário - No Município de Juazeiro - na BR-407 - No Estado da Bahia - 7M68 (-/-)				23.813.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Félix - no Estado da Bahia - 1226 (Contorno construído/km)	2,00	0,00	0,00	1.000.000,00	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)	25,00	0,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Ponte - no Município de Carinhanha - na BR-030 - no Estado da Bahia - 1332 (Obra executada/% de execução física)	75,00	6,00	8,00	0,00	0,00	-

Construção de Prédio para Controle de Estocagem no Porto de Aratu (BA) - 1C70 (Obra executada/% de execução física)	27,00	35,00	129,63	272.519,00	172.519,00	63,31
Construção de Trecho Rodoviário - Caravelas - Entroncamento BR-101 - na BR-418 - no Estado da Bahia - 7474 (trecho pavimentado/km)	40,00	0,00	0,00	34.000.000,00	5.012.232,41	14,74
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Divisa BA/SE - na BR-235 - No Estado da Bahia - 7F51 (-/-)				25.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Juazeiro - na BR-235 - no Estado da Bahia. - 7I61 (-/-)				22.302.333,00	9.393.505,13	42,12
Construção de Trecho Rodoviário - Euclides da Cunha - Ibo - na BR-116 - no Estado da Bahia - 107Q (trecho pavimentado/km)	10,00	0,00	0,00	10.884.503,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Porto de Campinho - Município de Cocos - na BR-030 - No Estado da Bahia - 7F49 (-/-)				21.003.124,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - São Desidério - Divisa BA/MG - na BR-135 - no Estado da Bahia - 1C09 (trecho pavimentado/km)	19,00	12,17	64,05	8.000.000,00	5.629.009,32	70,36
Construção de Trechos Rodoviários - na BR-415 - No Estado da Bahia. - 7N10 (-/-)				34.402.333,00	0,00	0,00
Construção de Viaduto Rodoviário - no Município de Jequié (sobre a BR-116) - na BR-330 - no Estado da Bahia - 7P68 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	14.250.000,00	0,00	0,00
Construção, Ampliação e Modernização da Infra-Estrutura Portuária no Estado da Bahia - 10DX (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	7,00	7,00	100,00	131.094,00	13.500,00	10,30
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Aratu (BA) - 122G (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	1.342,00	1.342,00	100,00	20.639.393,00	9.000.400,00	43,61
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Salvador (BA) - 122C (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	1.540,00	1.540,00	100,00	27.625.357,00	9.386.075,71	33,98

Relatório Anual de Avaliação

Estudos e Projetos para Dragagem de Aprofundamento no Porto de Ilhéus (BA) - 11TV (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	8,00	1,40	17,50	1.410.452,00	24.971,00	1,77
Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente - 6504 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	14,00	0,20	1,43	4.053.530,00	11.000,00	0,27
Implantação de Sinalização Visual Planejada do Porto de Aratu (BA) - 10PA (Sinalização implantada/% de execução física)	16,00	17,00	106,25	168.313,00	68.313,00	40,59
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Salvador (BA) - 10VQ (Sistema Implantado % de execução física)	20,00	3,90	19,50	1.024.320,00	49.856,00	4,87
Implementação do Plano de Contingência de Enfrentamento à Pandemia de Influenza - 1K87 (plano implantado/UNIDADE)	18,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Instalação de Portêiner no Porto de Salvador (BA) - 1D07 (Serviço executado/% de execução física)	3,00	0,00	0,00	592.758,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado da Bahia - 200U (TRECHO MANTIDO/km)	328,00	0,00	0,00	5.100.000,00	4.784.816,85	93,82
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-030 - no Estado da Bahia - 202Z (TRECHO MANTIDO/km)	631,00	0,00	0,00	19.650.000,00	16.111.731,81	81,99
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Bahia - 201B (TRECHO MANTIDO/km)	975,00	0,00	0,00	102.150.000,00	69.385.312,90	67,92
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 201C (TRECHO MANTIDO/km)	206,00	206,00	100,00	8.050.000,00	2.307.897,26	28,67
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado da Bahia - 203B (TRECHO MANTIDO/km)	398,00	0,00	0,00	35.050.000,00	24.191.776,31	69,02
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado da Bahia - 201M (TRECHO MANTIDO/km)	949,00	0,00	0,00	17.450.000,00	11.102.560,85	63,62

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-122 - no Estado da Bahia - 203D (TRECHO MANTIDO/km)	216,00	0,00	0,00	8.500.000,00	1.148.408,32	13,51
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado da Bahia - 203G (TRECHO MANTIDO/km)	294,00	0,00	0,00	350.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado da Bahia - 203H (TRECHO MANTIDO/km)	452,00	0,00	0,00	1.700.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado de Sergipe - 203N (TRECHO MANTIDO/km)	108,00	108,00	100,00	15.200.000,00	4.469.039,07	29,40
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado da Bahia - 200O (TRECHO MANTIDO/km)	719,00	0,00	0,00	87.500.000,00	61.750.722,63	70,57
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251 - no Estado da Bahia - 203I (TRECHO MANTIDO/km)	39,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-324 - no Estado da Bahia - 200Q (TRECHO MANTIDO/km)	271,00	0,00	0,00	8.450.000,00	6.717.029,71	79,49
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-330 - no Estado da Bahia - 203J (TRECHO MANTIDO/km)	186,00	0,00	0,00	8.250.000,00	3.431.305,42	41,59
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-349 - no Estado da Bahia - 20BP (TRECHO MANTIDO/km)	88,00	0,00	0,00	11.100.000,00	9.977.879,03	89,89
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-367 - no Estado da Bahia - 203M (TRECHO MANTIDO/km)	84,00	0,00	0,00	11.450.000,00	6.753.719,45	58,98
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado da Bahia - 203O (TRECHO MANTIDO/km)	237,00	0,00	0,00	886.295,00	361.377,09	40,77
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-410 - no Estado da Bahia - 203V (TRECHO MANTIDO/km)	34,00	0,00	0,00	1.700.000,00	1.395.244,00	82,07
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-415 - no Estado da Bahia - 20F4 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-418 - no Estado da Bahia - 203W (TRECHO MANTIDO/km)	124,00	0,00	0,00	1.275.000,00	729.309,36	57,20

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-420 - no Estado da Bahia - 203Y (TRECHO MANTIDO/km)	123,00	0,00	0,00	2.750.000,00	1.007.170,16	36,62
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-430 - no Estado da Bahia - 20BO (TRECHO MANTIDO/km)	131,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-498 - no Estado da Bahia - 204A (TRECHO MANTIDO/km)	14,00	0,00	0,00	1.425.000,00	0,00	0,00
Melhoria da Hidrovia do São Francisco - Trecho Ibotirama - Juazeiro - 10RF (Obra executada/% de execução física)	25,00	17,50	70,00	31.304.062,00	1.835.120,28	5,86
Obras de Contenção no Cais na Ponta Sul no Porto de Salvador (BA) - 1D39 (Obra executada/% de execução física)	80,00	0,00	0,00	8.975.680,00	0,00	0,00
Obras de Recuperação e Reforço de Infra-Estrutura no Porto de Ilhéus (BA) - 10RX (Obra executada/% de execução física)	58,00	58,00	100,00	5.777.099,00	5.689.577,00	98,49
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza - 20BA (plano implantado/UNIDADE)	19,00	0,00	0,00	677.000,00	0,00	0,00
Prolongamento do caminho de rolamento de empilhadeira de graneis sólidos do Porto de Aratu (BA) - 12OJ (-/% de execução física)	53,00	0,00	0,00	7.946.280,00	0,00	0,00
Repotencialização do Sistema de Movimentação de Granéis Sólidos dos TGS I e II e Pátio de Minérios do Porto de Aratu (BA) - 10P1 (Obra executada/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	16.000.000,00	0,00	0,00
Índice médio geral de realização			20,07			27,11

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa BA/SE - Entroncamento BR-235 - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 110R (trecho adequado/km)	-	-	-	25.000.000,00	0,00	0,00

(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SE/BA - Entroncamento BR-324 - na BR-101 - no Estado da Bahia - 105S (trecho adequado/km)	-	-	-	385.901,85	385.901,85	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-235 - Pedra Branca - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 1K19 (-/-)	-	-	-	8.467.975,99	1.609.716,19	0,19
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Pedra Branca - Divisa SE/AL - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 110Q (trecho adequado/km)	-	-	-	11.827.307,55	5.935.515,44	0,50
(RAP 2009) Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	-	-	-	4.214.519,43	3.898.935,90	0,93
(RAP 2009) Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - Ilhéus-Caetitê - no Estado da Bahia - 11ZE (-/-)	-	-	-	54.959.560,50	32.293.558,54	0,59
(RAP 2009) Construção de Acesso Rodoviário ao Porto de Salvador - no Estado da Bahia - 10KT (trecho pavimentado/km)	-	-	-	2.407.921,07	2.407.621,07	1,00
(RAP 2009) Construção de Anel Rodoviário - no Município de Barreiras - na BR-020/135/242 - no Estado da Bahia - 7N84 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	7.620.557,60	4.587.043,69	0,60
(RAP 2009) Construção de Ponte - no Município de Carinhanha - na BR-030 - no Estado da Bahia - 1332 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	8.217.677,16	7.599.167,50	0,92
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Caravelas - Entroncamento BR-101 - na BR-418 - no Estado da Bahia - 7474 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	20.136.469,63	14.448.237,00	0,72
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PI/BA - Divisa BA/SE - na BR-235 - no Estado da Bahia - 7F51 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	12.000.000,00	12.000.000,00	1,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Aratu (BA) - 122G (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	28.600.000,00	28.599.334,12	1,00
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Salvador (BA) - 122C (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	36.000.000,00	6.912.925,42	0,19
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado da Bahia - 200U (-/-)	-	-	-	9.000.000,00	9.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado da Bahia - 200U (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.621.252,28	265.013,28	0,16
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-030 - no Estado da Bahia - 202Z (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	4.013.441,80	0,80
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-030 - no Estado da Bahia - 202Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	17.925.568,54	15.030.487,99	0,84
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Bahia - 201B (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	11.596.581,00	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Bahia - 201B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	12.697.476,74	12.557.487,34	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 201C (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	500.000,00	0,13
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Sergipe - 201C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	27.202.064,81	26.165.523,87	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado da Bahia - 203B (-/-)	-	-	-	9.000.000,00	9.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado da Bahia - 203B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	14.714.644,18	13.017.036,42	0,88
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado da Bahia - 201M (-/-)	-	-	-	6.000.000,00	5.999.947,83	1,00

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado da Bahia - 201M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	801.055,15	628.609,67	0,78
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-122 - no Estado da Bahia - 203D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	677.403,61	677.403,61	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado da Bahia - 203G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	381.905,07	160.920,60	0,42
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado da Bahia - 203H (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado da Bahia - 203H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.281.490,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado de Sergipe - 203N (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	4.612.108,50	0,92
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235 - no Estado de Sergipe - 203N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.252.718,04	3.363.858,43	0,79
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado da Bahia - 200O (-/-)	-	-	-	27.000.000,00	25.413.987,81	0,94
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-242 - no Estado da Bahia - 200O (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	19.299.268,02	18.447.995,60	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-324 - no Estado da Bahia - 200Q (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.093.503,73	4.528.912,36	0,89
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-330 - no Estado da Bahia - 203J (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.776.249,60	7.776.249,60	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-349 - no Estado da Bahia - 20BP (-/-)	-	-	-	6.000.000,00	6.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-349 - no Estado da Bahia - 20BP (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.820.000,00	7.820.000,00	1,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-367 - no Estado da Bahia - 203M (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-367 - no Estado da Bahia - 203M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.490.310,91	1.272.030,52	0,85
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado da Bahia - 203O (-/-)	-	-	-	8.000.000,00	4.476.793,74	0,56
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado da Bahia - 203O (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	11.887.977,73	10.679.550,39	0,90
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-410 - no Estado da Bahia - 203V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.380.980,84	3.259.042,72	0,61
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-418 - no Estado da Bahia - 203W (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-418 - no Estado da Bahia - 203W (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.678.252,52	2.678.252,52	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-420 - no Estado da Bahia - 203Y (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	2.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-420 - no Estado da Bahia - 203Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.875.752,40	3.875.752,40	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-498 - no Estado da Bahia - 204A (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	594.331,62	101.135,20	0,17
(RAP 2009) Melhoria da Hidrovia do São Francisco - Trecho Ibotirama - Juazeiro - 10RF (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	8.281.607,38	7.379.271,55	0,89
Índice médio geral de realização			-			0,75

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 subsequentes 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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

1 - BR-324/BA - Construção de acesso rodoviário ao Porto de Salvador: concluídos, em 2010, cinco viadutos e 4,6 km de pavimentação de vias de superfícies.

Resultado 2: BR-030/BA - Construção de 6 km de acessos e 1.200 m de ponte sobre o Rio São Francisco, entre Malhada e Carinhanha. Obra concluída em 2010; Resultado 3: Conclusão da Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Salvador (BA).

Resultado 4: Conclusão da Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Aratu (BA); Obra concluída em 2010; resultado 5: Trecho Ilhéus/BA - Barreiras/BA, totalizando 1.022 km: contratadas obras e serviços em toda a extensão. Emitida ordem de serviço para início das obras em 6 de dezembro de 2010, para o segmento entre Ilhéus e Caetitê, totalizando 537 km.

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance entre 40% a 80% do esperado.

JUSTIFICATIVA: Os principais eventos neste vetor encontram-se em início de implantação, ressaltando-se a duplicação da BR-101 no trecho SE/BA e a implantação da ferrovia Leste/Oeste. Entretanto, os trabalhos de manutenção na área rodoviária encontram-se a contento. Dessa forma, algumas ações tiveram baixo desempenho e outras alcançaram o desempenho esperado. É necessário para o bom desempenho do vetor em questão, um efetivo gerenciamento que propicie ações imediatas, principalmente nas áreas ambientais, incluindo IBAMA, FUNAI, IPHAN e QUILOMBOLA e na desapropriação dos trechos considerados.

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		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)	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tarifa Unitária no Vetor Logístico Nordeste Meridional - R\$/(t x km)	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Índice de Cobertura no Vetor Logístico Nordeste Meridional - número-índice	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Nordeste Meridional - h/km	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Relatório Anual de Avaliação

Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Nordeste Meridional - minuto/t	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Nordeste Meridional - Hora	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Nordeste Meridional - carro/h/faixa	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Nordeste Meridional - 1000 t	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

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: Mesmo tendo conhecimento do público-alvo das ações e programas cuja execução encontra-se a cargo do DNIT, o órgão não possui instrumentos institucionais capazes de mensurar e/ou avaliar sistematicamente os níveis de cobertura dos beneficiários, gerados pela implementação e execução dos programas do PPA.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: De forma semelhante à questão anterior, o DNIT identifica os beneficiários das ações e programas cuja execução é de sua competência. Contudo, em razão da abrangência nacional do Órgão e do conjunto de programas do PPA, aliada à expressiva parcela da sociedade por eles beneficiada, torna-se difícil a realização sistemática de avaliações voltadas para a satisfação dos beneficiários.

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTES PROGRAMAS? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

- A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);
- B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);
- C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;
- D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

O PROGRAMA APRESENTA MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL? Sim

OUVIDORIA:

Através da ouvidoria do DNIT, os usuários e interessados podem obter informações, tirar dúvidas ou dar sugestões pelo site www.dnit.gov.br ou pelo telefone 0800 611535.

AUDIÊNCIA PÚBLICA:

Para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

CONSULTA PÚBLICA:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL:

Houve ampla divulgação do Programa Nacional de Dragagem (PND) nas reuniões dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) de todos os portos.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS:

Vetor Logístico Nordeste Setentrional

GERENTE DO PROGRAMA

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$2.487.397.028,0	Empenhado Liquidado: R\$605.854.435,93
	Paço Estatais: R\$103.885.164,00
	Total: R\$709.739.599,93
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

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)	75,00	0,00	0,00	2.940.000,00	0,00	0,00
Adequação de Acesso Rodoviário - no Município de São Mamede - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 7P14 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Anel Rodoviário - no município de Fortaleza - no Estado do Ceará - 7L03 (trecho adequado/km)				23.931.190,00	3.605.120,13	15,06
Adequação de Ponte sobre Rio Jaguaribe - no Município de Aracati - na BR-304 - no Estado do Ceará - 113K (Obra executada/% de execução física)	57,00	0,00	0,00	17.250.000,00	0,00	0,00
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Tianguá - na BR-222 - no Estado do Ceará - 112K (trecho adequado/km)	1,00	0,20	20,00	600.000,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Trecho Rodoviário - Campina Grande - Divisa PB/CE - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 7N98 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	10.102.500,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Campina Grande - Divisa PB/PE - na BR-104 - no Estado da Paraíba - 7G66 (trecho adequado/km)	89,00	0,00	0,00	73.002.044,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Carpina - Entroncamento BR-232 - na BR-408 - no Estado de Pernambuco - 7E90 (trecho adequado/km)	4,00	0,00	0,00	8.700.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Caucaia - Entroncamento Acesso ao Porto de Pecém - na BR-222 - no Estado do Ceará - 10L3 (trecho adequado/km)	9,00	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)	68,00	0,00	0,00	229.000.000,00	36.516.566,47	15,95
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 7435 (trecho adequado/km)	33,00	15,55	47,12	139.000.000,00	20.228.596,95	14,55
Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa RN/PB - Divisa PB/PE - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 105T (trecho adequado/km)	25,00	5,10	20,40	97.000.000,00	47.236.797,42	48,70
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento PE-160 - Entroncamento PE-149 (Km 19,8 ao 71,2) - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 7M88 (-/-)				120.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento PE-160 - Entroncamento PE-149 (Km 19,8 ao 71,2) - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 7M88 (trecho adequado/km)	12,00	12,23	101,92	45.800.000,00	45.800.000,00	100,00
Adequação de Trecho Rodoviário - João Pessoa - Campina Grande - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 1236 (trecho adequado/km)	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Natal - Divisa RN/PB - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7626 (trecho adequado/km)	15,00	50,53	336,87	73.600.000,00	46.828.987,48	63,63

Adequação de Trecho Rodoviário - Teresina - Altos - na BR-343 - no Estado do Piauí - 7J07 (-/-)				10.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Fortaleza - Pacajus - na BR-116 - no Estado do Ceará - 1558 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	13.600.000,00	0,00	0,00
Adequação do Sistema de Abastecimento de Água a Navios no Porto de Fortaleza (CE) - 123Q (Sistema Implantado % de execução física)	116,00	0,00	0,00	1.150.000,00	0,00	0,00
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	399,00	211,35	52,97	3.181.000,00	1.684.976,19	52,97
Ampliação do Terminal Salineiro de Areia Branca (RN) - 122V (Obra executada/% de execução física)	78,00	0,00	0,00	118.695.448,00	81.447.929,00	68,62
Ampliação e Recuperação dos Portos do Estado do Rio Grande do Norte - 10EE (Obra executada/% de execução física)	50,00	0,00	0,00	2.081.793,00	0,00	0,00
Aquisição de Armazém Estruturado Removível para o Porto de Fortaleza - 131I (Obra executada/% de execução física)	100,00	34,70	34,70	810.000,00	280.718,00	34,66
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)	28,00	0,00	0,00	100.000.000,00	0,00	0,00
Construção da Ferrovia Transnordestina - Petrolina - Pamamirim - 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 - Cratêus - 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)	41,00	0,00	0,00	124.500.000,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

Construção da Retroárea, Edificações Administrativas e Operacionais no Porto de Luís Correia (PI) - 131M (Obra executada/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	28.000.000,00	0,00	0,00
Construção das Eclusas da Barragem de Boa Esperança no Rio Parnaíba - no Estado do Piauí - 7167 (-/-)				1.500.000,00	0,00	0,00
Construção de Acesso Rodoviário à Av. Cruz das Armas - no Município de João Pessoa - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 7P77 (trecho pavimentado/km)	100,00	0,00	0,00	6.635.329,00	0,00	0,00
Construção de Armazém para Carga Geral no Porto de Fortaleza (CE) - 10OU (Obra executada/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	3.200.000,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Caicó - na BR-427 - no Estado do Rio Grande do Norte - 113X (-/-)				24.750.867,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Mossoró (Av. Francisco Motta - Complexo Viário da Resistência) - na BR-110 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7P74 (trecho pavimentado/km)	3,00	0,00	0,00	30.728.569,00	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)	4,00	0,00	0,00	6.007.850,00	0,00	0,00
Construção de Interligação na BR-116/020/222 - Segundo Anel Viário - no Estado do Ceará - 7N54 (trecho pavimentado/km)	54,00	0,00	0,00	1.011.020,00	0,00	0,00
Construção de Ponte sobre o Rio Cocó - no Município de Fortaleza - na BR-116 - no Estado do Ceará - 7N41 (Obra executada/% de execução física)	126,00	54,40	43,17	31.691.737,00	1.485.587,65	4,69
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/PI - Divisa PI/MA - na BR-235 - No Estado do Piauí. - 7N22 (trecho pavimentado/km)	286,00	0,00	0,00	43.567.933,00	0,00	0,00

Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/PI - São Raimundo Nonato - na BR-020 - no Estado do Piauí - 1B99 (trecho pavimentado/km)	53,00	0,00	0,00	16.926.531,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Divisa PE/AL - Entroncamento BR-423 - na BR-316 - no Estado de Alagoas - 7F56 (trecho pavimentado/km)	50,00	0,00	0,00	45.571.821,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento RN-078 - Divisa RN/CE - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 111J (trecho pavimentado/km)	9,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Jerumenha - Bertolinia - Eliseu Martins - na BR 135 - no Estado do Piauí - 7441 (trecho pavimentado/km)	27,00	0,00	0,00	10.016.000,00	4.110.468,10	41,04
Construção de Trecho Rodoviário - Mossoró-Campo Grande - na BR-110 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7I08 (-/-)				3.317.665,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Piancó - Nova Olinda - na BR-426 - no Estado da Paraíba - 7M32 (trecho pavimentado/km)	5,00	0,00	0,00	5.104.710,00	399.374,85	7,82
Construção de Trecho Rodoviário - Piripiri - Matias Olímpio (div. PI/MA) na BR-222/PI - No Estado do Piauí - 7J11 (-/-)				15.999.400,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Quixelô - Banabuiu - na BR-122 - no Estado do Ceará - 7P69 (trecho pavimentado/km)	105,00	0,00	0,00	42.776.656,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - São João do Rio do Peixe - Marizópolis - na BR-405 - no Estado da Paraíba - 7M33 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	604.710,00	604.696,09	100,00
Construção de Trecho Rodoviário - Uiraúna - Poço Dantas - na BR-434 - no Estado da Paraíba - 7J39 (-/-)				13.500.000,00	3.933.543,10	29,14
Construção do Sistema Viário Interno (Acesso Rodoferroviário) à Ilha de Tatuoca no Porto Interno de Suape - 108Z (-/-)				48.331.141,00	40.243.936,38	83,27

Relatório Anual de Avaliação

Derrocagem no Porto de Fortaleza (CE) - 5490 (DERROCAGEM REALIZADA/M²)	3.241,00	2.644,00	81,58	4.025.000,00	3.284.034,00	81,59
Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - 10MK (Área desapropriada/ha)	2,00	0,00	0,00	10.700.000,00	0,00	0,00
Dragagem de Aprofundamento no Porto de Cabedelo (PB) - 11XL (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	393,00	227,90	57,99	7.547.036,00	0,00	0,00
Dragagem de Aprofundamento no Porto de Fortaleza (CE) - 1938 (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	35,00	23,91	68,33	200.199,00	136.789,00	68,33
Dragagem de Aprofundamento no Porto de Santo Antonio (PE) - 12EI (-/-)				5.684.000,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Fortaleza (CE) - 122J (-/-)				67.000.000,00	16.427.444,93	24,52
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Luís Correia (PI) - 131L (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	680,00	0,00	0,00	10.000.000,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Natal (RN) - 122N (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	1.501,00	1.005,70	67,00	22.685.000,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Recife (PE) - 121Z (-/-)				339.979,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Suape (PE) - 122H (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	3.191,00	1.167,89	36,60	73.881.156,00	0,00	0,00
Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente - 6504 (ESTUDO REALIZADO/UNIDADE)	18,00	8,70	48,33	1.821.578,00	877.019,00	48,15
Ferrovia Transnordestina - Participação da União - 11ZT (-/-)				164.600.000,00	0,00	0,00
Implantação de Novo Sistema de Combate a Incêndio no Porto de Fortaleza (CE) - 123K (Sistema Implantado /% de execução física)	128,00	75,40	58,91	2.570.000,00	1.513.018,00	58,87
Implantação de Sistema de Defensas no Porto de Fortaleza (CE) - 10OW (Obra executada/% de execução física)	84,00	59,50	70,83	3.703.862,00	3.120.000,00	84,24

Implantação de Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Natal (RN) - 10VP (Sistema Implantado % de execução física)	67,00	0,00	0,00	1.984.083,00	223.719,00	11,28
Implantação de Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Terminal Salineiro de Areia Branca (RN) - 10VV (Sistema Implantado % de execução física)	62,00	0,00	0,00	773.624,00	275.830,00	35,65
Implantação de Sistema de Sinalização Náutica no Porto de Fortaleza (CE) - 7429 (Sistema Implantado % de execução física)	100,00	0,00	0,00	800.000,00	0,00	0,00
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Fortaleza (CE) - 10VZ (Sistema Implantado % de execução física)	6,00	0,00	0,00	315.495,00	81.852,00	25,94
Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Maceió (AL) - 1D15 (Sistema Implantado % de execução física)	55,00	0,00	0,00	1.050.000,00	0,00	0,00
Instalação de Tomadas para Contêineres Frigoríficos no Porto de Fortaleza - 130W (Instalação elétrica realizada/% de execução física)	100,00	79,00	79,00	9.100.000,00	2.566.299,00	28,20
Manutenção da Infra-Estrutura do Porto de Natal (RN) - 2D18 (-/-)				9.557.074,00	682.650,00	7,14
Manutenção da Infra-Estrutura do Terminal Salineiro de Areia Branca (RN) - 2C05 (-/-)				24.650.963,00	6.978.013,00	28,31
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Ceará - 200V (TRECHO MANTIDO/km)	449,00	303,30	67,55	20.250.000,00	10.910.643,60	53,88
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Piauí - 200K (TRECHO MANTIDO/km)	355,00	0,00	0,00	4.445.000,00	1.787.457,35	40,21
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 207Y (TRECHO MANTIDO/km)	128,00	129,00	100,78	2.900.000,00	1.083.272,51	37,35
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Alagoas - 201E (TRECHO MANTIDO/km)	248,00	0,00	0,00	4.100.000,00	2.193.446,89	53,50

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 206H (TRECHO MANTIDO/km)	232,00	213,90	92,20	18.100.000,00	9.525.323,31	52,63
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208Q (TRECHO MANTIDO/km)	178,00	155,00	87,08	4.250.000,00	2.320.944,82	54,61
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado da Paraíba - 207Z (TRECHO MANTIDO/km)	199,00	195,60	98,29	4.250.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Alagoas - 202O (TRECHO MANTIDO/km)	101,00	0,00	0,00	16.500.000,00	6.642.281,17	40,26
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 208V (TRECHO MANTIDO/km)	147,00	146,70	99,80	10.950.000,00	4.223.080,31	38,57
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado da Paraíba - 208B (TRECHO MANTIDO/km)	75,00	26,26	35,01	2.600.000,00	943.976,06	36,31
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado de Alagoas - 202R (TRECHO MANTIDO/km)	17,00	0,00	0,00	4.700.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado de Pernambuco - 208W (TRECHO MANTIDO/km)	166,00	166,40	100,24	2.700.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207O (TRECHO MANTIDO/km)	147,00	125,00	85,03	7.250.000,00	4.929.138,97	67,99
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado da Paraíba - 208D (TRECHO MANTIDO/km)	13,00	13,40	103,08	1.300.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Pernambuco - 200M (TRECHO MANTIDO/km)	92,00	91,60	99,57	5.100.000,00	2.461.540,81	48,27
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Ceará - 201N (TRECHO MANTIDO/km)	546,00	534,00	97,80	90.175.000,00	58.210.630,61	64,55

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-122 - no Estado de Pernambuco - 207A (TRECHO MANTIDO/km)	54,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Piauí - 200L (TRECHO MANTIDO/km)	611,00	0,00	0,00	9.250.000,00	775.708,22	8,39
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Ceará - 202G (TRECHO MANTIDO/km)	359,00	274,73	76,53	37.000.000,00	8.144.538,93	22,01
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Piauí - 206R (TRECHO MANTIDO/km)	82,00	0,00	0,00	5.800.000,00	2.710.756,03	46,74
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Ceará - 203Z (TRECHO MANTIDO/km)	365,00	76,00	20,82	2.150.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208R (TRECHO MANTIDO/km)	342,00	255,00	74,56	22.500.000,00	13.940.266,74	61,96
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 208F (TRECHO MANTIDO/km)	485,00	520,00	107,22	21.600.000,00	17.802.532,31	82,42
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Ceará - 203X (TRECHO MANTIDO/km)	103,00	116,00	112,62	1.480.000,00	64.840,25	4,38
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Piauí - 206S (TRECHO MANTIDO/km)	292,00	0,00	0,00	16.200.000,00	9.031.091,00	55,75
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-232 - no Estado de Pernambuco - 206W (TRECHO MANTIDO/km)	567,00	423,60	74,71	70.700.000,00	46.958.071,15	66,42
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-304 - no Estado do Ceará - 20AU (TRECHO MANTIDO/km)	102,00	0,00	0,00	11.600.000,00	3.128.378,59	26,97
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-304 - no Estado do Rio Grande do Norte - 201G (TRECHO MANTIDO/km)	285,00	260,00	91,23	15.750.000,00	12.352.162,28	78,43
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado de Alagoas - 202T (TRECHO MANTIDO/km)	290,00	0,00	0,00	12.200.000,00	277.512,20	2,27

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado de Pernambuco - 206X (TRECHO MANTIDO/km)	340,00	305,50	89,85	14.100.000,00	9.429.009,87	66,87
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Piauí - 201H (TRECHO MANTIDO/km)	316,00	0,00	0,00	35.600.000,00	28.651.551,26	80,48
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-343 - no Estado do Piauí - 202S (TRECHO MANTIDO/km)	528,00	0,00	0,00	43.830.000,00	22.184.898,26	50,62
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-361 - no Estado da Paraíba - 208H (TRECHO MANTIDO/km)	113,00	117,80	104,25	6.400.000,00	4.419.686,31	69,06
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-363 - no Estado de Pernambuco - 208Y (TRECHO MANTIDO/km)	7,00	0,00	0,00	51.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Ceará - 20BG (TRECHO MANTIDO/km)	229,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Piauí - 206T (TRECHO MANTIDO/km)	80,00	0,00	0,00	920.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-403 - no Estado do Ceará - 20AX (TRECHO MANTIDO/km)	60,00	0,00	0,00	1.625.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-404 - no Estado do Ceará - 20C6 (TRECHO MANTIDO/km)	30,00	0,00	0,00	885.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-404 - no Estado do Piauí - 206U (TRECHO MANTIDO/km)	80,00	0,00	0,00	4.070.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-405 - no Estado da Paraíba - 208J (TRECHO MANTIDO/km)	52,00	36,50	70,19	4.450.000,00	312.476,18	7,02
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-405 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208S (TRECHO MANTIDO/km)	196,00	160,00	81,63	17.250.000,00	10.859.776,21	62,96
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-406 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207N (TRECHO MANTIDO/km)	160,00	125,00	78,13	9.950.000,00	6.524.134,69	65,57

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado de Pernambuco - 209A (TRECHO MANTIDO/km)	125,00	130,10	104,08	730.000,00	50.688,78	6,94
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado do Piauí - 206V (TRECHO MANTIDO/km)	181,00	0,00	0,00	4.200.000,00	574.596,47	13,68
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-408 - no Estado de Pernambuco - 209B (TRECHO MANTIDO/km)	86,00	85,50	99,42	4.400.000,00	1.905.759,62	43,31
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-412 - no Estado da Paraíba - 208M (TRECHO MANTIDO/km)	129,00	146,60	113,64	11.300.000,00	4.732.802,44	41,88
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-416 - no Estado de Alagoas - 202V (TRECHO MANTIDO/km)	49,00	0,00	0,00	1.550.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-423 - no Estado de Alagoas - 202W (TRECHO MANTIDO/km)	101,00	0,00	0,00	10.100.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-423 - no Estado de Pernambuco - 206D (TRECHO MANTIDO/km)	178,00	178,00	100,00	3.950.000,00	216.304,61	5,48
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-424 - no Estado de Alagoas - 202X (TRECHO MANTIDO/km)	16,00	0,00	0,00	1.700.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-424 - no Estado de Pernambuco - 206F (TRECHO MANTIDO/km)	141,00	133,90	94,96	6.080.000,00	1.440.718,81	23,70
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-426 - no Estado da Paraíba - 208O (TRECHO MANTIDO/km)	28,00	0,00	0,00	425.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-427 - no Estado da Paraíba - 208P (TRECHO MANTIDO/km)	38,00	38,20	100,53	3.700.000,00	2.778.480,46	75,09
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-427 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208T (TRECHO MANTIDO/km)	159,00	97,00	61,01	17.750.000,00	14.170.034,92	79,83
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-428 - no Estado de Pernambuco - 206Y (TRECHO MANTIDO/km)	130,00	193,40	148,77	16.200.000,00	8.079.827,19	49,88

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-434 - no Estado da Paraíba - 20C7 (TRECHO MANTIDO/km)	33,00	0,00	0,00	25.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-437 - no Estado do Ceará - 20C5 (TRECHO MANTIDO/km)	45,00	0,00	0,00	17.000,00	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	85.000,00	0,00	0,00
Melhoramento da Infra-Estrutura Portuária no Porto de SUAPE (PE) - 7F65 (PROJETO APOIADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	19.950.000,00	0,00	0,00
Modernização do Sistema de Iluminação Elétrica do Porto de Fortaleza - 1893 (Obra concluída/% de execução física)	100,00	35,00	35,00	2.000.000,00	699.993,00	35,00
Modernização do Terminal Portuário de Uso Misto do Pecém - 7N59 (PROJETO APOIADO/UNIDADE)	1,00	0,00	0,00	31.776.945,00	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	25.280.810,00	0,00	0,00
Obras de Recuperação e de Adequação de Infra-Estrutura no Porto de Natal (RN) - 10RW (Obra executada/% de execução física)	60,00	0,00	0,00	5.968.449,00	24.669,00	0,41
Prevenção, Preparação e Enfrentamento para a Pandemia de Influenza - 20BA (plano implantado/UNIDADE)	2,00	0,00	0,00	123.982,00	123.787,00	99,84
Prolongamento do Anel Rodoviário de Fortaleza - Entr. BR-020 - Messejana - na BR-020 - no Estado do Ceará - 7P06 (-/-)				2.000.000,00	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)	18,00	2,75	15,29	1.797.323,00	1.530.653,00	85,16
Recuperação de Defensas no Porto de Fortaleza (CE) - 104J (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	12,00	0,69	5,71	80.010,00	38.192,00	47,73
Recuperação do Porto de Santo Antonio (PE) - 12DE (-/-)				7.423.130,00	0,00	0,00

Reforço do Molhe de Abrigo do Porto de Santo Antônio (PE) - 12FJ (-/-)				68.888.416,00	0,00	0,00
Reforma da Ferrovia Transnordestina - Pecém - Missão Velha - no Estado do Ceará - 9A24 (TRECHO RESTAURADO/km)	137,00	0,00	0,00	405.000.000,00	0,00	0,00
Índice médio geral de realização				34,04		23,29

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Adequação de Ponte sobre Rio Jaguaribe - no Município de Aracati - na BR-304 - no Estado do Ceará - 113K (-/-)	-	-	-	10.985.936,59	3.459.448,34	0,31
(RAP 2009) Adequação de Ponte sobre Rio Jaguaribe - no Município de Aracati - na BR-304 - no Estado do Ceará - 113K (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	921.877,49	793.254,41	0,86
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Caucaia - Entroncamento Acesso ao Porto de Pecém - na BR-222 - no Estado do Ceará - 10L3 (trecho adequado/km)	-	-	-	4.964.886,06	450.000,00	0,09
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Distrito de Sítios Novos (Caucaia) - Croatá - na BR-222 - no Estado do Ceará - 7P01 (trecho adequado/km)	-	-	-	1.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa AL/PE - Divisa AL/SE - na BR-101 - no Estado de Alagoas - 7624 (trecho adequado/km)	-	-	-	21.306.896,00	12.131.134,67	0,57
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 7435 (-/-)	-	-	-	89.650.000,00	57.832.043,31	0,65
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 7435 (trecho adequado/km)	-	-	-	64.496.352,79	53.814.852,33	0,83

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa RN/PB - Divisa PB/PE - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 105T (-/-)	-	-	-	27.499.999,07	19.531.774,78	0,71
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa RN/PB - Divisa PB/PE - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 105T (trecho adequado/km)	-	-	-	29.253.772,03	25.714.309,08	0,88
(RAP 2009) 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)	-	-	-	680.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - João Pessoa - Campina Grande - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 1236 (-/-)	-	-	-	18.000.000,00	18.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - João Pessoa - Campina Grande - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 1236 (trecho adequado/km)	-	-	-	3.840.526,76	355.056,00	0,09
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - km 310 ao km 320 (Tinguá) - na BR-222 - no Estado do Ceará - 7N96 (trecho adequado/km)	-	-	-	3.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Natal - Divisa RN/PB - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7626 (-/-)	-	-	-	28.000.000,00	24.228.463,51	0,87
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Natal - Divisa RN/PB - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 7626 (trecho adequado/km)	-	-	-	44.209.498,89	36.408.517,82	0,82
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Fortaleza - Pacajus - na BR-116 - no Estado do Ceará - 1558 (trecho adequado/km)	-	-	-	3.884.814,74	2.493.201,42	0,64

(RAP 2009) Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	-	-	-	1.446.706,02	1.443.632,81	1,00
(RAP 2009) Alargamento da Ponte sobre o Rio São Francisco - na BR-407 - no Estado de Pernambuco - 11V2 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	5.600.000,00	4.556.835,18	0,81
(RAP 2009) Construção de Cais para Contêineres no Porto de Maceió (AL) - 5597 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	23.586.067,38	23.202.527,11	0,98
(RAP 2009) Construção de Ponte sobre o rio Cocó - no Município de Fortaleza - na BR-116 - no Estado do Ceará - 7N41 (-/-)	-	-	-	5.273.053,22	5.270.666,20	1,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Acesso à Universidade Rural de Serra Talhada - na BR-232 - no Estado de Pernambuco - 11XP (-/-)	-	-	-	2.855.070,21	2.840.028,72	0,99
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/PI - São Raimundo Nonato - na BR-020 - no Estado do Piauí - 1B99 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	5.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa BA/PI Divisa PI/MA - na BR-235 - no Estado do Piauí (Meta: 54 Trecho pavimento/Km) - 7441 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	10.855.771,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Divisa RN/PB - São João do Rio do Peixe - na BR-405 - no Estado da Paraíba - 7N40 (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	1.999.893,40	1,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento RN-078 - Divisa RN/CE - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 111J (trecho pavimentado/km)	-	-	-	10.776.000,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Jerumenha - Bertolândia - Eliseu Martins - na BR 135 - no Estado do Piauí - 123L (trecho pavimentado/km)	-	-	-	13.064.167,46	6.217.993,63	0,48
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - São João do Rio do Peixe - Marizópolis - na BR-405 - no Estado da Paraíba - 7M33 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	2.030.887,35	2.030.887,35	1,00
(RAP 2009) Construção do Sistema Viário Interno (Acesso Rodoferroviário) à Ilha de Tatuoca no Porto Interno de Suape - 108Z (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	19.668.858,26	19.668.858,26	1,00
(RAP 2009) Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina - 10MK (Área desapropriada/ha)	-	-	-	8.149.077,40	4.312.536,28	0,53
(RAP 2009) Dragagem de Aprofundamento no Porto de Cabedelo (PB) - 11XL (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	39.661.032,45	570.000,00	0,01
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Natal (RN) - 122N (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	18.500.000,00	1.940.064,60	0,10
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Recife (PE) - 121Z (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	12.254.650,23	8.958.556,25	0,73
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Suape (PE) - 122H (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	27.000.000,00	21.650.000,00	0,80
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Ceará - 200V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	21.141.507,60	20.525.165,32	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020 - no Estado do Piauí - 200K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.358.309,00	1.358.309,00	1,00

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado da Paraíba - 207Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.552.062,26	1.551.629,14	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Alagoas - 201E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.427.165,78	3.127.116,00	0,91
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Pernambuco - 206H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	16.715.255,14	12.917.131,06	0,77
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208Q (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	4.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208Q (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	667.580,95	665.419,72	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado da Paraíba - 207Z (-/-)	-	-	-	8.000.000,00	7.782.413,70	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado da Paraíba - 207Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.393.598,05	1.919.512,33	0,80
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Alagoas - 202O (-/-)	-	-	-	500.000,00	500.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Alagoas - 202O (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	11.207.212,31	11.018.525,38	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 208V (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	1.797.662,77	0,90
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104 - no Estado de Pernambuco - 208V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	7.305.991,52	7.019.530,28	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado da Paraíba - 208B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.105.701,80	363.418,74	0,33
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado de Pernambuco - 208W (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.021.079,00	189.731,32	0,19

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207O (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207O (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.884.792,00	2.884.792,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado da Paraíba - 208D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.016.793,60	855.862,27	0,84
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado de Pernambuco - 200M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.668.773,49	5.631.868,85	0,84
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Ceará - 201N (-/-)	-	-	-	20.000.000,00	14.000.000,00	0,70
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Ceará - 201N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	40.865.560,47	34.485.635,30	0,84
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135 - no Estado do Piauí - 200L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.878.932,76	1.981.425,89	0,41
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Ceará - 202G (-/-)	-	-	-	3.600.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Ceará - 202G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	13.717.836,84	5.224.379,35	0,38
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Piauí - 206R (-/-)	-	-	-	2.700.000,00	2.700.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222 - no Estado do Piauí - 206R (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.574.146,35	3.462.721,99	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Ceará - 203Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	595.106,00	595.106,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208R (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	10.000.000,00	1,00

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208R (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.100.936,47	4.024.640,09	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 208F (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	12.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado da Paraíba - 208F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.370.582,72	1.080.488,16	0,79
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Ceará - 203X (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	426.333,00	26.333,00	0,06
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Piauí - 206S (-/-)	-	-	-	4.700.000,00	2.310.690,57	0,49
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230 - no Estado do Piauí - 206S (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	10.647.342,88	9.190.594,31	0,86
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-232 - no Estado de Pernambuco - 206W (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	10.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-232 - no Estado de Pernambuco - 206W (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	16.851.143,07	15.195.471,92	0,90
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-304 - no Estado do Ceará - 20AU (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	9.297.603,18	9.022.789,70	0,97
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-304 - no Estado do Rio Grande do Norte - 201G (-/-)	-	-	-	12.000.000,00	11.430.191,76	0,95
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-304 - no Estado do Rio Grande do Norte - 201G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	20.473.752,45	20.473.752,45	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado de Alagoas - 202T (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	9.521.445,00	5.058.536,82	0,53

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado de Pernambuco - 206X (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado de Pernambuco - 206X (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	10.269.284,60	8.399.908,76	0,82
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Piauí - 201H (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	10.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316 - no Estado do Piauí - 201H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.994.215,00	4.762.959,73	0,95
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-343 - no Estado do Piauí - 202S (-/-)	-	-	-	9.400.000,00	6.780.565,76	0,72
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-343 - no Estado do Piauí - 202S (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	17.537.997,88	15.287.196,35	0,87
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-361 - no Estado da Paraíba - 208H (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	4.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-361 - no Estado da Paraíba - 208H (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.582.617,59	1.582.617,59	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402 - no Estado do Piauí - 206T (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	377.423,00	377.423,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-403 - no Estado do Ceará - 20AX (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.455.415,33	55.415,33	0,04
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-404 - no Estado do Piauí - 206U (-/-)	-	-	-	4.700.000,00	3.187.559,54	0,68
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-404 - no Estado do Piauí - 206U (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.513.829,09	3.375.423,00	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-405 - no Estado da Paraíba - 208J (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	871.879,87	430.634,94	0,49

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-405 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208S (-/-)	-	-	-	8.000.000,00	7.999.925,35	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-405 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208S (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	11.131.738,23	9.840.405,41	0,88
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-406 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207N (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-406 - no Estado do Rio Grande do Norte - 207N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.741.213,63	5.111.391,83	0,89
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado de Pernambuco - 209A (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.002.275,91	52.169,83	0,05
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado do Piauí - 206V (-/-)	-	-	-	200.000,00	200.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407 - no Estado do Piauí - 206V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.100.000,00	2.100.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-408 - no Estado de Pernambuco - 209B (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-408 - no Estado de Pernambuco - 209B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.786.153,16	3.719.768,36	0,78
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-412 - no Estado da Paraíba - 208M (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-412 - no Estado da Paraíba - 208M (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.579.606,31	875.660,86	0,34
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-416 - no Estado de Alagoas - 202V (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-416 - no Estado de Alagoas - 202V (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.289.710,49	1.958.584,76	0,86

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-423 - no Estado de Pernambuco - 206D (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	1.391.155,40	0,70
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-423 - no Estado de Pernambuco - 206D (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.137.812,00	7.937.812,00	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-424 - no Estado de Alagoas - 202X (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.551.761,11	158.247,17	0,10
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-424 - no Estado de Pernambuco - 206F (-/-)	-	-	-	2.000.000,00	1.999.900,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-424 - no Estado de Pernambuco - 206F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.070.968,00	5.335.123,00	0,88
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-426 - no Estado da Paraíba - 208O (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	241.450,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-427 - no Estado da Paraíba - 208P (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	1.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-427 - no Estado da Paraíba - 208P (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.621.353,44	1.621.353,44	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-427 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208T (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-427 - no Estado do Rio Grande do Norte - 208T (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.491.699,00	1.862.540,71	0,75
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-428 - no Estado de Pernambuco - 206Y (-/-)	-	-	-	4.000.000,00	2.916.767,82	0,73
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-428 - no Estado de Pernambuco - 206Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	6.713.331,03	6.713.331,03	1,00

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-434 - no Estado da Paraíba - 20C7 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	350.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Obras de Infra-Estrutura no Porto de Luís Correia (PI) - 7L86 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	15.000.000,00	5.000.000,00	0,33
Índice médio geral de realização			-			0,71

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 subsequentes 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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

1 - i) Ampliação da malha Ferroviária Federal. ii) Melhoramento e Manutenção da malha rodoviária; iii) Aumento da capacidade das rodovias.

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance entre 40% a 80% do esperado.

JUSTIFICATIVA: As principais Ações tiveram desenvolvimento satisfatórios, outras ações, com vulto financeiro menor, mas com metas físicas consideravelmente maiores, não tiveram pleno andamento durante o exercício. Deve ser levado em conta o grande aumento de recurso orçamentário ao longo dos últimos anos. Em que pese o referido aumento ser positivo ao pleno andamento dos serviços, não foi possível incrementar o ritmo das obras na mesma proporção, o que deverá acontecer dentro dos próximos anos. Quando houver este equilíbrio, certamente haverá plena execução dos recursos orçamentários de um exercício.

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		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	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - carro/h/faixa	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - Hora	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
<p>Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes</p> <p>A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.</p>						
Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - minuto/t	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - h/km	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Índice de Cobertura no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - número-índice	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tarifa Unitária no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - R\$/(t x km)	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Frete Unitário no Vetor Logístico Nordeste Setentrional - R\$/(t x km)	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

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: Mesmo tendo conhecimento do público-alvo das ações e programas cuja execução encontra-se a cargo do DNIT, o órgão não possui instrumentos institucionais capazes de mensurar e/ou avaliar sistematicamente os níveis de cobertura dos beneficiários, gerados pela implementação e execução dos programas do PPA.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: De forma semelhante à questão anterior, o DNIT identifica os beneficiários das ações e programas cuja execução é de sua competência. Contudo, em razão da abrangência nacional do Órgão e do conjunto de programas do PPA, aliada à expressiva parcela da sociedade por eles beneficiada, torna-se difícil a realização sistemática de avaliações voltadas para a satisfação dos beneficiários.

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTES PROGRAMAS? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

- A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);
- B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);
- C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;
- D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

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 ou pelo telefone 0800 611535.

AUDIÊNCIA PÚBLICA:

Para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental).

CONSULTA PÚBLICA:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL:

Houve ampla divulgação do Programa Nacional de Dragagem (PND) nas reuniões dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) de todos os portos.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS:

Vetor Logístico Sul

GERENTE DO PROGRAMA

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

Autorizado (LOA + Créditos): R\$1.768.208.736,0	Empenhado Liquidado:	R\$780.360.092,41
	Paço Estatais:	-
	Total:	R\$780.360.092,41
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	
-	-	

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)	5,00	0,00	0,00	12.357.814,00	0,00	0,00
Adequação de Acesso Rodoviário ao Porto de Imbituba - Acesso Norte Trevo de Nova Brasília - Av. Marieta Konder Bornhausen - no Município de Imbituba - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 7P15 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Acesso Rodoviário ao Porto de Itajaí - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 3E56 (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	17.000.000,00	984.040,92	5,79
Adequação de Travessia Urbana - no Município de Erechim - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 11ZS (trecho adequado/km)	2,00	1,00	50,00	2.015.700,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário na BR-163 No Estado de Santa Catarina. - 7K72 (-/-)				6.589.417,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - Osório/RS - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 3766 (trecho adequado/km)	43,00	36,60	85,12	269.625.000,00	168.507.649,28	62,50
Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento SC-416(B) (Jaraguá do Sul) - Divisa SC/PR (Porto União/União da Vitória) - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina - 7N86 (trecho adequado/km)	300,00	0,00	0,00	11.095.745,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Estância Velha - Dois Irmãos - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 10KV (trecho adequado/km)	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Adequação de Trecho Rodoviário - Florianópolis - Fronteira Brasil /Argentina - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 7N82 (trecho adequado/km)	50,00	7,00	14,00	59.452.445,00	14.953.482,12	25,15
Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 7530 (trecho adequado/km)	1,00	0,80	80,00	5.700.000,00	1.029.534,19	18,06
Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 1208 (trecho adequado/km)	46,00	35,05	76,20	186.500.000,00	72.371.315,81	38,80
Adequação de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Pelotas - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7L04 (trecho adequado/km)	29,00	0,00	0,00	1.000.000,00	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)	5,00	0,00	0,00	42.000.000,00	26.584.998,76	63,30
Adequação de Trecho Rodoviário - Santa Maria - Iraí (BR-386/158) - na BR-386 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7P83 (trecho adequado/km)	15.000,00	0,00	0,00	2.134.503,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - São Borja - São José dos Ausentes - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7P84 (trecho adequado/km)	100,00	0,00	0,00	13.898.027,00	0,00	0,00

Adequação de Trecho Rodoviário - São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina - 10JQ (trecho adequado/km)	1,00	0,00	0,00	4.700.000,00	353.366,92	7,52
Adequação de Trecho Rodoviário - Tabai - Estrela - na BR-386 - no Estado do Rio Grande do Sul - 10M9 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	17.000.000,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário - Trevo Carimã/Aeroporto - Entrada Parque Nacional (Foz do Iguazu) - na BR-469 - no Estado do Paraná - 7P71 (trecho adequado/km)	10,00	0,00	0,00	14.219.626,00	0,00	0,00
Adequação de Trecho Rodoviário Entroncamento BR-116 (p/Guaíba) Entroncamento BR-471 (Pântano Grande) na BR-290 no Estado do Rio Grande do Sul - 123U (trecho adequado/km)	19,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	219,00	0,00	0,00	4.081.000,00	0,00	0,00
Administração de Serviços Portuários - 8599 (Serviço Portuário Mantido/UNIDADE)	50,00	0,00	0,00	1.300.000,00	0,00	0,00
Ampliação de Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande (RS) - 111F (Obra executada/% de execução física)	5,00	0,30	6,00	27.000.000,00	2.149.968,13	7,96
Ampliação do Cais Público do Porto Novo do Porto de Rio Grande (RS) - 7L25 (Projeto executado/% de execução física)	11,00	0,00	0,00	9.000.000,00	0,00	0,00
Construção de Acesso Rodoviário no Município de Correia Pinto - na BR-116 no Estado de Santa Catarina - 7N07 (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	806.280,00	0,00	0,00
Construção de Acesso Rodoviário ao Aeroporto Regional Sul - na BR-101 No Estado de Santa Catarina. - 7M50 (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	604.710,00	0,00	0,00
Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Joinville - no Estado de Santa Catarina - 1K24 (Contorno construído/km)	2,00	0,00	0,00	890.034,00	500.000,00	56,18

Relatório Anual de Avaliação

Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina - 1276 (Contorno construído/km)	3,00	0,00	0,00	1.359.223,00	1.300.000,00	95,64
Construção de Contorno Ferroviário - no Perímetro Urbano de Apucarana - no Estado do Paraná - 7G11 (PROJETO ACOMPANHADO/UNIDADE)	25,00	0,00	0,00	6.337.125,00	0,00	0,00
Construção de Infraestrutura para Instalação de Guindaste no Porto de Pelotas (RS) - 12Y2 (OBRA REALIZADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	2.700.000,00	0,00	0,00
Construção de Passagem Inferior sobre a Linha Férrea - no Município de Paverama - no Estado do Rio Grande do Sul - 1D62 (Obra executada/% de execução física)	42,00	0,00	0,00	900.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Barros Cassal - Entroncamento BR-287 (Santa Cruz do Sul) - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7K21 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	1.007.850,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Bom Jesus - Divisa RS/SC - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M66 (trecho pavimentado/km)	5,00	0,00	0,00	500.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-472 - Fronteira Brasil/Argentina - na BR-468 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M64 (trecho pavimentado/km)	2,00	0,00	0,00	2.015.700,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - Lagoa Vermelha - Barracão - na BR-470 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M65 (trecho pavimentado/km)	43,00	27,37	63,65	47.209.420,00	12.339.011,10	26,14
Construção de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Esteio - Sapucaia - na BR-448 - no Estado do Rio Grande do Sul - 10L7 (trecho pavimentado/km)	6,00	0,00	0,00	191.250.000,00	66.856.172,23	34,96

Construção de Trecho Rodoviário - Santa Maria - Rosário do Sul - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - 12BU (trecho pavimentado/km)	2,00	2,00	100,00	1.700.000,00	0,00	0,00
Construção de Trecho Rodoviário - São José Cerrito - Campos Novos - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 7192 (trecho pavimentado/km)	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Construção de Trecho Rodoviário - São Miguel do Oeste - Fronteira Brasil/Argentina (Ponte s/ Rio Peperiguaçu) - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 10L4 (trecho pavimentado/km)	1,00	1,00	100,00	300.000,00	63.544,45	21,18
Construção de Trecho Rodoviário - Timbé do Sul - Divisa SC/RS - na BR-285 - no Estado de Santa Catarina - 7N85 (trecho pavimentado/km)	30,00	0,00	0,00	3.328.098,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Imbituba (SC) - 122K (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	434,00	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Itajaí (SC) - 122M (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	1.723,00	0,00	0,00	35.090.954,00	0,00	0,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Rio Grande (RS) - 122B (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	12.948,00	11.500,00	88,82	129.045.056,00	126.669.336,47	98,16
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de São Francisco do Sul (SC) - 122F (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	2.308,00	0,00	0,00	57.377.915,00	22.591.029,75	39,37
Implantação da Hidrovia do Mercosul - Trecho Estrela - Santa Vitória do Palmar - No Estado do Rio Grande do Sul - 7M52 (-/-)				18.486.552,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 203Q (TRECHO MANTIDO/km)	254,00	243,90	96,02	2.550.000,00	499.070,85	19,57
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A2 (TRECHO MANTIDO/km)	318,00	318,00	100,00	5.100.000,00	350.250,81	6,87

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208A (TRECHO MANTIDO/km)	97,00	97,00	100,00	14.500.000,00	3.348.377,98	23,09
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Santa Catarina - 209Y (TRECHO MANTIDO/km)	120,00	119,80	99,83	23.750.000,00	17.411.348,81	73,31
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 200N (TRECHO MANTIDO/km)	430,00	430,00	100,00	27.350.000,00	19.991.688,17	73,10
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado de Santa Catarina - 209Z (TRECHO MANTIDO/km)	53,00	48,40	91,32	1.700.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - 202B (TRECHO MANTIDO/km)	577,00	577,00	100,00	34.000.000,00	21.909.478,38	64,44
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado de Santa Catarina - 203S (TRECHO MANTIDO/km)	62,00	62,10	100,16	1.750.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - No Estado do Rio Grande do Sul - 20CP (TRECHO MANTIDO/km)	27,00	0,00	0,00	10.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina - 20A0 (TRECHO MANTIDO/km)	224,00	91,58	40,88	11.050.000,00	3.335.652,34	30,19
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 203T (TRECHO MANTIDO/km)	667,00	628,25	94,19	57.950.000,00	29.649.293,11	51,16
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208I (TRECHO MANTIDO/km)	475,00	475,00	100,00	45.750.000,00	32.756.144,18	71,60
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-287 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208G (TRECHO MANTIDO/km)	304,00	304,00	100,00	31.550.000,00	20.900.787,64	66,25

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-290 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208N (TRECHO MANTIDO/km)	391,00	391,00	100,00	28.850.000,00	22.838.761,10	79,16
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-293 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208L (TRECHO MANTIDO/km)	249,00	249,00	100,00	28.250.000,00	16.303.432,64	57,71
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-377 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208E (TRECHO MANTIDO/km)	51,00	51,00	100,00	2.275.000,00	1.004.633,48	44,16
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-386 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A3 (TRECHO MANTIDO/km)	114,00	114,00	100,00	19.550.000,00	12.880.977,70	65,89
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-392 - no Estado do Rio Grande do Sul - 203F (TRECHO MANTIDO/km)	347,00	347,00	100,00	32.100.000,00	15.378.552,43	47,91
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-453 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A4 (TRECHO MANTIDO/km)	54,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-468 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208C (TRECHO MANTIDO/km)	140,00	140,00	100,00	4.950.000,00	2.895.360,65	58,49
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 203U (TRECHO MANTIDO/km)	319,00	222,63	69,79	32.050.000,00	14.840.419,98	46,30
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-470 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20BZ (TRECHO MANTIDO/km)	79,00	0,00	0,00	36.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-471 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A5 (TRECHO MANTIDO/km)	237,00	237,00	100,00	8.550.000,00	548.067,49	6,41
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-472 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208K (TRECHO MANTIDO/km)	312,00	312,00	100,00	33.250.000,00	14.235.060,76	42,81
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-473 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A6 (TRECHO MANTIDO/km)	6,00	0,00	0,00	85.000,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-475 - no Estado de Santa Catarina - 20C0 (TRECHO MANTIDO/km)	9,00	0,00	0,00	51.000,00	0,00	0,00
Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-480 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20F3 (-/-)				1.000.000,00	0,00	0,00
Obras Complementares no Trecho Rodoviário - Entroncamento RS-326 (P/IVoti) - Ponte Rio Gualba - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 1K53 (Obra executada/% de execução física)	9,00	0,97	10,72	35.000.000,00	12.023.321,10	34,35
Recuperação do Molhe Norte do Porto de Itajaí - 7P53 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	100,00	0,00	0,00	8.238.542,00	0,00	0,00
Recuperação dos Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande (RS) - 128N (-/-)				60.000.000,00	0,00	0,00
Recuperação dos Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande (RS) - 128N (Obra executada/% de execução)	1,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
Reforço do Berço 101-A no Porto de São Francisco do Sul - SC - 116G (-/-)				1.300.000,00	5.962,68	0,46
Índice médio geral de realização			38,10			21,13

METAS FINANCEIRAS - RAP

Ações (Produto/Unidade de Medida)	Metas Físicas			Metas Financeiras		
	Previsto	Realizado	Índice Realização	Previsto	Realizado	Índice Realização
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - Osório/RS - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 3766 (-/-)	-	-	-	13.000.000,00	13.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - Osório/RS - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 3766 (trecho adequado/km)	-	-	-	85.862.929,04	77.813.407,97	0,91
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Florianópolis - Fronteira Brasil /Argentina - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 7N82 (trecho adequado/km)	-	-	-	2.648.853,63	1.561.111,82	0,59

(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 7530 (trecho adequado/km)	-	-	-	800.000,00	800.000,00	1,00
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 1208 (trecho adequado/km)	-	-	-	34.527.387,01	31.565.119,54	0,91
(RAP 2009) Adequação de Trecho Rodoviário - Rio Grande - Pelotas - na BR-392 - no Estado do Rio Grande do Sul - 1214 (trecho adequado/km)	-	-	-	2.000.000,00	751.169,12	0,38
(RAP 2009) Administração das Hidrovias - 4349 (HIDROVIA MANTIDA/km)	-	-	-	2.728.964,04	2.415.984,98	0,89
(RAP 2009) Ampliação de Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande (RS) - 111F (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	23.400.000,00	19.790.921,89	0,85
(RAP 2009) Construção de Contorno Ferroviário - no Município de Joinville - no Estado de Santa Catarina - 1K24 (Contorno construído/km)	-	-	-	2.997.462,78	345.010,68	0,12
(RAP 2009) Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina - 1276 (Contorno construído/km)	-	-	-	1.373.498,89	386.716,37	0,28
(RAP 2009) Construção de Passarela - no Município de Catanduvas - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 7N67 (OBRA EXECUTADA/% de execução física)	-	-	-	600.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Bojuru - São José do Norte - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 113Z (trecho pavimentado/km)	-	-	-	3.000.000,00	0,00	0,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Bom Jesus - Divisa RS/SC - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M66 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	32.000.000,00	2.444.558,66	0,08
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-472 - Fronteira Brasil/Argentina - na BR-468 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M64 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	7.000.000,00	6.195.045,28	0,89
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Lagoa Vermelha - Barracão - na BR-470 - no Estado do Rio Grande do Sul - 7M65 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	21.078.541,28	20.062.864,68	0,95
(RAP 2009) Construção de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Esteio - Sapucaia - na BR-448 - no Estado do Rio Grande do Sul - 10L7 (trecho pavimentado/km)	-	-	-	102.000.000,00	98.463.175,99	0,97
(RAP 2009) 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)	-	-	-	2.197.507,94	1.069.049,49	0,49
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Rio Grande (RS) - 122B (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	12.559.003,66	10.075.842,32	0,80
(RAP 2009) Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de São Francisco do Sul (SC) - 122F (DRAGAGEM REALIZADA/MIL M³)	-	-	-	16.000.000,00	16.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado de Santa Catarina - 203Q (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	4.026.286,44	3.859.788,52	0,96
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A2 (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	699.999,90	0,70

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A2 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	845.451,63	645.451,63	0,76
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208A (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208A (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.732.800,00	5.612.800,00	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Santa Catarina - 209Y (-/-)	-	-	-	6.000.000,00	6.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado de Santa Catarina - 209Y (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.930.509,06	3.370.509,06	0,57
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 200N (-/-)	-	-	-	13.000.000,00	8.713.595,21	0,67
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153 - no Estado do Rio Grande do Sul - 200N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	21.318.825,24	19.481.195,77	0,91
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado de Santa Catarina - 209Z (-/-)	-	-	-	400.000,00	0,00	0,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado de Santa Catarina - 209Z (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.531.949,11	169.074,07	0,11
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - 202B (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	8.000.000,00	0,80
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158 - no Estado do Rio Grande do Sul - 202B (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	39.178.336,96	35.466.006,74	0,91

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163 - no Estado de Santa Catarina - 203S (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.133.817,98	521.492,63	0,24
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280 - no Estado de Santa Catarina - 20A0 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.845.475,67	674.644,98	0,37
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 203T (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-282 - no Estado de Santa Catarina - 203T (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	14.859.454,12	14.052.234,01	0,95
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208I (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	15.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-285 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208I (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	16.482.700,92	16.113.903,34	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-287 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208G (-/-)	-	-	-	14.000.000,00	14.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-287 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208G (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	22.262.226,51	22.062.226,51	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-290 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208N (-/-)	-	-	-	15.000.000,00	14.953.089,18	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-290 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208N (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	27.153.186,08	26.839.463,96	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-293 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208L (-/-)	-	-	-	8.000.000,00	6.549.028,55	0,82

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-293 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208L (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	10.949.226,26	10.819.226,26	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-377 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208E (-/-)	-	-	-	1.000.000,00	1.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-377 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208E (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	3.158.341,21	3.144.261,01	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-386 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A3 (-/-)	-	-	-	10.000.000,00	10.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-386 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A3 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	14.646.014,92	14.546.014,92	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-392 - no Estado do Rio Grande do Sul - 203F (-/-)	-	-	-	8.000.000,00	8.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-392 - no Estado do Rio Grande do Sul - 203F (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	14.110.914,49	13.880.914,49	0,98
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-453 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A4 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	70.112,52	70.112,52	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-468 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208C (-/-)	-	-	-	5.000.000,00	5.000.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-468 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208C (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	2.949.110,00	2.949.110,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 203U (-/-)	-	-	-	3.000.000,00	3.000.000,00	1,00

Relatório Anual de Avaliação

(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-470 - no Estado de Santa Catarina - 203U (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	5.032.209,38	4.579.835,12	0,91
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-471 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A5 (-/-)	-	-	-	800.000,00	800.000,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-471 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A5 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	1.317.383,00	1.317.383,00	1,00
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-472 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208K (-/-)	-	-	-	14.000.000,00	13.313.690,21	0,95
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-472 - no Estado do Rio Grande do Sul - 208K (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.624.440,15	8.504.400,08	0,99
(RAP 2009) Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-473 - no Estado do Rio Grande do Sul - 20A6 (TRECHO MANTIDO/km)	-	-	-	8.255,63	8.255,63	1,00
(RAP 2009) Obras Complementares no Trecho Rodoviário - Entroncamento RS-326 (P/IVoti) - Ponte Rio Guaíba - na BR-116 - no Estado do Rio Grande do Sul - 1K53 (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	55.194.668,57	33.396.710,82	0,61
(RAP 2009) Realinhamento e Reforço Estrutural do Berço 201 no Porto de São Francisco do Sul (SC) - 10NQ (Obra executada/% de execução física)	-	-	-	4.696.565,65	3.619.289,39	0,77
(RAP 2009) Reconstrução Emergencial do Porto de Itajaí - 120B (-/-)	-	-	-	264.741.702,09	199.420.993,53	0,75
Índice médio geral de realização						0,79

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 2010

REGISTRE O GRAU DE ALCANCE DOS RESULTADOS ESPERADOS. O CAMPO JUSTIFICATIVA DEVE SER PREENCHIDO CASO O GRAU DE ALCANCE FIQUE ABAIXO DE 80%.

REGISTRE TAMBÉM OS PRINCIPAIS RESULTADOS TOMANDO POR BASE OS OBJETIVOS, METAS OU PRIORIDADES DESCRITAS NA MENSAGEM PRESIDENCIAL DE ENCAMINHAMENTO DO PPA 2008-2011, APRESENTADAS NO CAMPO INSTRUÇÕES (ACIMA). ALGUNS PROGRAMAS PODEM NÃO TER EXPLÍCITOS ESSES PARÂMETROS, PARA ESSES CASOS SERÃO APRESENTADAS AS INSTRUÇÕES GERAIS. NO DESENVOLVIMENTO DA RESPOSTA NÃO INDIQUE AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, MAS OS PRODUTOS E/OU SERVIÇOS ENTREGUES QUE CONTRIBUÍRAM PARA OS RESULTADOS OBTIDOS.

1 - Modal Rodoviário

Em 2010 foram executadas obras de conservação/recuperação em aproximadamente 5200 Km da malha rodoviária neste vetor logístico sul, compreendendo 89,0% da meta prevista, destacando-se a BR-116/RS, BR-153/SC, BR-153/RS, BR-158/RS, BR-282/SC e a BR-287/RS.

Na construção rodoviária destacam-se 171 km concluídos em 2010 na duplicação da BR-101/SC, 36,6 km concluídos na duplicação da BR-101/RS e a adequação do trecho Dois Irmãos-Rio Gravataí, totalizando 36Km.

Concluído o Complexo Viário de Canoas, a ponte sobre o Rio dos Sinos, 66% da ponte sobre o Rio Gravataí, 65% dos viadutos do Rincão e 54% do viaduto da Unisinós.

2 - Secretaria de Portos

Foi atingido o volume de 15.464,98 mil m³ dragados na ação Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto do Rio Grande.

Foi atingido o volume de 1.483,28 mil m³ dragados na ação Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de São Francisco do Sul.

Concluídas as obras de Recuperação do Molhe de Abrigo do Porto de Imbituba (SC)

Concluídas as obras de Reconstrução Emergencial do Porto de Itajaí (SC)

Executado 43% da obra de Reforço do Berço 101-A no Porto de São Francisco Do Sul (SC)

Executado 10% da obra de Ampliação de Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande (RS)

Atingido o volume de 15.464,98 mil m³ dragados na ação Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto do Rio Grande.

OBTENÇÃO DOS RESULTADOS: Alcance entre 40% a 80% do esperado.

JUSTIFICATIVA: A inclusão de 5 (cinco) ações na área de Adequação de Trechos Rodoviários e a inclusão de ações referentes à Construção de Contorno Ferroviário e de infraestrutura para a instalação de guindastes em portos sem execução financeira no ano de 2010, contribuíram significativamente para o percentual de apenas 60% das metas esperadas. Para o cumprimento das metas das ações que não tiveram execução financeira no exercício, com exceção das incluídas em 2010, foram utilizados os recursos do RAP.

As obras dos Berços 101 e 201 do Porto de São Francisco do Sul tiveram execução um pouco abaixo do esperado devido a interferências entre a execução da obra e a operação portuária, além de dificuldades nas negociações contratuais entre o 10º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército (executor da obra) e empresas fornecedoras.

A obra de Ampliação dos Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande foi praticamente concluída em 2010, tendo andamento considerado bom, apesar das condições ambientais críticas que a mesma se encontra submetida.

A Ampliação do Cais Público do Porto Novo passou por várias revisões de projeto

culminando em atraso no começo das obras, o que deverá acontecer em 2011.

A obra de Recuperação dos Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande será realizada em parceria com o Ministério da Defesa e sofreu um atraso em seu início, mas deverá iniciar e ser concluída em 2011.

A ação de Recuperação dos Molhes de Itajaí está dentro do cronograma previsto, pois os recursos são provenientes de emenda e somente foram disponibilizados no final do ano.

2. PARA CADA INDICADOR REGISTRE O ÍNDICE APURADO EM 2010 E A RESPECTIVA DATA DE APURAÇÃO. EM SEGUIDA, AVALIE A POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA 2011.

ESSAS RESPOSTAS IRÃO COMPOR UM ANEXO ESPECÍFICO A SER ENCAMINHADO AO CONGRESSO NACIONAL.

O CAMPO "MEDIDAS CORRETIVAS NECESSÁRIAS" É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO A POSSIBILIDADE DE ALCANCE FOR DIFERENTE DE "ALTA". ESSE CAMPO PERMITE NO MÁXIMO MIL CARACTERES.

O CAMPO "JUSTIFICATIVA" (NOVIDADE) É OBRIGATÓRIO PARA PREENCHIMENTO QUANDO UM OU MAIS CAMPOS A SEGUIR NÃO ESTIVEREM PREENCHIDOS: ÍNDICE DE REFERÊNCIA; ÍNDICE E DATA DE APURAÇÃO EM 2010; ÍNDICE PREVISTO AO FINAL DO PPA (2011); POSSIBILIDADE DE ALCANCE DO ÍNDICE PREVISTO PARA

INDICADOR (UNIDADE DE MEDIDA)	ÍNDICE DE REFERÊNCIA (LINHA DE BASE)		ÍNDICE APURADO EM 2010		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)	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes. A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.						
Tarifa Unitária no Vetor Logístico Sul - R\$(t x km)	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						
Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes. A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.						
Índice de Cobertura no Vetor Logístico Sul - número-índice	0,00					Alta
Fonte: SEGES/MT						
Medidas corretivas necessárias:						

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tempo Médio de Percurso no Vetor Logístico Sul - h/km	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tempo Médio de Transbordo Unitário no Vetor Logístico Sul - minuto/t	0,00					Alta
--	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Tempo Médio de Espera para Transbordo no Vetor Logístico Sul - Hora	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Fluxo Máximo de Veículos por Rodovia no Vetor Logístico Sul - carro/h/faixa	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes.

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

Capacidade de Carga dos Terminais no Vetor Logístico Sul - 1000 t	0,00					Alta
---	------	--	--	--	--	------

Fonte: SEGES/MT

Medidas corretivas necessárias:

Justificativa: Os indicadores finalísticos, disponíveis no Ministério dos Transportes, têm como objetivo medir o efeito das intervenções propostas para solucionar as preocupações setoriais, e são classificados em categorias que permitem avaliação de desempenho do setor transportes

A coleta de dados foi realizada para 24 indicadores finalísticos, que estão validados e disponíveis, sendo necessário, para a criação de uma série histórica, um mínimo de dois períodos, que possibilitarão identificar a tendência de evolução dos dados.

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: Mesmo tendo conhecimento do público-alvo das ações e programas cuja execução encontra-se a cargo do DNIT, o órgão não possui instrumentos capazes de mensurar e/ou avaliar sistematicamente os níveis de cobertura dos beneficiários, gerados pela implementação e execução dos programas do PPA.

4. SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

O PROGRAMA AVALIA A SATISFAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS? Não

DIFICULDADES PARA AVALIAR A SATISFAÇÃO DO BENEFICIÁRIO: De forma semelhante à questão anterior, o DNIT identifica os beneficiários das ações e programas cuja execução é de sua competência. Contudo, em razão da abrangência nacional do órgão e do conjunto de programas do PPA, aliada à expressiva parcela da sociedade por eles beneficiada, torna-se difícil a realização sistemática de avaliações voltadas para a satisfação dos beneficiários.

5. ALÉM DA AVALIAÇÃO ANUAL DOS PROGRAMAS DO PPA, FOI REALIZADA OUTRA AVALIAÇÃO DESTES PROGRAMAS? NÃO DEVEM SER CONSIDERADOS OS RELATÓRIOS DESTINADOS AO ATENDIMENTO DE DEMANDAS PROVENIENTES DE ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO.

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA OU NA EXISTÊNCIA DE AVALIAÇÃO EM ANDAMENTO, INFORME:

- A) INSTITUIÇÃO(ÕES) AVALIADORA(S);
- B) ESCOPO DA AVALIAÇÃO (ASPECTOS DO PROGRAMA QUE FORAM AVALIADOS);
- C) ANO DE TÉRMINO OU DE PREVISÃO DE TÉRMINO DA AVALIAÇÃO;
- D) PRINCIPAIS RESULTADOS, CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E COMENTÁRIOS ADICIONAIS.

Não

6. O PROGRAMA POSSUI MECANISMOS QUE PROMOVEM A PARTICIPAÇÃO SOCIAL?

EM CASO DE RESPOSTA POSITIVA, INDIQUE QUAL(AIS) O(S) MECANISMO(S) ADOTADO(S). JUSTIFIQUE. É ACEITÁVEL MAIS DE UMA MARCAÇÃO.

- A) OUVIDORIA;
- B) AUDIÊNCIA PÚBLICA;
- C) CONSULTA PÚBLICA;
- D) REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE;
- E) DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL;
- F) CONFERÊNCIAS REGIONAIS E NACIONAIS;
- G) OUTROS (ESPECIFIQUE).

COMENTÁRIOS ADICIONAIS (CAMPO NÃO OBRIGATÓRIO PARA A CONCLUSÃO DO

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 ou pelo tel 0800611535.

AUDIÊNCIA PÚBLICA:

Para tratar de várias obras (debate de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto ambiental).

CONSULTA PÚBLICA:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

REUNIÃO COM GRUPOS DE INTERESSE:

Reunião com governadores, prefeitos e parlamentares.

DISCUSSÃO EM CONSELHO SETORIAL:

Houve ampla divulgação do Programa Nacional de Dragagem (PND) nas reuniões dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) de todos os portos.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS: