



GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO
COORDENADORIA DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO

GESTÃO PÚBLICA POR RESULTADOS – GPR

RELATÓRIO DE DESEMPENHO SETORIAL – RDS 2009

Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA

Fortaleza, março de 2010



GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO
COORDENADORIA DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO

GOVERNADOR
Cid Ferreira Gomes

VICE-GOVERNADOR
Francisco José Pinheiro

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E GESTÃO
Desirée Custódio Mota Gondim

SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA
Francisco Adail de Carvalho Fontenele

COORDENAÇÃO DE ELABORAÇÃO
Fátima Coelho Benevides Falcão

ELABORAÇÃO

COORDENAÇÃO TÉCNICA SETORIAL
Joaquim Percilio Coelho Neto
José Carlos Machado de Brito

EQUIPE TÉCNICA DE GPR/SEPLAG
Annuzia Maria Pontes Moreira Gosson
Daniele Passos de Lima Albuquerque
Maria Neuman Ribeiro Moreira
Sandra Maria Braga – Colaboração Técnica

SUMÁRIO

I. EVOLUÇÃO DOS INDICADORES DE RESULTADOS SETORIAIS

1. RESULTADO SETORIAL: MELHORIA DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE ELEVANDO A COMPETITIVIDADE ECONÔMICA DO ESTADO
 - 1.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 1
 - 1.2. Relação Produto-Resultado
 - 1.2.1. Programas Finalísticos de Suporte
 - 1.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
 - 1.2.3. Influência Produto-Resultado

2. RESULTADO SETORIAL: DIVERSIFICAÇÃO DA MATRIZ ENERGÉTICA DO ESTADO
 - 2.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 2
 - 2.2. Relação Produto-Resultado
 - 2.2.1. Programas Finalísticos de Suporte
 - 2.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
 - 2.2.3. Influência Produto-Resultado

3. RESULTADO SETORIAL: AMPLIAÇÃO DA OFERTA DE ENERGIA ELÉTRICA NO ESTADO
 - 3.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 3
 - 3.2. Relação Produto-Resultado
 - 3.2.1. Programas Finalísticos de Suporte
 - 3.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
 - 3.2.3. Influência Produto-Resultado

4. RESULTADO SETORIAL: UNIVERSALIZAÇÃO DO ATENDIMENTO COM TELEFONIA COMUNITÁRIA
 - 4.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 4
 - 4.2. Relação Produto-Resultado
 - 4.2.1. Programas Finalísticos de Suporte
 - 4.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
 - 4.2.3. Influência Produto-Resultado

5. RESULTADO SETORIAL: AUMENTO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA NO TRANSITO E TRANSPORTE

5.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 5

5.2. Relação Produto-Resultado

5.2.1. Programas Finalísticos de Suporte

5.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

5.2.3. Influência Produto-Resultado

II. CONTEXTO DE ATUAÇÃO DA SECRETARIA

III. LIÇÕES APRENDIDAS

RELATÓRIO DE DESEMPENHO SETORIAL – RDS
Janeiro a Dezembro de 2009

Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA

I. EVOLUÇÃO DOS INDICADORES DE RESULTADOS SETORIAIS

Resultados Setoriais / Indicadores	Ano Base 2006	2007	2008	2009	Var. (%) 2009/2006
SEINFRA					
1. Melhoria da Logística de Transporte elevando a competitividade econômica do Estado					
Movimentação de containeres no Terminal (TEU's/ano)	118.008	143.667	151.776	138.129	17,05
Movimentação da Carga no Terminal exceto granel líquido (mil ton. /ano)	1.188,8	1.340,3	1.448,4	1.919,62	61,48
Extensão da Malha Pavimentada em condição "BOA" (% da malha em bom estado)	67,8	63,1	68,1	67,90	0,15
Número de passageiros que transitaram nos aeroportos/ aeródromos	119.602	147.110	177.527	258.601	116,22
Participação do número de passageiros transportados por sistema Metro-ferroviário na Matriz de Transporte Público da RMF (%)	1,8	1,8	2,1	1,8	0,00
2. Diversificação da Matriz Energética do Estado					
Participação do gás natural na matriz energética do Estado (%)	11	11	11	-	- (*)
Participação de energia alternativa na matriz energética do Estado (%)	1,0	1,0	5,72	24,96	2.396,00
3. Ampliação da oferta de energia elétrica no Estado					
Percentual de domicílios rurais atendidos com energia elétrica	88,0	89,0	93,0	88,00	0,00
4. Universalização do atendimento com telefonia comunitária					
Percentual de comunidades com população entre 100 e 300 habitantes atendidas com Telefonia Pública	19,26	19,35	20,97	22,91	18,95
5. Aumento das condições de segurança no trânsito e transporte					
Número de Vítimas Fatais no trânsito por 10.000 veículos	13,9	12,2	10,5	7,33	-47,27
Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes	18,2	17,3	16,3	12,71	-30,16
Número de acidentes no trânsito por 10.000 veículos	197,4	168,5	152,1	149,63	-24,20
Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes	259,2	239,1	237,1	259,14	-0,02

(*) – Balanço energético não apresentado.

1. RESULTADO SETORIAL: MELHORIA DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE ELEVANDO A COMPETITIVIDADE ECONÔMICA DO ESTADO

1.1. Análise dos Indicadores de Resultado 1

1.1.1. Movimentação de contêineres no Terminal (TEU's/ano)

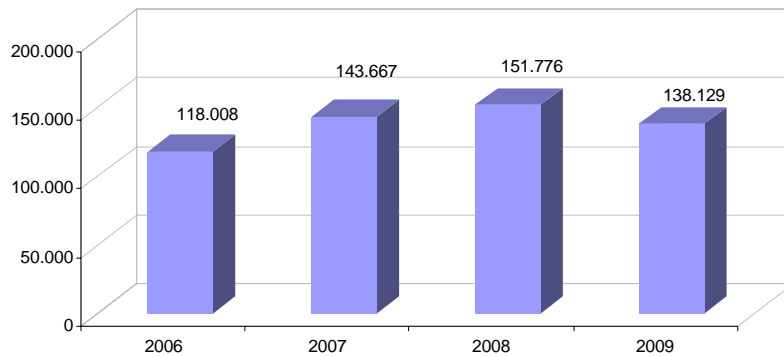
Com uma contribuição direta sobre a melhoria da logística de transportes para o aumento da competitividade econômica do Estado, o Terminal Portuário do Pecém – TPP busca constantemente melhorar sua dinâmica quanto à oferta de operações portuárias eficientes, com tarifas competitivas, utilizando acessos rodoviários e ferroviários livres e independentes de confinamentos provocados por centros urbanos.

Iniciando suas atividades em 2002, com a movimentação de carga geral solta e contêineres e, com mais de sete anos de operação, o TPP tem permitido a atração de grandes armadores mundiais, possibilitando a permanência de escalas regulares nas principais linhas de navegação marítima de longo curso e cabotagem, integrando-o às grandes rotas internacionais e nacionais de navegação.

Entre 2006 e 2009, verificou-se seguidos aumentos anuais da movimentação de contêineres, com um crescimento de 17,05% ao final desse período. Para atender à maior movimentação de cargas múltiplas e de cargas gerais, foram previstas: a construção do Terminal de Múltiplo Uso – TMUT, que corresponde à ampliação do Terminal Portuário do Pecém (contemplando 342 m de prolongamento da ponte de acesso; 760 m de comprimento, sendo 700 m de cais acostável; 876 m de dique de enrocamento para contenção do aterro do pátio; 87.400 m² para um pátio de cargas; 1.000 m de prolongamento do quebra-mar; instalações elétricas, telefônicas, telemáticas, hidráulicas, sanitárias e outras instalações especiais; atracação de navios de até 4ª geração no calado de até 17 m; e capacidade para movimentar 500.000 TEU's/ano); a implantação da Correia Transportadora; a construção do Bloco de Utilidades e Serviços e a aquisição de Tomadas para Plugagem de Contêineres.

Quando concluído, o TMUT terá forte impacto no aumento de movimentação de cargas e geração de receitas e empregos para o Estado. Por meio deste novo terminal, o Porto do Pecém diversificará as cargas movimentadas, já que o Pier Nº 1 será utilizado para operação com granéis sólidos como carvão e minério de ferro, dentre outros, e no TMUT serão realizadas as operações com contêineres e carga geral de forma mais produtiva, tendo em vista que serão recebidos navios de maior porte, novos equipamentos mais eficientes e nova logística operacional que reduzirá os tempos de espera e operação.

Movimentação de containeres no Terminal (TEU's/ano)



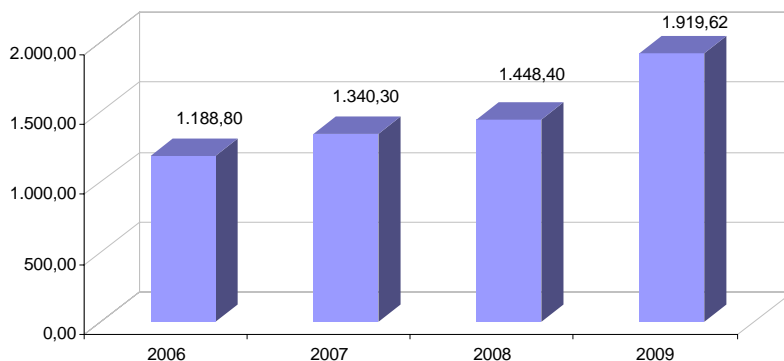
1.1.2. Movimentação da Carga no Terminal exceto granel líquido (mil ton. /ano)

Considerando o período 2006/2009, verificou-se uma evolução positiva desse indicador com um crescimento de 61,48% no total de carga (exceto granéis líquidos) movimentada no TPP.

Como já comentado no item 1.1.1. Movimentação de containeres no Terminal (TEU's/ano), a conclusão do TMUT impactará numa maior celeridade desse crescimento, contribuindo para a geração de receitas e empregos para o Estado.

A evolução positiva da movimentação de contêineres e de cargas, no período de 2006 a 2009, atesta a importância logística do Porto para as regiões Norte e Nordeste do país, já que o mesmo se consolidou neste período como um dos principais portões de movimentação das cargas, tanto na importação como na exportação, dessas regiões que estão em sua área de influência. A importância do Porto também se faz concreta no desenvolvimento econômico do Estado, visto que as empresas aqui instaladas contam com esta moderna instalação portuária, em crescente desenvolvimento e ampliação, para realizar o escoamento da produção e importação de matérias-primas com custos baixos, alta produtividade e grande oferta de linhas de navegação.

Movimentação da Carga no Terminal exceto granel líquido (mil ton. /ano)



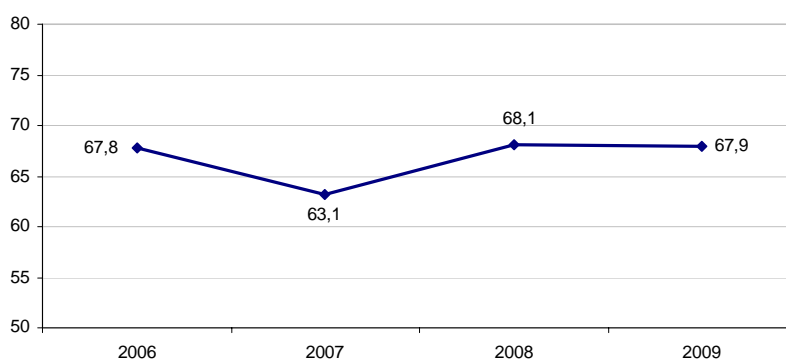
1.1.3. Extensão da malha pavimentada em condição "BOA" (% da malha em bom estado)

Ao final de 2006, o índice de condição BOA da malha rodoviária estadual era de 67,8%. Com a mudança da administração do Estado em 2007, e a necessidade de avaliação dos programas de manutenção e investimentos existentes para as rodovias, houve uma redução nas ações de manutenção da malha rodoviária, ocasionando a queda do índice para 63,1%. No exercício de 2008, as ações foram totalmente retomadas, permitindo a formalização de novos contratos de manutenção e implementação de ações administrativas voltadas para a melhoria da conservação rodoviária, conseguindo assim, elevar o índice para 68,1%. Infelizmente, em 2009, as condições climáticas adversas ocorridas na quadra invernal com chuvas excessivas, que ocasionaram a interrupção de estradas e pontes, reduziram o índice para 67,9%.

Essa situação resultou numa evolução considerada estável para esse indicador, quando considerados os valores de 2009 em relação ao ano de 2006.

Mesmo assim, o esforço empreendido pelo Governo do Estado, por meio do Programa de Recuperação das Estradas do Ceará (PROESTRADAS), garantiu o índice técnico de condição "regular" de 17,8% da malha, apurado no levantamento de 2009. Tal índice demonstra que foi atingido um total de 85,7% das rodovias cearenses em condições de trafegabilidade normal e confirma a tendência de aumento da extensão da malha pavimentada em condição "BOA".

Extensão da Malha Pavimentada em condição "BOA" (% da malha em bom estado)



1.1.4. Número de passageiros que transitaram nos aeroportos/ aeródromos

O aumento progressivo do número de passageiros que transitaram nos aeroportos/aeródromos, no período de 2006 a 2009, demonstra o firme propósito do governo estadual de investir em ações voltadas ao desenvolvimento do potencial turístico do Estado do Ceará.

Arelado às políticas do Governo do Estado e com foco na satisfação do turista com a infraestrutura aeroportuária, o DER promoveu melhorias na administração dos aeródromos de Camocim, Sobral, Crateús, Quixadá, Aracati, Iguatu, Campos Sales e Juazeiro do Norte, bem como executou serviços de conservação da pista, do terminal e áreas de segurança.

Considerando que o aumento de passageiros requer a ampliação da oferta de infraestrutura, foi concluída a construção do aeroporto de Tauá e a recuperação da pista de pouso/decolagem do aeroporto de Iguatu. Além disso, encontra-se em andamento a construção dos novos aeroportos de Camocim e Aracati.

Essas ações influenciaram positivamente a utilização dos aeroportos cearenses, registrando-se, no período de 2006 a 2009, um crescimento de 116,22% do número de passageiros que transitaram nos aeroportos/aeródromos do Estado.

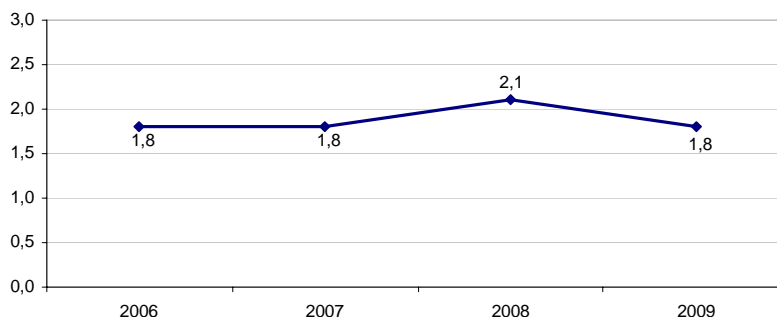


1.1.5. Participação do número de passageiros transportados por sistema Metro-ferroviário na Matriz de Transporte Público da RMF (%)

Considera-se que o percentual de passageiros transportados no modo ferroviário com relação à evolução da RMF, nos anos 2006 e 2007, foi de 1,8%, aumentando para 2,1% em 2008, tendo em vista a redução da tarifa de R\$ 1,30 para R\$ 1,00 em 19/03/2008. No ano de 2009 o índice caiu para 1,8% haja vista a eliminação das estações de Mondubim (19/03/2009), Vila Peri (24/08/2009) e Manoel Sátiro (23/11/2009) e redução do trecho João Felipe a Parangaba em 11/05/2009, ocasionando conseqüentemente, a redução da demanda. A medida fez-se necessária para abrir frentes de obras de implantação da linha sul do Metrô de Fortaleza.

Nesse contexto, observa-se que o efeito positivo da redução tarifária foi eliminado pela saída de operação das estações e trecho acima destacados, resultando no posicionamento estável, ou manutenção, do percentual de participação de passageiros transportados no sistema metro ferroviário na matriz de transporte público da RMF, entre os anos de 2006 e 2009.

Participação do número de passageiros transportados por sistema Metro-ferroviário na Matriz de Transporte Público da RMF (%)



1.2. Relação Produto-Resultado

1.2.1. Programas Finalísticos de Suporte

Para contribuir com o resultado setorial **Melhoria da Logística de Transporte elevando a competitividade econômica do Estado** foram estruturados programas e produtos relacionados aos indicadores de resultados que devem ser melhorados. O conjunto de bens e serviços ofertados nessa área configura o esforço de melhorar as condições de transporte, seja no âmbito portuário, rodoviário, aeroportuário ou metro ferroviário, por meio dos seguintes programas finalísticos:

Complexo Industrial e Portuário do Pecém (089) que tem como objetivo fortalecer e dar sustentabilidade ao crescimento do parque industrial do estado ampliando a infraestrutura portuária e intermodal de carga. Com recursos previstos da ordem de R\$ 331.946.563,00, para o ano de 2009, foram realizados R\$ 134.141.028,69, resultando numa execução financeira insatisfatória de 40,41%.

Rodoviário do Estado do Ceará (180) que visa construir, melhorar, restaurar e conservar a malha rodoviária do Ceará de forma a atender racionalmente as várias regiões geoeconômicas do Estado. Para o ano de 2009, foram orçados R\$ 243.269.219,19, dos quais foram executados R\$ 152.970.204,21, configurando um desempenho financeiro insatisfatório de 62,88%.

Aeroportuário (165) cujo intuito é manter e ampliar a infraestrutura aeroportuária do Estado do Ceará criando condições para o incremento das atividades socioeconômicas, especialmente nas regiões com vocação turística. No ano de 2009, foram previstos recursos da ordem de R\$ 7.581.158,69, havendo realização de R\$ 4.822.853,02, resultando numa execução financeira de 63,62%, considerada insatisfatória para o período.

Transporte Metro-ferroviário (578) que objetiva implantar, remodelar, recuperar, manter e operacionalizar o sistema metro ferroviário do Estado para atender a necessidade de deslocamento da população. Para esse

programa foram orçados, no ano de 2009, R\$ 446.295.260,12, dos quais foram realizados R\$ 117.386.992,86, resultando numa execução financeira de 26,30%, muito aquém do esperado para o período analisado.

1.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Complexo Industrial e Portuário do Pecém – Os quatro produtos integrantes desse programa, que contribuem para o resultado setorial 1, estão relacionados à oferta de infraestrutura portuária. São eles: TMUT construído, Correia transportadora implantada, Bloco de utilidades e serviços construído e Tomada para plugagem de contêineres adquirida. Destes, apenas um apresentou desempenho satisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, conforme detalhado a seguir:

“TMUT construído” (Meta: 47,42%; Realizado: 20,51%), alcançou 43,25% de realização da meta, configurando-se num desempenho insatisfatório para o período analisado. O percentual realizado em 2009, 20,51%, representou o avanço da execução do quebra-mar em 400m e da ponte de acesso, que já se encontra com, aproximadamente, 62% de sua execução total concluída. A meta não foi atingida devido ao atraso no início da construção do cais de atracação que teve seu projeto modificado e necessitou de revisão conceitual e financeira. O atraso verificado na execução da obra deverá ser recuperado ao longo do ano de 2010, principalmente devido ao início da construção do cais de atracação no mês de março/2010;

“Correia transportadora implantada” (Meta: 32,90%; Realizado: 23,58%), alcançou 71,67% da meta estabelecida para 2009, resultando em desempenho insatisfatório. Este equipamento fará o transporte de carvão mineral, importado através do Porto do Pecém, para atendimento a CSP e Termelétricas, que estão se instalando no Setor 1 do CIPP. O trecho de responsabilidade da SEINFRA é de aproximadamente 5,5km. O cronograma de instalação da Correia Transportadora está compatível com o cronograma de implantação dos empreendimentos (CSP e Termelétricas). O contrato está dividido em 04 grupos de serviços principais: 1. Serviços Preliminares - 57% executado; 2. Obras Civas - 4,65% executado; 3. Transportadora de Correia - 25,9% executado e 4. Utilidade com 9% executado. A obra está em execução sem impedimentos para implantação, na fase atual;

“Bloco de utilidades e serviços construído” (Meta: 100,00%; Realizado: 11,84%), alcançou 11,84% da meta estabelecida para 2009, resultando em desempenho aquém do esperado para o período. A obra foi paralisada no início de 2009 devido a dificuldades da empresa vencedora da licitação em dar continuidade a sua execução. Além disso, está sendo realizada uma revisão no projeto executivo do BUS para realinhamento contratual e retomada da construção no início de 2010;

“Tomada para plugagem de contêineres adquirida” (Meta: 264unid.; Realizado: 264unid.), alcançou 100,00% da meta estabelecida para 2009, resultando em desempenho satisfatório. Obra concluída com sucesso e tomadas já em funcionamento.

Rodoviário do Estado do Ceará – Os três produtos integrantes desse programa, que contribuem para o resultado setorial 1, estão relacionados à construção, restauração e conservação de rodovias. Destes, apenas um apresentou desempenho satisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, conforme detalhado a seguir:

“Rodovia restaurada” (Meta: 488,79km; Realizado: 359,00km), alcançou 73,45% do previsto para o ano de 2009. Além do rigoroso inverno de 2009 que retardou a emissão das OS de vários contratos, os serviços de restauração foram prejudicados pela morosidade no trâmite das licenças ambientais/desapropriações e pela demora na remoção dos postes da Coelce e Oi;

“Rodovia construída” (Meta: 296,50 km; Realizado: 163,65 km), alcançou 55,19% de realização da meta prevista para 2009. Dos dezessete trechos acompanhados, oito foram atingidos por problemas decorrentes do forte inverno e por dificuldades nas licenças ambientais/desapropriações, bem como pela demora das concessionárias (COELCE e Oi) na remoção de postes. O trecho entr BR-304/Agrícola Famosa(11,70Km) e Entr CE-040 – Porto das Dunas(7,00Km) não iniciaram os serviços em 2009;

“Rodovia conservada” (Meta: 5.866,33 km; Realizado: 5.800,00 km), alcançou 98,87% de realização da meta para o ano de 2009. O DER vem trabalhando sistematicamente para manter sua malha rodoviária em boas condições de trafegabilidade e segurança. Para tanto, mantém oito contratos para execução dos serviços de conservação/manutenção rotineira de rodovias e campos de pouso sob sua jurisdição, localizados nos distritos operacionais de Maranguape, Itapipoca, Limoeiro do Norte, Sobral, Crateús, Iguatu, Quixeramobim, e Crato.

Aeroportuário (165) - Os três produtos integrantes desse programa, que contribuem para o resultado setorial 1, estão relacionados à construção e administração de aeroportos. Dos três produtos, dois apresentaram desempenho satisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, conforme detalhado a seguir:

“Aeroporto ampliado de Aracati” (Meta: 100,00%; Realizado: 73,00%), alcançou desempenho insatisfatório de 73,00% do previsto para o ano de 2009. Indefinições de projeto prejudicaram o andamento da obra;

“Aeroporto administrado” (Meta: 8unid.; Realizado: 8unid.), alcançou 100,000% do previsto para o ano de 2009. Continuam sendo mantidos os oito aeroportos administrados pelo DER (Camocim, Crateús, Sobral, Quixadá, Aracati, Iguatu, Campos Sales e Juazeiro do Norte), com serviços de conservação da pista, do terminal e áreas de segurança, assim como serviços de atendimento e operacionalização dos terminais;

“Aeroporto construído de Tauá” (Meta: 100,00%; Realizado: 100,00%), alcançou 100,00% do previsto para o ano de 2009.

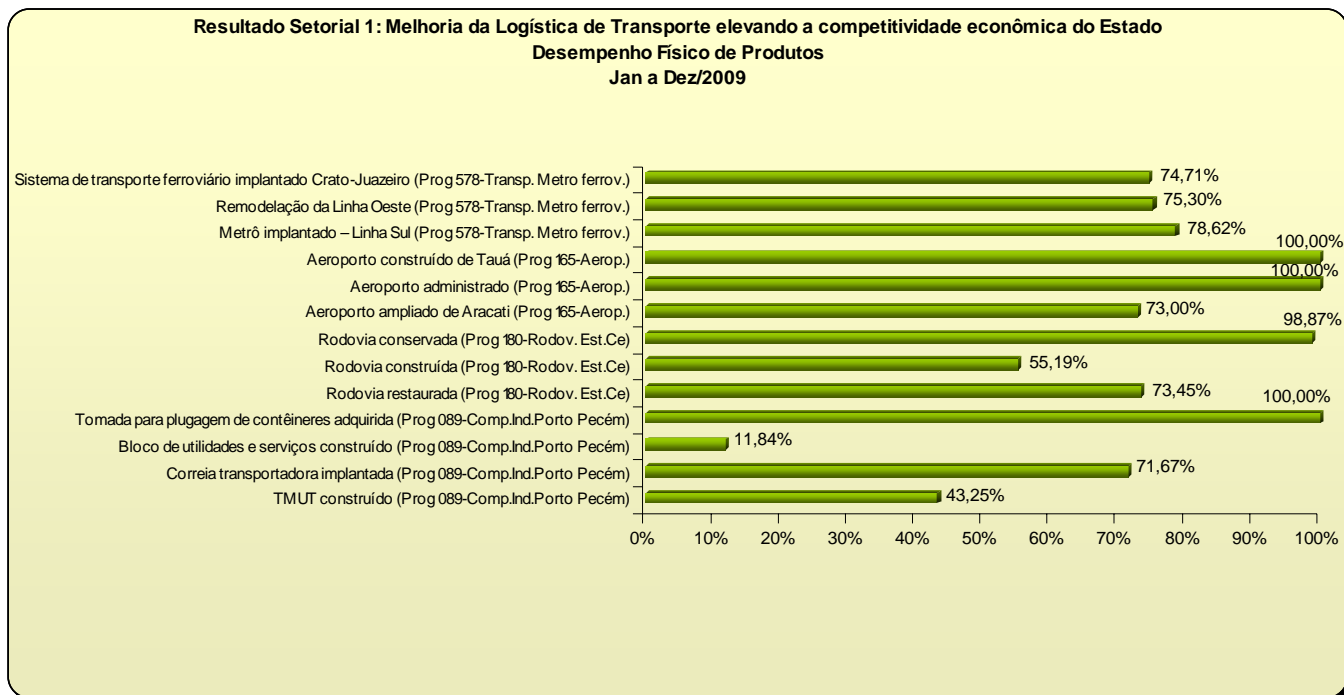
Transporte Metro-ferroviário - Os três produtos integrantes desse programa, que contribuem para o resultado setorial 1, estão relacionados à implantação do trem metropolitano de Fortaleza e do Cariri e à recuperação e

ampliação do sistema metro ferroviário. Nenhum dos três produtos apresentou desempenho maior ou igual a 80% de realização em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, resultando em desempenhos insatisfatórios para o período em análise, conforme detalhado a seguir:

“Metrô implantado – Linha Sul” (Meta: 72,86%; Realizado: 57,28%), alcançou desempenho insatisfatório de 78,62% do previsto para o ano de 2009. Projeto em implantação. Quando concluída, a linha Sul terá forte impacto no aumento da mobilidade urbana, além da geração de empregos para o Estado. Através de sua modernização permitirá atender com conforto e melhor acessibilidade à população que se desloca no seu eixo de implantação, para isso, serão utilizados equipamentos modernos, sistemas mais eficientes com conseqüente redução dos tempos de espera e operação. O atraso verificado na execução da obra deverá ser recuperado ao longo do ano de 2010. O baixo desempenho deve-se principalmente a Retenção Cautelar imposta pelo TCU e conseqüente paralisação das obras durante todo o mês de Julho/09, indefinição do impasse com a Consorciada ALSTOM, atraso na desocupação da área do Beco da Poeira, não conclusão da licitação para o trecho em subterrâneo em trincheira e estações José de Alencar e Central Xico da Silva e o atraso no início dos serviços de rebaixamento da antiga estação de Parangaba;

“Remodelação da Linha Sul” (Meta: 74,21%; Realizado: 55,88%), alcançou desempenho insatisfatório de 75,30% do previsto para o ano de 2009. A conclusão da remodelação da Linha Oeste tem grande importância na melhoria da infra-estrutura de transporte entre os municípios de Caucaia e Fortaleza, já que, com sua conclusão, será disponibilizado um serviço com conforto e adequado às normatizações existentes, principalmente no que se refere à acessibilidade. Sua obra terá continuidade e conclusão no ano de 2010. Este desempenho deve-se principalmente pela necessidade de suplementação orçamentária para a continuidade das obras civis da Linha Oeste, a ser aportada pelo Governo do Estado do Ceará, bem como atrasos nas aprovações dos aditivos aos Contratos da Linha Oeste e o atraso do processo licitatório para a recuperação e modernização de carros PIDNER, que somente iniciaram em junho/2009 através do Contrato 005/METROFOR/2009;

“Sistema de transporte ferroviário implantado Crato – Juazeiro do Norte” (Meta: 100,00%; Realizado: 74,71%), alcançou desempenho insatisfatório de 74,71% do previsto para o ano de 2009. Este produto permite o deslocamento diário de pessoas entre as duas principais cidades de uma região pólo do estado, através de uma infra-estrutura de transporte moderna, rápida, segura e confortável. Isso traz forte impacto sobre a mobilidade urbana dos dois municípios e melhora a acessibilidade da população envolvida, gerando também renda e empregos. O sistema já se encontra em operação obedecendo a uma fase de testes (OPERAÇÃO ASSISTIDA) que deverá durar até meados do mês de Maio/2010. Tem tido grande aceitação por parte da população. No ano de 2009 iniciou-se a construção das Estações, Centro de Manutenção e outras edificações do Metrô do Cariri. Também as obras de Drenagem Urbana (Dreno 05) e Manutenção na via permanente. Com o aumento do escopo das obras, a meta em 2009 passou a ser 88,93% do Total do Projeto, mas só foi possível o alcance de 74,71% de total.



1.2.3 Influência de Produtos Sobre o Resultado

O resultado setorial Melhoria da logística de transporte elevando a competitividade econômica do Estado é aferido por cinco indicadores que tentam refletir o desempenho dos transportes portuário, rodoviário, aeroportuário e metro ferroviário. Destes, três apresentaram evolução positiva no período de 2006 a 2009, os quais estão relacionados aos transportes portuário e aeroportuário, enquanto os outros dois, relativos aos transportes rodoviário e metro ferroviário, praticamente não sofreram alteração no período em análise, podendo-se dizer, de um modo geral, que houve uma melhoria da logística de transportes e aumento da competitividade econômica do Estado.

Esse resultado setorial, que é aferido por cinco indicadores, é influenciado pelo desempenho de treze produtos, dos quais apenas quatro apresentaram desempenho satisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009. Esse fato isolado poderia ser interpretado como uma inconsistência da influência dos produtos sobre o resultado pretendido, entretanto, deve ser ressaltado que, outros seis produtos influenciadores desse resultado setorial não alcançaram desempenhos iguais ou superiores a 80% da meta estabelecida para o ano de 2009, mas estiveram muito próximos desse percentual, devendo-se, portanto, considerar sua influência positiva para o alcance da melhoria da logística de transportes e aumento da competitividade econômica do Estado.

Três produtos com desempenho positivo, "Tomada para plugagem de contêineres adquirida", "Aeroporto administrado" e "Aeroporto construído de Tauá" impactaram diretamente sobre os indicadores relativos aos transportes portuário e aeroportuário, resultando nas evoluções positivas destes. Como exemplo, cita-se a obra de construção de 264 novas tomadas para contêineres frigoríficos, que foi totalmente concluída em 2009 e as

mesmas já estão em operação, o que resultou na ampliação do número total de tomadas no porto para 888. Estas novas tomadas possibilitam a recepção de maior número de cargas frigorificadas, especialmente frutas do Nordeste brasileiro exportadas para todo o mundo, melhorando a logística de transporte portuário.

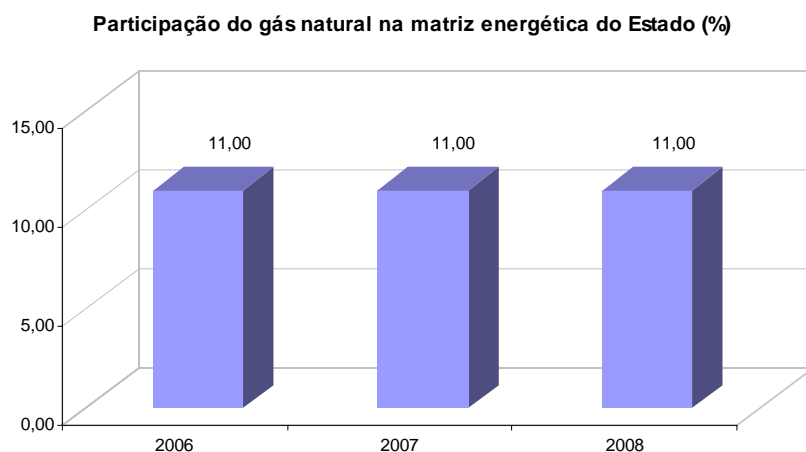
Os impactos dos produtos atrelados aos indicadores relativos aos transportes portuário e aeroportuário, sobre o resultado setorial 1, serão mais efetivamente visualizados ao final do ano de 2010, quando muitos deles terão suas execuções finalizadas/intensificadas, como no caso do Bloco de Utilidades e Serviços. Nesse caso, cita-se aqui que a conclusão do Bloco de Utilidades e Serviços tem grande importância na melhoria da infra-estrutura de todo o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, já que, com sua conclusão, serão disponibilizadas salas de escritório, serviços, restaurante, auditório para realização de treinamentos e eventos, dentre outros. Toda esta oferta terá impacto direto na melhoria operacional do porto e maior agilidade na liberação de mercadorias e serviços burocráticos devido a melhor condição de trabalho oferecida. Sua obra terá continuidade e conclusão no ano de 2010, após a revisão dos projetos de engenharia que já está em fase final e realinhamento contratual.

Os produtos que apresentaram desempenho insatisfatório, apesar de não impactarem em evolução negativa de dois dos indicadores do resultado setorial 1, geraram a manutenção da situação existente no ano de 2006. Dentre as causas que impediram a plena realização destes produtos, podem ser citadas as externas ao gerenciamento da secretaria, como problemas climáticos (fortes chuvas) impactantes, principalmente, sobre as rodovias, assim como problemas de ordem jurídica, no caso do transporte metro ferroviário.

2. RESULTADO SETORIAL: DIVERSIFICAÇÃO DA MATRIZ ENERGÉTICA DO ESTADO

2.1. Análise dos Indicadores de Resultado 2

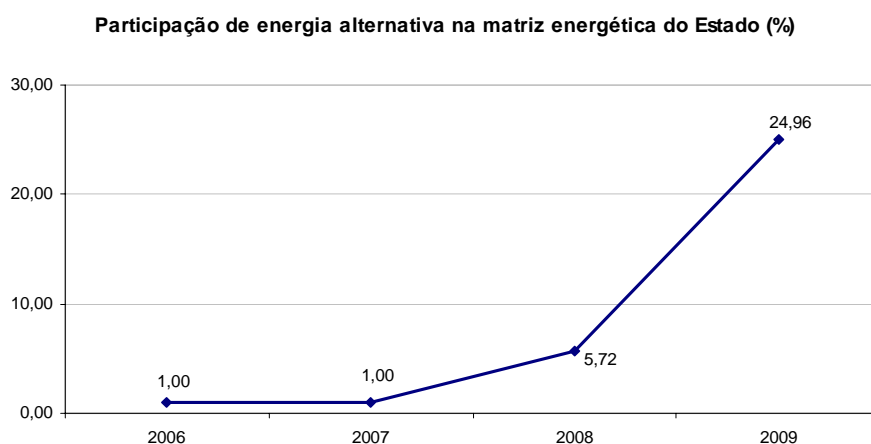
2.1.1. Participação do gás natural na matriz energética do Estado (%) – Indicador sem análise.



2.1.2. Participação de energia alternativa na matriz energética do Estado (%)

A implantação de geração eólica no Estado do Ceará está a cargo da iniciativa privada e conta com incentivos dos governos Federal, com o Programa Proinfa que incentiva fontes de geração renováveis, e Estadual, com o Programa Proeólica que promove incentivos de apoio à implantação desse tipo de geração de energia no Ceará. Em que pese os incentivos e a prorrogação de prazo de implantação, dentre os projetos aprovados no Estado do Ceará, dos 500,93MW previstos para o Ceará na 1ª fase do leilão do PROINFA em 2007, 5 projetos ainda encontram-se em implantação representando 209,3MW. Em dezembro de 2009 foi realizado o segundo leilão do Proinfa e o Estado do Ceará foi contemplado com o incentivo à implantação de 542MW em 21 projetos até dezembro de 2012.

Todos esses incentivos e investimentos realizados impactaram no crescimento de 2.396,00% da participação da energia alternativa na matriz energética do Estado, ao longo do período de 2006/2009.



2.2. Relação Produto-Resultado

2.2.1. Programas Finalísticos de Suporte

Para contribuir com o resultado setorial **Diversificação da Matriz Energética do Estado** foram estruturados programas e produtos relacionados aos indicadores de resultados que devem ser melhorados. O conjunto de bens e serviços ofertados nessa área configura o esforço de tornar o Estado do Ceará mais independente da matriz energética baseada no modelo hidroelétrico, através da diversificação das fontes de energia, por meio dos seguintes programas finalísticos:

Gás Natural (210) que tem como objetivo proporcionar ao Estado do Ceará a oferta de combustível economicamente viável e ecologicamente correto a consumidores industriais, comerciais de serviços, veicular e cogeração e produtores de energia. Foram previstos recursos da ordem de R\$ 11.354.000,00, para o ano de 2009, os quais não foram utilizados no período.

Suprimento e utilização do atendimento com Energia Elétrica (323) que visa planejar e implementar as políticas públicas direcionadas para o suprimento, gestão e universalização do atendimento com energia elétrica para o Estado do Ceará. Com recursos previstos da ordem de R\$ 51.389.945,00, para o ano de 2009, foram realizados R\$ 20.500.000,00, resultando numa execução financeira insatisfatória de 39,89%.

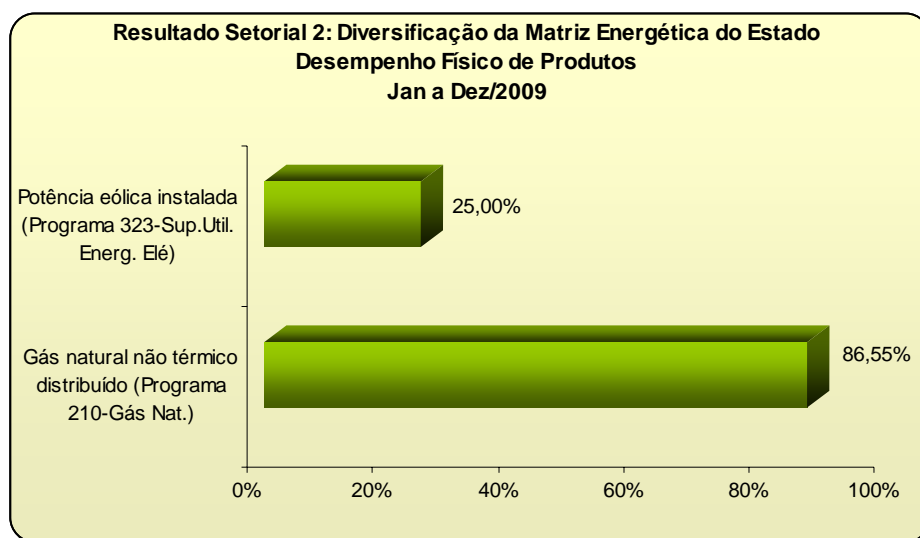
2.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Gás Natural – Um produto desse programa contribui para o resultado setorial 2, o qual obteve desempenho satisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, conforme detalhado a seguir:

“Gás natural não térmico distribuído” (Meta: 490.000m³/dia; Realizado: 424.085m³/dia), alcançou 86,55% da meta prevista para o ano de 2009, de 490.000m³/dia de gás natural distribuído. O ano de 2009 foi marcado pela retração do mercado de gás natural devido ao alto preço, cenário que mostrou a instabilidade acarretada pela crise econômica e a falta de competitividade frente aos outros energéticos.

Suprimento e utilização do atendimento com Energia Elétrica – Esse programa contribui com o resultado setorial 2, através da ação de desenvolvimento do setor de energias alternativas, apresentando um produto que o influencia, o qual obteve desempenho insatisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, conforme detalhado a seguir:

“Potência Eólica instalada” (Meta: 850,00MW; Realizado: 212,50MW), alcançou 25,00% da meta prevista para o ano de 2009. A implantação de geração eólica no Estado do Ceará está a cargo da iniciativa privada e conta com incentivos dos governos Federal com o Programa Proinfa que incentiva fontes de geração renováveis e do Programa Estadual Proeólica que promove incentivos de apoio à implantação desse tipo de geração de energia no Ceará. Em que pese os incentivos e a prorrogação de prazo de implantação, os projetos aprovados no nosso Estado dos 500,93MW previstos para o Ceará na 1ª fase do leilão do PROINFA em 2007, 5 projetos ainda encontram-se em implantação representando 209,3MW. Em dezembro de 2009 foi realizado o segundo leilão do Proinfa e o Estado do Ceará foi contemplado com o incentivo á implantação de 542MW em 21 projetos até dezembro de 2012.



2.2.3 Influência de Produtos Sobre o Resultado

Os produtos possuem uma relação direta com o resultado setorial Diversificação da Matriz energética do Estado, uma vez que, a CEGÁS continua firme na sua política de expansão da rede de gás tanto na capital, bem como a instalação de novos postos com gás natural em diversas regiões do Estado. Quanto às demais fontes de energia alternativa, principalmente a eólica, destacam-se os empreendimentos da iniciativa privada com o incentivo do Governo Federal através do programa PROINFA, que realizou no final de 2009 o 2º leilão com a oferta de mais 542MW.

Esse resultado setorial é aferido a partir de dois indicadores, dos quais um apresentou desempenho extremamente positivo ao longo do período 2006/2009. O outro indicador não pôde ter sua evolução verificada no período analisado, tendo em vista ainda não haver a disponibilidade do balanço energético para o ano de 2009. A partir desses indicadores pode-se dizer que houve uma intensificação na diversificação da matriz energética do Estado, ainda mais, quando se visualiza o desempenho satisfatório do produto Gás natural não térmico que o influencia diretamente.

3. RESULTADO SETORIAL: AMPLIAÇÃO DA OFERTA DE ENERGIA ELÉTRICA NO ESTADO

3.1. Análise dos Indicadores de Resultado 3

3.1.1. Percentual de domicílios rurais atendidos com energia elétrica

O processo de universalização do atendimento de energia elétrica no Brasil teve o prazo estabelecido para a data de 31 de dezembro de 2014, pelo modelo de regulação do setor elétrico regido pela legislação de concessão. Por decreto presidencial esta data foi antecipada para 2008 e para isso foi criado o Programa Luz

Para Todos - LPT, que previa o acesso à energia elétrica a 20 milhões brasileiros no prazo aproximado de sete anos.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, o número de famílias no Estado do Ceará, na área rural, sem acesso à rede de energia elétrica era de 112 mil. Para a realização dessa meta o programa estabeleceu parcerias entre o Governo Federal através do Ministério de Minas e Energia - MME, Governo do Estado através da Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA, a Companhia Energética do Ceará – COELCE, Associações Comunitárias na primeira fase e na fase final diretamente com a COELCE.

Durante o desenvolvimento do Programa, os números foram acompanhados e divulgados através de dados fornecidos pelos executores e via IBGE/PNAD, que elevava sistematicamente o percentual de atendimento desse serviço no Estado do Ceará.

Em 31 de dezembro de 2008 a meta de realizar essas 112 mil ligações foi atingida, no entanto a universalização do serviço não aconteceu, visto que naquela data, ainda existiam aproximadamente 52.000 lares sem energia elétrica no meio rural do Estado do Ceará.

Assim como o Estado do Ceará, muitos estados não conseguiram universalizar esse atendimento nesse prazo, e isso gerou a necessidade de ampliação do prazo de conclusão do programa para dezembro de 2010.

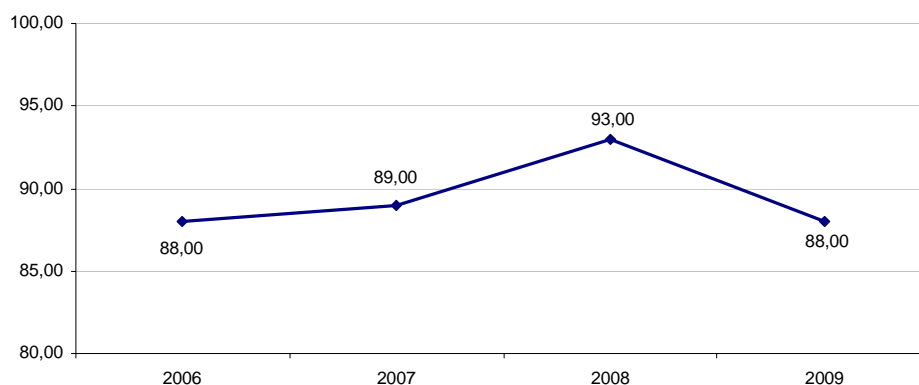
Com a revisão desses números o percentual de atendimento que teria atingido 93% em 2008 também não universalizaria o serviço restando o residual de 7%, no entanto esse número seria razoável se fosse verdadeiro.

Dentro da nova realidade, o percentual do Estado foi revisto para 88% em 2009 e pretende-se atingir 96% em dezembro de 2010 considerando que o residual de 4% não será atendido por conta do crescimento vegetativo do número de consumidores.

O Governo do Estado do Ceará continuou aderente ao programa e está participando com a realização de 5.200 ligações em parceria com a COELCE, até dezembro de 2010, o que representa 10% da meta prevista de 52.000 para universalizar esse serviço. O restante será executado diretamente pela COELCE.

Os percentuais para os anos de 2006 e 2007 têm como fonte a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD / Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Percentual de domicílios rurais atendidos com energia elétrica



3.2. Relação Produto-Resultado

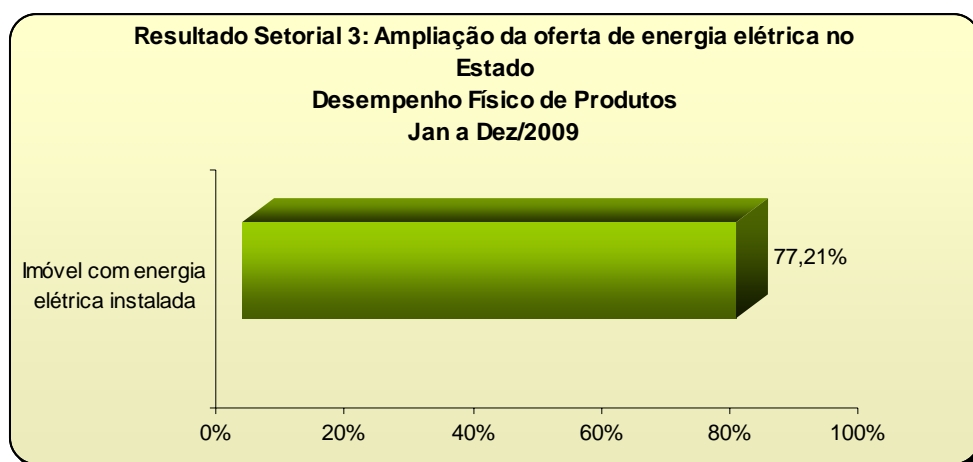
3.2.1. Programas Finalísticos de Suporte

O programa **Suprimento e utilização do atendimento com Energia Elétrica (323)** contribui, além do resultado setorial 2, com o resultado setorial **Ampliação da Oferta de Energia Elétrica no Estado**. Para este resultado são realizadas ações de implantação de eletrificação rural.

3.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Suprimento e utilização do atendimento com Energia Elétrica – Um produto desse programa contribui para o resultado setorial 3, o qual obteve desempenho insatisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, conforme detalhado a seguir:

“Imóvel com energia elétrica instalada” (Meta: 31.086 domicílios; Realizado: 24.000 domicílios), refere-se ao número de domicílios rurais atendidos com energia elétrica. A realização desse produto foi de 77,21% em relação à meta prevista para 2009. A meta não foi atingida devido aos rigores do período chuvoso que dificultaram sobremaneira a execução de obras. A contrapartida do Estado que correspondia a 3.000 unidades de consumo foi executada na íntegra bem como a meta prevista total dessa fase de 112.000 unidades.



3.2.3 Influência de Produtos Sobre o Resultado

Considerando o desempenho de seu produto influenciador “Imóvel com energia elétrica instalada”, no ano de 2009, além da condição estacionária do indicador de resultado Percentual de domicílios rurais atendidos com energia elétrica no período 2006/2009, pode-se dizer que a ampliação da oferta de energia elétrica no Estado manteve-se, em termos percentuais, inalterada.

Diz-se aqui, “em termos percentuais”, pois apesar de ter havido um crescimento absoluto do número de domicílios atendidos entre 2006 e 2009, em termos percentuais, este manteve sua posição inicial de 88,0%. Essa situação reflete o que foi colocado anteriormente, pois com a revisão dos percentuais de universalização, entre os anos de 2008 e 2009, por parte do órgão regulador, o percentual de atendimento voltou ao patamar registrado em 2006. Dentro desse contexto, o percentual do Estado foi revisto para 88%, em 2009, e pretende-se atingir 96% em dezembro de 2010, considerando que o residual de 4% não será atendido por conta do crescimento vegetativo do número de consumidores.

Além dos fatos acima explicitados, destaca-se que o avanço do programa de eletrificação rural faz com que as últimas localidades a serem atendidas sejam as mais distantes dos pontos de energia existentes e as comunidades com o menor número de pessoas. Daí a dificuldade de atingirmos as metas estabelecidas. Essas dificuldades persistirão até o final do programa federal.

4. RESULTADO SETORIAL: UNIVERSALIZAÇÃO DO ATENDIMENTO COM TELEFONIA COMUNITÁRIA

4.1. Análise dos Indicadores de Resultado 4

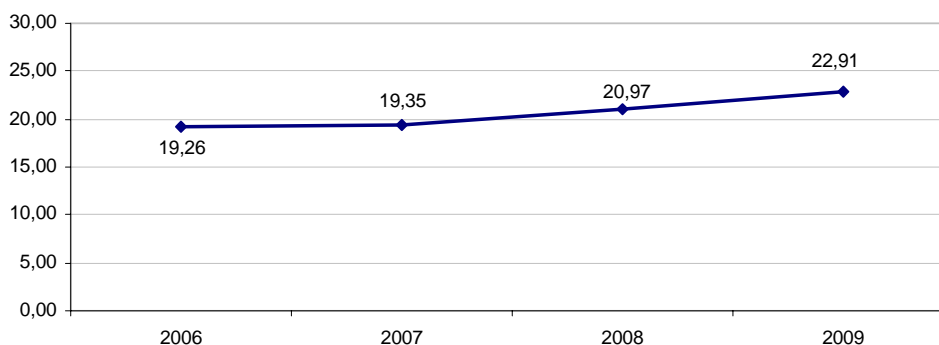
4.1.1. Percentual de comunidades com população entre 100 e 300 hab, atendidas com Telefonia Pública

Em 2009 foram empenhados recursos da ordem de R\$ 1.810.041,78, permitindo a realização de 48 novas instalações, das quais, 19 (dezenove) foram autorizadas até fevereiro de 2010, sendo três em substituição a instalações autorizadas e pagas em 2008 e que foram consideradas como instalações inviáveis pela contratada.

Portanto, foram autorizados 16 (dezesseis) novos atendimentos, sendo necessária ainda, a indicação de mais 32 (trinta e duas) localidades a serem contempladas com Telefones de Uso Público – TUP's para finalização de aplicação dos recursos.

Entre 2006 e 2009, verifica-se um crescimento de 18,95% no percentual de comunidades com população entre 100 e 300 habitantes atendidas com telefonia pública.

Percentual de comunidades com população entre 100 e 300 habitantes atendidas com Telefonia Pública



4.2. Relação Produto-Resultado

4.2.1. Programas Finalísticos de Suporte

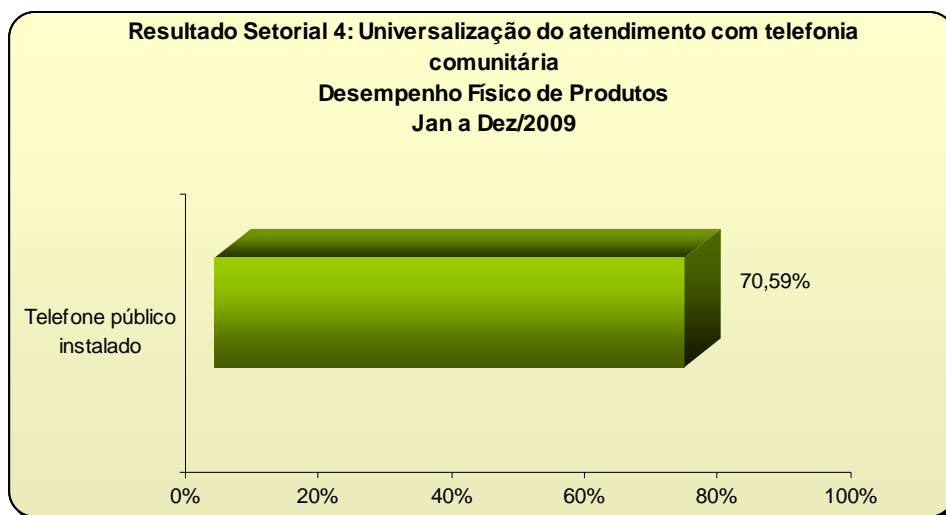
O programa **Telecomunicações do Estado do Ceará Alô – Ceará (087)** contribui com o resultado setorial Universalização do atendimento com telefonia comunitária. Para este resultado são realizadas ações de implantação de telefones públicos. Com recursos da ordem de R\$ 2.610.997,00, para o ano de 2009, foram realizados R\$ 1.810.041,78, resultando em uma execução financeira insatisfatória de 69,32% no período analisado.

4.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Telecomunicações do Estado do Ceará Alô – Ceará – Um produto desse programa contribui para o resultado setorial 4, o qual obteve desempenho insatisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, conforme detalhado a seguir:

“Telefone público instalado” (Meta: 68unid.; Realizado: 48unid.), apresentou realização de 70,59% em relação à meta prevista para 2009. Devido às indefinições na escolha das localidades beneficiadas, somente no final do

ano de 2009 foram empenhados recursos da ordem de R\$ 1.810.041,78, valor coberto pelo contrato em vigência, proporcionando a realização de 48 novas instalações, das quais 22 (vinte e duas) foram autorizadas até a presente data, sendo três em substituição a instalações autorizadas e pagas em 2008 e que foram consideradas com instalação inviável pela contratada. Portanto, foram autorizados 19 (dezenove) novos atendimentos, sendo necessária ainda a indicação de mais 29 (vinte e nove) localidades a serem contempladas com Telefones de Uso Público – TUP's para finalização de aplicação dos recursos previstos para 2009.



4.2.3 Influência de Produtos Sobre o Resultado

O resultado setorial **Universalização do atendimento com telefonia comunitária** é aferido pelo indicador Percentual de comunidades com população entre 100 e 300 habitantes atendidas com telefonia pública, o qual apresentou evolução positiva no período 2006/2009, dando indicativo de que se está caminhando para a concretização do resultado pretendido.

Verifica-se, assim, que caso o produto influenciador do resultado setorial 4 não tivesse apresentado desempenho insatisfatório, o impacto sobre a universalização do atendimento com telefonia comunitária seria ainda maior.

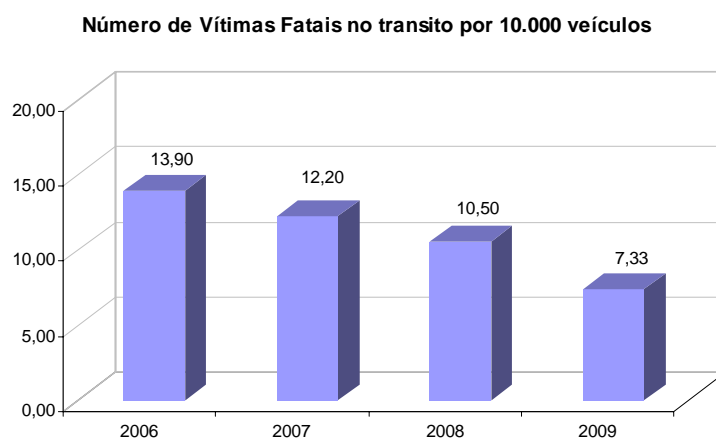
Destaca-se que à exemplo do programa de eletrificação rural, a instalação de telefones de utilidade pública no meio rural, já conta com grande parte do território cearense beneficiado, está atendendo comunidades com menor número de pessoas e com uso de tecnologia mais avançada, em virtude da localização das mesmas, daí a dificuldade de atingirmos as metas estabelecidas. Essas dificuldades persistirão até o final do programa federal.

5. RESULTADO SETORIAL: AUMENTO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA NO TRANSITO E TRANSPORTE

5.1. Análise dos Indicadores de Resultado 5

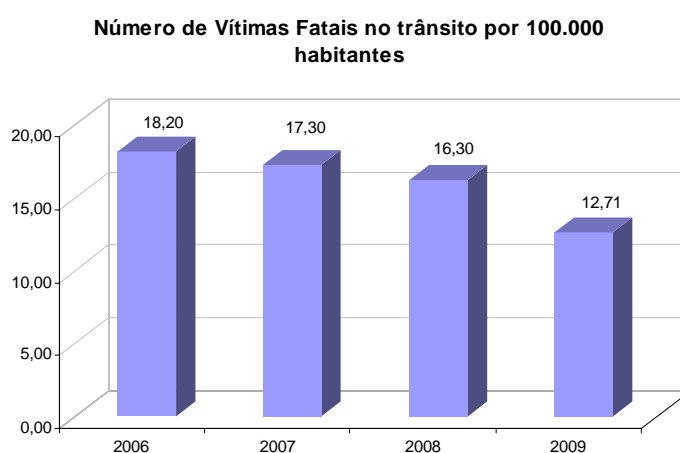
5.1.1. Número de Vítimas Fatais no trânsito por 10.000 veículos

Esse indicador representa a comparação do número de mortos no trânsito em relação à frota de veículos do Estado. No período analisado, verifica-se um progressivo decréscimo anual do indicador, alcançando, entre 2006 e 2009, um decréscimo de 47,27%.



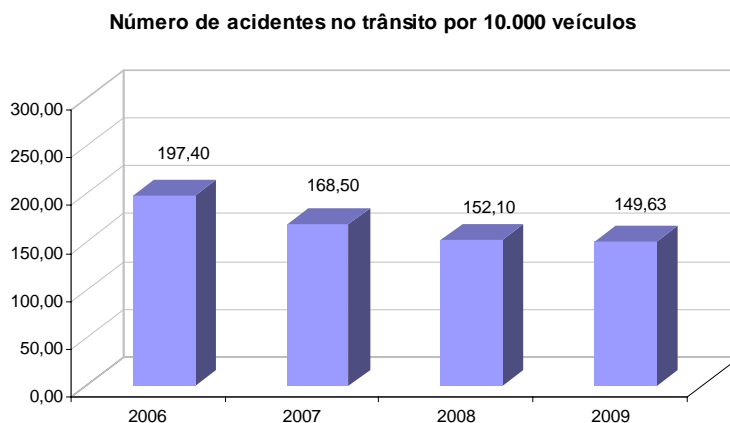
5.1.2. Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes

Esse indicador representa a comparação do número de mortos no trânsito em relação à população do Estado. No período analisado, verifica-se um progressivo decréscimo anual do indicador, alcançando, entre 2006 e 2009, um decréscimo de 30,16%.



5.1.3. Número de acidentes no trânsito por 10.000 veículos

Esse indicador representa a comparação do número de acidentes de trânsito em relação à frota de veículos do Estado. No período analisado, verifica-se um decréscimo anual do indicador, em progressão desacelerada, alcançando, entre 2006 e 2009, um decréscimo de 24,20%.



5.1.4. Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes

Esse indicador representa a comparação do número de acidentes de trânsito em relação à população do Estado. No período analisado, verificam-se sucessivos decréscimos anuais do indicador, à exceção do ano de 2009, alcançando, entre 2006 e 2009, um decréscimo de 0,02%.

A análise de tendência permite o acompanhamento da evolução dos índices de acidentes de trânsito e de mortalidade em decorrência desses acidentes no período de 4 anos (2006 – 2009), apresentando grandes variações.

Verificou-se em quase todos os índices um significativo declínio no decorrer dos anos, excetuando-se somente o índice de acidentes por 100.000 habitantes que, embora tenha apresentado declínio até o terceiro ano (2008), ocorreu um aumento significativo em 2009, no qual podemos apresentar como um dos principais fatores, o crescimento considerável da frota, que sofreu acréscimo de 41% no período de 2006 a 2009.

Contudo, apesar do acentuado aumento na referida taxa de acidentes, podemos também observar que o grau de gravidade vem diminuindo ano a ano, visto que os dois índices de mortalidade apresentam um importante declínio.

Os acidentes de trânsito são, na maioria das vezes, previsíveis e passíveis de prevenção, constituindo assim um problema suscetível a análise racional e intervenções. Para tanto, algumas medidas e iniciativas são realizadas, tais como:

- Implementação de campanhas educativas de trânsito, através de cursos, seminários, palestras de trânsito, blitzes educativas e outros eventos educativos de trânsito;
- Intensificação de campanhas publicitárias institucionais educativas de trânsito, através de rádios, televisão, panfletagens, etc.;
- Intensificação de intervenções fiscalizatórias de trânsito (blitze fiscalizatórias);
- Implantação, recuperação e manutenção de sinalização vertical, horizontal e semafórica e redutores de velocidade;
- Investimentos constantes em equipamentos de suporte para melhoria nas atividades de fiscalização de trânsito (equipamentos de comunicação, tipo rádios de comunicação fixo, móvel e outros equipamentos fiscalizatórios, tipo bafômetros, etilômetros, cones, etc);
- Investimentos na aquisição de veículos para suporte operacional das intervenções fiscalizatórias (blitze fiscalizatórias);
- Investimentos na aquisição de veículos para suporte operacional nas atividades de sinalização de trânsito;
- Investimentos na aquisição de insumos de suporte operacional de sinalização de trânsito (semáforos, tintas para demarcação de sinalização horizontal).

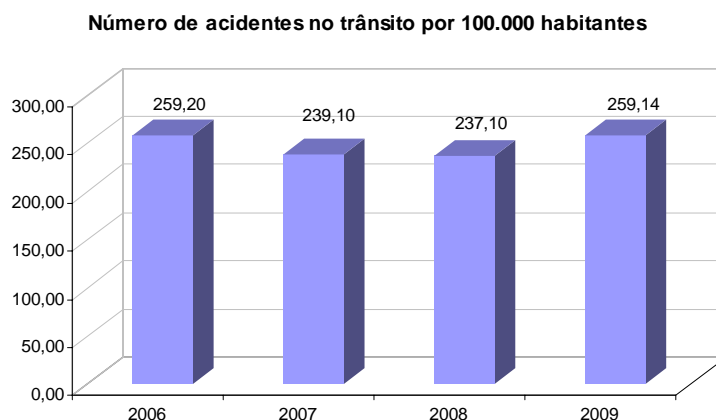
Além dessas ações, a aprovação da Lei Nº 11.705/2008, apelidada de "Lei Seca", proibiu o consumo da quantidade de bebida alcoólica superior a 0,1mg de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões no exame do bafômetro (ou 2dg de álcool por litro de sangue) por condutores de veículos, ficando o condutor transgressor sujeito a pena de multa, suspensão da carteira de habilitação por 12 meses e até a pena de detenção, dependendo da concentração de álcool por litro de sangue.

Os dados observados, relativos ao número de acidentes, nos anos de 2007 e 2008, indicam que a implementação dessa lei aliada ao incremento da fiscalização causou um significativo impacto na redução dos acidentes de trânsito.

Passados 18 meses de sua implementação, pode-se dizer que a Lei de Alcoolemia Zero ainda é um fator predominante na redução desses acidentes e embora em alguns períodos não tenha ocorrido redução nos acidentes, podemos observar a diminuição do grau de gravidade, visto que os índices de mortalidade vêm declinando a cada ano. De acordo com o Ministério da Saúde, o álcool é um dos principais fatores de risco para a ocorrência de internações e mortes no trânsito.

A aquisição de mais bafômetros e o aumento na fiscalização foram fatores determinantes nos números apresentados. À medida que são aumentadas as ações fiscalizatórias e, conseqüentemente, o número de testes

utilizando o bafômetro, percebemos a diminuição no número de detenções e uma maior conscientização e respeito à lei em destaque.



5.2. Relação Produto-Resultado

5.2.1. Programas Finalísticos de Suporte

O programa **Otimização no Trânsito (011)** contribui com o resultado setorial Aumento das condições de segurança no trânsito e transporte. Para este resultado são realizadas ações de modernização da fiscalização do trânsito, implementação de ações e projetos educativos de trânsito e manutenção de atividades fiscalizatórias. Com recursos da ordem de R\$ 10.605.000,00, para o ano de 2009, foram realizados R\$ 8.578.772,23, resultando em uma execução financeira satisfatória de 80,9% no período analisado.

5.2.2. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Otimização no Trânsito – Sete produtos desse programa contribuem para o resultado setorial 5. Destes, apenas dois apresentaram desempenho insatisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2009, conforme detalhado a seguir:

“Habilitação apreendida” (Meta: 6.800unid.; Realizado: 13.167unid.), apresentou realização de 193,63% em relação à meta prevista para o ano de 2009. Metas alcançadas em função da intensificação das operações fiscalizatórias;

“Evento realizado” (Meta: 2.160unid.; Realizado: 339unid.), apresentou realização de 15,69% em relação à meta prevista para o ano de 2009, resultando em desempenho insatisfatório no período. Metas não alcançadas, visto que foram calculadas com base na implementação da Escola de Trânsito, que só foi inaugurada em maio/2009, e que visa um atendimento em média de 100 crianças por dia;

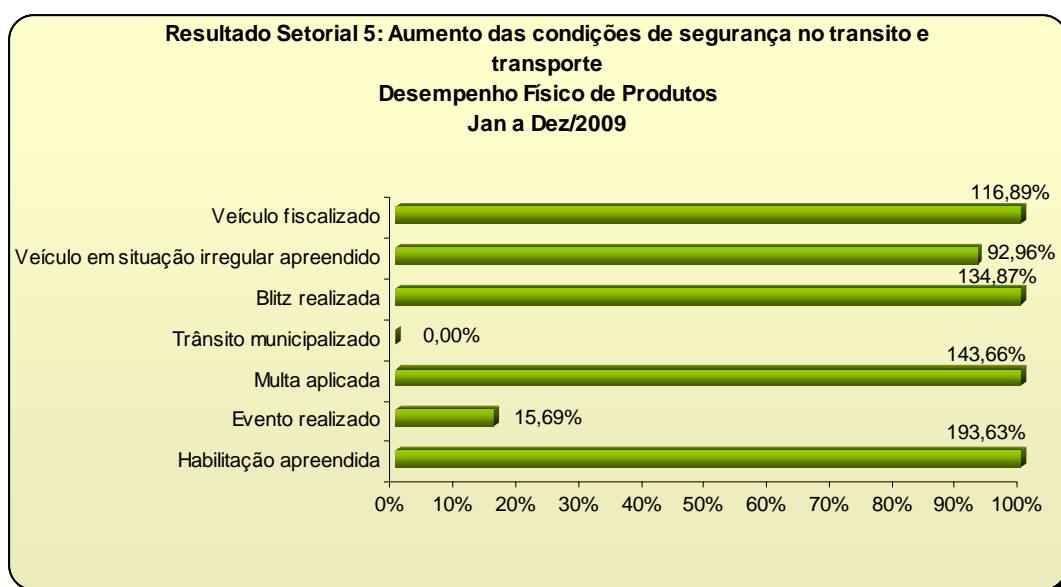
"Multa aplicada" (Meta: 49.760unid.; Realizado: 71.486unid.), apresentou realização de 143,66% em relação à meta prevista para o ano de 2009. Metas alcançadas em função da intensificação das operações fiscalizatórias;

"Trânsito municipalizado" (Meta: 54municípios; Realizado: 0 municípios), apresentou realização de 0,00% em relação à meta prevista para o ano de 2009, resultando em desempenho insatisfatório no período. Dificuldade na celebração de convênios em função da falta de estrutura das Prefeituras para implementação da Municipalização.

"Blitz realizada" (Meta: 4.620unid.; Realizado: 6.231unid.), apresentou realização de 134,87% em relação à meta prevista para o ano de 2009. Metas alcançadas em função da intensificação das operações fiscalizatórias

"Veículo em situação irregular apreendido" (Meta: 12.000unid.; Realizado: 11.155unid.), apresentou realização de 92,96% em relação à meta prevista para o ano de 2009. Metas alcançadas em função da intensificação das operações fiscalizatórias.

"Veículo fiscalizado" (Meta: 546.000unid.; Realizado: 638.208unid.), apresentou realização de 116,89% em relação à meta prevista para o ano de 2009. Metas alcançadas em função da intensificação das operações fiscalizatórias.



5.2.3 Influência de Produtos Sobre o Resultado

O resultado setorial 5 é aferido por quatro indicadores, que apresentaram no período 2006/2009, reduções significativas, refletindo um aumento das condições de segurança no trânsito e transporte cearense.

Esse resultado é impactado diretamente pelo desempenho satisfatório de mais de 70% de seus produtos influenciadores. Dentre esses produtos destacam-se as blitz realizadas e os veículos fiscalizados que, como

ações preventivas, contribuem para a redução do número de acidentes e mortes no trânsito, gerando maior segurança para condutores e pedestres. Caso os produtos “Evento realizado” e “Trânsito municipalizado” tivessem apresentado desempenho satisfatório no ano de 2009, o impacto sobre o aumento da segurança no trânsito teria sido maior, tendo em vista uma envolver medidas educativas e, outra, o aparato institucional do poder público municipal nas ações de trânsito.

II. CONTEXTO DE ATUAÇÃO DA SECRETARIA

A Secretaria da infraestrutura atua nos setores rodoviários, portuário, ferroviário, aeroviário, energia e comunicação. À exceção dos setores rodoviário e ferroviário, todas as demais áreas têm a participação de atores que não estão sob o controle da Secretaria. Daí, nem sempre atingimos os resultados esperados.

A malha rodoviária do estado foi muito prejudicada pelas fortes chuvas do último inverno, sendo apontado pelo recente levantamento o índice de 67,9% “do bom estado” em termos de condição técnico-econômica dos nossos pavimentos. Entretanto, foi implementado o Programa de Recuperação das Estradas do Ceará (PROESTRADAS), instituído pelo Governo do Estado para recuperar, num período de 100 dias, os danos causados pelas chuvas que prejudicaram significativamente as rodovias, provocando a queda de 30% nos índices de qualidade. Esse programa contou com o apoio financeiro do Governo Federal através do Ministério da Integração Nacional e a importante ajuda do Corpo de Bombeiros do Estado por meio da Defesa Civil.

No que tange à ferrovia, os resultados foram prejudicados pela paralisação do transporte de passageiros na Linha Sul, mas necessária para a continuidade das obras.

Na implementação das obras, tanto do metrô, quanto das ligadas ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém, os atrasos verificados deverão ser compensados no exercício de 2010.

Quanto à participação das energias alternativas na matriz energética do estado, a meta não foi atingida, mas o crescimento foi significativo. O mesmo aconteceu na telefonia e eletrificação rural.

Cabe destacar o sucesso obtido nas ações desenvolvidas na área de segurança de trânsito, que superou as metas estabelecidas e tem seu alcance social bastante significativo.

Visando minimizar os efeitos do não cumprimento total das metas estabelecidas, os responsáveis pelas ações estão participando dos programas de gerenciamento de projetos, bem como de treinamentos e discussões, visando melhor qualificação para acompanhamento e monitoramento de suas ações.

Para o alcance dos resultados de nossa Secretaria e suas vinculadas, destacamos a colaboração da Polícia Rodoviária Estadual – PRE, SEPLAG e PGE.

III. LIÇÕES APRENDIDAS

Necessidade de treinamento contínuo

Para assegurar o bom desempenho das metas estabelecidas e conseqüentemente os resultados alcançados, como focado no item anterior, os responsáveis pelas ações deverão estar inseridos, constantemente, em programas de treinamento, onde, através do conhecimento de metodologias adequadas possibilitem ações proativas durante o andamento dos projetos.

Necessidade de reposição de quadro técnico

O quadro de servidores com reduzido número de profissionais de técnicos de nível superior, principalmente nas áreas de engenharia, acarretam numa sobrecarga de atividades para os servidores da Secretaria. Daí a necessidade de realização de concursos públicos para reposição de pessoal.