



**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 2010**

**Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA**

**Fortaleza, março de 2011**



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

**GOVERNADOR**

Cid Ferreira Gomes

**VICE-GOVERNADOR**

Domingos Gomes de Aguiar Filho

**SECRETÁRIO DO PLANEJAMENTO E GESTÃO**

Antônio Eduardo Diogo de Siqueira Filho

**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. ANÁLISE DOS 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. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
    - 1.2.2. 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. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
    - 2.2.2. 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. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
    - 3.2.2. 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. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
    - 4.2.2. 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. Desempenho de Produtos em Relação às Metas
    - 5.2.2. Influência Produto-Resultado

II. CONTEXTO DE ATUAÇÃO DA SECRETARIA

III. LIÇÕES APRENDIDAS

**RELATÓRIO DE DESEMPENHO SETORIAL – RDS**  
**Janeiro a Dezembro de 2010**

**Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA**

**I. ANÁLISE DOS RESULTADOS SETORIAIS**

<b>Resultados Setoriais / Indicadores</b>	<b>Ano Base 2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Var. (%) 2010/2006</b>
<b>Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA</b>						
<b>1. Melhoria da Logística de Transporte elevando a competitividade econômica do Estado</b>						
Movimentação de containeres no Terminal (TEU's/ano)	118.008	143.667	151.776	138.129	167.224	41,71
Movimentação da Carga no Terminal exceto granel líquido (mil ton. /ano)	1.188,8	1.340,3	1.448,4	1.919,6	3.155,0	165,39
Extensão da Malha Pavimentada em condição "BOA" (% da malha em bom estado)	67,80	63,10	68,10	67,90	73,80	8,85
Número de passageiros que transitaram nos aeroportos/ aeródromos	119.602	147.110	177.527	258.601	284.681	138,02
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	1,0	-44,44
<b>2. Diversificação da Matriz Energética do Estado</b>						
Participação do gás natural na matriz energética do Estado (%)	8,31	6,08	...	...	...	(*)
Participação de energia alternativa na matriz energética do Estado (%)	1,00	1,00	5,72	24,96	32,14	3.114,0%
<b>3. Ampliação da oferta de energia elétrica no Estado</b>						
Percentual de domicílios rurais atendidos com energia elétrica	88,0	89,0	93,0	88,0	97,0	10,23
<b>4. Universalização do atendimento com telefonia comunitária</b>						
Percentual de comunidades com população entre 100 e 300 habitantes atendidas com Telefonia Pública	19,26	19,35	20,97	22,91	22,87	18,74
<b>5. Aumento das condições de segurança no trânsito e transporte</b>						
Número de Vítimas Fatais no trânsito por 10.000 veículos	13,90	12,18	10,47	7,33	9,18	-33,96
Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes	18,25	17,28	16,32	12,71	17,75	-2,74
Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes	259,19	239,09	237,15	259,14	299,11	15,40

(\*) Os valores para os anos de 2008 a 2010 não foram apresentados, tendo em vista que o Balanço Energético do Estado só foi realizado para os anos de 2006 e 2007.

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

## 1.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 1

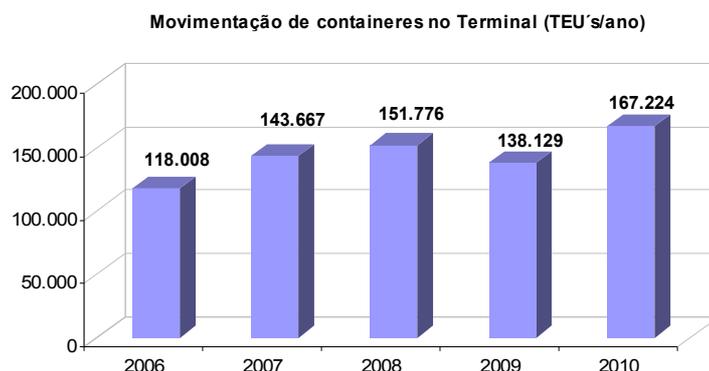
### 1.1.1. Movimentação de contêineres no Terminal (TEU's/ano)

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 oito 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 2010, verificou-se seguidos aumentos anuais da movimentação de contêineres, com um crescimento de 41,71% 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; a implantação da Correia Transportadora e a construção do Bloco de Utilidades e Serviços.

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 Píer 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.



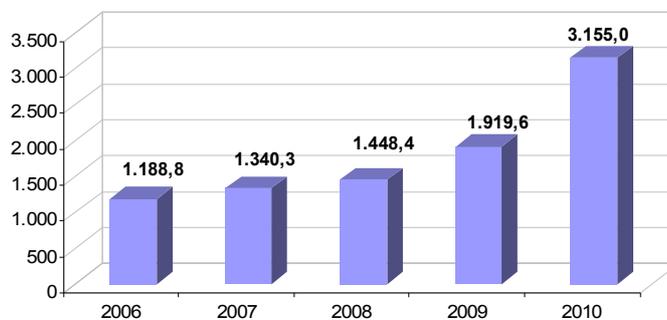
### 1.1.2. Movimentação da Carga no Terminal exceto granel líquido (mil ton. /ano)

Considerando o período 2006-2010, verificou-se uma evolução positiva desse indicador com um crescimento de 165,39% 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 2010, 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)**



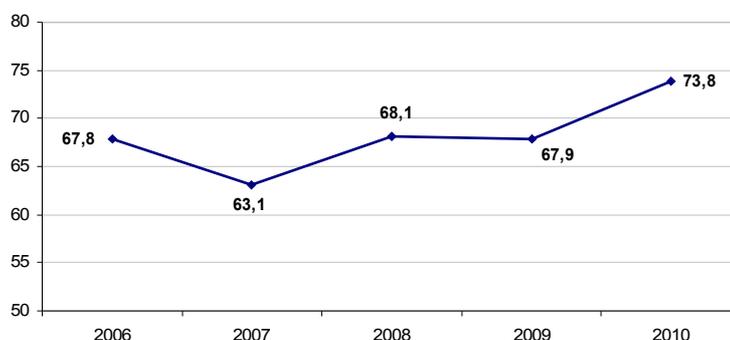
### **1.1.3. Extensão da malha pavimentada em condição “BOA” (% da malha em bom estado)**

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%. Em 2009, as condições climáticas adversas ocorridas na quadra invernal com chuvas excessivas ocasionaram a interrupção de estradas e pontes, e reduziram o índice para 67,9%. Pode ser aqui destacado, que apesar da pequena redução do referido índice, 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, o que significa que um total de 85,7% das rodovias cearenses encontravam-se em condições boas ou regulares de trafegabilidade.

Em 2010, a extensão da malha rodoviária em condição “BOA” chegou a 73,80%, perfazendo um crescimento de 8,85% em relação ao verificado em 2006, podendo ser destacados como fatores influenciadores do desempenho dos últimos cinco anos:

- Efetivas intervenções do Programa de Manutenção da Malha Rodoviária do Estado;
- Redução de 04 para 03 anos do cronograma de execução do Programa Rodoviário Ceará III, e aumento da meta de 1.030km para 1.107km de pavimentação e restauração de rodovias;
- Melhoria da infraestrutura rodoviária estadual, a médio e longo prazo, no período compreendido entre 2007/2010, resultado da restauração de 1.615,00 km de rodovias e a implantação (pavimentação) de 1.260,00 km;
- Aporte de recursos do PRODETUR para as obras de duplicação na CE 040, Trecho Cascavel - Beberibe (16,50 Km) e Trecho Entr. CE 453 – Cascavel (28,00 Km) com percentuais de execução de 55% e 64%, respectivamente. E com recursos do Tesouro e outras fontes, a duplicação da CE-025, Trecho Entr. CE 040 – Maestro Lisboa – Ponte Rio Pacoti, com 26% executado.

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

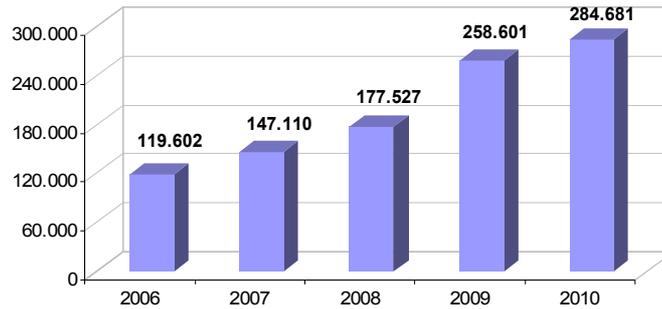


#### 1.1.4. Número de passageiros que transitaram nos aeroportos/ aeródromos

O Governo do Estado com o firme propósito de investir em ações voltadas ao desenvolvimento do potencial turístico do Estado do Ceará implementou políticas que promoveram a melhoria de alguns de seus aeroportos e aeródromos, proporcionando um aumento progressivo do número de passageiros que transitaram nos aeroportos/aeródromos no período de 2006 a 2010, resultando num crescimento de 138,02%.

Para atender satisfatoriamente a crescente demanda de passageiros que transitam na rede aeroportuária estadual foi necessária a ampliação da oferta de infraestrutura através da construção dos aeroportos de Tauá e Camocim, ampliação e reforma do aeroporto de Sobral e melhoramentos nos aeroportos de Iguatu, Crateús, Quixadá e Campos Sales. Além disso, encontra-se em andamento a construção dos aeroportos de Aracati e São Benedito.

Número de passageiros que transitaram nos aeroportos/ aeródromos

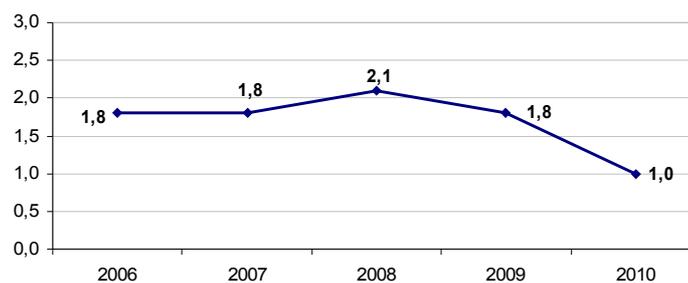


### 1.1.5. Participação do número de passageiros transportados por sistema Metro-ferroviário na Matriz de Transporte Público da RMF (%)

O percentual da participação do número de passageiros transportados no modo ferroviário em relação ao montante da RMF sofreu uma queda expressiva no ano de 2010, tanto em relação a 2006, de 44,44%, como em relação ao ano anterior, tendo em vista a paralisação total da linha Sul, em 11/01/2010, devido o avanço das obras do metrô, ocasionando a migração dos usuários daquele corredor de transporte para os ônibus urbanos e metropolitanos e transportes complementares.

Enfatiza-se a inclusão do Trem do Cariri, com 4,6% do total de passageiros transportados, que teve operação comercial iniciada em 31/05/2010, e o aumento satisfatório dos usuários na linha Oeste na ordem de 51,4% em relação a 2009, ocasionado pelo aumento da oferta de transporte a partir de 01/02/2010, melhoria do material rodante e a remodelação em todas as estações.

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. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

**Complexo Industrial e Portuário do Pecém (089)** – Os três produtos integrantes desse programa, que contribuem para o resultado setorial 1, estão relacionados à oferta de infraestrutura portuária. Destes, dois apresentaram desempenhos satisfatórios em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010.

Para análise de desempenho dos produtos em relação ao cumprimento de metas foi utilizada a seguinte regra: Desempenho Positivo: para realização de 70% ou mais da meta estabelecida; Desempenho neutro: situações onde o realizado se situa no intervalo de 50% a 70% do programado; Desempenho negativo: quando o realizado atingir menos de 50% da meta.

O desempenho dos produtos vinculados ao referido programa são destacados a seguir:

O produto "TMUT construído" (Meta: 90,00%; Realizado: 73,94%), alcançou 82,16% de realização da meta, configurando-se num desempenho positivo para o período analisado. O percentual realizado até 2010, 73,94%, representou a conclusão da execução da ampliação do quebra-mar em 1.000m, da ponte de acesso, que já se encontra com, aproximadamente, 97% de sua execução total concluída e do cais de atracação que já possui cerca de 40% executado. A meta não foi atingida plenamente devido ao atraso no início da construção do cais de atracação que teve seu projeto modificado e necessitou de revisão conceitual e financeira. A recuperação deste déficit deverá ocorrer nos primeiros meses de 2011 com grande avanço da fase final da obra (cais de atracação) com a utilização de maior número de equipamentos e nova metodologia de execução. Desta forma, o prazo de conclusão previsto em contrato de 23 de março de 2011 poderá ser atendido;

"Correia transportadora implantada" (Meta: 80,00%; Realizado: 85,26%), alcançou 106,58% da meta estabelecida para 2010, resultando em desempenho positivo. 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 6,0Km. 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- 91,72% executado; 2-Obras Civis – 89,50% executado; 3- Transportadora de Correia – 87,9% executado e 4-Utilidade com 71,29% executado. A obra está em execução dentro do cronograma previsto, para atender aos primeiros navios de carvão mineral a serem descarregados no Porto do Pecém. Todavia a liberação das montagens do Transportador de Píer – TC-01 (340m) está sujeita a liberação do Berço Interno do Píer 1 pela CEARAPORTOS, que por sua vez espera a conclusão do Berço 1 do TMUT, para transferir as operações realizadas com containeres e cargas gerais realizadas atualmente no Berço Interno do Píer 1 para o Berço 1 do TMUT, liberando para as montagens definitivas do TC-01. Para viabilizar a descarga do 1º Navio de Carvão, estão sendo feitas liberações parciais do Píer 1, como forma de não comprometer o cronograma;

"Bloco de utilidades e serviços construído" (Meta: 80,00%; Realizado: 47,00%), alcançou 58,75% da meta estabelecida para 2010, resultando em desempenho neutro em relação à meta estabelecida para o ano. Este déficit deveu-se, principalmente, ao atraso na entrega dos projetos revisados (necessários para a continuidade da obra), a elaboração e análise de nova readequação contratual e a não execução da cobertura do prédio que tornou necessário o adiamento de algumas frentes de serviço como pintura, piso industrial, cabeamento, dentre outras. A previsão de conclusão da obra é maio/2011.87,77% e 66,25% respectivamente das metas previstas.

**Rodoviário do Estado do Ceará (180)** – Os quatro produtos desse programa, que contribuem para o resultado setorial 1, estão relacionados à restauração, pavimentação, duplicação e conservação de rodovias. Destes, dois apresentaram desempenho satisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010, enquanto um apresentou desempenho neutro e outro negativo, conforme detalhado a seguir:

“Rodovia restaurada” (Meta: 696,51km; Realizado: 545,95 km), alcançou 78,38% do previsto para o ano de 2010. O não alcance pleno da meta estabelecida para o produto rodovia restaurada deve-se ao atraso nas licitações, morosidade no trâmite das licenças ambientais / desapropriações e na remoção dos postes da COELCE e Oi;

“Rodovia pavimentada” (Meta: 671,98km; Realizado: 375,84km), alcançou 55,93% de realização da meta prevista para 2010. Os trechos que compõem a meta para o produto rodovia pavimentada foram severamente atingidos por problemas decorrentes do atraso nas licitações, morosidade no trâmite das licenças ambientais / desapropriações e na remoção dos postes da COELCE e Oi;

“Rodovia duplicada” (Meta: 52,32km; Realizado: 19,00km), alcançou 36,31% de realização da meta prevista para 2010. Problemas nas desapropriações e morosidade na remoção dos postes das concessionárias COELCE e Oi também contribuíram para o não alcance da meta proposta. Além disso, a rescisão do contrato com a empresa executora do Trecho Entr CE-040 / Maestro Lisboa / Ponte Rio Pacoti contribuiu para o resultado insatisfatório;

“Rodovia pavimentada conservada” (Meta: 5.964,00 km; Realizado: 6.622,44 km), alcançou 111,04% de realização da meta para o ano de 2010. O trabalho sistemático de manutenção da malha rodoviária aliado a pavimentação de novos trechos e a antecipação do término do Programa CEARÀ III contribuíram para a superação em 11,04% a meta projetada.

**Aeroportuário (165)** - Dos três produtos desse programa que contribuem para o resultado setorial 1, apenas um apresentou desempenho satisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010, conforme detalhado a seguir:

“Aeroporto reformado/ampliado” (Meta: 2 unid; Realizado: 1 unid), alcançou 50,00% do previsto para o ano de 2010. Foi concluído o Aeroporto de Sobral, enquanto no caso do Aeroporto de Limoeiro do Norte, continuam as dificuldades na negociação da cessão do DNOCS para o DER de tal aeroporto, retardando o início da obra de reforma;

“Aeroporto administrado” (Meta: 11 unid.; Realizado: 8 unid.), alcançou 72,73% do previsto para o ano de 2010. Continuam sendo mantidos os oito aeroportos administrados pelo DER (Camocim, Crateús, Sobral, Quixadá, Aracati, Iguatu, Campos Sales e Tauá), com serviços de conservação da pista, do terminal e áreas de segurança, assim como serviços de atendimento e operacionalização dos terminais. Atraso na conclusão da construção do Aeroporto de São Benedito, dificuldades na negociação da cessão do DNOCS para o DER do Aeroporto de Limoeiro do Norte e cancelamento da licitação do terminal de passageiros do Aeroporto de Jericoacoara não permitiram o alcance da meta preestabelecida;

“Aeroporto construído” (Meta: 4 unid; Realizado: 1 unid), alcançou 25,00% do previsto para o ano de 2010. O DER concluiu a construção do aeroporto de Camocim e continua em andamento a construção dos aeroportos de Aracati e São Benedito. Foi cancelada licitação do terminal de passageiros do aeroporto de Jericoacoara, enquanto que a obra da pista de pouso aguarda licença ambiental.

**Transporte Metro-ferroviário (578)** - Os produtos integrantes desse programa, que contribuem para o resultado setorial 1, estão relacionados à implantação do trem Metropolitano de Fortaleza e do Cariri. Todos os produtos apresentaram realizações superiores a 70% em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010, resultando em desempenhos satisfatórios para o período em análise, conforme detalhado a seguir:

Metrô implantado - Linha Sul” (Meta: 80,80% Realizado: 65,10%), alcançou 80,57% da meta estabelecida para o ano de 2010. 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 2011. O Baixo desempenho deve-se principalmente aos seguintes fatores: Retenção Cautelar imposta pelo TCU, indefinição do impasse com a Consorciada ALSTOM e fornecimentos dos sistemas fixos, atraso na desocupação da área do Beco da Poeira, atraso na conclusão da licitação para o trecho em subterrâneo em trincheira e estações José de Alencar e Central Xico da Silva, atraso no início dos serviços de rebaixamento da antiga estação de Parangaba e da necessidade de alteração do método construtivo do elevado de Parangaba, na região da antiga estação, problemas estes já solucionados;

“Linha Oeste Remodelada” (Meta: 93,20%; Realizado: 82,14%), alcançou 88,13% da meta estabelecida para o ano de 2010. A conclusão da remodelação da Linha Oeste tem grande importância na melhoria da infraestrutura de transporte entre os municípios de Caucaia e Fortaleza, já que, com sua conclusão, será disponibilizado um serviço com conforto adequado às normatizações existentes, principalmente no que se refere à acessibilidade. Sua obra terá continuidade e conclusão no ano de 2011. Este desempenho deve-se principalmente pela necessidade de suplementação orçamentária para a continuidade dos serviços de recuperação e fabricação do material rodante e para a execução das obras civis e viaduto, o qual foi aportado pelo Governo do Estado do Ceará;

“Sistema de transporte ferroviário implantado Crato – Juazeiro do Norte” (Meta: 100,00% Realizado: 99,87%), alcançou desempenho satisfatório de 99,87% do previsto para o ano de 2010. Este produto permite o deslocamento diário de pessoas entre as duas principais cidades de uma região pólo do estado, através de uma infraestrutura 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. A operação comercial deste sistema se deu em Maio de 2010, com grande aceitação por parte da população. No ano de 2010 concluiu-se a construção de 08 Estações e do Centro de Manutenção, que inclui Oficina, Centro de Controle Operacional, escritórios administrativos e outras edificações. Também foram concluídas as obras da Drenagem Urbana na Avenida Paulo Maia – paralela ao leito ferroviário - Dreno 5 e os serviços de manutenção da via

permanente, que inclui troca de dormentes, nivelamento da linha, capina, roço e limpeza de valas. A expectativa é que o escopo deste projeto sofra alterações, a fim de trazer melhorias significativas ao sistema durante o ano de 2011. Por exemplo: 1) O Centro de Manutenção necessita de serviços complementares essenciais para seu bom funcionamento. 2) A obra de drenagem já mencionada (DRENO 05) culmina num antigo pontilhão ferroviário que necessita de reforço nas suas estruturas. Portanto, para garantir a segurança operacional do Metrô do Cariri, será necessária a construção de um bueiro celular triplo neste ponto. 3) Quanto aos serviços de manutenção da via permanente, eles precisam de continuidade, a fim de garantir e preservar todos os investimentos já feitos. A ausência desses serviços pode comprometer a segurança operacional do Metrô do Cariri. 4) Espera-se também a aquisição de mais um VLT, já que, com a operação comercial, comumente os veículos necessitam de reparos, manutenção preventiva e até corretiva. Nestas circunstâncias, é indispensável a utilização de um terceiro VLT, a fim de não paralisar o sistema. 5) Aguarda-se também a automação das passagens de nível, que visa gerar mais segurança nas travessias, dispensando a figura humana nas passagens de nível e a construção da Estação Escola, (6) que garantirá transporte de qualidade para todas as centenas de jovens que freqüentarão a Escola de Ensino Técnico que está sendo construída em Juazeiro do Norte.

### **1.2.2. 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, quatro apresentaram evolução positiva no período de 2006 a 2010, os quais estão relacionados aos transportes portuário, rodoviário e aeroportuário, enquanto o outro, relativo ao transporte metro ferroviário, apresentou decréscimo no período em análise, podendo-se dizer, de maneira 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 oito apresentaram desempenhos satisfatórios em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010 (considerando como satisfatória a realização de 70% ou mais da meta estabelecida). A influência desse conjunto de produtos sobre o resultado setorial 1 é refletida pela evolução positiva de 80% dos indicadores de resultados, os quais mensuram tal resultado, apontando para o alcance da melhoria da logística de transportes e aumento da competitividade econômica do Estado.

Em âmbito portuário, as conclusões do TMUT, do Bloco de Utilidades e da Correia Transportadora terão forte impacto no aumento da movimentação de cargas e em sua diversificação, além da geração de receitas e empregos para o Estado. O novo terminal do Porto do Pecém diversificará as cargas movimentadas, já que o Pier Nº 1 será utilizado para operação com graneis 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 já que serão recebidos navios de maior porte, novos equipamentos mais eficientes e nova logística operacional que reduzirá os tempos de espera e operação. O Bloco de Utilidades impactará em 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.

O desempenho desses produtos é também impactado pela realização financeira do Programa Complexo Industrial e Portuário do Pecém (089), que executou 78,22% dos R\$ 448.252.629,50 orçados para o ano de 2010, demonstrando um desempenho financeiro satisfatório para o período (SIOF/SEPLAG).

Em âmbito rodoviário, a oferta de uma malha pavimentada em bom estado tem grande importância para a melhoria da logística de transporte e conseqüente elevação da competitividade do Estado. Entre 2006 e 2010, observa-se um crescimento da extensão da malha pavimentada em boas condições de trafegabilidade, o que reflete o desempenho satisfatório de dois dos quatro produtos influenciadores da logística de transporte rodoviário. Destaca-se que apesar das dificuldades encontradas nos processos licitatórios de grande parte das obras, da demora na obtenção de licenças ambientais e remoção de interferências causadas pelas concessionárias COELCE e OI, o aumento da extensão da malha pavimentada em boas condições de trafegabilidade foi impulsionado pela priorização dos investimentos governamentais através do Programa de Manutenção da Malha Rodoviária do Estado, do Programa Rodoviário CEARÁ III e PRODETUR. O desempenho desses produtos é também impactado pela realização financeira do Programa Rodoviário do Estado do Ceará (180), que executou 71,48% dos R\$ 315.801.483,45 orçados para o ano de 2010, demonstrando um desempenho financeiro satisfatório para o período (SIOF/SEPLAG).

Quanto ao setor aeroportuário, algumas adequações de projetos e dificuldades na obtenção de licenças ambientais ocasionaram o não alcance das metas estabelecidas para os produtos em níveis satisfatórios no ano de 2010. Mesmo assim, considerando o período 2006–2010, foi alcançado um crescente aumento no número de passageiros que transitaram nos aeroportos / aeródromos do estado, através do desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária com melhorias físicas e operacionais dos Aeroportos administrados, promovendo um aumento na acessibilidade aos pólos de desenvolvimento do estado, incremento no turismo religioso, bem como ecológico, e na interiorização da industrialização estadual. Para o ano de 2010, foram orçados, para o Programa Aeroportuário (165), R\$ 10.988.131,45 dos quais foram executados 61,33%, configurando um desempenho financeiro insatisfatório para o período (SIOF/SEPLAG).

Os três produtos vinculados ao transporte metro-ferroviário apresentaram desempenhos satisfatórios em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010, entretanto não foram suficientes para impactar em aumento na participação do número de passageiros transportados por sistema metro-ferroviário no período 2006-2010. O efetivo impacto de tais produtos somente poderá ser observado com a finalização da implantação das linhas Sul, Oeste e Crato-Juazeiro do Norte. Em termos da contribuição financeira do Programa Transporte Metro-ferroviário (578) para a realização dos produtos, destaca-se que dos R\$ 304.560.947,59 orçados para o ano de 2010, foram executados apenas 42,60%, configurando um desempenho financeiro insatisfatório para o período (SIOF/SEPLAG).

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.

A conclusão da remodelação da Linha Oeste tem grande importância na melhoria da infraestrutura de transporte entre os municípios de Caucaia e Fortaleza, já que, com sua conclusão, será disponibilizado um serviço com conforto adequado às normatizações existentes, principalmente no que se refere à acessibilidade. Sua obra terá continuidade e conclusão no ano de 2011. Este desempenho deve-se principalmente pela necessidade de suplementação orçamentária para a continuidade dos serviços de recuperação e fabricação do material rodante e para a execução das obras civis e viaduto, o qual foi aportado pelo Governo do Estado do Ceará.

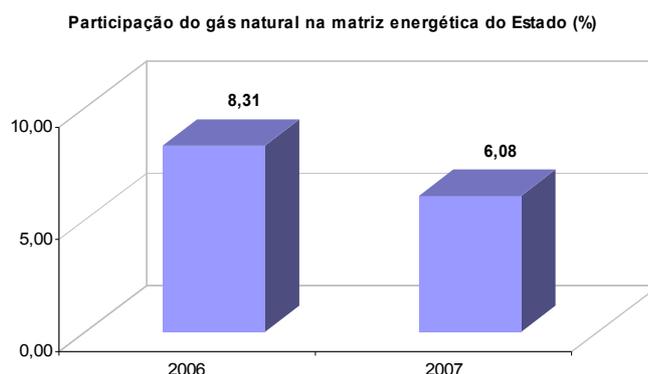
O Sistema de transporte ferroviário Crato – Juazeiro do Norte permite o deslocamento diário de pessoas entre as duas principais cidades de uma região pólo do estado, através de uma infra-estrutura de transporte moderna, rápida, segura e confortável. Isso traz forte impacto sobre a mobilidade urbana dos dois municípios e melhora a acessibilidade da população envolvida, gerando também renda e empregos.

## 2. RESULTADO SETORIAL: DIVERSIFICAÇÃO DA MATRIZ ENERGÉTICA DO ESTADO

### 2.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 2

#### 2.1.1. Participação do gás natural na matriz energética do Estado (%)

Conforme publicação do Balanço Energético Estadual-BEE, publicado no site da SEINFRA, 2008, ano base 2007, e mediante análise do histórico da Evolução do Consumo Final por Fonte, só foi possível demonstrarmos cálculo do índice da participação do Gás Natural na Matriz Energética Estadual nos anos de 2006 e 2007. No entanto, em função do relatório da CEGÁS observa-se uma evolução bastante considerável nas vendas realizadas principalmente nos anos de 2009 e 2010 em percentuais superiores a 30%.



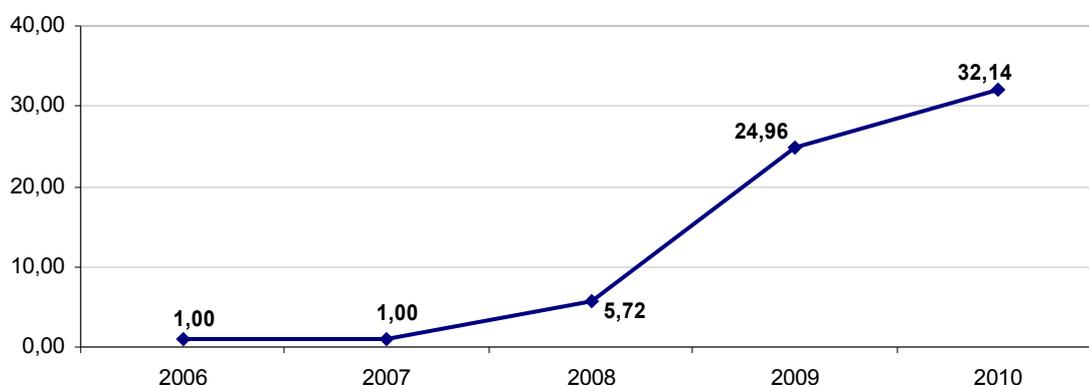
#### 2.1.2. Participação de energia alternativa na matriz energética do Estado (%)

Num primeiro momento a diversificação da matriz energética foi contemplada com a implantação de geração eólica no Estado do Ceará, através de incentivos do próprio Governo Estadual, ainda quando a COELCE era uma empresa do Governo, com a instalação de 17,4MW. Em seguida teve o incremento de duas Usinas Termelétricas no

Complexo Industrial e Portuário do Pecém com a capacidade geração de 584,0MW, através do Programa Prioritário de Termelétricas, pós-apagão. Em seguida o Governo Federal, através do PROINFA, contratou 500,93 MW, implementados a cargo da iniciativa privada, e já em operação. A prática atual do Ministério de Minas e Energia, através da Empresa de Pesquisa Energética-EPE, é a promoção de leilões sistemáticos para a aquisição de energia de diversas fontes, que redundou na implantação da Usina Termelétrica Maracanaú I, com capacidade de 170MW, já em operação, e a contratação de 692MW de Usinas Eólicas, 1.830MW de Usinas Termelétricas e 250MW de geração própria da CSP a ser exportada para o Sistema Interligado Nacional-SIN.

Todos esses incentivos e investimentos realizados impactaram no crescimento de 3.114,0% da participação da energia alternativa na matriz energética do Estado, ao longo do período de 2006-2010.

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



## 2.2. Relação Produto-Resultado

### 2.2.1. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

**Gás Natural (210)** – O produto integrante desse programa, que contribui para o resultado setorial 2, apresentou desempenho positivo em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010.

Para análise de desempenho dos produtos em relação ao cumprimento de metas foi utilizada a seguinte regra: Desempenho Positivo: para realização de 70% ou mais da meta estabelecida; Desempenho neutro: situações onde o realizado se situa no intervalo de 50% a 70% do programado; Desempenho negativo: quando o realizado atingir menos de 50% da meta.

O desempenho do produto vinculado ao referido programa é destacado a seguir:

“Gás natural não térmico distribuído” (Meta: 445.529m<sup>3</sup>/dia; Realizado: 425.526m<sup>3</sup>/dia), alcançou 95,51% da meta prevista para o ano de 2010. A comercialização do Gás natural, exceto a termoeletricidade, do ano de 2010, obteve um crescimento em relação ao ano de 2009 em razão da retomada dos segmentos Industrial e Autoprodução, além da expansão dos mercados Residencial e Comercial. Em contrapartida a comercialização do segmento Automotivo apresentou retração devido ao preço da commodity, que embora ainda seja competitivo em relação a outros

combustíveis vem perdendo espaço para outro derivado, no caso o etanol. Em 2010, a companhia continuou investindo em infra-estrutura de distribuição de gás natural. O número de extensão da rede de distribuição ultrapassou os 292 quilômetros refletindo positivamente no número de clientes que já se aproxima de 300. O crescimento acumulado do número de consumidores de 2007 para 2010 foi de 28% enquanto que o de rede foi 16,7%.

**Suprimento e utilização do atendimento com Energia Elétrica** – Esse programa contribuiu 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 positivo em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010, conforme detalhado a seguir:

“Potência Eólica instalada” (Meta: 1.103,33MW; Realizado: 1.272,33MW), alcançou 115,32% da meta prevista para o ano de 2010.

### **2.2.2. Influência de Produtos Sobre o Resultado**

Esse resultado setorial é aferido a partir de dois indicadores, dos quais um apresentou desempenho extremamente positivo ao longo do período 2006-2010. O outro indicador não pôde ter sua evolução verificada no período analisado, tendo em vista ainda não haver a disponibilidade do balanço energético para os anos de 2008 a 2010. A partir desses indicadores pode-se dizer que houve uma intensificação na diversificação da matriz energética do Estado, ainda mais, quando se visualizam os desempenhos positivos dos produtos “Gás natural não térmico distribuído” e “Potência eólica instalada” que a influenciam diretamente.

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

### **3.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 3**

#### **3.1.1. Percentual de domicílios rurais atendidos com energia elétrica**

Dando prosseguimento ao processo de universalização do atendimento de energia elétrica no Brasil e consequentemente no Ceará, o Programa Luz Para Todos - LPT teve o prazo de encerramento estabelecido para a data de 31 de dezembro de 2011. No quadriênio 2007 a 2010 o programa realizou 78.879 ligações na zona rural do Estado do Ceará sendo destas 6.316 custeadas com recursos do Governo do Estado e 72.563 com recursos Federais.

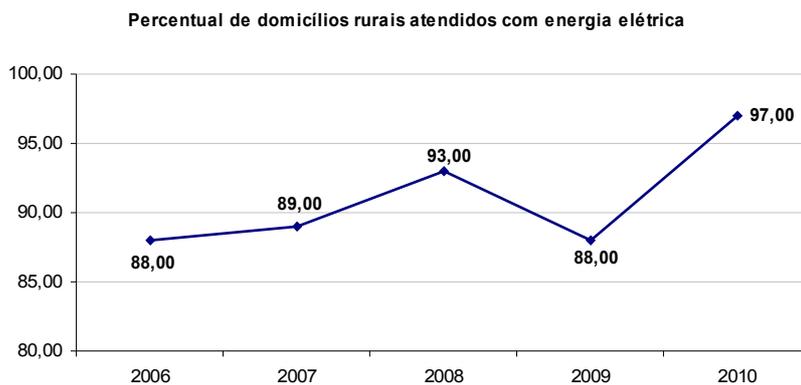
Esses números elevaram a taxa de atendimento de energia elétrica no meio rural do Estado em 10,23% na medida em que saímos de um percentual de 88% em 2006 para os atuais 97% no fechamento do ano de 2010.

Esses números indicam também que o atendimento desse serviço no Ceará, está praticamente universalizado quando se considera que um percentual de 96% seria o número a se considerar para essa universalização.

Segundo varredura realizada para estimar com maior precisão o passivo existente a ser atendido e que seria o número real da universalização, ainda existem, em números redondos, 15.000 ligações a serem realizadas cuja execução dessas obras está em andamento com conclusão prevista para dezembro de 2011.

Essas ligações elevarão a taxa de atendimento para 98%, número considerado final para a universalização, os 2% restantes sempre irão existir e representam o crescimento vegetativo da base de consumidores da concessionária.

O Governo do Estado do Ceará continua aderente ao programa e está participando com a realização de 6.861 ligações em parceria com a COELCE até dezembro de 2011 que representa 10% da meta prevista de 68.000 para universalizar esse serviço.



## 3.2. Relação Produto-Resultado

### 3.2.1. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

**Suprimento e utilização do atendimento com Energia Elétrica (323)** – Um produto desse programa contribui para o resultado setorial 3, o qual obteve desempenho neutro em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010.

Para análise de desempenho dos produtos em relação ao cumprimento de metas foi utilizada a seguinte regra: Desempenho Positivo: para realização de 70% ou mais da meta estabelecida; Desempenho neutro: situações onde o realizado se situa no intervalo de 50% a 70% do programado; Desempenho negativo: quando o realizado atingir menos de 50% da meta.

O desempenho do produto vinculado ao referido programa é destacado a seguir:

“Ligação elétrica realizada” (Meta: 34.600 unid; Realizado: 17.516 unid). A realização desse produto foi de 50,62% em relação à meta prevista para 2010. Deve ser destacado que a meta do Programa Luz Para Todos, de 34.600 ligações, teve seu prazo para cumprimento ampliado para dezembro de 2011, devido a fatores externos ao programa, tais como, escassez de mão de obra e disponibilidade de material e seus insumos de fabricação. Como consequência da descompressão no cronograma de execução, foi prevista a realização de mais 15.000 ligações em 2011.

### 3.2.2 Influência de Produtos Sobre o Resultado

O resultado setorial 3 é mensurado pelo indicador Percentual de domicílios rurais atendidos com energia elétrica, cuja evolução no período 2006-2010 foi positiva, apontando para o alcance da ampliação da oferta de energia elétrica no Estado.

O produto influenciador desse resultado setorial é “Ligação elétrica realizada”, cujo desempenho é classificado como neutro se for considerada a meta de realização de 34.600 ligações no ano de 2010. Entretanto, considerando a mudança no prazo de cumprimento da meta do Programa Luz Pra Todos, para dezembro de 2011, observa-se que das 34.600 ligações a serem realizadas nos dois anos, 2010-2011, 17.516 foram realizadas já em 2010, indicando um bom nível de realização de ligações, impactando na contribuição positiva desse produto para a ampliação da oferta de energia elétrica no Estado com foco nas áreas rurais.

## 4. RESULTADO SETORIAL: UNIVERSALIZAÇÃO DO ATENDIMENTO COM TELEFONIA COMUNITÁRIA

### 4.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 4

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

Em 2010, o percentual de comunidades com população entre 100 a 300 habitantes, atendidas com Telefonia Pública é de 22,87%. Se comparado ao percentual registrado em 2006, de 19,26%, verifica-se um crescimento de 18,74% na cobertura de comunidades, com população entre 100 e 300 habitantes, atendidas com telefonia pública.



### 4.2. Relação Produto-Resultado

#### 4.2.1. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

**Telecomunicações do Estado do Ceará Alô – Ceará (087)** – Um produto desse programa contribui para o resultado setorial 4, o qual obteve desempenho positivo em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010, conforme detalhado a seguir:

Para análise de desempenho dos produtos em relação ao cumprimento de metas foi utilizada a seguinte regra: Desempenho Positivo: para realização de 70% ou mais da meta estabelecida; Desempenho neutro: situações onde

o realizado se situa no intervalo de 50% a 70% do programado; Desempenho negativo: quando o realizado atingir menos de 50% da meta.

“Telefone público instalado” (Meta: 50unid.; Realizado: 50unid.), apresentou realização de 100,00% em relação à meta prevista para 2010. Em 2010 foram aplicados recursos da ordem de R\$ 1.860.095,00, valor coberto pelo aditivo ao contrato em vigência, proporcionando a realização de 50 novas instalações de Telefones de Uso Público – TUP’s em localidades não contempladas pelo Plano Geral de Metas, proporcionando os serviços de telecomunicações e a melhoria da qualidade de vida do cidadão, estimulando atividades geradoras de emprego e renda.

#### **4.2.2 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 2006-2010, dando indicativo de que se está caminhando para a concretização do resultado pretendido.

O desempenho positivo do produto Telefone Público Instalado é um importante influenciador da evolução satisfatória na área da telefonia comunitária. Essa situação é reforçada pela satisfatória execução orçamentária do Programa Telecomunicações do Estado do Ceará Alô – Ceará (087), de 97,4%, no ano de 2010.

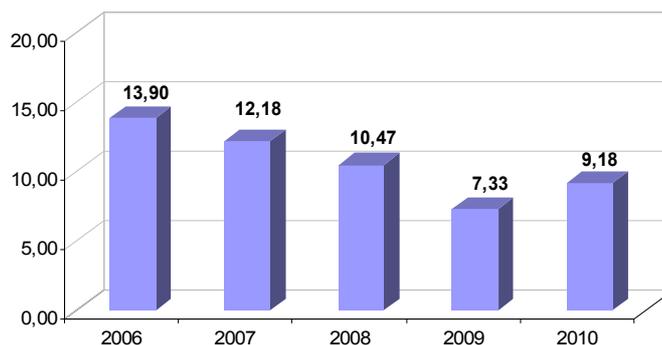
### **5. RESULTADO SETORIAL: AUMENTO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA NO TRANSITO E TRANSPORTE**

#### **5.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 5**

##### **5.1.1. Número de Vítimas Fatais no trânsito por 10.000 veículos**

Há uma preocupação constante, por parte do Governo do Estado, na implementação das metas de segurança do trânsito em vias públicas. Nesse sentido, campanhas educativas vêm sendo implementadas continuamente pelo DETRAN, com cursos, palestras, blitzes educativas, peças teatrais e outros eventos ligados à educação no trânsito, além da intensificação de ações fiscalizatórias, com melhoria na abordagem e controle e investimentos na área de sinalização de trânsito, objetivando reduzir o número de infratores no trânsito e, conseqüentemente, os índices de acidentes no Estado do Ceará. São muitos os fatores que contribuem para os acidentes de trânsito nas vias públicas e, dentre os principais fatores, podemos enumerar: a imprudência, a imperícia e a desatenção dos motoristas, as condições das vias públicas e ainda os problemas advindos dos próprios veículos (falta de manutenção dos sistemas principais dos veículos). Na análise da evolução deste indicador, verifica-se que houve um aumento 25,24% no comparativo do índice de 2010 ( 9,18 – índice estimado) em relação ao ano de 2009 (7,33), no entanto houve uma significativa redução de 33,96% no período comparativo compreendido entre de 2006 e 2010 o que demonstra que as ações implementadas pelos órgãos componentes do sistema de trânsito tiveram bastante eficiência nesta área tão importante para a sociedade em geral.

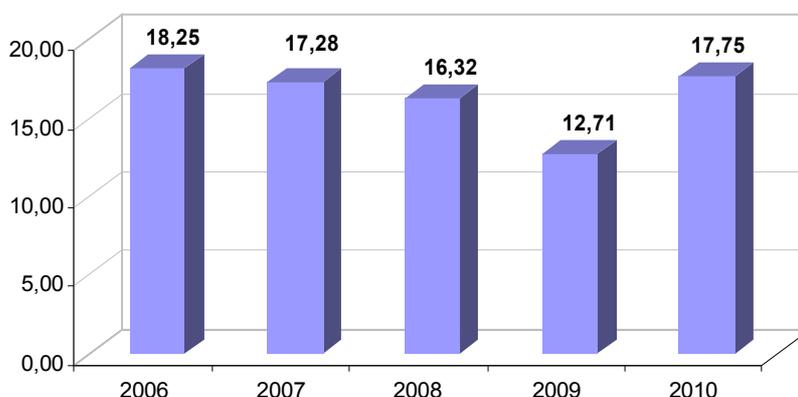
**Número de Vítimas Fatais no trânsito por 10.000 veículos**



### **5.1.2. Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes**

Na análise do indicador do Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes, verifica-se que houve um aumento no índice de 2010 (17,75 – índice estimado) em relação ao ano de 2009 (12,71), no entanto no período comparativo entre 2006 e 2010, houve uma redução de 2,74%, o que demonstra o resultado setorial positivo do Aumento das Condições de Segurança no Trânsito, em decorrência das ações implementadas pelo Departamento Estadual de Trânsito em conjunto, naturalmente, com outros Órgãos componentes do sistema de trânsito, contribuindo para a redução dos acidentes nas vias públicas do Estado do Ceará e conseqüentemente com redução no número de vítimas fatais.

**Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes**



### **5.1.3. Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes**

Verifica-se que mesmo com a redução dos principais índices no período comparativo de 2006 e 2010 (redução de 33,96% no índice Número de Vítimas Fatais no trânsito por 10.000 veículos e de 2,74% no índice Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes), houve, neste mesmo período, um crescimento de 15,40% no índice Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes. A análise deste fato, comparado com a redução nos outros índices, demonstra que apesar do crescimento no número de acidentes, houve a redução na gravidade dos acidentes. Saliente-se que o aumento geral neste indicador, é em função diretamente, do aumento da frota de

veículos que cresceu 59,94% no período de 2006 (frota: 1.055.338 veículos) a 2010 (frota: 1.687.958 veículos), apesar do número de habilitações ter crescido 33,23% no período: 2006 com 912.950 e 2010 com 1.216.370 habilitações.



## 5.2. Relação Produto-Resultado

### 5.2.1. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

**Otimização no Trânsito (011)** – Seis produtos desse programa contribuem para o resultado setorial 5. Destes, apenas três apresentaram desempenho positivo em relação às metas estabelecidas para o ano de 2010, conforme detalhado a seguir:

Para análise de desempenho dos produtos em relação ao cumprimento de metas foi utilizada a seguinte regra: Desempenho Positivo: para realização de 70% ou mais da meta estabelecida; Desempenho neutro: situações onde o realizado se situa no intervalo de 50% a 70% do programado; Desempenho negativo: quando o realizado atingir menos de 50% da meta.

“Habilitação apreendida” (Meta: 7.140unid.; Realizado: 5.962unid.), apresentou realização de 83,50% em relação à meta prevista para o ano de 2010. Desempenho resultante da intensificação das atividades fiscalizatórias;

“Evento realizado” (Meta: 2.376unid.; Realizado: 491unid.), apresentou realização de 20,66% em relação à meta prevista para o ano de 2010, resultando em desempenho negativo no período. Houve uma superestimação na meta estabelecida em decorrência das atividades previstas da Escola de Trânsito que ainda não desenvolveu todo o seu potencial nos eventos educativos;

“Trânsito municipalizado” (Meta: 08 municípios; Realizado: 02 municípios), apresentou realização de 25,00% em relação à meta prevista para o ano de 2010, resultando em desempenho negativo no período. Foram celebrados apenas 02 convênios de municipalização no exercício de 2010. Alguns convênios estão em andamento, no entanto, falta estrutura nas prefeituras interioranas para que assumam a municipalização do trânsito;

“Blitz realizada” (Meta: 4.850unid.; Realizado: 6.050unid.), apresentou realização de 124,74% em relação à meta prevista para o ano de 2010, resultando em desempenho positivo no período. Houve um aumento significativo no número de intervenções fiscalizatórias, ultrapassando inclusive a meta programada para o exercício, o que demonstra a preocupação da instituição nesta área, visando a redução no número de acidentes de trânsito;

“Veículo em situação irregular apreendido” (Meta: 13.200unid.; Realizado: 6.038unid.), apresentou realização de 45,74% em relação à meta prevista para o ano de 2010. Apesar da intensificação das atividades fiscalizatórias no período (aumento das operações de blitz), houve uma execução de apenas 45,74%, da meta estabelecida, o que demonstra que a frota de veículos está circulando com mais regularização dos documentos e outros itens de natureza obrigatória;

“Veículo fiscalizado” (Meta: 600.000unid.; Realizado: 472.696unid.), apresentou realização de 78,78% em relação à meta prevista para o ano de 2010, resultando em desempenho positivo no período. O DETRAN-CE com o advento da Lei Seca, optou por fiscalizar veículo no horário da madrugada onde tem maior incidência de motoristas alcoolizados e conseqüentemente reduzindo as quantidade de veículos fiscalizados, porém com maior eficiência nos métodos de abordagens, tendo em vista melhores condições de suporte operacional das operações de blitz.

### **5.2.2 Influência de Produtos Sobre o Resultado**

O resultado setorial 5 é aferido por três indicadores, dos quais dois apresentaram boa evolução no período 2006-2010, refletindo um aumento das condições de segurança no trânsito e transporte cearense.

Esse resultado é impactado diretamente pelo desempenho satisfatório de três dos seis produtos que contribuem para o resultado setorial 5, “Habilitação apreendida”, “Blitz realizada” e “Veículo fiscalizado”, os quais refletem ações preventivas implementadas com o objetivo de contribuir para a redução dos acidentes nas vias públicas do Estado do Ceará e conseqüentemente com redução no número de vítimas fatais. Caso os demais produtos tivessem apresentado desempenho positivo no ano de 2010, o impacto sobre o aumento da segurança no trânsito teria sido maior, tendo em vista envolverem medidas educativas e o aparato institucional do poder público municipal nas ações de trânsito.

Em relação ao Programa de Otimização no Trânsito (011), que responde pelos seis produtos vinculados ao resultado setorial 5, verificou-se uma execução orçamentária de 78,75% do total de R\$ 14.770.400,00 autorizados para o exercício de 2010, o que contribuiu sobremaneira para se alcançar as metas de segurança do trânsito em vias públicas, principalmente através de ações educativas e fiscalizatórias, otimizando a melhoria da segurança e a maior fluidez do trânsito e, conseqüentemente, reduzindo os índices de acidentes no Estado do Ceará. Podem ser citadas as ações e atividades dos projetos deste programa que contribuíram diretamente para o alcance do resultado setorial 5:

- Implementação de campanhas educativas de trânsito, através de cursos, seminários, palestras de trânsito, blitz 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.

## **II. CONTEXTO DE ATUAÇÃO DA SECRETARIA**

A Secretaria da Infraestrutura atua no desenvolvimento de políticas públicas de infraestrutura, viabilizando e coordenando a gestão de programas rodoviários, portuário, ferroviário, aeroviário, energia e comunicação, com vistas ao desenvolvimento sustentável do Estado do Ceará. A exceção dos setores rodoviário e ferroviário, todas as demais áreas têm a participação de atores que não estão sob o controle da Secretaria.

A malha rodoviária pavimentada do estado aumentou de 5.964,0Km para 6.622,0Km, tendo havido um incremento na ordem de 11,0%, graças aos investimentos do tesouro do Estado associado às parcerias com os organismos internacionais (BID, BNDES, etc.). Os investimentos em infraestrutura de transportes estão sendo realizados com a ênfase na otimização da logística e multimodalidade, seja para passageiros ou carga. Sob esta ótica, foram aplicados até o final de 2010, R\$ 1,3 bilhão de reais que permitirão entregar ao povo cearense 1.615,61 km de estradas restauradas e 1.260,07 Km de estradas implantadas.

O transporte metroferroviário (metrô e veículo leve sobre trilho) avançou substancialmente.

Além da continuidade e avanço do Estudo de Viabilidade da Linha Leste e das Obras das Linhas Sul e Oeste da RMF, observa-se que o Projeto Executivo da Ligação Parangaba /Mucuripe está em fase de conclusão, com início de obras previsto para o primeiro semestre de 2011.

De outro modo, a Região Metropolitana do Cariri já conta com transporte de passageiros sobre trilhos com a implantação do Metrô do Cariri. O sistema opera com duas composições atreladas a dois carros cada, do tipo Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ligando Crato a Juazeiro do Norte e contando com 9 estações distribuídas ao longo de 13,6km de extensão. Foram investidos R\$ 26 milhões.

Essa experiência vitoriosa foi transferida para o projeto do Metrô de Sobral. O sistema, também em VLT, contará com 5 composições e 11 estações ao longo de 11Km de extensão.

Na área portuária, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP possui um terminal moderno, em condições de propiciar operações portuárias efetivas, com tarifas competitivas, acessos rodoviários e ferroviários livres e independentes de confinamentos provocados por centros urbanos.

Para aumentar sua capacidade operacional, a SEINFRA participa com obras avançadas na construção do Terminal de Múltipla Utilidades – TMUT, que engloba as ampliações em 1.000m do quebra-mar e de 348m da ponte de

acesso, além dos 2 berços com profundidade de 18m, extensão total de 760m e 115m de largura, criando assim, um grande pátio de armazenagem além mar (*off shore*).

Em paralelo, está sendo implantada uma Correia Transportadora com capacidade de 2.400 ton/h e com extensão de 6km, saindo do pier 1 até o interior do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Esses dois projetos representam investimentos da ordem de R\$ 520 milhões.

Imaginem após a conclusão dos investimentos que estão sendo realizados (TMUT, CT), como não será o impacto na movimentação de containeres (TEU's/ano e a movimentação de carga, exceto granel líquido (mil toneladas/ano), pois até 2010 a variação em % sobre o ano de 2006 dos dois indicadores de resultado estão na ordem de 41 e 165% respectivamente.

Nas energias alternativas, (eólica e termelétricas), tivemos um bom desempenho, pois a meta prevista para o ano era de 1.103, foi atingida com sucesso, tendo havido um incremento na ordem de 15%

Na telefonia (TUP's) a nossa meta prevista para o ano era de 50, realizamos a instalação de 50 telefones comunitários, porém a cobertura ainda é relativa pequena (22,87%) em relação a horizonte em que queremos chegar (34%). Com relação à eletrificação rural, no que pese a realização de 17.516 ligações elétricas no meio rural no exercício de 2010, ainda temos para o ano de 2011, 15.000 novas ligações elétricas, a fim de universalizarmos o meio rural com a energia elétrica, através do Programa Luz para Todos.

No trânsito, 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**

O Governo do Estado através da SEINFRA vem planejando a médio e longo prazo uma infraestrutura Portuária, Metroferroviária, Aeroviária, Energia/Comunicações, a fim de atender o crescimento socioeconômico do Estado.

A partir desta premissa, a SEINFRA, vem implementando projetos/ações tais como: Ampliação do Porto do Pecém, Linha Leste do Metro de Fortaleza, VLT Parangaba/Mucuripe, Arco Metropolitano, Rodovia Padre Cícero, Duplicação da CE- 025, dentre outros, além de beneficiar a infraestrutura Turística do Estado, com foco na copa de 2014.

Com a inovação da Rede de Planejamento através da parceria com a SEPLAG, todos os projetos estão sendo monitorados e acompanhados mensalmente, o que tem contribuído para o avanço das ações.