



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 2011

Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA

Fortaleza, março de 2012



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

Ana Lúcia Lima Gadelha

ELABORAÇÃO

COORDENAÇÃO TÉCNICA SETORIAL

Raimundo Josino Pontes

José Carlos Machado de Brito

EQUIPE TÉCNICA DE GPR/SEPLAG

Annuzia Maria Pontes Moreira Gosson

Daniele Passos de Lima Albuquerque

Fátima Coelho Benevides Falcão

Francisco José Rodrigues Freire Júnior

Maria Neuman Ribeiro Moreira

Christiane de Sousa Peixoto – Apoio técnico

COLABORAÇÃO TÉCNICA SEPLAG

Antenor Barbosa Filho

Cristiane Eleuterio Carvalho Deusdara

Karine Machado C. Fontenele

Maria Carmelita Sampaio Colares

SUMÁRIO

POLÍTICA SETORIAL

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 2011

Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA

POLÍTICA SETORIAL

Nos últimos anos, o Governo do Estado do Ceará, através da Secretaria da Infraestrutura – SEINFRA, investiu fortemente nas suas diversas áreas de atuação - metroferroviário, comunicação e energia, portuária, rodoviária, gestão e regulação de transportes - desenvolvendo iniciativas com o objetivo de ampliar as oportunidades econômicas e sociais e os instrumentos financeiros adequados ao investimento de longo prazo, de fomentar as parcerias entre o setor público e o investidor privado, além de apoiar o desenvolvimento societário do povo cearense, integrando crescimento com inclusão social.

No que diz respeito à melhoria e expansão do transporte metroferroviário, vários projetos estão em desenvolvimento dentre os quais: o Projeto METROFOR, concebido a partir da modernização do sistema ferroviário existente na Região Metropolitana de Fortaleza; a Linha Sul, cuja execução já corre célere e a Linha Oeste que se encontra remodelada; o Ramal Parangaba – Mucuripe, a ser operado através de modernos Veículos Leves sobre Trilhos (VLT's), cujas obras serão iniciadas no primeiro semestre de 2012; a Linha Leste, atualmente em fase de projeto, fará a ligação metroviária totalmente subterrânea, entre o Centro de Fortaleza e o Bairro Edson Queiroz; no interior, após a bem sucedida experiência do Metrô do Cariri, interligando as cidades de Crato e Juazeiro do Norte, o Governo avançou na implantação do Metrô de Sobral, a ser operado por cinco Veículos Leves sobre Trilhos, sendo composto por 12,18 km de via permanente, onze estações e um centro de manutenção.

Na infraestrutura energética, teve continuidade a política conduzida pelo Governo, cujos investimentos vêm sendo direcionados para a ampliação e fortalecimento da matriz energética renovável, visando a diminuir a dependência do abastecimento externo, na busca de modelos auto sustentáveis que aproveitem o potencial disponível no Estado.

Dessa forma, e acompanhando a tendência mundial de aproveitamento de combustíveis mais limpos, o Governo do Estado vem investindo na expansão da rede de distribuição, estimulando a oferta e o consumo de gás natural. Por se tratar de combustível fóssil mais limpo entre os consumidos no mundo, sua versatilidade permite o uso em aplicações domésticas, industriais e automotivas, substituindo a gasolina, o álcool e o óleo diesel. Atualmente, a Companhia de Gás do Ceará – CEGÁS atende com a distribuição de gás natural os municípios de Fortaleza, Maracanaú, Euzébio, Aquiraz, Caucaia, Horizonte, Pacajús, Aracati e São Gonçalo do Amarante, com a perspectiva de expansão da interiorização do gás natural no Estado, para o atendimento a novos municípios como Russas, Crato, Juazeiro e Barbalha, contribuindo com a formação de uma infraestrutura energética básica que permita o desenvolvimento e bem estar social ao Estado do Ceará.

Na área portuária, o Terminal Portuário do Pecém – TPP tem dado uma contribuição direta sobre a melhoria da logística de transportes e o aumento da competitividade econômica do Estado, num processo dinâmico de 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, prestes a completar dez 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.

O aumento da movimentação de contêineres e de cargas, nos últimos anos, 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 instaladas no CIPP têm à sua disposição uma 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.

Na área de transporte rodoviário, destaca-se a estruturação de uma política de gestão da malha rodoviária, pela qual prevalece o binômio manutenção rotineira e preventiva, aliado a uma preocupação com a tempestividade dos investimentos. Identifica-se nesta área uma contribuição notável para a melhoria das condições de trafegabilidade o que promove uma considerável sobrevida dos pavimentos, tendo como consequência uma significativa economia, tanto na manutenção da malha como no custo operacional do transporte.

Ao propiciarem a ampliação e renovação da malha rodoviária estadual, aliadas ainda a ações planejadas de conservação, as intervenções contribuem de forma relevante na integração inter regional e no fortalecimento da logística e da intermodalidade. Permitem ainda garantir uma regularidade nas condições de trafegabilidade das rodovias estaduais, contribuindo decisivamente para o aumento da competitividade econômica do Estado, além da redução significativa dos custos operacionais dos transportes e de manutenção das rodovias. Para satisfação dos usuários das rodovias estaduais, essas intervenções têm permitido a manutenção de um índice praticamente estável na condição “BOA” da malha pavimentada, com notáveis reflexos na redução dos tempos de viagem, na economia de combustível e no conforto e segurança.

Em relação ao sistema aeroportuário, as ações governamentais voltam-se para a administração e manutenção dos aeroportos regionais de Camocim, Sobral, Crateús, Quixadá, Aracati, Iguatu, Campos Sales e Tauá, para a ampliação e reforma de aeroportos como os de Camocim e de Sobral, além da construção de aeroportos como os de São Benedito, enquanto se finalizam os projetos executivos dos aeroportos regionais de Canindé e Itapipoca.

No que se refere à segurança do trânsito, as ações de governo são direcionadas a questões ligadas à educação para o trânsito, engenharia de tráfego e fiscalização, implementadas em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro, que prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre as jurisdições federal, estadual e municipal.

Paralelo às campanhas educativas e fiscalizatórias, bem como às ações que visam propiciar melhores condições de segurança e atendimento dos usuários, o DETRAN tem se preocupado com a redução do déficit de carteiras de habilitação em relação à frota de veículos, principalmente de motocicletas. Apesar de todas as medidas levadas a efeito, continua existindo uma grande defasagem do número de emissão de carteiras relativamente ao número de novos veículos em circulação.

Como forma de direcionar os objetivos das diferentes áreas de atuação da Secretaria de Infraestrutura, tornando-os compatíveis com os objetivos estratégicos de governo, foram definidos cinco resultados estratégicos setoriais cuja análise de evolução e de produtos influenciadores apresenta-se a seguir.

I. ANÁLISE DOS RESULTADOS SETORIAIS

Resultados Setoriais / Indicadores	Ano Base 2006	2007	2008	2009	2010	2011	Var. (%) 2011/2006
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	167.224	199.595	69,14
Movimentação da Carga no Terminal exceto granel líquido (mil ton. /ano)	1.188,8	1.340,3	1.448,4	1.919,6	2.413,0	3.027,2	154,64
Extensão da Malha Pavimentada em condição "BOA" (% da malha em bom estado)	67,80	63,10	68,10	67,90	73,80	72,00	6,19
Número de passageiros que transitaram nos aeroportos/ aeródromos	119.602	147.110	177.527	258.601	284.681	313.142	161,82
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	1,2	1,1	-38,89
2. Diversificação da Matriz Energética do Estado							
Participação do gás natural na matriz energética do Estado (%) (1)	8,31	6,08	(...)	(...)	(...)	(...)	-
Participação de energia alternativa na matriz energética do Estado (%)	1,00	1,00	5,72	24,96	32,14	32,14	3.114,00
3. Ampliação da oferta de energia elétrica no Estado							
Percentual de domicílios rurais atendidos com energia elétrica	88,0	89,0	93,0	88,0	97,0	99,4	12,95
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	21,01	21,94	22,91	23,85	23,83
5. Aumento das condições de segurança no trânsito e transporte							
Número de Vítimas Fatais no trânsito por 10.000 veículos	13,90	12,18	10,47	7,33	9,18	10,46	-24,75
Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes	18,25	17,28	16,32	12,71	17,75	23,82	30,52
Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes	259,19	239,09	237,15	259,14	299,11	307,19	18,52

(1) Os valores para os anos de 2008 a 2011 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

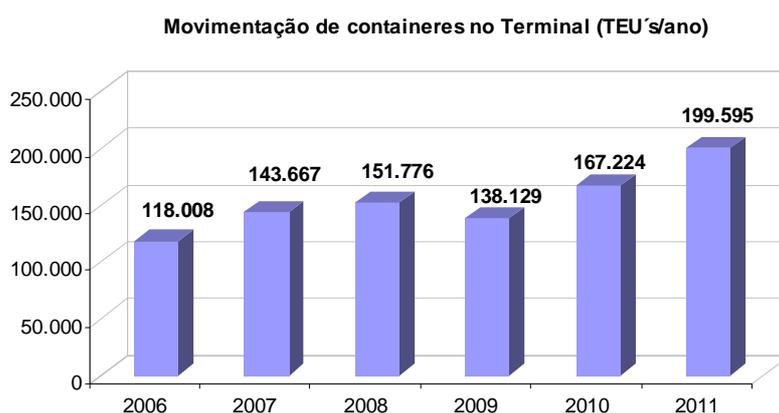
1.1.1. Movimentação de contêineres no Terminal (TEU's/ano)

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, prestes a completar dez 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 2011, verificou-se seguidos aumentos anuais da movimentação de contêineres, com um crescimento de 69,14% ao final desse período. Para atender à maior movimentação de cargas múltiplas e de cargas gerais, foram construídos o Terminal de Múltiplo Uso – TMUT, que corresponde à primeira fase da ampliação do Terminal Portuário do Pecém, realizada a implantação da Correia Transportadora e a construção do Bloco de Utilidades e Serviços.

A construção do TMUT já apresenta 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 diversificou as cargas movimentadas, já que o Píer Nº 1 vem sendo utilizado para operação com granéis sólidos como carvão, clínquer e minério de ferro, dentre outros, e no TMUT são realizadas as operações com contêineres e carga geral de forma mais produtiva, tendo em vista que são recebidos navios de maior porte, novos equipamentos mais eficientes e nova logística operacional que reduz os tempos de espera e operação.

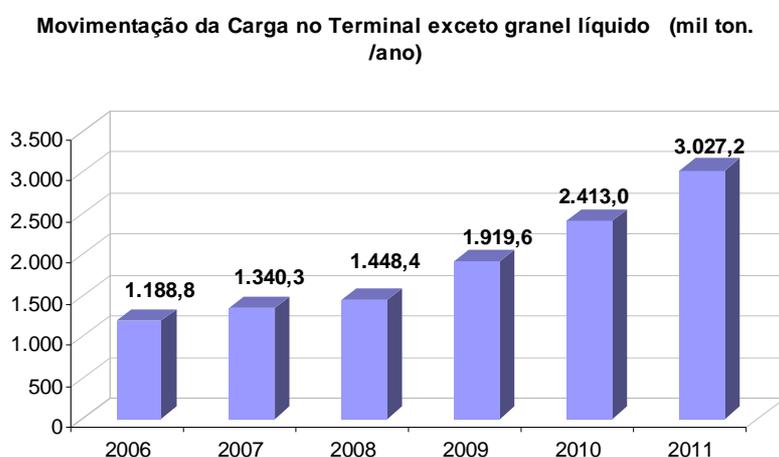


1.1.2. Movimentação da Carga no Terminal exceto granel líquido (mil ton. /ano)

Considerando o período 2006-2011, verificou-se uma evolução positiva desse indicador com um crescimento de 154,64% 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 já impactou 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 2011, 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.



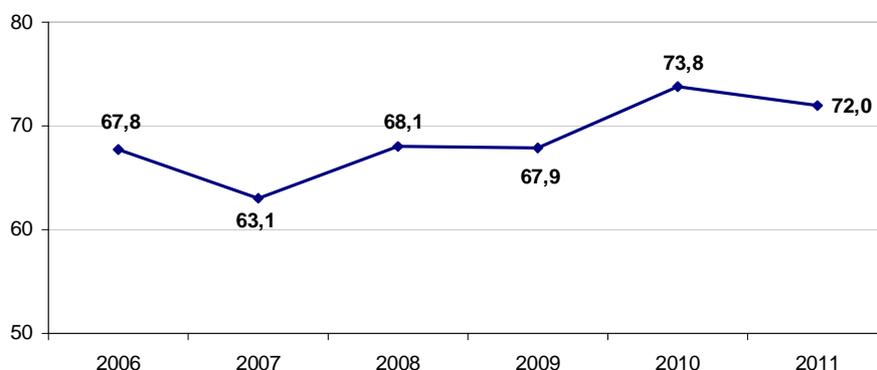
1.1.3. Extensão da malha pavimentada em condição “BOA” (% da malha em bom estado)

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, reduzindo 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. No ano de 2010, a extensão da malha rodoviária em condição “BOA” chegou a 73,80%.

Em 2011, o indicador registrou um recuo da ordem de 2,4% em relação a 2010, causado pelo aumento crescente do desvio de transporte de cargas pesadas das rodovias federais para as estaduais. Vale ressaltar que apesar da pequena redução, a Extensão da Malha Rodoviária em Condição “BOA” está em 72,00%, perfazendo um crescimento de 6,19% em relação ao verificado em 2006, podendo ser destacados como fatores influenciadores do desempenho dos últimos seis 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 1.069km 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 obra de duplicação na CE 040, Trecho Entr. CE 453 – Cascavel (28,00 Km), com percentual de execução de 98% e conclusão do Trecho Cascavel - Beberibe (16,50 Km). E com recursos do Tesouro e outras fontes, a duplicação da CE-025, Trecho Entr. CE 040 – Maestro Lisboa – Ponte Rio Pacoti, com 59% 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 2011, resultando num crescimento de 161,82%.

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

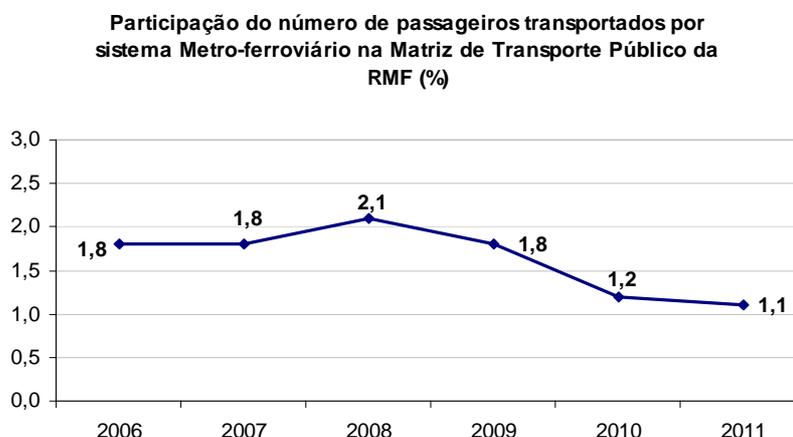
Sales. Além disso, está em fase final a construção do Aeroporto de Aracati onde estão concluídas a pista de pouso e a Seção Contra Incêndio – SECINC, enquanto o terminal de passageiros está com 90% executado. Também se encontra em andamento a construção do Aeroporto de São Benedito onde a pista de pouso foi concluída.

Em 2011, foram solucionadas as dificuldades relativas às desapropriações em São Benedito e à demora na cessão do DNOCS em Limoeiro do Norte. No aeroporto de Limoeiro do Norte foram iniciados os ensaios do pavimento da pista e o roço do sítio aeroportuário. Quanto ao aeroporto de Aracati, está com inauguração prevista para dezembro do ano em curso.



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 da RMF em 2010 foi de 1,2% e em 2011 foi de 1,1%. Cabe salientar que devido ao avanço das obras da linha Sul, no biênio 2010-2011, somente a linha Oeste representou o transporte sobre trilhos e, que a leve redução percentual se deveu à redução da oferta de trens em decorrência das obras civis na estação Xico da Silva.



1.2. Relação Produto-Resultado

1.2.1. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Programa 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 2011.

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:

“TMUT construído” (Meta: 22,39%; Realizado: 22,39%) alcançou 100,00% de realização da meta, configurando-se num desempenho positivo para o período analisado. O percentual realizado representou a conclusão total da obra. As operações no TMUT foram iniciadas no mês de julho e, desde então, seu impacto positivo já pode ser percebido na movimentação do porto.

“Correia transportadora implantada” (Meta: 14,76%; Realizado: 14,76%) alcançou 100,00% da meta estabelecida para 2011, resultando em desempenho positivo. Este equipamento já realiza o transporte de carvão mineral, importado através do Porto do Pecém, para atendimento a Termelétrica MPX, em fase de instalação no Setor 1 do CIPP. Assim como o TMUT a meta alcançada representa o término da instalação do equipamento que já encontra-se em operação no berço interno do Píer 1 do Terminal.

“Bloco de utilidades e serviços construído” (Meta: 53,37%; Realizado: 31,49%) alcançou 59,00% da meta estabelecida para 2011, resultando em desempenho neutro em relação à meta estabelecida para o ano. Este déficit deveu-se, principalmente, ao atraso na execução da cobertura do prédio, cujo projeto teve que ser modificado e, no momento de sua execução, a empresa contratada não apresentou desempenho satisfatório. Tal problema foi sanado com a substituição da empresa e a conclusão total da obra está prevista para o mês de março/2012.

Programa 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 produtos, dois apresentaram desempenho satisfatório em relação às metas estabelecidas para o ano de 2011, conforme detalhado a seguir:

“Rodovia restaurada” (Meta: 307,85km; Realizado: 319,47 km) alcançou 103,77% do previsto para o ano de 2011. A execução deste produto superou em 3,77% a meta prevista para o período. Contribuiu para o resultado alcançado o

Programa de Restauração das Estradas do Ceará (Proestradas 2011) que executou 158 Km de serviços de restauração em rodovias danificadas pelas chuvas.

“Rodovia pavimentada” (Meta: 549,95km; Realizado: 78,78 km) alcançou 14,32% de realização da meta prevista para 2011. O desempenho abaixo do esperado deve-se a problemas decorrentes do prolongado inverno, do atraso nas licitações, de dificuldades nas desapropriações e licenças ambientais, bem como pela demora das concessionárias (COELCE e Oi) na remoção de postes. Além dos problemas mencionados, destaca-se que doze contratos das obras de pavimentação, num total de 305,37Km, só receberam recursos do MAPP no final de 2011, ficando a execução para o exercício de 2012.

“Rodovia duplicada” (Meta: 33,32 km; Realizado: 20,92 km) alcançou 62,79% de realização da meta prevista para 2011. Problemas nas desapropriações e morosidade na remoção dos postes das concessionárias COELCE e Oi também contribuíram para o não alcance da meta proposta.

“Rodovia pavimentada conservada” (Meta: 11.047,38 km; Realizado: 11.325,24 km) alcançou 102,52% de realização da meta para o ano de 2011. O trabalho sistemático de manutenção da malha rodoviária aliado à pavimentação de novos trechos e à antecipação do término do Programa CEARÀ III contribuíram para a superação em 2,5% da meta projetada. Ressaltamos que o Programa de Restauração das Estradas do Ceará (Proestradas 2011) também contemplou serviços de conserva, tais como: tapa-buracos, roço, limpeza e caiação.

Programa 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 2011, conforme detalhado a seguir:

“Aeroporto reformado/ampliado” (Meta: 1unid; Realizado: 0) não apresentou realização no ano de 2011. Apesar do desempenho negativo, pode ser considerado avanço, para a realização desse produto, a superação das dificuldades na cessão do DNOCS em Limoeiro do Norte no ano de 2011.

“Aeroporto administrado” (Meta: 8unid.; Realizado: 8unid.) alcançou 100,00% do previsto para o ano de 2011. 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.

“Aeroporto construído” (Meta: 2; Realizado: 0) apresentou desempenho negativo no ano de 2011, pois continua em andamento a construção dos aeroportos de Aracati e São Benedito. Atualmente, está em fase final a construção do Aeroporto de Aracati, onde já foram concluídas a pista de pouso e a SECINC e está em fase de conclusão o terminal de passageiros, com 90% executado. Quanto ao aeroporto de São Benedito, a pista de pouso foi concluída, bem como a pavimentação de acesso SECINC, TPS, pista táxi e o pátio de estacionamento de aeronaves.

Programa 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, do Cariri e à recuperação e ampliação do sistema metro ferroviário. Todos os produtos apresentaram desempenhos positivos em 2011, maiores que 70%, considerado o parâmetro de avaliação de metas anuais, conforme detalhado a seguir:

“Metrô implantado-Linha Sul” (Meta: 87,50%; Realizado: 68,89%) alcançou desempenho satisfatório de 78,73% em relação ao previsto para o ano de 2011. 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 deslocará 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 e no fornecimento dos Sistemas Fixos deverá ser recuperado ao longo dos anos de 2012 e 2013. O desempenho alcançado não foi melhor devido, principalmente, aos seguintes fatores: necessidade da celebração de Termo Aditivo 15 ao Contrato 014/METROFOR/98, impasse com a Consorciada ALSTOM e à determinação da CGU para realização de novo processo licitatório para o fornecimento dos sistemas fixos de telecomunicações, sinalização, CCO, oficina e ventilação.

“Linha Oeste remodelada” (Meta 97,70%; Realizado: 96,63%) alcançou desempenho satisfatório de 98,90% em relação ao previsto para o ano de 2011. A conclusão da remodelação da Linha Oeste terá grande importância na melhoria da infraestrutura de transporte entre os municípios de Caucaia e Fortaleza, já que, com ela será disponibilizado um serviço com conforto adequado às normatizações existentes, principalmente no que se refere à acessibilidade. As obras civis foram concluídas no ano de 2011, restando para 2012 a conclusão da fabricação dos VLT's e a recuperação dos carros tipo PIDNER .

“Sistema de Transporte Ferroviário implantado Crato–Juazeiro do Norte” (Meta: 100,00%; Realizado: 83,00%) alcançou desempenho satisfatório de 83,00% do previsto para o ano de 2011. Este produto permite o deslocamento diário de pessoas entre as duas principais cidades de uma região polo do estado, através de uma infraestrutura de transporte moderna, rápida, segura e confortável, sobre trilhos. Isso traz forte impacto sobre a mobilidade urbana dos dois municípios e melhora a acessibilidade da população envolvida, gerando também renda e empregos. O início da operação comercial deste sistema se deu em maio de 2010, com grande aceitação por parte da população. Em 2011, o escopo deste projeto sofreu alterações, diminuindo assim o índice de avanço físico. Foram incluídas obras complementares que visam trazer melhorias significativas para a segurança operacional do sistema. Dentre as quais, estão:

- a construção de um Bueiro Triplo Celular na estaca 183 (km 593) para garantir a segurança operacional do Metrô, que tem no seu percurso um antigo pontilhão ferroviário que necessita de reforço nas suas estruturas;
- o fornecimento e instalação de 10 conjuntos de equipamentos para acionamento, automação e sinalização das Passagens de Nível - PN's, diminuindo sensivelmente os riscos de acidentes;

- a construção da Estação Escola, para garantir transporte de qualidade a todas as centenas de jovens que frequentarão a Escola de Ensino Técnico em Juazeiro do Norte;
- a realização de serviços complementares no Centro de Manutenção;
- a elaboração de um Projeto de Drenagem, para reforçar a segurança operacional deste sistema, diminuindo os riscos causados por fortes chuvas;
- a aquisição do 3º VLT como também a manutenção e garantia dos VLT's já adquiridos. Esta aquisição possibilitará a manutenção preventiva e corretiva, sem paralisação da operação comercial.

Destas obras complementares acima citadas, o fornecimento e a instalação dos 10 conjuntos de equipamentos para acionamento, automação e sinalização das Passagens de Nível - PN's já foi concluído, as construções do Bueiro Triplo Celular e da Estação Escola encontram-se com 90% de avanço físico.

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 metroferroviário. Destes, quatro apresentaram evolução positiva no período de 2006 a 2011, os quais estão relacionados aos transportes portuário, rodoviário e aeroportuário, enquanto o outro, relativo ao transporte metroferroviário, apresentou decréscimo no período em análise, podendo-se dizer de maneira geral, que houve uma melhoria da logística de transportes com o intuito de aumentar a 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 2011, 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 desse resultado, apontando para o alcance da melhoria da logística de transportes para aumentar a competitividade econômica do Estado.

Com as conclusões do TMUT e da Correia Transportadora, observa-se um 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 diversificou as cargas movimentadas, já que o Pier nº 1 está sendo utilizado com operação de graneis sólidos como carvão e minério de ferro, dentre outros, e o TMUT liberado para as operações com contêineres e carga geral de forma mais produtiva com navios de grande porte. Esse aumento da movimentação de cargas também será impactado com a conclusão do Bloco de Utilidades e Serviços (prevista para o mês de março/2012), o qual apresentou, em 2011, desempenho físico neutro devido ao atraso na execução da cobertura do prédio. O desempenho físico dos produtos portuários é também influenciado pela realização financeira do Programa Complexo Industrial e Portuário do Pecém (089), que executou 52,40% dos R\$ 311.428.985,90 orçados para o ano de 2011, demonstrando um

desempenho aquém do esperado para o período, considerando como satisfatória a execução maior ou igual a 70% (SIOF/SEPLAG).

Em âmbito rodoviário, a oferta de uma malha pavimentada em bom estado é de grande importância para a melhoria da logística de transporte e conseqüente elevação da competitividade do Estado. Entre 2006 e 2011, 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. O desempenho físico desses produtos é também impactado pela realização financeira do Programa Rodoviário do Estado do Ceará (180), que executou 86,39% dos R\$ 296.740.285,51 orçados para o ano de 2011, demonstrando um desempenho financeiro satisfatório para o período (SIOF/SEPLAG).

Apesar do desempenho negativo, em relação às metas de 2011, de dois dos três produtos vinculados ao setor aeroportuário, foi alcançado um crescente aumento no número de passageiros que transitaram nos aeroportos / aeródromos do estado, através da manutenção dos oito aeroportos administrados pelo DER (Camocim, Crateús, Sobral, Quixadá, Aracati, Iguatu, Campos Sales e Tauá), com a realização de serviços de conservação da pista, do terminal e áreas de segurança, assim como serviços de atendimento e operacionalização dos terminais. No ano de 2011, foram orçados, para o Programa Aeroportuário (165), R\$ 4.886.922,59 dos quais foram executados 80,69%, configurando um desempenho financeiro satisfatório 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 2011, entretanto não foram suficientes para resultar em aumento da participação do número de passageiros transportados pelo sistema metro ferroviário no citado período, pois o impacto de tais produtos somente poderá ser observado com a finalização das Linhas Sul e Oeste. Prova disto é a paralisação total da Linha Sul desde janeiro de 2010. Em termos da contribuição financeira do Programa Transporte Metro-ferroviário (578) para a realização dos produtos, destaca-se que dos R\$ 462.133.066,06 orçados para o ano de 2011, foram executados apenas 25,32%, configurando um desempenho financeiro insatisfatório para o período (SIOF/SEPLAG).

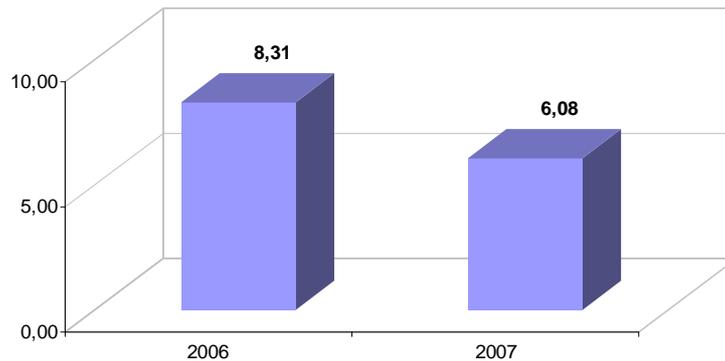
2. RESULTADO SETORIAL: DIVERSIFICAÇÃO DA MATRIZ ENERGÉTICA DO ESTADO

2.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 2

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

Conforme Balanço Energético Estadual – BEE 2008, ano base 2007, publicado no site da SEINFRA, e mediante análise do histórico da Evolução do Consumo Final por Fonte, só foi possível demonstrarmos cálculo do índice da participação do Gás na Matriz Energética Estadual nos anos de 2006 e 2007. No entanto, em função do relatório da CEGÁS observa-se uma evolução nas vendas realizadas principalmente nos anos de 2010 a 2011 em percentuais superiores 30%.

Participação do gás natural na matriz energética do Estado (%)

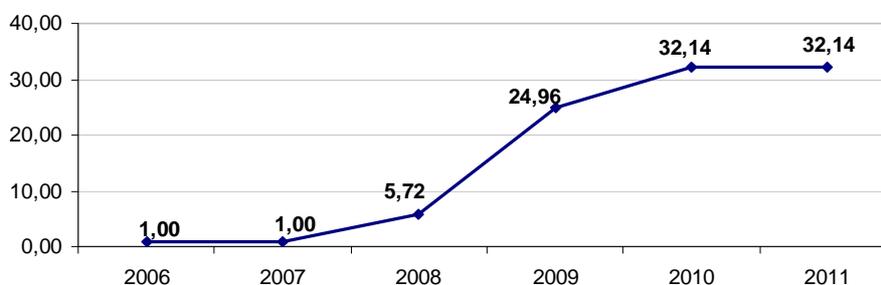


2.1.2. Participação de energia alternativa na matriz energética do Estado (%)

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 17,4 MW. Em seguida houve o incremento de duas Usinas Termelétricas no Complexo Industrial e Portuário do Pecém com a capacidade de geração de 584,00 MW, através do Programa Prioritário de Termelétricas, após apagão. Posteriormente, o Governo federal, através do PROINFRA, contratou 500,93MW 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 a 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 realizados impactaram no crescimento de 3.114,00% da participação da energia alternativa na matriz energética do Estado, ao longo do período de 2006 a 2011.

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



2.2. Relação Produto-Resultado

2.2.1. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Programa Gás Natural (210) – O desempenho do produto vinculado ao referido programa, o qual contribui para o resultado setorial 2, foi positivo, em relação à meta estabelecida em 2011, conforme destacado a seguir:

“Gás natural não térmico distribuído” (Meta: 481.000m³/dia; Realizado: 459.740m³/dia) alcançou 95,58% da meta prevista para o ano de 2011. O mercado do gás natural, exceto a termoeletricidade, no ano de 2011, obteve um aumento de 8% em relação ao ano de 2010, em razão do crescimento dos segmentos Industrial (30,97%), Comercial (24,64%), Residencial (58,81%). Em contrapartida houve retração na comercialização do gás natural nos segmentos de Autoprodução (49,50%) e Automotivo (6,43%), este último devido ao preço da *commoditie*, que embora ainda seja competitivo em relação a outros combustíveis vem perdendo espaço para outro derivado, no caso o etanol. Em 2011, a companhia investiu em torno de R\$6,0 milhões em infraestrutura de distribuição de gás natural. O número de extensão da rede de distribuição ultrapassou os 302,5 quilômetros refletindo positivamente no número de clientes que já ultrapassa os 300. O segmento que mais tem conquistado clientes é o residencial e na sequência o comercial.

Programa Suprimento e utilização do atendimento com Energia Elétrica (323) – O produto vinculado a esse programa contribui com o resultado setorial 2, através da ação de desenvolvimento do setor de energias alternativas. Entretanto, não houve a definição de meta e, portanto, não se verificou realização do referido produto no ano de 2011:

“Potência Eólica instalada” – Não foi estabelecida meta para esse produto no ano de 2011.

2.2.2. Influência de Produtos Sobre o Resultado

Esse resultado setorial é aferido a partir de dois indicadores, dos quais um obteve desempenho positivo ao longo do período de 2006 a 2011. O outro indicador não pode ter sua evolução verificada no período analisado, em virtude da não disponibilização do BEE – Balanço Energético para os anos de 2008 a 2011. Considerando a evolução positiva do indicador Participação de energia alternativa na matriz energética do Estado (%) e a perspectiva de crescimento do indicador Participação do gás natural na matriz energética do Estado (%) no período 2006-2011, pode-se dizer que houve um aumento na diversificação da matriz energética do Estado.

Em relação ao desempenho físico, apenas um dos dois produtos influenciadores do resultado 2 apresentou desempenho positivo em relação às metas estabelecidas para 2011, o “Gás natural não térmico distribuído”, que influencia diretamente o indicador de resultado Participação do gás natural na matriz energética do Estado (%). Para o produto “Potência Eólica instalada” não foi definida meta no ano de 2011, não se observando, portanto, nesse mesmo ano, impacto direto desse produto sobre o indicador de resultado Participação de energia alternativa na matriz energética do Estado (%), o qual apresentou crescimento no período 2006-2011. Devido a essas situações, sugere-se uma análise mais aprofundada sobre a pertinência dos produtos elencados como influenciadores do resultado setorial 2 e quais fatores exógenos possam ainda ter exercido influência sobre o mesmo.

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

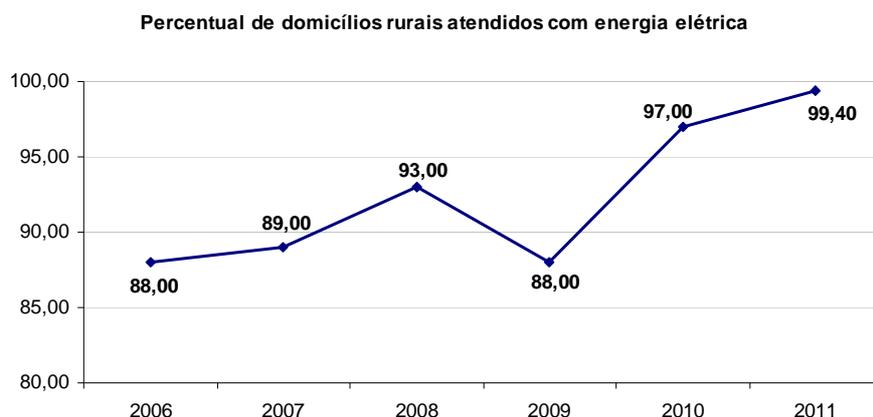
3.1. Evolução dos Indicadores de Resultado Setorial 3

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 conseqüentemente 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 2011 o programa realizou 96.929 ligações na zona rural do Estado do Ceará, dentre as quais 8.200 custeadas com recursos do Governo do Estado e 88.729 com recursos Federais.

Esses números representam uma elevação na taxa de atendimento de energia elétrica no meio rural do Estado em 12,95%, na medida em que se passou de uma taxa de 88%, em 2006, para os atuais 99,4% no fechamento do ano de 2011.

Esses números indicam também que o atendimento desse serviço, no Ceará, está praticamente universalizado quando se considera que um percentual de 99,4% seria o número a se considerar para essa universalização.



3.2. Relação Produto-Resultado

3.2.1. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Programa 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 2011.

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: 18.281 unid; Realizado: 18.050 unid) apresentou realização de 98,74% da meta estabelecida para o ano de 2011. Deve ser destacado que a meta do Programa Luz Para Todos, de 18.281 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 informação adicional encontra-se em estudo o atendimento de mais 6.000 ligações residuais que não se enquadram no escopo do programa. Dentre esses atendimentos destacamos ligações de elevado custo de implantação, atendimento a agrupamentos quilombolas e indígenas.

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 2006-2011 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 foi satisfatório tendo em vista que da meta prevista de 18.281 ligações, foram realizadas 18.050, correspondendo a um percentual de realização de 98,7% no ano de 2011, impactando na ampliação da oferta de energia elétrica no Estado.

Em termos financeiros, o Programa Suprimento e utilização do atendimento com Energia Elétrica (323) apresentou desempenho insatisfatório com 38,46% de execução orçamentária, entretanto, deve ser destacado que todo o valor executado foi referente apenas à ação de implantação de eletrificação rural (SIOF/SEPLAG).

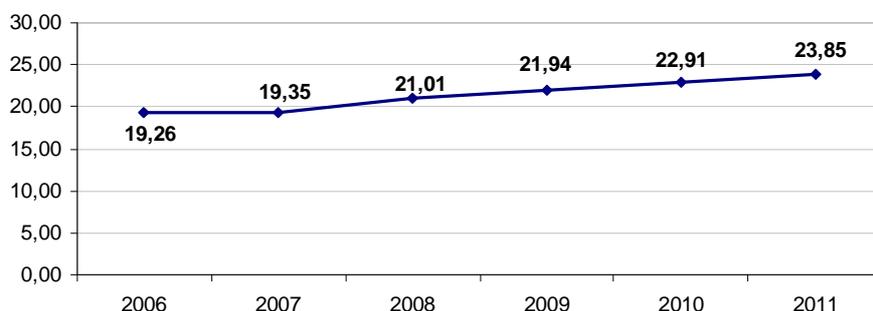
4. RESULTADO SETORIAL: UNIVERSALIZAÇÃO DO ATENDIMENTO COM TELEFONIA COMUNITÁRIA

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 2011, o percentual de comunidades com população entre 100 a 300 habitantes, atendidas com Telefonia Pública foi de 23,85%. Se comparado ao percentual registrado em 2006, de 19,26%, verifica-se um crescimento de 23,83% na cobertura 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. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Programa Telecomunicações do Estado do Ceará Alô – Ceará (087) – Um produto desse programa contribuiu para o resultado setorial 4, o qual obteve desempenho positivo em relação às metas estabelecidas para o ano de 2011, conforme detalhado a seguir:

“Telefone público instalado” (Meta: 48 unid.; Realizado: 48 unid.) apresentou realização de 100,00% em relação à meta prevista para 2011. Em 2011 foram aplicados recursos da ordem de R\$ 1.860.000,00, valor coberto pelo contrato Nº 014/SEINFRA/2011 em vigência, proporcionando a realização de 48 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 2006-2011, dando indicativo de que se está caminhando para a concretização do resultado pretendido.

O desempenho físico positivo do produto “Telefone Público Instalado”, em relação à meta para 2011, 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 98,98%, no ano de 2011.

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 apesar do incremento de 13,94% verificado entre os anos de 2011 e 2010, de 9,18 vítimas fatais no trânsito por 10.000 veículos para 10,46 (índice estimado), houve uma significativa redução de 24,75% no período comparativo compreendido entre de 2006 e 2011. Destaca-se que o decréscimo verificado no período 2006-2011 pode ser explicado pelo fato de que nesse mesmo intervalo de tempo o crescimento da frota de veículos do Estado, de 84,13%, foi superior ao crescimento do número de vítimas fatais no trânsito, de 46,43%, impactando na evolução dos valores do indicador.

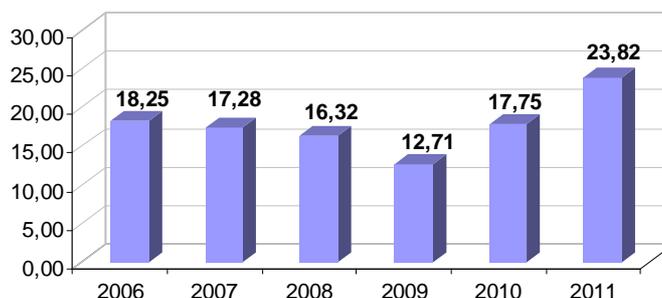


5.1.2. Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes

Na análise do indicador do Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes, verifica-se que houve um aumento 34,20% no índice de 2011, de 23,82 (estimado), em relação ao de 2010, de 17,75. No período comparativo entre 2006 e 2011, também ocorreu um acréscimo de 30,52%. São muitos os fatores que contribuem para os acidentes

de trânsito nas vias públicas, dentre eles podemos citar: imprudência, imperícia e desatenção dos motoristas, as condições das vias públicas e ainda os problemas advindos dos próprios veículos, como a falta de manutenção dos principais sistemas. Devido a esses fatores, nem sempre os órgãos do sistema de trânsito têm o absoluto poder de coibir e que contribuem sobremaneira para o aumento das vítimas de trânsito.

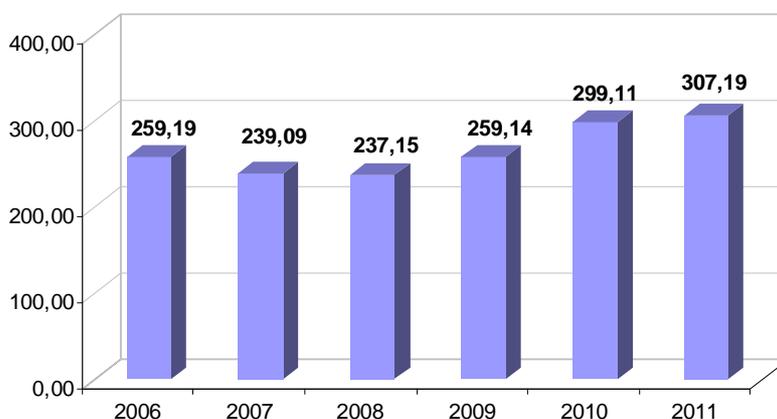
Número de Vítimas Fatais no trânsito por 100.000 habitantes



5.1.3. Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes

Verifica-se que mesmo com a redução do Número de Vítimas Fatais no Trânsito por 10.000 Veículos, de 24,75%, no período comparativo de 2006 e 2011, cujas razões já foram citadas anteriormente, houve, neste mesmo período, um crescimento de 18,52% no índice Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes. Saliente-se que o aumento neste indicador, é em função diretamente, do aumento da frota de veículos que cresceu 84,13% no período de 2006 (frota: 1.055.338 veículos) a 2011 (frota: 1.943.164 veículos), apesar do crescimento no número de habilitações de 44,39%, passando de 912.950, em 2006, para 1.318.216 habilitações em 2011. Observa-se também o crescimento substancial da frota de motocicletas no Estado (acréscimo de 130,88% no período de 2006 a 2011), razão pela qual se atribui o aumento de acidentes e vítimas fatais envolvendo motocicletas (crescimento de 71,24% no numero de vítimas fatais em acidentes envolvendo motocicletas).

Número de acidentes no trânsito por 100.000 habitantes



5.2. Relação Produto-Resultado

5.2.1. Desempenho de Produtos em Relação às Metas

Programa Otimização no Trânsito (011) – Seis produtos desse programa contribuem para o resultado setorial 5. Destes, apenas 01 (um) não apresentou desempenho positivo em relação às metas estabelecidas para o ano de 2011, 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: 8.560unid.; Realizado: 7.786unid.) apresentou realização de 90,96% em relação à meta prevista para o ano de 2011. Desempenho resultante da intensificação das atividades fiscalizatórias;

“Evento realizado” (Meta: 480unid.; Realizado: 470unid.) apresentou realização de 97,92% em relação à meta prevista para o ano de 2011, resultando em desempenho positivo no período. Houve uma execução satisfatória em relação à meta prevista e certamente ocorrerá maior intensificação das atividades nos próximos anos, tendo em vista que a escola de Educação de Trânsito está em pleno desenvolvimento de 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 2011, resultando em desempenho negativo no período. Foram celebrados apenas 02 convênios de municipalização no exercício de 2011. Alguns convênios estão em andamento, no entanto, falta estrutura nas prefeituras interioranas para que assumam a municipalização do trânsito;

“Blitz realizada” (Meta: 8.400unid.; Realizado: 8.604unid.) apresentou realização de 102,43% em relação à meta prevista para o ano de 2011, 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 à redução no número de acidentes de trânsito;

“Veículo em situação irregular apreendido” (Meta: 15.840unid.; Realizado: 18.052unid.) apresentou realização de 113,96% em relação à meta prevista para o ano de 2011. Com a intensificação das atividades fiscalizatórias no período (aumento das operações de blitz), houve uma expressiva execução de 113,96%, da meta estabelecida, o que demonstra um maior rigor para que a frota de veículos circule com mais regularização dos documentos e outros itens de natureza obrigatória;

“Veículo fiscalizado” (Meta: 540.000unid.; Realizado: 472.696unid.) apresentou realização de 87,54% em relação à meta prevista para o ano de 2011, resultando em desempenho positivo no período. O DETRAN-CE, com o advento da

Lei Seca, intensificou mais ainda a fiscalização de veículos, 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 não apresentaram boa evolução no período 2006-2011, indicando que não houve aumento das condições de segurança no trânsito e transporte no Estado do Ceará.

Esse resultado, embora seja impactado diretamente pelo desempenho satisfatório de cinco dos seis produtos influenciadores, "Habilitação apreendida", "Blitz realizada" e "Veículo fiscalizado", "Evento realizado", "Veículo em situação irregular apreendido", 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, para a redução no número de vítimas fatais, não apresentou a melhoria esperada. Isso ocorreu, pois a execução dos produtos não foi suficientemente capaz de reverter a tendência negativa dos indicadores de resultado, os quais foram afetados por diversos fatores que se sobrepõem à influência positiva dos produtos, dentre eles: o crescimento substancial da frota de veículos, principalmente da frota de motocicletas, e o aumento no número de habilitações em patamar inferior ao crescimento da frota.

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 71,51% do total de R\$ 19.140.402,00 autorizados para o exercício de 2011, o que contribuiu sobremaneira para se alcançar as metas de segurança do trânsito em vias públicas, principalmente através de ações educativas e fiscalizatórias.

Podem ser citadas as ações e atividades dos projetos deste programa que contribuíram diretamente para o 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) e das 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. À exceção dos setores rodoviário e ferroviário, todas as demais áreas têm a participação de atores que não estão sob o controle da Secretaria.

Em 2011, 72% da malha rodoviária pavimentada do Estado, que é de 6.622 km, apresentou-se em condição considerada “Boa”, verificando-se um pequeno decréscimo na ordem de 2,4%, no percentual de malha pavimentada em bom estado em relação ao ano de 2010. 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 vultosos recursos para a execução de aproximadamente 940 km de estradas entre restauração e implantação.

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 2012.

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 13,6 km 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 11 km 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 concluiu as 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, com extensão total de 760m e 115m de largura, criando assim, um grande pátio de armazenagem além mar (*off shore*).

Em paralelo, foi implantada uma Correia Transportadora - CT com capacidade de 2.400 toneladas/hora e com extensão de 6 km, 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.

Com a conclusão dos investimentos que foram realizados (TMUT, CT), a movimentação de containeres (TEU's/ano) e a movimentação de carga, exceto granel líquido (mil toneladas/ano), no ano de 2011, apresentaram crescimentos de 69,14% e 154,64%, respectivamente, em relação ao ano de 2006.

Quanto às energias alternativas, eólica e termelétricas, alcançou-se plenamente a meta estabelecida para o ano de 2010 de 1.103,33MW instalados, sem, contudo, haver no ano de 2011 alteração em relação à 2010.

Na área de telefonia, foi alcançada a meta prevista para o ano de 2011, de instalação de 48 telefones comunitários, porém a cobertura ainda é considerada pequena (23,85%) em relação ao patamar desejado (34%).

Com relação à eletrificação rural, foram realizadas 18.050 ligações elétricas no meio rural no exercício de 2011. Destaca-se ainda que, encontra-se em estudo o atendimento de mais 6.000 ligações residuais que não se enquadram no escopo do programa. Dentre esses atendimentos há ligações de elevado custo de implantação, atendimento a agrupamentos quilombolas e indígenas.

Visando minimizar os efeitos do não cumprimento total de metas estabelecidas, os responsáveis pelas ações de governo 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 da Secretaria de Infraestrutura e suas vinculadas, destaca-se a colaboração da Polícia Rodoviária Estadual – PRE, SEPLAG e PGE.

III. LIÇÕES APRENDIDAS

O Governo do Estado através da SEINFRA continua planejando a médio e longo prazos 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 Rodoviário Metropolitano, Rodovia Padre Cícero, Duplicação da Ce - 025 e da CE - 040, dentre outros, além de beneficiar a infraestrutura turística do Estado, com foco na copa de 2014.

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