

Relatório de Avaliação do Plano Plurianual 2004-2007

Ano Base 2005



Caderno 24

Ministério dos Transportes

IP/SPI
6"2004/2007"(047)
r
Ex.2 Exercício 2006



MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS

PLANO PLURIANUAL **2004-2007**

MP-CODIN-DIBIB
Biblioteca

RELATÓRIO ANUAL DE AVALIAÇÃO

Ministério dos Transportes
Caderno 24

Exercício 2006
Ano Base 2005

Brasília, setembro de 2006

BD/MP/SPF

338.26 "2004/2007" (047)

B828p

V. 24

X. 2

Exercício 2006

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO K

FONE: 55 (61) 3429.4080

FAX: 55 (61) 3226.8122

Site: www.planejamento.gov.br

CEP: 70040-906 – Brasília – DF

© 2006, Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos

Normalização Bibliográfica: DIBIB/CODIN/SPOA

Brasil. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos.

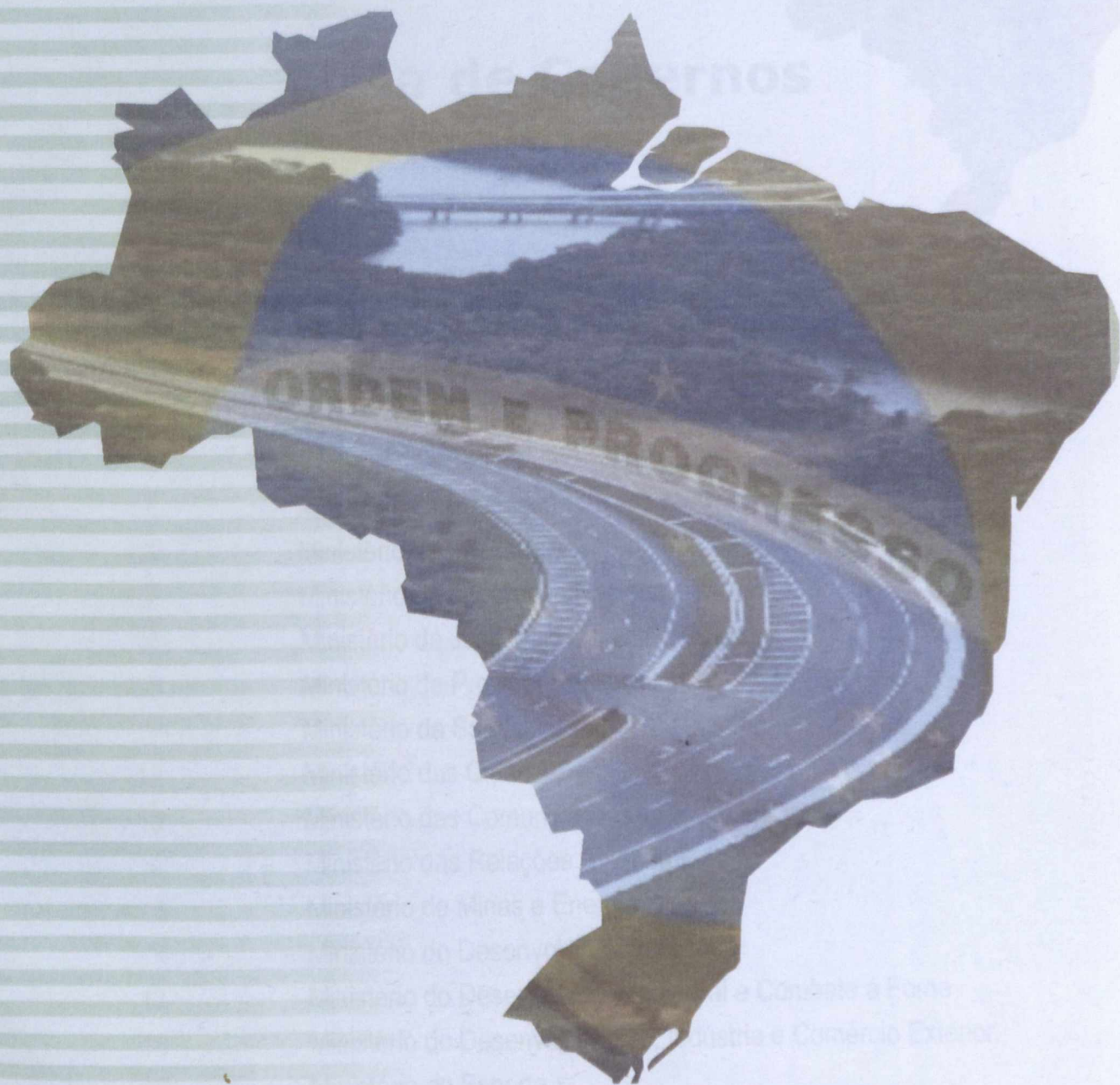
Plano Plurianual 2004-2007 : relatório anual de avaliação : ano base 2005 : exercício 2006 / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos -- Brasília: MP, 2006.

160p. : il - (Ministério dos Transportes. Caderno: 24)

1. Planejamento governamental - relatório. 2. Orçamento público.
3. Administração pública. I. Título

CDU: 338.26 (047)

Ac. 18045
x. 10065104



Lista de Cadernos Publicados

Lista de Cadernos Publicados



01	Avaliação do Plano Plurianual	17
02	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento	18
03	Ministério da Ciência e Tecnologia	23
04	Ministério da Cultura	30
05	Ministério da Defesa	33
06	Ministério da Educação	37
07	Ministério da Fazenda	41
08	Ministério da Integração Nacional	44
09	Ministério da Justiça	46
10	Ministério da Previdência Social	51
11	Ministério da Saúde	54
12	Ministério das Cidades	58
13	Ministério das Comunicações	62
14	Ministério das Relações Exteriores	65
15	Ministério de Minas e Energia	69
16	Ministério do Desenvolvimento Agrário	73
17	Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome	76
18	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior	78
19	Ministério do Esporte	82
20	Ministério do Meio Ambiente	85
21	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão	89
22	Ministério do Trabalho e Emprego	92
23	Ministério do Turismo	95
24	Ministério dos Transportes	
25	Presidência da República	98
26	Secretarias Especiais	101
27	Poderes Legislativo e Judiciário, TCU e Ministério Público da União	104

APRESENTAÇÃO

ÍNDICE

Apresentação.....	11
Sumário Executivo	13
Avaliação dos Programas	17
Corredor Araguaia-Tocantins	19
Corredor Fronteira Norte	23
Corredor Leste	27
Corredor Mercosul	30
Corredor Nordeste	33
Corredor Oeste-Norte.....	37
Corredor São Francisco	41
Corredor Sudoeste.....	44
Corredor Transmetropolitano	48
Exploração da Infra-Estrutura de Transporte Rodoviário e Ferroviário.....	51
Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval.....	54
Gestão da Política dos Transportes	58
Infra-estrutura de Transportes.....	60
Manutenção da Malha Rodoviária Federal	62
Manutenção de Hidrovias.....	65
Navegação Interior	69
Serviços de Transporte Aquaviário	73
Serviços de Transporte Ferroviário	76
Serviços de Transporte Rodoviário.....	78
Anexo I - Execução Física e Financeira	
Anexo II - Ações em Programas Multissetoriais	

APRESENTAÇÃO

Em atendimento ao disposto no artigo 9º da Lei nº 10.933, de 11 de agosto de 2004 e suas alterações, o Governo Federal apresenta ao Congresso Nacional e à sociedade brasileira os resultados da avaliação do Plano Plurianual (PPA).

A Avaliação Anual do PPA constitui-se em importante instrumento gerencial para o aperfeiçoamento da formulação e gestão dos programas que integram o Plano e os orçamentos anuais.

A prática da avaliação fortalece o planejamento e a aprendizagem nas organizações governamentais, mediante a geração de informações qualificadas sobre as metas alcançadas e as restrições enfrentadas na implementação dos programas, fornecendo, ainda, recomendações para auxiliar a tomada de decisão. Nesse sentido, a avaliação dos programas contribui diretamente para a melhoria da qualidade do gasto público, e, principalmente, para o atendimento das demandas da sociedade.

O Relatório Anual de Avaliação é produto do trabalho realizado em conjunto pelos atores diretamente envolvidos no processo: as gerências dos programas, as Subsecretarias de Planejamento, Orçamento e Gestão (SPOA), as Unidades de Monitoramento e Avaliação (UMAs), as Secretarias Executivas dos órgãos setoriais e as equipes técnicas do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais – DEST, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Secretaria de Gestão – SEGES, Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos – SPI e Secretaria de Orçamento Federal – SOF).

O processo de avaliação foi implementado de forma sistematizada, por meio do Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento (SIGPlan), em três etapas, a saber:

- A primeira, avaliação do programa, conduzida pelo gerente de programa e sua equipe, tem a finalidade de avaliar o desempenho de cada programa, mediante a análise da concepção, da implementação e dos resultados alcançados.
- A segunda, avaliação setorial, de responsabilidade da Secretaria-Executiva de cada Ministério, objetiva avaliar a gestão e a contribuição do conjunto dos resultados dos programas para os objetivos setoriais estabelecidos.
- A terceira, avaliação do Plano, realizada pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, contempla: i) a avaliação do comportamento das variáveis macroeconômicas utilizadas na elaboração do Plano, mediante a comparação entre os valores previstos e realizados e ii) a avaliação da gestão do plano plurianual, que consiste na análise dos fatores que auxiliaram ou dificultaram a implementação e o alcance dos objetivos do conjunto de programas.

Os resultados da Avaliação Anual do PPA, referente ao exercício de 2005, subsidiaram a elaboração dos Projetos de Lei Orçamentária Anual para 2007 e de Revisão do PPA 2004/2007, ambos encaminhados ao Congresso Nacional em 31 de agosto de 2006, contribuindo para a melhoria da qualidade da programação.

Todas as informações produzidas pela Avaliação Anual do PPA 2004-2007 serão divulgadas pela internet, contribuindo, assim, para conferir transparência às políticas implementadas e prestar contas à sociedade sobre os resultados da aplicação dos recursos públicos federais. A divulgação das avaliações dos programas também é realizada por meio da publicação de cadernos específicos por órgão responsável, de forma a facilitar a compreensão e subsidiar o controle e a participação da sociedade.

Ao longo dos últimos anos, o Governo Federal tem obtido avanços na implantação de uma cultura de avaliação, requisito fundamental para que a gestão pública seja, de fato, orientada para resultados. Alguns desafios, contudo, precisam ser superados: i) o aperfeiçoamento dos sistemas de monitoramento para geração de informações tempestivas e confiáveis sobre a execução física e a evolução de indicadores dos programas; ii) a instituição de mecanismos de incentivo aos gerentes de programas e coordenadores de ação; e iii) a capacitação em avaliação de equipes técnicas em todos os órgãos e entidades da Administração Pública Federal.

A implantação do Sistema de Monitoramento e Avaliação do Plano Plurianual (SMA) é uma das respostas a esses desafios. O efetivo funcionamento desse Sistema, representado pela instalação da Comissão de Monitoramento e Avaliação (CMA) do PPA e pela constituição das Unidades de Monitoramento e Avaliação nos órgãos da Administração Pública Federal, conforme estabelecido no Decreto nº 5.233/04, tem contribuído para uma maior integração dos processos de monitoramento e avaliação às demais etapas do ciclo de gestão, especialmente no que se refere à alocação de recursos no orçamento e aos processos de tomada de decisão.

A estratégia de consolidação do Sistema de Monitoramento e Avaliação do Plano Plurianual nos próximos anos tem como foco o fortalecimento, nos ministérios e secretarias especiais, das Unidades de Monitoramento e Avaliação, mediante a formação de equipes qualificadas, o desenvolvimento de metodologias de avaliação e o apoio à implantação de sistemas de monitoramento, entre outros esforços, de forma a consolidar as práticas de excelência em monitoramento e avaliação na Administração Pública Federal.

SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2005, do total previsto para o Ministério dos Transportes, foram utilizados R\$ 8,2 bilhões para a execução dos programas e ações sob sua responsabilidade, de acordo com o quadro a seguir.

Recursos orçamentários autorizados (LOA + Créditos):	R\$ 11.463.764.684,00	Realizado orçamentário¹:	R\$ 8.250.452.485,00
Recursos não orçamentários previstos:	R\$ 133.000.000,00	Realizado não orçamentário:	-
Total previsto:	R\$ 11.596.764.684,00	Total realizado:	R\$ 8.250.452.485,00

Fonte: SIGPlan

Além disso, do total de R\$ 1,1 bilhão inscrito em restos a pagar, relativo ao exercício de 2004, foram executados R\$ 892 milhões.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Os principais resultados obtidos pelo conjunto dos programas do Ministério dos Transportes em 2005 a serem destacados foram:

- Recuperação de 2.675 quilômetros da malha rodoviária definida no Projeto-Piloto de Investimentos e contratação da recuperação de outros 6.592 quilômetros.
- Execução da infra-estrutura no trecho de Aguiarnópolis a Babaçulândia, com 96,5 km, na Ferrovia Norte-Sul e início dos serviços de lançamento de superestrutura; início das obras no trecho entre Babaçulândia e Araguaína, com 50 km.
- Continuidade das obras de consolidação da Rodovia do Mercosul, com duplicação da BR-381 desde Governador Valadares até Belo Horizonte, em execução, e de Belo Horizonte a São Paulo, já concluído, da Régis Bittencourt (BR-116, de São Paulo a Curitiba) e da BR-101 entre Curitiba e Florianópolis, já entregues ao tráfego, e início da duplicação da BR-101 de Palhoça, SC a Osório, RS.
- Obras de duplicação e adequação da capacidade de tráfego em andamento na BR-050-MG (entre Uberaba e Uberlândia), na BR-060-DF-GO (entre Brasília e Anápolis) e na BR-153-GO (entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara).
- Conclusão da Ponte sobre o Rio Acre, na BR-317-AC e dos acessos rodoviários, permitindo a integração entre Assis Brasil (Brasil) e Iñapari (Peru).

¹ A execução orçamentária refere-se ao empenho liquidado relativo aos orçamentos das esferas fiscal e seguridade social

- Conclusão da construção do trecho entre Tucano e Ibó na BR-116-BA, restando concluir uma ponte entre a Bahia e Pernambuco para finalizar a ligação Norte-Sul do país pela BR-116.
- Início das obras de duplicação na BR-101-Nordeste, entre Natal, RN e Palmares, PE.
- Entrega de 27 embarcações financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante e contratação da construção de outras 65

ASPECTOS RELEVANTES

Para o Ministério lograr êxito no seu esforço para conferir à malha rodoviária federal condições adequadas de trafegabilidade, identificou-se a necessidade de se coibir a prática de sobrecarga nas vias, por meio da implantação e operação de postos de pesagem. Para tanto, em 2005 foi realizada pesquisa de contagem de tráfego, volumétrica e classificatória, além de pesquisa de origem e destino, com vistas à definição dos locais onde as balanças deverão funcionar. Outra medida tomada para conferir ao órgão melhor capacidade para planejar os investimentos foi dotá-lo de uma visão de logística nacional, por meio da elaboração do Plano Nacional de Logística, estudo contratado junto ao Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN).

Não há, desde o início do PPA, aferição do alcance dos resultados dos programas por meio dos indicadores definidos. Os gerentes atribuem isto à extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), o que lhes teria subtraído a capacidade de reflexão sobre logística, obtenção e tratamento de dados, etc. Para preencher mais esta lacuna, foi contratado um estudo para revisão dos indicadores dos programas, em elaboração pelo Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB).

O Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT) encontra-se em processo de reestruturação com vistas a se capacitar para melhor planejar e contratar obras e fiscalizá-las de forma capilar, aumentando a eficácia na prestação dos serviços e na oferta da infra-estrutura requisitada pela sociedade. Neste sentido, encontra-se em andamento concurso público que proverá 600 novos profissionais à estrutura da autarquia. Também serão empregados R\$ 20 milhões em 2006 para a compra de equipamentos e veículos, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

RECOMENDAÇÕES

- Liquidar a Companhia de Navegação do São Francisco FRANAVE ou descontinuar a concessão da subvenção econômica, caso sua operação se mostre sustentável. A navegação longitudinal no São Francisco é uma atividade eminentemente privada, realizada por outras empresas que não contam com o auxílio e não oneram o Orçamento Fiscal. A subvenção, por outro lado, desequilibra o mercado de forma desfavorável à iniciativa privada.
- Transferir a operação da navegação transversal no São Francisco – travessia do Lago de Três Marias – para a CEMIG ou para o Governo do Estado de Minas Gerais, tendo em vista que o excedente da geração energética de Três Marias é apropriado pela companhia, a quem caberia, também, o cumprimento das medidas mitigadoras do impacto negativo sobre a mobilidade da população local.

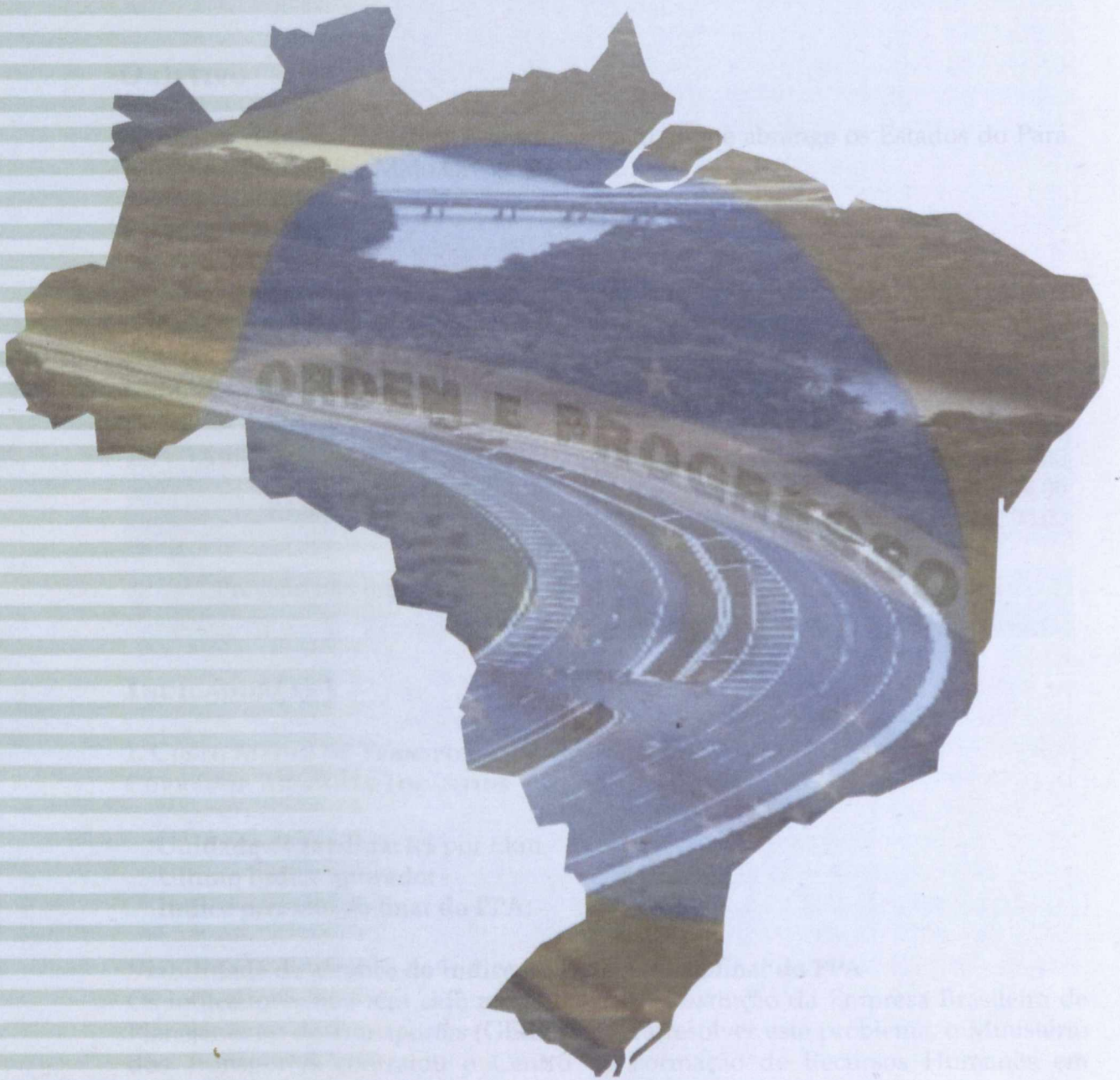
- Estabelecer nos Planos de Trabalho celebrados entre o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT e as Companhias Docas valores e metas compatíveis com as necessidades de manutenção e fortalecimento das hidrovias para repasse às administrações hidroviárias.
- Adequar qualitativa e quantitativamente o quadro de funcionários das Companhias Docas para acelerar os processos de contratação das melhorias nas áreas portuárias e efetivar a fiscalização das atividades de competência da Autoridade Portuária, ao invés de manter nos quadros profissionais cuja competência só era requerida pelos Operadores Portuários (Portobras).
- Enquadrar os portos federais nos requisitos de segurança estabelecidos no Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-CODE).
- Realizar manutenção dos trechos rodoviários marcados para a terceira etapa de concessões, tendo em vista o tempo necessário à elaboração dos Programas de Exploração Rodoviárias (PER), às consultas públicas, à aprovação pelo Tribunal de Contas da União, ao processo licitatório e, por fim, à efetiva concessão à exploração privada.
- Considerar os corredores como espaços de escoamento de produção e trânsito de pessoas, com programas que considerem a questão logística, a intermodalidade possível e a complementaridade entre os investimentos, e não apenas agregadores de obras contíguas ou próximas.
- Arbitrar a definição de competências da Administração Direta e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no tocante à outorga das rodovias, pois a indefinição tem reflexo na morosidade dos processos de concessão e no gerenciamento do programa

A seguir estão apresentadas, de forma individualizada, as avaliações dos programas sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes.

Avaliação dos
Programas

COMPLEXO ARAGUAIA-TOCANTINS

Relatório de Estado do Pará



Avaliação dos Programas

CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS

OBJETIVO

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

PÚBLICO-ALVO

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

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 615.307.806,00
R\$ 864.415.777,00	Pago estatais:	R\$ 11.308.784,00
	Total:	R\$ 626.616.590,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	-

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novos algoritmos para mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Prevê-se que esta iniciativa será suficiente para suprir o órgão de melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, o indicador atual (“Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Araguaia-Tocantins”) não reflete adequadamente o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a construção ou duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Este programa foi concebido para constituir um eficiente sistema de integração nacional, ligando principalmente as regiões Sul e Sudeste com as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, lastreado em um modelo multimodal que envolve os transportes rodoviário, ferroviário e hidroviário, para otimizar o escoamento da produção mineral e agroindustrial para os principais mercados consumidores, interno e externo, valendo-se da estrutura portuária existente (Itaqui - MA e Vila do Conde - PA).

Os principais componentes do Corredor são a ferrovia Norte-Sul, a Hidrovia Araguaia-Tocantins e os eixos rodoviários da BR-153 (GO-TO) e da BR-158 (MT), com suas vias complementares.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Em 2005, foram conduzidas as seguintes principais obras:

- Construção de Trechos Rodoviários na BR-010 no Estado de Tocantins - ação 11V8 (trecho pavimentado/km): 31,55 %.
- Construção da Eclusa de Lajeado no Estado de Tocantins - ação 1547 (obra executada/% de execução física): 21,09 %.
- Adequação de Travessias Urbanas em Rodovias Federais no Estado do Tocantins - ação 10DU (travessia adequada/km): 10,98 km.
- Construção de Trechos Rodoviários na BR-080 no Estado de Goiás - ação 10LN (trecho pavimentado/km): 7,22 km.
- Adequação de Trechos Rodoviários na BR-060 no Estado de Goiás - ação 3768 (trecho adequado/km): 6,30 km.
- Adequação de Trechos Rodoviários na BR-060 no Distrito Federal - ação 7542 (trecho adequado/km): 17,00 km.
- Adequação de Contornos Rodoviários na BR-153 no Estado de Goiás - 10DM (trecho adequado/km): 5,80 km.
- Construção de Trechos Rodoviários na BR-414 no Estado de Goiás - ação 1238 (trecho pavimentado/km): 1,50 km.
- Ferrovia Norte-Sul – Execução da infra-estrutura do trecho Aguiarnópolis-Babaçulândia (96,5 km) e início dos serviços de lançamento de superestrutura.
- Início das obras do Trecho Babaçulândia–Araguaína (50 km).

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Como o objetivo do programa é reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Pará, Tocantins, Maranhão, Mato Grosso e Goiás, as ações executadas deveriam causar impactos nesse sentido. Contudo, apresenta-se oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível aferir se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Dessa forma, sugere-se analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, centrando-a sobre os segmentos concluídos, o que deve ser levado em consideração na análise da consultoria responsável.

De qualquer forma, avaliando-se a execução do programa no ano de 2005, ressaltam-se como principais dificuldades a quantidade elevada de emendas orçamentárias, a existência de expressivo montante de restos a pagar, o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), o longo prazo em geral demandado pelos órgãos ambientais para aprovação das licenças prévias e de instalação e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. Principalmente no tocante aos projetos rodoviários, os recursos deveriam estar disponíveis no primeiro semestre do ano para possibilitar a agilização dos processos licitatórios e o início das obras antes do período das chuvas. Além disso, citam-se as dificuldades das unidades regionais em acompanhar os convênios, devido a fatores externos, dificuldades em licitações e celebração de contratos devido aos prazos legais e aos constantes recursos interpostos pelos licitantes e dificuldades na celebração de convênios em virtude de inadimplência de entes federativos, inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN).

Em face da complexidade do programa, as ações só tiveram andamento normal a partir de agosto de 2005. A existência de um elevado montante de restos a pagar, associada a um cenário de elevada pressão financeira, foi prejudicial à execução orçamentária das programações correntes, tendo afetado, entre outros elementos inerentes ao processo, a credibilidade do governo junto ao mercado, excetuando-se as obras contempladas no PPI, que não sofreram contingenciamento.

Anualmente, observa-se que o MT é agraciado com um volume grande de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada, tendo em vista que a sua aprovação ocorre no final do exercício, quando não há tempo hábil para sua execução. Cabe ressaltar que, principalmente no referente aos projetos rodoviários, os recursos deveriam estar disponíveis no primeiro semestre do ano para possibilitar a agilização dos processos licitatórios e o início das obras antes do período das chuvas.

Outro ponto importante relaciona-se à carência de recursos, tanto materiais quanto humanos. Os órgãos executores, de modo geral, estão desprovidos de recursos materiais para a consecução de suas ações. Faltam equipamentos de informática, veículos para deslocamentos com vistas à fiscalização das obras, etc. Para resolver esta situação, em 2006 foi incluída no Projeto-Piloto de Investimentos uma ação de "Modernização do DNIT", de forma a suprir justamente essas deficiências.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa, havendo também necessidade de treinamento de pessoal no que diz respeito à informatização dos processos. Está em andamento um concurso público para a adequação do quadro do DNIT e estão sendo feitas melhorias na tecnologia da informação. Além disso, estão sendo mapeados os processos para melhor controle interno e externo e está em desenvolvimento um software gerencial.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O trabalho de campo de acompanhamento e monitoramento da execução das obras é feito pelas unidades regionais do DNIT, que envia os dados mensalmente para consolidação pela Diretoria responsável. O DNIT também usa de serviços de consultoria para promover a supervisão de determinados serviços das obras em execução.

A promoção da participação social no DNIT é feita por meio da Ouvidoria (telefone 0800-611535 e www.dnit.gov.br), que aduz as impressões do público sobre o efeito das ações e, com isso, permite o aperfeiçoamento do programa. Além disso, o órgão promove audiências públicas prévias às licitações das obras, quando o público tem a oportunidade de participar nos processos que precedem a execução do programa. Naturalmente, através das audiências públicas, há participação de representantes de entidades de classe e de agentes das administrações municipais e estaduais.

Outro destaque refere-se à adoção de boas práticas de gestão, com a implantação pelo órgão do Plano de Gestão de Qualidade (PGQ), onde são definidas as metas a serem atingidas em cada obra, e a atualização, em marcha, dos sistemas informatizados de medição e de orçamentação.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ter prioridade de tratamento através da realização de projetos consistentes com os impactos gerados. Propõe-se a adequação do processo licitatório no que concerne à definição clara das responsabilidades dos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- Para o caso específico das obras portuárias, há necessidade de uma melhor articulação com as entidades portuárias para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas com a concorrência de recursos fiscais destacados. Afinal, os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR FRONTEIRA NORTE

OBJETIVO

Incrementar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os Estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre com os países da fronteira norte do Brasil.

PÚBLICO-ALVO

População das fronteiras norte e oeste do País.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 129.210.960,00
R\$ 205.402.428,00	Pago estatais:	-
	Total:	R\$ 129.210.960,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	
-	-	

INDICADOR(ES)

1. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NA RODOVIA BR-156 (AP)

Unidade de medida: Unidade

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

2. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NA RODOVIA BR-401 (RR)

Unidade de medida: Unidade

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

3. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NA RODOVIA BR-174 (RR)

Unidade de medida: Unidade

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas metodologias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Estima-se que esta iniciativa

será suficiente para prover o órgão de melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, o indicador atual não reflete adequadamente o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a construção ou a duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi a grande dificuldade de acesso aos principais pólos socioeconômicos da região, tanto para o trânsito de pessoas, quanto para o fluxo de mercadorias. Assim, por meio do provimento de infra-estrutura de transportes, pretende-se ligar os Estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre entre si e com os países da fronteira norte do Brasil, com vistas a possibilitar o incremento do intercâmbio comercial, os ganhos econômicos advindos do aumento da produção e da produtividade dos meios de transporte, os intercâmbios sociais e culturais que gerem melhoria na qualidade de vida da população local e aumento do fluxo turístico, além de novas atividades econômicas com grande emprego de mão-de-obra e potencial de geração de riqueza para a região.

PRINCIPAL RESULTADO

- Construção de trechos rodoviários na BR-156, no Estado do Amapá – ação 1418 (trecho pavimentado/km): 31,4 km.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Como o objetivo do programa é incrementar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os Estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre e os países da fronteira norte do Brasil, as ações executadas deveriam causar impactos nesse sentido. Contudo, é oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível avaliar se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Dessa forma, a consultoria responsável deveria analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, centrando-a em segmentos específicos.

De qualquer forma, avaliando-se a execução do programa no ano de 2005, ressaltam como principais dificuldades: a quantidade elevada de emendas orçamentárias; a existência de expressivo montante de restos a pagar; o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU); o longo prazo geralmente demandado pelos órgãos ambientais para aprovação das licenças prévias e de instalação; e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. No que se refere, principalmente, aos projetos rodoviários, os recursos deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano para agilizar os processos licitatórios e possibilitar o início das obras antes do período das chuvas. Observam-se, ainda, dificuldades das unidades regionais em acompanhar os convênios, devido a fatores externos; dificuldades em licitações e celebração de contratos provocadas pelos prazos legais e por constantes recursos interpostos pelos

licitantes; e dificuldades na celebração de convênios, em virtude da inadimplência de entes federativos inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN).

Em face da complexidade do programa, as ações só tiveram andamento normal a partir de agosto de 2005. A existência de um expressivo montante de restos a pagar, associada a um cenário de elevada pressão financeira, foi prejudicial à execução orçamentária das programações correntes e afetou, entre outros elementos, a credibilidade do governo junto ao mercado, exceto no que se refere às obras contempladas no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), as quais não sofreram contingenciamento.

Observa-se que anualmente o MT recebe um volume grande de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada; isso ocorre porque a aprovação desses recursos ocorre somente no final do exercício, quando já não há tempo hábil para sua execução. Outro ponto importante diz respeito à carência de recursos, tanto materiais quanto humanos. Os órgãos executores, de modo geral, não possuem recursos materiais para a consecução de suas ações: faltam equipamentos de informática, veículos para efetuar a fiscalização das obras, etc. Para suprir essas deficiências, em 2006 foi incluída no PPI uma ação de “Modernização do DNIT”.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa, havendo necessidade de treinamento de pessoal no que diz respeito à informatização dos processos. Está em andamento um concurso público que visa à adequação do quadro do DNIT, e estão sendo providenciadas melhorias na tecnologia da informação. Além disso, estão em desenvolvimento o mapeamento dos processos para melhor controle interno e externo e um software gerencial.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O trabalho de campo de acompanhamento e monitoramento da execução das obras é feito pelas unidades regionais do DNIT, que enviam mensalmente os dados à diretoria responsável, para consolidação. O DNIT também usa serviços de consultoria externa para promover a supervisão de determinadas obras em execução.

A promoção da participação social no DNIT é feita por meio da ouvidoria (telefone 0800-611535 e www.dnit.gov.br), que aduz as impressões do público sobre o efeito das ações e, com isso, permite o aperfeiçoamento do programa. Além disso, as unidades promovem audiências públicas prévias às licitações das obras, ocasião em que o público tem a oportunidade de participar dos processos que precedem à execução do programa. Através das audiências públicas há, naturalmente, a participação de representantes de entidades de classe e de agentes das administrações municipais e estaduais.

Outro destaque é a adoção de boas práticas de gestão implementadas pelo Plano de Gestão de Qualidade (PGQ), em que são definidas as metas de cada obra. Por fim, destaca-se a atualização dos sistemas informatizados de medição e de orçamentação (Sicro).

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ser priorizada, mediante a realização de projetos consistentes com a solução dos impactos previstos, além da adequação, nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados. Isso acontece porque os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR LESTE

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 528.397.898,00
R\$ 866.928.734,00	Pago estatais:	R\$ 34.182.942,00
	Total:	R\$ 562.580.840,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	-
R\$ 303.582.000,00		

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR LESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA
O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR LESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA
O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

3. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR LESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Os sistemas de ligação dos modais de transporte da região encontram-se em péssimas condições, encarecendo sobremaneira o frete que tem como origem ou destino os Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

PRINCIPAIS RESULTADOS

- 17km duplicados e 23 km recuperados na rodovia BR-050/MG, trecho Uberaba – Uberlândia.
- Realização de obras complementares à adequação da rodovia Fernão Dias – BR-381/MG. Essas obras não representaram aumento na extensão física do trecho adequado, mas eram necessárias à adequação operacional da via. O trecho da BR-381 (Governador Valadares – Belo Horizonte), que atravessa uma região densamente industrializada, está sendo adequado para atender à elevada demanda originada em função da concentração industrial.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O contingenciamento orçamentário caracteriza-se como a restrição mais freqüente ocorrida no programa nos últimos anos.. Em 2005, entretanto, houve uma expressiva melhoria nesse aspecto, como consequência da previsão de projetos que compõem o programa no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI) e abrangem a BR-381/MG, a BR-050/MG e obras nos portos do Rio de Janeiro e de Vitória.

Outra restrição observada são as dificuldades relativas ao licenciamento ambiental, uma vez que as obras de adequação ou pavimentação das vias rodoviárias, bem como de melhoramento da infra-estrutura portuária e ampliação da capacidade dos portos podem provocar forte impacto no meio-ambiente. Assim, esses aspectos merecem atenção especial e envolvem uma articulação com os órgãos ambientais.

Outro fato notório que obsta o melhor desempenho do programa é a carência de recursos humanos do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), ente responsável pelo gerenciamento e pela execução do programa. Este é um problema crítico, principalmente no que diz respeito às equipes executoras. Dessa forma, encontra-se em andamento um concurso público que proverá a estrutura autárquica de 600 novos servidores.

Observa-se, ainda, o problema institucional De insuficiência de recursos materiais, o qual compromete os trabalhos de supervisão e fiscalização das obras. Para contorná-lo, foi feita dotação própria, em 2006, de recursos da ordem de R\$ 20 milhões, para a compra de equipamentos e veículos, entre outros, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

Para a implementação do programa, é necessária, ainda, uma melhor capacitação dos recursos humanos disponíveis, visando a melhorar a fiscalização e o

acompanhamento das obras, bem como à consolidação dos dados e informações e sua transmissão à sede do DNIT.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ser priorizada, mediante a realização de projetos consistentes com a solução dos impactos previstos, além da adequação, nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados. Isso acontece porque os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR MERCOSUL

OBJETIVO

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

PÚBLICO-ALVO

Usuários do sistema de transportes da Região Sul do País.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado: R\$ 679.618.437,00
R\$ 784.774.161,00	Pago estatais: -
	Total: R\$ 679.618.437,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
R\$ 25.000.000,00	-

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR MERCOSUL

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR MERCOSUL

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR MERCOSUL

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A área de ligação entre o Brasil e os países do Mercosul apresenta grande fluxo de mercadorias e pessoas e significativa atividade industrial, o que representa forte impacto sobre a economia nacional. Esse corredor necessita, portanto, de constantes investimentos para garantir a redução do custo de mercadorias e os ganhos de competitividade para a indústria e o agronegócio nacional.

PRINCIPAIS RESULTADOS

- Obras de adequação da rodovia BR-101/Sul – Trecho Palhoça (SC) a Osório (RS) – iniciadas em fevereiro de 2005.

Estima-se que o volume médio de tráfego da BR-101/Sul alcance 30 mil veículos/dia nos trechos mais concorridos, com possibilidade de fuga de tráfego pelas BRs 116, 475, 285 e 472, entre outras, dependendo do posicionamento das praças de pedágio, e dos acréscimos decorrentes dos custos de rotas alternativas em relação aos custos dos pedágios. Essas questões serão exploradas no Programa de Exploração de Rodovias (PER) quando da instrução da concessão dos novos trechos.

Além disso, encontram-se em andamento obras de melhoria dos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande e da malha ferroviária, com supressão de conflitos urbanos por meio de contornos em São Francisco do Sul e Joinville, contratados ou conveniados.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O contingenciamento orçamentário caracteriza-se como a restrição mais freqüente ocorrida no programa nos últimos anos.. Em 2005, entretanto, houve uma expressiva melhoria nesse aspecto, como consequência da previsão de projetos que compõem o programa no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), abrangendo a BR-101/Sul, o Contorno Leste de Curitiba e obras nos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande.

Outra restrição observada são as dificuldades relativas ao licenciamento ambiental, uma vez que as obras de adequação ou pavimentação das vias rodoviárias, bem como de melhoramento da infra-estrutura portuária e ampliação da capacidade dos portos podem provocar forte impacto ao meio-ambiente. Assim, esses aspectos merecem atenção especial e envolvem uma articulação com os órgãos ambientais.

Outro fato notório que obsta o melhor desempenho do programa é a carência de recursos humanos do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), ente responsável pelo gerenciamento e pela execução do programa. Este problema é crítico principalmente nas equipes executoras. Neste sentido, encontra-se em andamento a realização de um concurso público que proverá a estrutura autárquica de 600 novos servidores.

Outro problema institucional observado é a insuficiência de recursos materiais, que compromete os trabalhos de supervisão e fiscalização das obras. Para contorná-lo, foi feita dotação própria, em 2006, de recursos da ordem de R\$ 20 milhões para a compra de equipamentos e veículos, entre outros, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

Para a implementação do programa, é necessária, ainda, uma melhor capacitação dos recursos humanos disponíveis, visando a melhorar a fiscalização e o acompanhamento das obras, bem como a consolidação dos dados e informações e sua transmissão à sede do DNIT.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ser priorizada, mediante a realização de projetos consistentes com a solução dos impactos previstos, além da adequação nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados. Isso acontece porque os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR NORDESTE

OBJETIVO

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

PÚBLICO-ALVO

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

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 370.515.738,00
R\$ 870.286.064,00	Pago estatais:	R\$ 15.221.075,00
	Total:	R\$ 385.736.813,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	
-	-	

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR NORDESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR NORDESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas categorias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Acredita-se que esta iniciativa será suficiente para prover o órgão com melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, os atuais indicadores não refletem adequadamente o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a

construção ou a duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi o alto custo do transporte de cargas da região, em função das péssimas condições dos modais de transporte, gerando forte impacto sobre o potencial de desenvolvimento econômico e social na área abrangida.

PRINCIPAIS RESULTADOS

- Derrocagem de 21,234 m³ no Porto de Fortaleza.
- Dragagem de aprofundamento, com 122 mil m³, no Porto de Fortaleza.
- Conclusão das obras de melhoramento da infra-estrutura terrestre e aquaviária do Porto de Recife.
- Conclusão das obras de modernização dos portos do Ceará.
- 66,30% de avanço na implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE), no Porto de Fortaleza.
- 26,68% de execução das obras de recuperação da infra-estrutura do Cais Comercial e do Píer Petroleiro do Porto de Fortaleza.
- 6,13% de execução física das obras de aprofundamento do Cais Comercial do Porto de Fortaleza.
- Adequação de 2,8 quilômetros de trechos rodoviários da BR-116, no Estado do Ceará.
- Adequação de 1,6 quilômetro de trechos rodoviários da BR-232, no Estado de Pernambuco.
- Início da adequação e restauração de três trechos rodoviários da BR-101/Norte, ao longo dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas, pelo Departamento de Engenharia de Construção do Exército.
- Execução de obras de recuperação na BR-242/BA (PIR IV), para melhorar o escoamento da produção agroindustrial do oeste baiano.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Como o objetivo do programa é reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, as ações executadas deveriam causar impactos nesse sentido. Para que isso ocorra, contudo, é oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível aferir se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Dessa forma, sugere-se que, ao analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, a consultoria responsável considere a concentração de esforços sobre segmentos específicos.

De qualquer forma, a avaliação da execução do programa, em 2005, ressalta como principais dificuldades: a quantidade elevada de emendas orçamentárias; a existência de expressivo montante de restos a pagar; o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU); e o

longo prazo geralmente demandado pelos órgãos ambientais para a aprovação das licenças prévias e de instalação e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. No que se refere, principalmente, aos projetos rodoviários, os recursos deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano para agilizar os processos licitatórios e possibilitar o início das obras antes do período das chuvas. Além disso, observam-se as dificuldades das unidades regionais de acompanhar convênios, devido a fatores externos, as dificuldades em licitações e celebração de contratos, devido aos prazos legais e aos constantes recursos interpostos pelos licitantes, e as dificuldades na celebração de convênios, em virtude de inadimplência de entes federativos inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal –(CADIN).

Devido à complexidade do programa, as ações tiveram andamento normal somente a partir de agosto de 2005. O elevado montante de restos a pagar, associado a um cenário de elevada pressão financeira, prejudicou a execução orçamentária das programações correntes e afetou, entre outros aspectos, a credibilidade do governo junto ao mercado, exceto pelas obras contempladas no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), que não sofreram contingenciamento.

O MT recebe, anualmente, um grande volume de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada, pois a sua aprovação ocorre no final do exercício, quando já não há tempo hábil para sua execução. Outro ponto importante refere-se à carência de recursos, tanto materiais quanto humanos. Os órgãos executores, de modo geral, não possuem recursos materiais suficientes para a consecução de suas ações. Faltam equipamentos de informática, veículos para fiscalização das obras, etc. Para suprir essas deficiências, em 2006 incluiu-se no PPI uma ação de “Modernização do DNIT”.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa; portanto há necessidade de treinamento de pessoal no que diz respeito à informatização dos processos. Além disso, estão em andamento um concurso público que visa à adequação do quadro do DNIT e melhorias na tecnologia da informação. Por fim, vale ressaltar que os processos estão sendo mapeados para possibilitar melhor controle interno e externo e que se encontra em desenvolvimento um software gerencial.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O trabalho de campo de acompanhamento e monitoramento da execução das obras é feito pelas unidades regionais do DNIT, que enviam mensalmente os dados à diretoria responsável, para consolidação. O DNIT também usa serviços de consultores para promover a supervisão de determinadas obras em execução.

A promoção da participação social no DNIT é feita por meio da Ouvidoria (telefone 0800-611535 e www.dnit.gov.br), que aduz as impressões do público sobre o efeito das ações e, com isso, permite o aperfeiçoamento do programa. Além disso, o órgão promove audiências públicas prévias às licitações das obras, ocasião em que o público tem a oportunidade de participar dos processos que precedem à execução do programa. Nas audiências públicas há, naturalmente, a participação de representantes de entidades de classe e de agentes das administrações municipais e estaduais.

Destacam-se, enfim, as boas práticas de gestão adotadas pelo órgão com a implantação do Plano de Gestão de Qualidade (PGQ), que define as metas de cada obra e a atualização dos sistemas informatizados de medição e de orçamentação (Sicro).

RECOMENDAÇÕES

- Deve-se priorizar a questão ambiental, mediante a implementação de projetos consistentes com a previsão dos estudos dos impactos gerados e a definição clara, nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados, pois os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR OESTE-NORTE

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange parte dos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso.

PÚBLICO-ALVO

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

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 199.998.980,00
R\$ 314.397.180,00	Pago estatais:	R\$ 130.081,00
	Total:	R\$ 200.129.061,00

Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR OESTE-NORTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas metodologias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Acredita-se que esta iniciativa será suficiente para suprir o órgão de melhores condições que possibilitem estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, o indicador atual, "Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Oeste-Norte", não reflete de forma adequada o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a construção ou a duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está, pois, diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi a necessidade de redução do custo do transporte de carga com o objetivo de dinamizar as potencialidades socioeconômicas da região, levando em consideração o potencial hidroviário de parte dos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso. A região constitui-se na maior das novas fronteiras de desenvolvimento, com solos e topografia favoráveis à produção de grãos agrícolas em larga escala, e já figura entre os maiores produtores do Brasil.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Destacam-se as seguintes realizações de 2005:

- Construção do Porto São Raimundo em Manaus – obra concluída.
- 50% de andamento das obras de construção de Terminal Pesqueiro, no Estado do Amazonas.
- Pavimentação de 2,5 quilômetros de trechos rodoviários em construção na BR-364, no Estado do Mato Grosso.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

A exemplo dos anos anteriores, em 2005 não foi possível fazer a avaliação da execução do programa a partir da análise dos índices alcançados pelos indicadores, pois não existe informação a esse respeito. As ações executadas deveriam causar impactos no sentido de reduzir o custo do transporte de carga na área que abrange parte dos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso. Para que isso ocorra, contudo, é necessário e oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível verificar se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Assim, a consultoria responsável deveria analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, centrando-a sobre segmentos específicos.

De qualquer forma, na avaliação da execução do programa, em 2005, ressaltam-se como principais dificuldades: a quantidade elevada de emendas orçamentárias; a existência de expressivo montante de restos a pagar; o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU); o longo prazo geralmente demandado pelos órgãos ambientais para a aprovação das licenças prévias e de instalação; e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. Em relação, principalmente, aos projetos rodoviários, os recursos deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano, para agilizar os processos licitatórios e possibilitar o início das obras antes do período das chuvas. Além disso, existem dificuldades das unidades regionais em acompanhar os convênios, devido a fatores externos, dificuldades em licitações e celebração de contratos, devido aos prazos legais e aos constantes recursos interpostos pelos licitantes, e dificuldades na celebração de convênios, em virtude de inadimplência de entes federativos inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN).

Em face da complexidade do programa, as ações só tiveram andamento normal a partir de agosto de 2005. A existência de um elevado montante de restos a pagar, associada a um cenário de elevada pressão financeira, prejudicou a execução

orçamentária das programações correntes e afetou, entre outros aspectos, a credibilidade do governo junto ao mercado, excetuando-se as obras contempladas no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), que não sofreram contingenciamento.

Observa-se, ainda, que o MT recebe, anualmente, um grande volume de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada. Isso se explica pelo fato de sua aprovação ocorrer somente no final do exercício, quando já não há tempo hábil para sua execução.

Outro ponto importante refere-se à carência de recursos materiais e humanos. Os órgãos executores, de modo geral, não possuem recursos materiais para a consecução de suas ações. Faltam equipamentos de informática, veículos para efetuar a fiscalização das obras, etc. Para suprir essas deficiências, em 2006 foi incluída no Projeto-Piloto de Investimentos uma ação de “Modernização do DNIT”.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa, havendo a necessidade de treinamento de pessoal na área de informatização dos processos. Está em andamento um concurso público que tem como objetivo adequar o quadro do DNIT e promover melhorias na tecnologia da informação. Além disso, estão sendo mapeados os processos para melhorar o controle interno e externo e encontra-se em desenvolvimento um software gerencial.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Estima-se que, em 2005, a produção de soja na área do Corredor Oeste-Norte atinja 22,7 milhões de toneladas, o que por si só já justifica os investimentos promovidos. A região norte do Estado de Mato Grosso é a que tem maior potencial de crescimento, estando localizada diretamente na área de influência do projeto da BR-163 (MT-PA). O estudo de viabilidade elaborado em parceria com o Instituto Militar de Engenharia (IME) aponta que, nesta sub-região em particular, a produção de soja deva ser alçada a 17,8 milhões de toneladas até 2007, ano de abertura do trecho pavimentado.

Foram realizadas simulações para a otimização dos custos logísticos. A partir delas, estima-se que 25% da produção da porção norte de Mato Grosso se dirija ao Porto de Santarém e o restante seja distribuído em outras áreas de influência indireta da rodovia, para o escoamento pelos portos de Paranapuá, Vitória e Porto Velho.

Assim, a região de Rondonópolis, Jataí e Rio Verde será beneficiada pela diminuição do tráfego pesado, que será desviado para os Portos de Miritituba e Santarém. Por outro lado, a produção oriunda da Chapada dos Parecis provavelmente continuará a ser escoada principalmente através dos portos de Porto Velho e pelo terminal de Itacoatiara. As alternativas que se vislumbram são fundamentais para manter o conforto e a produtividade das vias de transporte.

Enfim, face aos levantamentos ultimados em 2005, a rodovia foi definida como obra pública prioritária a figurar no Projeto-Piloto de Investimentos a partir de 2006.

RECOMENDAÇÕES

- Considerando-se o valor aplicado, R\$ 200,1 milhões, as realizações apresentadas pela Gerência do programa –pavimentação de apenas 2,5 quilômetros de estrada, construção de um porto pluvial e início das obras de um terminal pesqueiro – são consideradas impróprias e denotam fragilidades no monitoramento da destinação dos recursos e da execução das obras pela unidade administrativa responsável pelo programa.
- Dessa forma, é necessário que se elabore um plano geral das hidrovias para identificar as intervenções prioritárias que deverão ser feitas nestas e nos terminais fluviais, em virtude do retorno que elas possam gerar para o desenvolvimento regional e a integração nacional.

CORREDOR SÃO FRANCISCO

OBJETIVO

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

PÚBLICO-ALVO

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

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 99.478.611,00
R\$ 226.557.242,00	Pago estatais:	R\$ 14.039.339,00
	Total:	R\$ 113.517.950,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	
R\$ 76.560.000,00	-	

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR SÃO FRANCISCO

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR SÃO FRANCISCO

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O alto custo do transporte na região e o não aproveitamento do potencial do rio São Francisco para a dinamização da economia da área são um dos principais problemas deste corredor.

PRINCIPAIS RESULTADOS

As principais obras realizadas e suas metas correspondentes, são as seguintes:

- Execução de 4,61% das obras de ampliação de retroárea do Porto de Ilhéus (BA).
- Início das obras de construção de dois Berços de Atracação com retroárea no Prolongamento do Cais de Água dos Meninos, no Porto de Salvador.
- Construção de 23,37% da passagem sobre linha férrea em Alagoinhas, no Estado da Bahia, para reduzir o número de acidentes e melhorar o fluxo de passageiros naquela cidade.
- 33,20 % de andamento na implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS – CODE), no Porto de Aratu (BA).
- 36,45% de andamento na implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS – CODE), no Porto de Ilhéus (BA).
- 35,01% de andamento na implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS – CODE), no Porto de Salvador (BA).
- Início das obras de instalação de Estação de Tratamento de Resíduos Tóxicos no Porto de Aratu – (BA).
- Obras de melhoramento nas Subestações Elétricas e iluminação no Porto de Salvador – (BA), com andamento de 29,93% em 2005.
- Início das obras de contenção no Cais Águas de Meninos, no Porto de Salvador (BA).
- Conclusão de 90,81% das obras de pavimentação da infra-estrutura viária e do Pátio de Estocagem no Porto de Salvador (BA).

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O contingenciamento orçamentário caracteriza-se como a restrição mais freqüente apresentada nos últimos anos. Entretanto, em 2005 houve uma expressiva melhoria desta condição, como consequência da previsão de obra componente do programa no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), qual seja, o Contorno de Aracaju, na BR-116/SE.

Outra restrição está relacionada com as dificuldades relativas ao licenciamento ambiental, uma vez que obras de adequação ou pavimentação das vias rodoviárias, bem como de melhoramento da infra-estrutura portuária e ampliação da capacidade dos portos podem causar forte impacto no meio-ambiente. Assim, atenção especial é dispensada a esses aspectos e envolve articulação com os órgãos ambientais.

Outro fato notório que obsta o melhor desempenho do programa é a carência de recursos humanos do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), ente responsável pelo gerenciamento e pela execução do programa. Este é um problema crítico, principalmente no que se refere às equipes executoras. Encontra-se em andamento um concurso público que proverá 600 novos servidores à estrutura da autarquia.

Outro problema institucional observado é a insuficiência de recursos materiais, que comprometem os trabalhos de supervisão e fiscalização das obras. Para contorná-lo, foi feita dotação própria, em 2006, de recursos da ordem de R\$ 20 milhões para a compra de equipamentos e veículos, entre outros, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

Quanto à implementação do programa, é necessário, ainda, que se promova a melhor capacitação dos recursos humanos disponíveis, visando à melhoria à fiscalização e ao acompanhamento das obras, e à consolidação de dados e informações seguida de sua transmissão à sede do DNIT.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ser priorizada, mediante a implementação de projetos consistentes com os estudos de previsão dos impactos gerados e a definição clara, no processo licitatório, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, com o objetivo de agilizar os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados, pois os portos são as portas de saída para o escoamento de parcela representativa das exportações brasileiras.

Principais Resultados

As principais obras concluídas e em andamento são a adequação de 2,6 quilômetros de travessia de estrada no Estado de Mato Grosso do Sul e pavimentação de 37,8 quilômetros de estrada no Estado de Mato Grosso do Sul.

Desempenho do Programa

Como objetivo do programa é reduzir o custo do transporte de cargas, a abrangência dos estudos do Estado de Mato Grosso do Sul e do Estado de Mato Grosso do Sul e de parte da região Sul é de grande importância. Para que isso ocorra, é necessário o desenvolvimento de estudos que permitam a realização de estudos de impacto ambiental e social, bem como a realização de estudos de impacto ambiental e social, bem como a realização de estudos de impacto ambiental e social.

De qualquer forma, a avaliação da execução do programa, bem como a avaliação da abrangência dos estudos do Estado de Mato Grosso do Sul e do Estado de Mato Grosso do Sul e de parte da região Sul é de grande importância. Para que isso ocorra, é necessário o desenvolvimento de estudos que permitam a realização de estudos de impacto ambiental e social, bem como a realização de estudos de impacto ambiental e social.

CORREDOR SUDOESTE

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o sul do Estado de Goiás e parte da Região Sudeste.

PÚBLICO-ALVO

Usuários da malha de transportes na região.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado: R\$ 31.638.001,00
R\$ 204.959.600,00	Pago estatais: -
	Total: R\$ 31.638.001,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR SUDOESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR SUDOESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

3. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR SUDOESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

4. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR SUDOESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UNB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas categorias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Acredita-se que esta iniciativa será suficiente para prover o órgão com melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, os atuais indicadores não refletem adequadamente o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a construção ou a duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi a expansão da fronteira agrícola, que necessita de um escoamento adequado. Hoje o transporte representa um valor significativo no elevado custo do produto agrícola, consistindo em um dos principais problemas enfrentados pela área que abrange os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o sul do Estado de Goiás e parte da Região Sudeste.

PRINCIPAIS RESULTADOS

As principais obras realizadas e suas metas correspondentes, no Corredor Sudoeste, são a adequação de 2,6 quilômetros de travessias urbanas na BR-158, no Estado do Mato Grosso do Sul e a pavimentação de 37,8 quilômetros da BR-158, no Estado do Mato Grosso do Sul.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Como o objetivo do programa é reduzir o custo do transporte de cargas na área de abrangência dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, do sul do Estado de Goiás e de parte da região Sudeste, as ações executadas deveriam causar impactos nesse sentido. Para que isso ocorra, é oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível verificar se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Dessa forma, sugere-se que, ao analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, a consultoria responsável considere a concentração de esforços sobre segmentos específicos.

De qualquer forma, na avaliação da execução do programa, em 2005, ressaltam como principais dificuldades: a quantidade elevada de emendas orçamentárias, a existência de expressivo montante de restos a pagar; o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU); e o longo prazo geralmente demandado pelos órgãos ambientais para a aprovação das licenças prévias e de instalação e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. No que se refere, principalmente, aos projetos rodoviários, os recursos

deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano, para agilizar os processos licitatórios e possibilitar o início das obras antes do período das chuvas. Além disso, observam-se dificuldades das unidades regionais em acompanhar os convênios, devido a fatores externos, dificuldades em licitações e celebração de contratos devido aos prazos legais e aos constantes recursos interpostos pelos licitantes, e dificuldades na celebração de convênios, em virtude da inadimplência de entes federativos inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN).

Devido à complexidade do programa, as ações tiveram andamento normal somente a partir de agosto de 2005. O elevado montante de restos a pagar, associado a um cenário de elevada pressão financeira, prejudicou a execução orçamentária das programações correntes, e afetou, entre outros aspectos, a credibilidade do governo junto ao mercado, exceto pelas obras contempladas no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), que não sofreram contingenciamento.

O MT recebe, anualmente, um grande volume de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada, pois sua aprovação ocorre no final do exercício, quando já não há tempo hábil para sua execução. Cabe ressaltar que, principalmente no que se refere aos projetos rodoviários, os recursos deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano para possibilitar a agilização dos processos licitatórios e o início das obras antes do período das chuvas.

Outro ponto importante refere-se à carência de recursos, tanto materiais quanto humanos. Os órgãos executores, de modo geral, não possuem recursos materiais suficientes para a consecução de suas ações: faltam equipamentos de informática, veículos para fiscalização das obras, etc. Para suprir essas deficiências, em 2006 incluiu-se no Projeto-Piloto de Investimentos uma ação de "Modernização do DNIT".

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa; portanto, é necessário que haja o treinamento de pessoal no que diz respeito à informatização dos processos. Além disso, está em andamento um concurso público que visa à adequação do quadro do DNIT e a melhorias na tecnologia da informação. Por fim, vale ressaltar que os processos estão sendo mapeados para possibilitar melhor controle interno e externo e que encontra-se em desenvolvimento um software gerencial do tipo Data Warehouse.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O trabalho de campo de acompanhamento e monitoramento da execução das obras é feito pelas unidades regionais do DNIT, que enviam os dados mensalmente à diretoria responsável, para consolidação. O DNIT também usa serviços de consultores externos para promover a supervisão de determinados serviços das obras em execução.

A promoção da participação social no DNIT é feita por meio da Ouvidoria (telefone 0800-611535 e www.dnit.gov.br), que aduz as impressões do público sobre o efeito das ações e, com isso, permite o aperfeiçoamento do programa. Além disso, as unidades do DNIT promovem audiências públicas prévias às licitações das obras, ocasião em que o público tem a oportunidade de participar dos processos que precedem à

execução do programa. Nas audiências públicas há, naturalmente, a participação de representantes de entidades de classe e de agentes das administrações municipais e estaduais.

Destacam-se, enfim, as boas práticas de gestão adotadas pelo órgão com a implantação do Plano de Gestão de Qualidade (PGQ), que define as metas de cada obra e a atualização dos sistemas informatizados de medição e de orçamentação (Sicro).

RECOMENDAÇÕES

- Deve-se priorizar a questão ambiental, mediante a implementação de projetos consistentes com a previsão dos estudos dos impactos gerados e a definição clara, nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados, pois os portos são a porta de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR TRANSMETROPOLITANO

OBJETIVO

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

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transportes nos Estados de São Paulo e no sudoeste de Minas Gerais.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 103.781.679,00
R\$ 244.419.834,00	Pago estatais:	R\$ 12.420.202,00
	Total:	R\$ 116.201.881,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	-
R\$ 53.200.000,00		

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS
NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA
O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS
NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA
O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

3. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Redução do alto custo de transporte na principal via de escoamento da produção nacional, que necessita de uma intensa atividade intermodal que garanta ganhos de competitividade para a economia brasileira, o que se refletirá favoravelmente na balança comercial e, conseqüentemente, no ingresso de divisas. Essa área abrange o Estado de São Paulo e o sudoeste do Estado de Minas Gerais.

PRINCIPAIS RESULTADOS

No Corredor Transmetropolitano, as principais obras realizadas e suas metas correspondentes são as seguintes:

- Adequação de 46,53% dos trechos rodoviários da rodovia Régis Bittencourt (BR-116) projetados no Estado de São Paulo.
- Execução parcial de obras complementares em ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná, entre os Estados de São Paulo e Paraná, ligando Aparecida do Taboado/PR e Rubinéia/SP.
- Início da pavimentação de trecho em construção do Rodoanel de São Paulo.
- 16,60% de andamento na implantação do Código Internacional de Segurança e Proteção de Embarcações e Instalações Portuárias (ISPS – CODE) no Porto de Santos.
- Início das obras de implantação da Avenida Perimetral no Porto de Santos.
- Projeto de recuperação da infra-estrutura portuária no Porto de Santos, com 7,30% de execução.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

A mais constante restrição sentida ao longo dos últimos anos se refere ao contingenciamento orçamentário. Entretanto, no ano de 2005, houve uma expressiva melhoria desta condição como conseqüência da previsão de projetos componentes do programa no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), abrangendo a BR-116/SP, a BR-381/SP e obras no porto de Santos.

Outra restrição está relacionada com as dificuldades relativas ao licenciamento ambiental, uma vez que obras de adequação ou pavimentação das vias rodoviárias, bem como de melhoramento da infra-estrutura portuária e ampliação da capacidade dos portos podem causar forte impacto no meio-ambiente. Assim, atenção especial é dispensada a esses aspectos e envolve a articulação com os órgãos ambientais.

Outro fato notório que obsta o melhor desempenho do programa é a carência de recursos humanos do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), ente responsável pelo gerenciamento e pela execução do programa. Este é um problema crítico, principalmente no que se refere às equipes executoras, portanto, encontra-se em andamento um concurso público que proverá 600 novos servidores à estrutura da autarquia.

Outro problema institucional observado é a insuficiência de recursos materiais, que comprometem os trabalhos de supervisão e fiscalização das obras. Para contorná-la, foi criada dotação própria, em 2006, de recursos da ordem de R\$ 20 milhões para a compra de equipamentos e veículos, entre outros, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

Quanto à implementação do programa, é necessário, ainda, que se promova a melhor capacitação dos recursos humanos disponíveis, visando à melhoria da fiscalização e do acompanhamento das obras, além da consolidação de dados e informações e sua transmissão à sede do DNIT.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ter prioridade de tratamento através da realização de projetos consistentes com os impactos gerados, além da adequação no processo licitatório no que concerne à definição clara das responsabilidades dos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- Para o caso específico das obras portuárias, há necessidade de uma melhor articulação com as entidades portuárias para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados. Afinal, os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

EXPLORAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO

OBJETIVO

Melhorar as condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais mediante sua concessão à iniciativa privada ou pela transferência de sua administração aos Estados.

PÚBLICO-ALVO

Usuários e concessionários das rodovias federais.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado: R\$ 11.148.908,00
R\$ 17.272.344,00	Pago estatais: -
	Total: R\$ 11.148.908,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
R\$ 620.000.000,00	-

INDICADOR(ES)

1. TAXA DE CONCESSÃO DE MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL

Unidade de medida: Percentual
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. TAXA DE TRANSFERÊNCIA DE MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A falta de uma administração mais direta impacta negativamente nas condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais, problema que o MT vem buscando

resolver mediante sua concessão à iniciativa privada ou por meio da transferência de sua administração aos Estados.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Podem-se citar três estudos iniciados no ano de 2005, relativos às concessões ferroviárias: um voltado à especificação e implantação do sistema de acompanhamento e fiscalização ferroviária; o segundo, voltado à criação de um banco de informações técnicas de transportes terrestres; o terceiro visando ao aprimoramento dos marcos regulatórios do transporte ferroviário. Eles se somam ao estudo vinculado ao acompanhamento de ações na área ambiental, formalizado em 2003.

Quanto aos estudos relacionados à exploração da infra-estrutura rodoviária, são exemplos do acontecido em 2005: análise da viabilidade do projeto do Anel Metropolitano de Porto Alegre; estudo de viabilidade de concessão do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro; análise dos estudos de viabilidade desenvolvidos pelo Ministério dos Transportes para concessão de 7 lotes de rodovias que compõem a 2ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais; convênio com a Universidade de Brasília para o levantamento e a atualização, com metodologia adequada, dos processos herdados pela ANTT do extinto DNER; foram realizados estudos de tráfego e demonstrados impactos nas concessões atuais de possíveis alterações em localizações de praças de pedágio, fato que subsidiou a modelagem dos 7 lotes da 2ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais; foram elaborados estudos em separado sobre o impacto nas cadeias produtivas que utilizam a Rodovia Presidente Dutra e a Ponte Rio-Niterói.

O conjunto dos estudos finalizados e aqueles ainda em desenvolvimento cooperaram decisivamente para garantir o respeito às normas de segurança exigidas à prestação do serviço, à operação e à manutenção dos bens ativos e dos aspectos determinados nos contratos de concessão. Essa situação promove melhorias nas condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais concedidas, fomentando o desenvolvimento do mercado de transportes, otimizando a logística de escoamento de mercadorias tanto para o mercado interno como externo e oferecendo maior segurança, rapidez e redução de custos.

A fiscalização de concessões sob responsabilidade da ANTT foi realizada conforme estabelecido no Plano de Fiscalização das Rodovias Federais Concedidas (atribuições das equipes de campo, apoio, gestão e fiscalização; periodicidade; tipos de relatório) aprovado pela Diretoria da ANTT e de acordo com o planejamento anual das concessionárias.

Foram emitidos 715 termos de registros de ocorrência, relativos a defeitos e inconformidades verificados nas rodovias, os quais originaram a abertura de processos para análise.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Não foi informado.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Durante o ano de 2005, foi realizada a primeira Pesquisa de Satisfação dos Usuários dos serviços. Os resultados obtidos encontram-se em fase de análise e servirão de base para o aprimoramentos do programa.

RECOMENDAÇÕES

Não há recomendações.

FOMENTO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE E DA INDÚSTRIA NAVAL

OBJETIVO

Renovar e expandir a frota brasileira, mediante financiamento de embarcações construídas no País, para o transporte marítimo internacional e nacional de passageiros e carga na navegação interior, de apoio marítimo e portuário e na atividade pesqueira.

PÚBLICO-ALVO

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

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado: R\$ 486.322.626,00
R\$ 1.039.692.755,00	Pago estatais: -
	Total: R\$ 486.322.626,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

INDICADOR(ES)

1. IDADE MÉDIA DA FROTA - NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Unidade de medida: Ano
Último índice apurado: 20 em 2005
Índice previsto ao final do PPA: -

2. IDADE MÉDIA DA FROTA - NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

Unidade de medida: Ano
Último índice apurado: 16 em 2005
Índice previsto ao final do PPA: -

3. IDADE MÉDIA DA FROTA - NAVEGAÇÃO INTERIOR

Unidade de medida: Ano
Último índice apurado: 20 em 2005
Índice previsto ao final do PPA: -

4. TAXA DE PARTICIPAÇÃO DO MODAL AQUAVIÁRIO NA MATRIZ DE TRANSPORTE

Unidade de medida: Percentual
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UNB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas categorias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Acredita-se que essa iniciativa será suficiente para prover o órgão com melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, seguem algumas informações específicas a respeito dos indicadores acima mencionados que poderão ser levadas em consideração pela consultoria, no momento de sua revisão.

Indicador 1: O Departamento do Fundo de Marinha Mercante (DEFMM) possui informações somente a respeito das embarcações que financia. Não houve articulação com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para obter as demais informações.

Indicador 2: O DEFMM não possui estas informações, nem mesmo provê com recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) a construção desse tipo de embarcação há muitos anos. Por outro lado, a gerência não buscou os dados necessários à apuração do índice junto às instituições públicas federais competentes.

Indicador 3: o DEFMM vem desembolsando recursos para grande parte da navegação interior nacional, porém este indicador está incorreto pois congrega segmentos distintos da navegação interior – transporte de passageiros, líquidos e granel – que possuem idades completamente diferentes.

Indicador 4: o DEFMM não possui estas informações, mas tem as referentes às embarcações cuja construção ele financia por meio do FMM. A gerência não buscou os dados necessários à apuração do índice junto às instituições públicas federais competentes

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi o da necessidade de renovação e expansão da frota brasileira, que é muito antiga e possui limitada capacidade de carga e elevados custos de manutenção. A geração de empregos, maior segurança para o transporte de cargas e passageiros e novas oportunidades de geração de renda são algumas das problemáticas que este programa pretende solucionar ao longo do PPA 2004-2007. Isso deverá ser realizado mediante financiamento à construção de embarcações em estaleiros brasileiros destinadas ao transporte marítimo internacional e nacional, de passageiros e carga na navegação interior, ao apoio marítimo e portuário e à atividade pesqueira.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Em 2005, foram entregues 27 embarcações e utilizados R\$ 251,1 milhões. Dentre as entregues e as em fase de construção, foram financiadas, no total, 92 embarcações, com a seguinte distribuição:

- 5 embarcações do tipo PSV (transporte de suprimento).
- 7 embarcações do tipo AHTS (manuseio de âncoras, reboque e suprimento).
- 1 embarcação do tipo MPOSV (serviços de mergulho e operações remotas com robôs).
- 3 jumborizações de embarcações do tipo PSV (transporte de suprimento).
- 4 rebocadores portuários e 2 rebocadores oceânicos que, por serem dotados de alta tecnologia de manobrabilidade e grande capacidade de reboque, aumentarão a segurança das manobras com navios.
- 5 empurradores oceânicos e 11 barcas oceânicas para transporte de toras de madeira, de celulose e de bobinas de aço.
- 1 navio tanque e 1 graneleiro que irão contribuir para a racionalização do transporte ao longo da costa brasileira, aumentando a participação da navegação de cabotagem na matriz interna de transporte.
- 34 balsas graneleiras para transporte de agrogranéis na Bacia Amazônica, que contribuirão para a redução do custo de transporte interno da soja destinada à exportação.
- 4 empurradores e 4 balsas para transporte de carga geral na Bacia Amazônica, modernizando a frota empregada nesse transporte.
- 3 lanchas com capacidade para 1.300 passageiros cada e 3 lanchas com capacidade para 200 passageiros cada, do tipo catamarã de alta performance, em casco de alumínio, a serem empregadas nas ligações entre os Municípios do Rio de Janeiro e Niterói.
- 4 pontões flutuantes para atracação e desatracação das lanchas de passageiros do tipo catamarã.

Em relação à satisfação do beneficiário, o DEFMM realizou, no final de 2005, uma pesquisa sobre a satisfação das empresas que solicitaram recursos do FMM, mas os resultados ainda estão sendo analisados.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O principal problema de concepção do programa, como já foi dito, consiste na inadequada definição de indicadores. Esse problema, contudo, deve ser contornado a partir do trabalho da consultoria externa contratada.

Outro problema refere-se à estimativa do gasto e à efetiva execução orçamentária.

O DEFMM é responsável por prever a demanda por financiamentos, mas cabe ao agente financeiro o fechamento dos contratos. Essa característica, aliada à não-concretização de projetos específicos da Transpetro, da Profrota pesqueira e da PDVSA, que compunham a meta para 2005, contribuíram para a baixa execução orçamentária do programa.

Em relação às restrições, todas as corrdenações do DEFMM possuem uma estrutura inadequada: falta pessoal qualificado e não há previsão de reposição. Um exemplo emblemático é o fato de existir somente um engenheiro naval cedido ao departamento e que, portanto, não pertence ao quadro específico do órgão. Considerando ainda as dificuldades de assessoramento jurídico, detecta-se morosidade no cumprimento das demandas e análises dos pleitos apresentados. Espera-se, entretanto, que esse

problema seja resolvido quando do encerramento do concurso público realizado pelo DNIT, que proverá técnicos para a unidade.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O monitoramento sobre o desempenho físico das ações é feito pelo DEFMM, que acompanha todos os desembolsos de execução das obras e fiscaliza sua execução em visitas periódicas, com interstício aproximado de 100 dias.

A participação social, por sua vez, acontece somente por meio da reunião do Conselho-Diretor do FMM, ocasião em que são definidas as prioridades de financiamento. Considerando-se que vários setores interessados participam do colegiado, pode-se dizer que eles contribuem para o melhor direcionamento dos recursos do Fundo.

RECOMENDAÇÕES

- Devem-se reforçar os instrumentos e as iniciativas adotadas para tornar mais célere a contratação dos recursos necessários ao desenvolvimento das embarcações contempladas pelos projetos aprovados pelo Conselho-Diretor do Fundo de Marinha Mercante (CDFMM). O tempo de tramitação dos projetos priorizados pelo colegiado, até a celebração dos contratos de financiamento, chegou a ser de 24 meses, em média.
- Com a gestão do Departamento do Fundo de Marinha Mercante (DEFMM) junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a adoção de novos agentes financeiros – Banco da Amazônia e do Banco do Nordeste, nas áreas de atuação destas instituições – o tempo médio caiu para 6 meses, ainda assim elevado para projetos já aprovados.
- Tanto a ANTAQ quanto o DEFMM são instituições federais vinculadas ao Ministério dos Transportes. Não há justificativa, portanto, para que não ocorra interação entre as unidades, para promover o melhor entendimento da problemática enfrentada pelo programa “Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval”, posto que uma unidade aprecia os projetos de financiamento e instrui as decisões a serem tomadas pelo CDFMM, enquanto à outra cabe congregar as informações atinentes ao setor aquaviário. A idade da frota por categoria e a participação percentual do modal na matriz de transportes são informações que podem (e devem) orientar as análises dos pleitos de financiamento.

GESTÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTES

OBJETIVO

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

PÚBLICO-ALVO

Governo.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 236.437.413,00
R\$ 280.102.250,00	Pago estatais:	R\$ 141.750,00
	Total:	R\$ 236.579.163,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	

INDICADOR(ES)

Este programa não possui indicadores, por ser do tipo "Gestão de Políticas Públicas".

CONTEXTUALIZAÇÃO

Não disponível.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Este programa possui ações de gestão voltadas para a administração de pessoal e para benefícios sociais, tais como o custeio dos processos de liquidação de órgãos extintos, como a RFFSA, o DNER e o GEIPOT, e a transferência de recursos para o convênio bilateral Brasil/Argentina, que tem como objeto a concessão da Ponte São Borjas.

No final de 2005, foi realizada uma pesquisa de contagem de tráfego, volumétrica e classificatória, além de pesquisa de origem e destino, com vistas a definir a localização de postos de pesagem das rodovias federais. Foram 7 dias de trabalho de campo, com a participação de aproximadamente 6 mil homens, entre soldados do Exército e agentes da Polícia Rodoviária Federal, distribuídos em 109 postos de pesquisa. Neste levantamento, foram contabilizados 5 milhões de veículos. Os dados deverão ser divulgados em 2006, após sua compilação.

Destacam-se, ainda, os seguintes estudos e pesquisas, concluídos ou em execução, que auxiliarão na internalização da capacidade de planejamento do Governo Federal

para políticas de transportes e logística:

- Plano Nacional de Logística, executado pelo Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN), contratado em dezembro de 2005 - execução prevista para 12 meses.
- Pesquisa de agregado e argila calcinada, em execução por meio de convênio de cooperação técnica com a Fundação Universidade do Amazonas e a Fundação de Apoio Institucional Rio Solimões - conclusão prevista para maio de 2006.
- Estudo para a elaboração do Modelo Nacional de Transportes, iniciado em fevereiro de 2005, em convênio firmado com a COPETEC/UFRJ, com o objetivo de formulação conceitual e metodológica de um modelo de transportes para o Brasil - previsão de conclusão em abril de 2006.
- Levantamento do estado da infra-estrutura e do desenvolvimento tecnológico em 31 portos (LEVANTAPORTOS), com o objetivo de propor ações para melhorar o desempenho e a produtividade dos terminais - concluído em dezembro de 2005.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Não há.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Encontra-se em andamento um estudo que visa à elaboração e ao aperfeiçoamento de indicadores de desempenho dos programas finalísticos do órgão e é realizado pelo Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB).

RECOMENDAÇÕES

Não há recomendações

INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES

OBJETIVO

Desenvolver a infra-estrutura de transportes, promovendo, entre outras ações, a construção, a ampliação, a recuperação e a modernização da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e aquaviária.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado: R\$ 159.452.816,00
R\$ 205.748.800,00	Pago estatais: -
	Total: R\$ 159.452.816,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

INDICADOR(ES)

Este programa não possui indicadores. Trata-se de programa originário de emenda parlamentar, que não acompanha todos os atributos constitutivos.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O programa foi elaborado a partir da oportunidade de modernizar e otimizar a intermodalidade do sistema de transportes, como forma de reduzir o alto custo do transporte de cargas, além de dinamizar o fluxo de passageiros entre as regiões brasileiras, colaborando para a integração sul-americana.

PRINCIPAIS RESULTADOS

- 20,27% de execução física das obras de infra-estrutura para fortalecimento da navegação na Região Norte.
- Implantação, ampliação e modernização da infra-estrutura ferroviária, nos subtrechos de Ribeirão Mosquito a Ribeirão Campo Alegre e de Ribeirão Campo Alegre a Ribeirão do Coco, e no trecho compreendido entre Anápolis e Petrolina de Goiás.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Com exceção dos principais resultados, abordados anteriormente, a execução da maioria das ações do programa ficou aquém do desejado. Quanto ao cumprimento das metas físicas, tendo como base a Lei Orçamentária 2005, percebe-se que a

lenta execução gerou aditamento nos prazos e aumentos consideráveis nos custos de implantação e provocou insatisfação por parte dos parceiros e de importantes segmentos pertencentes ao público-alvo do programa. As principais causas, portanto, do fraco desempenho observado foram os contingenciamentos orçamentários e financeiros.

Há problemas na concepção do programa em vários aspectos: sua natureza, por exemplo, vai de encontro à forma como o Ministério dos Transportes passou a estruturar sua programação, isto é, por meio de corredores regionais. Dessa forma, cada corredor deve apresentar ações visando à construção, ampliação, recuperação e modernização da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e aquaviária. Por entender que a existência deste programa apresentava sobreposição em relação a outros programas do Ministério, ele foi excluído do PPA a partir de 2006.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há

RECOMENDAÇÕES

Como o programa foi excluído, não há recomendações.

MANUTENÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL

OBJETIVO

Manter a malha rodoviária federal em boas condições operacionais de tráfego.

PÚBLICO-ALVO

Usuários das rodovias federais.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 2.309.296.599,00
R\$ 2.552.501.606,00	Pago estatais:	-
	Total:	R\$ 2.309.296.599,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	-

INDICADOR(ES)

1. TAXA DE RODOVIAS COM BOAS CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE

Unidade de medida: Porcentagem
Último índice apurado: 18 em 1/1/2005.
Índice previsto ao final do PPA: 70

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA
Baixa.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A malha rodoviária federal não atingiu um nível operacional adequado, fruto da ausência de esforços ou de um esforço insuficiente para sua conservação, o que gerou aumento de custos operacionais e a conseqüente elevação dos custos das intervenções futuras.

Em 2005, 18% da malha estavam em boas condições de conservação, 36% em situação regular e 48% em mau estado de conservação. Nesse contexto, mostrou-se oportuna a programação de iniciativas que reconduzissem a malha a uma condição satisfatória de trafegabilidade e garantissem a segurança dos usuários.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Apesar de o estado atual da malha não ter sido aferido, estima-se que será improvável alcançar o índice projetado até o final do PPA. Simulações executadas pelo modelo de otimização HDM-4, dentro do Sistema de Gerenciamento de Pavimento do DNIT,

conduziram a uma necessidade de investimentos anuais em torno de R\$ 1,5 bilhões em restauração, durante quatro anos seguidos, a partir de 2005, para alcançar, em 2009, o índice de 58% de rodovias em bom estado e 42% em condições regulares. O principal objetivo, portanto, é evitar que perdurem as más condições das rodovias, mediante a realização de obras e serviços que serão citados adiante.

No Projeto-Piloto de Investimento (PPI), em 2005, foi identificada a fração da malha que seria objeto prioritário de recuperação, com aproximadamente 17.800 quilômetros de extensão. No primeiro ano de execução, foram recuperados 2.675 quilômetros e foi contratada a recuperação de outros 6.592, perfazendo mais da metade da malha definida.

Entre as obras principais, destacam-se:

- BR-020: iniciou-se a recuperação de 606 quilômetros, sendo 293 km na Bahia, 246 km no Ceará e 67 km no Piauí.
- BR-040: foi iniciada a recuperação de 474 quilômetros da rodovia em Minas Gerais.
- BR-050: início das obras de recuperação em 28 quilômetros, em Goiás.
- BR-116: início da execução dos contratos de recuperação de 1.595 quilômetros, dos quais 791 são na Bahia, 70 no Ceará, 509 em Minas Gerais, 13,5 na Paraíba, 19,5 no Paraná e 192 no Rio Grande do Sul.
- BR-153: iniciada a recuperação em 852 quilômetros – 277 em Goiás, 33 em Minas Gerais, 59 no Paraná, 160 no Rio Grande do Sul, 55 em São Paulo e 268 em Tocantins.
- BR-158: a recuperação já foi iniciada em 800 quilômetros – 31 km no Mato Grosso do Sul, 314 km no Mato Grosso, 407 km no Rio Grande do Sul e 48 km em Santa Catarina.
- BR-163: recuperação iniciada em 666 quilômetros, dos quais 513 são no Mato Grosso do Sul, 91 no Mato Grosso e os 62 restantes em Santa Catarina.
- BR-174: 215 quilômetros em recuperação no Mato Grosso.
- BR-222: 421 quilômetros – 223 no Ceará, 122 no Maranhão e 76 no Piauí – em recuperação.
- BR-242: 797 quilômetros em recuperação na Bahia.
- BR-251: recuperação de 38 quilômetros em Minas Gerais.
- BR-262: recuperação contratada para 290 quilômetros, sendo 36 em Minas Gerais e 254 no Mato Grosso do Sul.
- BR-280: início das obras de recuperação em 235 quilômetros.
- BR-324: início da recuperação de 137 quilômetros no Estado da Bahia.
- BR-343: andamento da recuperação de subtrechos que perfazem 75 quilômetros nos Piauí.
- BR-364: 729 quilômetros em recuperação – 271 km em Goiás, 134 km no Mato Grosso e 324 km em Rondônia.
- BR-365: 634 quilômetros de subtrechos em recuperação em Minas Gerais.
- BR-392: início das obras de recuperação em 112 quilômetros no Rio Grande do Sul.
- BR-459: intervenções para recuperação de 84 quilômetros em Minas Gerais.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Dos recursos orçamentários aprovados para o exercício de 2005 pela Lei nº. 11.100, de 25 de janeiro de 2005, uma relação de subtítulos relativos a obras e serviços foi embargada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que apontou indícios de irregularidades graves em diversos contratos e convênios e determinou a sua paralisação cautelar, fazendo-os constar da relação do Anexo VI da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

Assim, apesar de contar com bastantes recursos orçamentários para o cumprimento do cronograma do programa, o DNIT ficou impossibilitado de executar as obras e os serviços e ainda está aguardando as decisões do TCU acerca das medidas retificadoras.

A este cenário de deficiência institucional, soma-se também o baixo estoque de projetos básicos e executivos concluídos e em condições de implantação. Por esse motivo, o impedimento no andamento regular de projetos contemplados não pode ser compensado com o adiantamento de outros.

Para dotar a autarquia de estrutura condizente com o desafio que lhe foi apresentado, encontra-se em fase de ultimação um processo seletivo de provas e títulos, para o provimento de 600 novos profissionais, além de um projeto de reaparelhamento do DNIT e das suas unidades regionais que, destinando, em 2006, R\$ 20 milhões para a compra de equipamentos e veículos.

Essas providências, acrescidas de uma previsão específica para a contratação de estudos e projetos, devem garantir um ritmo mais acelerado de realizações a partir de 2006.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há

RECOMENDAÇÕES

- A operação dos postos de pesagem deve resultar na redução das infrações aos limites de pesos de transporte fixados para o tráfego ao longo das rodovias. Estima-se que atualmente 40% da frota brasileira de veículos pesados trafega com carga superior à autorizada, prejudicando o pavimento que, muitas vezes, dura apenas a metade do tempo para o qual foi projetado. Assim, recomenda-se a implantação e a operação de balanças em pontos estratégicos das principais rotas de transporte de veículos pesados, como medida complementar às demais providências de conservação e restauração.

MANUTENÇÃO DE HIDROVIAS

OBJETIVO

Melhorar as condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais mediante sua concessão à iniciativa privada ou pela transferência de sua administração aos Estados.

PÚBLICO-ALVO

Manter as características físicas e operacionais das vias navegáveis interiores.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 28.715.998,00
R\$ 28.716.000,00	Pago estatais:	-
	Total:	R\$ 28.715.998,00

Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

INDICADOR(ES)

1. TAXA DE MANUTENÇÃO DE HIDROVIAS

Unidade de medida: Percentual
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

2. TAXA DE NAVEGAÇÃO EFETIVA NAS HIDROVIAS

Unidade de medida: Percentual
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, foi contratado um serviço de consultoria externa junto ao Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB), visando à revisão dos indicadores dos programas. O serviço ficará sob a coordenação do Ministério dos Transportes e deverá prover o órgão com melhores elementos e qualificação para mensurar com mais clareza o alcance dos objetivos e metas.

No caso específico deste programa, os dois indicadores não são capazes de atender à real situação das hidrovias. O Tribunal de Contas da União (TCU), no Relatório de Auditoria de Natureza Operacional, propôs novos indicadores de desempenho,

os quais devem ser considerados para efeito do trabalho da consultoria acima mencionado.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi o da necessidade de manutenção das características físicas e operacionais das vias navegáveis interiores, visando a garantir a implantação de um sistema integrado dos modais de transportes.

PRINCIPAIS RESULTADOS

O programa tem suas atribuições divididas em oito Administrações de Hidrovias. São elas:

- Administração de Hidrovias do Sul (AHSUL): uma das principais realizações foi a manutenção das barragens de Fandango, Anel de Dom Marco, Amarópolis e Bom Retiro do Sul, onde se localizam as eclusas, principais vias de acesso para embarcações.
- Administração da Hidrovia do Paraguai (AHIPAR): levantamento topobatimétrico do rio Paraguai, dragagens em alguns passos do rio e manutenção em draga.
- Administração da Hidrovia do Paraná (AHRANA): manutenção do balizamento e da sinalização no reservatório da UHE Itaipu e no trecho entre Guaíra e a UHE Porto Primavera.
- Administração da Hidrovia do São Francisco (AHSFRA): manutenção da sinalização e do balizamento no trecho Pirapora-MG a Juazeiro-BA e manutenção da eclusa de Sobradinho.
- Administração da Hidrovia do Araguaia/Tocantins (AHITAR): sinalização e balizamento com substituição de marcos e manutenção de equipamentos fluviais e do Terminal de Aruanã.
- Administração da Hidrovia do Amazônia Oriental (AHIMOR): não apresentou resultados referentes a 2005.
- Administração da Hidrovia do Nordeste (AHINOR): melhoramentos nas hidrovias de Mearim, Grajaú, Turuiçu, Paruá, na região do Delta do Parnaíba e recuperação de atracadouro hidroviário flutuante no povoado de Mandacaru.
- Administração da Hidrovia da Amazônia Ocidental (AHIMOC): serviços de monitoramento ambiental, manutenção das estações hidrométricas, batimetria nos principais pontos críticos e atualização do atlas de balizamento da Hidrovia do Madeira.

Os resultados, porém, ficaram abaixo do esperado. Dos 5.745 km inicialmente previstos de hidrovias a serem mantidas, em somente 3.076,88 km efetivou-se a manutenção. Verificou-se que 100% dos recursos destinados foram utilizados, mas esse volume ainda foi considerado insuficiente para a execução de novas ações de melhoramento. Assim, foram realizados apenas os serviços essenciais para a manutenção da trafegabilidade. Além, disso, 50% do orçamento do programa é destinado ao pagamento de pessoal. Se forem somados os contratos administrativos, esse percentual sobe ainda mais, restando um valor muito pequeno para os serviços de manutenção das hidrovias.

O programa não atingiu o público-alvo de forma satisfatória. Para que isso ocorra, é preciso que haja melhores mecanismos de fiscalização das administrações de hidrovias, além de pessoal habilitado para desenvolver as atividades inerentes ao setor hidroviário.

Por outro lado, apesar de haver contratos de balizamento e sinalizações na maioria das administrações de hidrovias, os principais usuários – transportadores hidroviários – mostraram-se insatisfeitos e relataram que há má conservação das placas de sinalização, balizamento inexistente ou mal localizado em alguns trechos, além de trechos sem condições de navegação por falta de desassoreamento e dragagem. O mecanismo utilizado para medir a satisfação desses usuários foi o questionário.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

A manutenção das hidrovias é feita pelas administrações específicas, vinculadas às Companhias Docas que, por sua vez, mantêm convênios de repasse financeiro com o DNIT. Além disso, a atividade também exige articulação com a Assessoria de Meio Ambiente do Ministério dos Transportes. Este fluxo decisório, porém, tem dificultado que as intervenções nas hidrovias sejam priorizadas.

Quanto à concepção do programa, o principal problema reside na definição de indicadores. O setor hidroviário é atípico por não ser definido apenas pelos quilômetros de vias navegáveis e sim pela mudança de realizações sob a égide do programa. Ou seja, muitas de suas atividades dependem da variação apresentada nos índices pluviométricos dos rios, que baixam e sobem ao longo do ano, determinando qual o volume de serviços a ser realizado, como dragagem, destocamentos e paliteiros, entre outros.

Em relação às restrições, além da carência de recursos e do expressivo comprometimento destes com o pagamento de pessoal, pode-se citar a lentidão no processo de licenciamento ambiental. Atualmente, existem hidrovias com impossibilidade de navegação por causa de questões ambientais que rolam na justiça.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O mecanismo utilizado para o monitoramento do desempenho físico das ações é a prestação de contas sobre o cumprimento dos programas de trabalho firmados entre a gerência e as administrações de hidrovias. A principal dificuldade é a ausência de uma fiscalização in loco e periódica que permita o atesto da realização e da qualidade dos serviços programados. Para melhor aperfeiçoamento do programa, é necessário aumentar o efetivo da diretoria aquaviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), o que deve ser resolvido com a ultimação do concurso público de provas e títulos ora em realização.

RECOMENDAÇÕES

- Não há medição do grau de satisfação da população ribeirinha, portanto, a percepção do alcance social só congrega as impressões das empresas transportadoras. É necessário, pois, que se avance na captação dessas

percepções junto à população diretamente afetada. A instalação de comitês hidroviários poderia contribuir para o aprimoramento dos mecanismos de avaliação das iniciativas e da satisfação dos principais interessados.

- Sugere-se a elaboração de planos de gestão das hidrovias, de forma a classificar os investimentos que se entendem necessários segundo uma escala de importância. Cabe salientar que no processo de revisão do Plano Plurianual (PPA) e de elaboração do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), em curso, várias propostas foram feitas para contemplar a manutenção de trechos hidroviários, sem que isso tenha sido precedido da definição de prioridades, que seria objeto dos Planos de Gestão.
- Um aspecto importante a destacar é a previsão, no Projeto de Lei Substitutivo nº. 59/1996, de que a construção de barragens deverá ser acompanhada de eclusas em cursos navegáveis. Para que a navegação interior não seja prejudicada pela execução de outros projetos, sem que se lhes questione o mérito, seria oportuno um trabalho de assessoramento parlamentar mais efetivo para incluir a matéria na agenda do Congresso Nacional. Isto possibilitaria maximizar os retornos da utilização do ativo natural, pois conceberia para as micro e mesorregiões alternativas de adensamento do desenvolvimento em dimensões e intervenções não-excludentes.
- Mesmo que se observem as dificuldades de integração entre as unidades componentes do Ministério dos Transportes, relatadas no campo de principais restrições e providências, elas não justificam a não-consubstanciação de escolhas públicas que prestigiem a navegação interior. Cabe ao órgão gestor estabelecer as metas nos Planos de Trabalho dos convênios a serem celebrados com as autoridades portuárias, caso entenda-se que as iniciativas são meritórias.

NAVEGAÇÃO INTERIOR

OBJETIVO

Prestar serviços de transporte hidroviário de cargas e passageiros no rio São Francisco.

PÚBLICO-ALVO

Armadores e usuários das hidrovias.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 4.263.466,00
R\$ 5.880.069,00	Pago estatais:	-
	Total:	R\$ 4.263.466,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	
-	-	

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA NO RIO SÃO FRANCISCO

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

2. CARGA TRANSPORTADA NO RIO SÃO FRANCISCO

Unidade de medida: t por mês

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, foi contratado o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes (CEFTRU), ligado à Universidade de Brasília, para prestar serviços de consultoria na revisão dos indicadores de impacto, o que deverá prover o órgão de melhores elementos e capacidade para mensurar com mais clareza o alcance dos objetivos e metas.

Neste caso específico, o programa envolve transportes hidroviários longitudinais e transversais de cargas e de passageiros. Os transportes longitudinais variam em quantidade e percurso, enquanto os de travessia, apenas em quantidade. Há um conflito em torno desse indicador (indicador 1) e em relação às ações que tutela. Enquanto às ações alusivas ao transporte longitudinal são fomentativas,

as concernentes ao transporte transversal têm características sociais. O indicador espelha apenas parte do programa (transporte longitudinal de cargas) e sobre ele não se têm, ainda, bases de referência passada e futura.

Apesar de reportar-se apenas ao transporte hidroviário longitudinal, o indicador 2 não é representativo, pois não considera as distâncias percorridas.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi o da necessidade de dinamizar o fluxo de mercadorias na região e dar apoio às comunidades ribeirinhas, garantindo a prestação de serviços de transporte hidroviário de cargas e passageiros no rio São Francisco.

O programa é composto por: a) operação das linhas de navegação do rio São Francisco, de responsabilidade da Companhia de Navegação do São Francisco (FRANAVE); e b) transporte de passageiros no lago da barragem de Três Marias (MG), de responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF), que se traduz em obrigação da União.

AFRANAVE, empresa em processo de liquidação, opera com dificuldades financeiras devido à incapacidade operacional de gerar receitas; portanto, ela sempre manteve suas atividades por meio de subvenção econômica.

PRINCIPAIS RESULTADOS

A principal ação do programa é a que alude ao transporte de pessoas, seus pertences e veículos no lago da barragem de Três Marias, em Minas Gerais, devido à sua impossibilidade de interrupção (serviço de travessia). Em 2005, observou-se a superação de sua meta física.

Por um lado, a ação de maior valor monetário alocado (Gestão e Administração do Programa) não tem meta física a ela associada (pois os recursos são destinados a subsidiar o custeio da FRANAVE); por outro, a ação que está associada aos indicadores do programa (Operação das Linhas de Navegação do Rio São Francisco) teve um desempenho muito baixo com relação à realização da meta física projetada (em torno de 18%).

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O programa apresenta concepção inadequada, apresenta ações dissociadas dos seus objetivos, indicadores não representativos, público-alvo incorretamente definido e metas físicas pouco representativas. Ademais, as ações do programa não se correlacionam com as atribuições da Secretaria de Fomento para as Ações de Transportes (SFAT) do Ministério dos Transportes, a quem cabe a gerência do programa.

No transporte hidroviário longitudinal, há empresas atuando que não são beneficiadas por recursos do programa. Na realidade, o programa beneficia apenas à FRANAVE (sociedade de economia mista federal). Assim, não é justo dizer que ele se destina à prestação de serviços de transportes de cargas e de passageiros e sim a subsidiar a iniciativa estatal federal. Os usuários da FRANAVE só são beneficiados, e indiretamente, na medida em que a estatal transporte cargas ou passageiros,

ou seja, navegue eficazmente. Além disso, não há garantias de que os subsídios concedidos à FRANAVE se destinem a aumentar ou melhorar o transporte de cargas e de passageiros. A navegação de travessia que se processa no lago da barragem de Três Marias decorre da construção da barragem, obrigação assumida pela União. Os ribeirinhos, quando prejudicados, têm os custos de travessia subsidiados pela União, como forma de mitigar os problemas advindos do investimento.

Se adotarmos as macrorregiões como espaço para o planejamento das políticas públicas, poderemos observar que as navegações interiores de travessia abrangidas pelo programa ocorrem no lago da barragem de Três Marias, totalmente inserido no Estado de Minas Gerais, na região Sudeste. Em que pese a sede da FRANAVE localizar-se em Pirapora, também em Minas Gerais, a maior parte de suas operações é realizada nos Estados da Bahia e de Pernambuco, na região Nordeste. Em suma, podemos dizer que a regionalização está equivocada, a não ser que os subsídios dados à FRANAVE não se traduzam em transporte, isto é, sejam consumidos na sede da empresa. Essa questão, contudo, pode ser minorada se considerarmos os corredores de transporte, entre os quais o Corredor São Francisco, programas aos quais as ações poderiam ser direcionadas.

Voltando à questão dos indicadores, o programa se resume a subsídios a uma empresa de navegação estatal federal e a obrigações da União de proporcionar travessias no lago da barragem de Três Marias, em face da formação desse lago artificial. Como há outros armadores atuando no rio São Francisco, além da FRANAVE, que não são abrangidos pelas ações deste programa, o indicador escolhido pouco ou nada se relaciona com ele. O programa somente poderá existir se os custos considerados forem os da estrutura de fretes da companhia subsidiada. Deve-se, portanto cuidar para que os subsídios dados à FRANAVE resultem em subsídio à estatal, não aos fretes, de modo que a salutar concorrência entre as diversas modalidades de transporte de superfície possa existir. Por fim, para que sejam significativos e permitam a apuração de índices efetivos, os custos a serem mencionados devem relacionar-se à grande unidade de massa transportada e à grandeza da unidade de distância percorrida.

Dessa forma, o objetivo não expressa os reais propósitos do programa. Além disso, o programa não está à altura do seu nome, pois suas ações não contribuem para o desenvolvimento ou a manutenção da Navegação Interior no Brasil. Na verdade, ele restringe-se ao rio São Francisco e aos subsídios dissociados dos interesses maiores da navegação.

Por fim, vale destacar a concessão da subvenção econômica à FRANAVE. O Acórdão nº. 165 do Tribunal de Contas da União (TCU), publicado no Diário Oficial da União de 22 de março de 2001, relativo à prestação de contas daquela empresa do exercício de 1996, determina que o Ministério dos Transportes (MT) somente inclua na proposta orçamentária anual daquela entidade créditos destinados a custeio ou outros que possam ser caracterizados como subvenção econômica se estiverem expressamente autorizados em lei especial (art. 19 da Lei nº. 4.320, de 1964). A partir de 2001, então, o Governo Federal tomou as providências necessárias no sentido de restabelecer a legalidade para possibilitar à empresa o recebimento de transferências do Tesouro Nacional.

Em 30 de dezembro de 2004, foi publicada a MP no. 232, que mais uma vez, contempla a FRANAVE ao estabelecer, no art. 13, o recebimento de subvenção até 31 de dezembro

de 2006. Ocorre que esse artigo foi revogado pela MP no. 243, de 2005, ficando o MT impedido de promover, em 2005, o repasse dos recursos financeiros a título de subvenção econômica em favor da empresa, devido à ausência de dispositivo legal específico que o autorizasse, embora esses recursos constassem na Lei Orçamentária. Além disso, não foi aprovado o Projeto de Lei nº. 5.629/2005, do Poder Executivo, no ano de 2005. Esse projeto só se tornou lei em 2006 (Lei nº. 11.278, de 7 de fevereiro de 2006) e isso impediu que a FRANAVE usasse recursos do programa em questão. Essa lei dispõe sobre a concessão de subvenção econômica à FRANAVE, ficando o Poder Executivo autorizado a conceder subvenções econômicas para a cobertura de déficit de manutenção da companhia até 31 de dezembro de 2006.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

As informações relativas ao transporte longitudinal são captadas junto à FRANAVE, e as alusivas ao transporte transversal, na CODEVASF. Atualmente não há mecanismos de monitoramento sobre o desempenho físico das ações. Como a execução física se traduz em rotinas trabalhistas de uma sociedade de economia mista federal (FRANAVE) ou em subsídio fornecido por outra sociedade de economia mista federal (CODEVASF), o monitoramento envolveria a coleta destas informações a partir dessas sociedades de economia mista, requerendo uma estrutura incompatível com aquela à disposição da gerência.

A CODEVASF opera as travessias do lago da barragem de Três Marias por meio de convênios, mas a gerência ainda não sabe como a satisfação dos usuários das travessias é medida, nem a opinião do órgão regulador dessas travessias (Governo do Estado de Minas Gerais), por causa do atraso no envio dos relatórios de monitoramento previstos no Plano Gerencial de 2005.

O programa não possui mecanismos de participação social. A ação alusiva ao transporte de pessoas, seus veículos e pertences no lago da barragem de Três Marias (MG), pode e deve ter mecanismos de controle e participação social. A dificuldade de efetivá-los reside na forma como foram dimensionadas suas metas, que deveriam ser, por exemplo, a manutenção da prestação de serviço de travessia durante todo o ano.

RECOMENDAÇÕES

- Os subsídios dados à FRANAVE devem ser mantidos enquanto o rio São Francisco não for revitalizado, sua bacia hidrográfica ordenada territorialmente e existirem melhores condições de navegação. O programa em tela deve ser reformulado, seja para transformar-se em um plano de soerguimento da FRANAVE, seja para ser desconstituído e suas ações migrarem para outros programas. Poderia ser avaliada, também, a possibilidade de transferência da responsabilidade de operação da navegação no lago de Três Marias, correspondente à ação 2869 – “Operação das Linhas de Navegação no Lago de Três Marias” para, por exemplo, a CEMIG, o Estado de Minas Gerais ou a Prefeitura Municipal de Morada Nova de Minas.
- Caso a opção seja soerguer a FRANAVE, ações de projeto devem ser previstas para permitir a modernização da frota. Outras opções seriam transferência para a iniciativa privada (por meio de PPP ou privatização) ou liquidação da empresa.

SERVIÇOS DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

OBJETIVO

Garantir a qualidade na prestação de serviços de transporte na navegação interior, de cabotagem e de longo curso.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte aquaviário de carga e de passageiros.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 29.459.233,00
R\$ 44.377.087,00	Pago estatais:	-
	Total:	R\$ 29.459.233,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	
-	-	

INDICADOR(ES)

1. GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE CARGA

Unidade de medida: Percentual

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver o problema, contratou-se o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) para rever os indicadores de impacto, com a expectativa de prover o órgão com melhores elementos e capacidade para mensurar com clareza o alcance dos objetivos e metas.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi a necessidade de regulamentação e fiscalização do transporte aquaviário, com o intuito de possibilitar que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) possa garantir a qualidade na prestação dos serviços de transporte na navegação interior, de cabotagem e de longo curso.

PRINCIPAIS RESULTADOS

É fato que o aumento na movimentação geral de cargas e de contêineres são ganhos a capitalizar nos programas atinentes aos corredores de transportes; a estes, cabe

solucionar os problemas de logística que eventualmente ocorram nas suas áreas de influência.

A evolução do marco regulatório, contudo, permite que se desatem alguns nós que atravancam o desenvolvimento do sistema. Além disso, o acompanhamento e a fiscalização do mercado de serviços de transporte aquaviário e da exploração da infra-estrutura portuária promovem ganhos de eficiência, pois coíbem práticas operacionais e comerciais lesivas e estimulam a competição e a ampliação da oferta de serviços.

Vale ressaltar o desempenho da área portuária, resultado de políticas públicas diversas e integradas:

- Crescimento de 25% na movimentação de contêineres, passando de 3,2 milhões de TEU's (padrão Internacional de volume para contêineres de 20 pés) em 2004 para 4 milhões em 2005.
- Crescimento de aproximadamente 9% na movimentação geral de cargas (Carga Geral + Granéis Sólidos + Granéis Líquidos), verificando-se uma movimentação de 620,7 milhões de toneladas (t) em 2004 e de 674,8 milhões de t em 2005.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Os recursos destinados ao aparelhamento da sede da ANTAQ e de suas unidades regionais foram contingenciados pelo órgão setorial (Ministério dos Transportes) e liberados, apenas em parte, no último mês do exercício, quando já não havia tempo hábil para a Agência proceder aos trâmites processuais relativos à licitação e à contratação. Dessa forma, os recursos materiais continuam inadequados para a execução do programa. Para transpor este óbice, são necessários a instalação e o aparelhamento das unidades regionais. No que se refere aos recursos humanos, o contingente deverá ser adequado às necessidades da organização com a ultimação do concurso público ora em realização.

Outro problema consiste no fato de que, aparentemente, parte das despesas que concorrem para o desenvolvimento das ações finalísticas está prevista na ação "Gestão e Administração do Programa", contribuindo para que esta tenha um valor desproporcional em relação às ações finalísticas. De qualquer modo, seria difícil alocar nas ações finalísticas despesas com o pagamento de vencimentos e vantagens fixas aos servidores, diárias, despesas com locomoção ou com publicidade de assuntos vinculados.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

A execução física e financeira das ações do programa é registrada mensalmente pelos coordenadores de ações, por meio do SIGPlan, e validada pelo gerente-executivo, após comparação do desempenho com a meta programada.

A participação social ocorre por meio da ouvidoria da ANTAQ, e das audiências públicas, ocasião em que a sociedade pode propor novos postulados normativos para o setor.

Como boas práticas de gestão, destacam-se o levantamento e a identificação dos macroprocessos desenvolvidos na ANTAQ, além do levantamento de dados e fluxos de informações para a formação de um banco de dados, utilizando a Metodologia de Mapeamento da Informação (MMI) e a informatização dos procedimentos administrativos e operacionais.

RECOMENDAÇÕES

- Em relação aos atributos do programa, sugerem-se algumas modificações, com o intuito de expressar melhor os aspectos de sua concepção. Assim, o objetivo e o público-alvo devem ser apresentados da seguinte forma: Objetivo: "Garantir a prestação dos serviços de transportes aquaviários e da exploração da infra-estrutura portuária em condições de segurança, qualidade, acessibilidade e modicidade tarifária". Público-alvo: "Usuários e agentes econômicos envolvidos nas atividades de transportes aquaviários e de exploração da infra-estrutura portuária".

SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

OBJETIVO

Garantir a qualidade da prestação dos serviços do transporte ferroviário de carga e de passageiros.

PÚBLICO-ALVO

Usuários dos serviços de transporte ferroviário de carga e de passageiros.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 2.341.858,00
R\$ 3.146.000,00	Pago estatais:	-
	Total:	R\$ 2.341.858,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	

INDICADOR(ES)

1. GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA

Unidade de medida: Porcentagem
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Não apurado. Durante o exercício foi realizada a primeira Pesquisa de Satisfação dos Usuários dos sistemas sob atribuição da ANTT. No momento, ainda desenvolve-se a análise dos resultados obtidos para a sua utilização efetiva no aprimoramento das políticas públicas para o setor.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Este programa foi encerrado em 2005 e suas ações migraram para os programas 0224 – “Exploração da Infra-Estrutura de Transportes Rodoviário e Ferroviário” e 0237 – “Corredor Araguaia-Tocantins”.

PRINCIPAIS RESULTADOS

A fiscalização realizada sobre as concessionárias atuantes no modal ferroviário (Companhia Ferroviária do Nordeste S.A. – CFN, Ferrovia Paraná Oeste – FERROESTE, Ferrovia Tereza Cristina S.A., América Latina Logística do Brasil S.A. – ALL, Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA, Ferrovia Novoeste S.A. – NOVOESTE, Ferrovias Bandeirantes S.A. – FERROBAN, Ferrovia Norte Brasil S.A. – FERRONORTE, Estrada de Ferro Vitória a Minas S.A. – EFVM, Estrada de Ferro

Carajás S.A. – EFC, Ferrovia Norte-Sul – FNS) contribuiu para garantir as normas de segurança para a prestação do serviço, operação e manutenção dos bens ativos a elas vinculados. Isto gerou melhoria contínua nas condições de tráfego das ferrovias federais concedidas, estimulando aprimoramentos de segurança e rapidez, bem como redução de custos aos usuários da infra-estrutura.

Foi desenvolvida com base em um cronograma de Inspeções Técnico-Operacionais Programadas, de acordo com variáveis como tamanho e estado de conservação da malha, dificuldades de acesso, condições climáticas encontradas na época da inspeção, entre outras. Houve, ainda, as Inspeções Técnico-Operacionais Eventuais, em decorrência de fatores externos, tais como: verificação das condições de via permanente, de oficinas de manutenção, de material rodante, de pátios de formação e recomposição de trens e terminais; obras necessárias em função de deslizamentos; apuração de denúncias; investigação de acidentes, entre outros

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O monitoramento foi realizado mensalmente, segundo os critérios instituídos no Plano Anual de Fiscalização, aprovado pela Diretoria da Agência para cada exercício específico.

O contingenciamento estabelecido, pelo segundo ano consecutivo, impediu a concretização de novas atividades ao longo do exercício.

O provimento de cargos efetivos da Agência, decorrente do concurso público de provas e títulos, só foi realizado a partir de outubro de 2005, mas o quadro de funcionários somente estará com número próximo do ideal em 2006, com novas investidas.

O programa possuía mecanismos que promoviam a participação social. A ANTT busca fornecer informações e prestar esclarecimentos por meio do serviço 0800 e de seu sítio na Internet. Por intermédio de audiências e consultas públicas, há grande circulação de informações e participação das áreas de interesse. Esta participação social proporciona o contínuo aperfeiçoamento dos mecanismos de regulação e fiscalização dos transportes terrestres.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Este programa foi descontinuado na revisão de 2005.

RECOMENDAÇÕES

Não há recomendações.

SERVIÇOS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIO

OBJETIVO

Garantir a qualidade na prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e cargas.

PÚBLICO-ALVO

Usuários do transporte rodoviário de carga e passageiros.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado:	R\$ 7.743.352,00
R\$ 14.862.000,00	Pago estatais:	-
	Total:	R\$ 7.743.352,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário	

INDICADOR(ES)

1. GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Unidade de medida: Percentual
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. GRAU DE SATISFAÇÃO DO CLIENTE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

Unidade de medida: Percentual
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A fiscalização dos serviços de transporte rodoviário realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é de fundamental importância para garantir a qualidade da prestação dos serviços interestaduais e internacionais de passageiros e cargas deste modal.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Em 2005 foi feito um estudo destinado a contribuir para o desenvolvimento da multimodalidade no Brasil, objetivando a exploração de alternativas para o aumento da eficiência logística; ocorreram o desenvolvimento de um modelo de viabilidade, o monitoramento e a representação dos indicadores de desempenho das linhas de transporte rodoviário de passageiros, permitindo à ANTT elaborar os planos de outorga das linhas de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; foram elaborados mapas viários, compostos pelas linhas operadas pelo sistema de transporte semi-urbano de passageiros do entorno do Distrito Federal; e foram elaborados estudos de custos e análises de viabilidade de linhas de transporte rodoviário de passageiros, iniciados ainda no exercício de 2004.

No que tange à fiscalização do transporte rodoviário nacional e internacional de cargas, o total dos veículos fiscalizados foi de 6.093.705. Compõem esse número as inspeções relativas a quatro aspectos: excesso de peso, vale-pedágio, transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) e Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas (RNTRC), sendo que o excesso de peso representa o aspecto que gera a maior quantidade de veículos fiscalizados.

A ANTT executou, ainda, variados programas de fiscalização na área de transporte rodoviário de passageiros. Com essa finalidade, empreendeu operações em terminais rodoviários e garagens de empresas, tendo também realizado inspeções especiais, principalmente na forma de comandos em várias rodovias federais em todo o território nacional. Foram as seguintes as realizações das ações mencionadas:

- Fiscalização de Empresas: 4.225
- Veículos Vistoriados: 91.657
- Veículos Transbordados: 221
- Termos de Recomendação Expedidos: 23
- Recomendações Emitidas: 99
- Terminais Fiscalizados: 52
- Denúncias Apuradas: 438
- Comandos de Fiscalização: 19

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

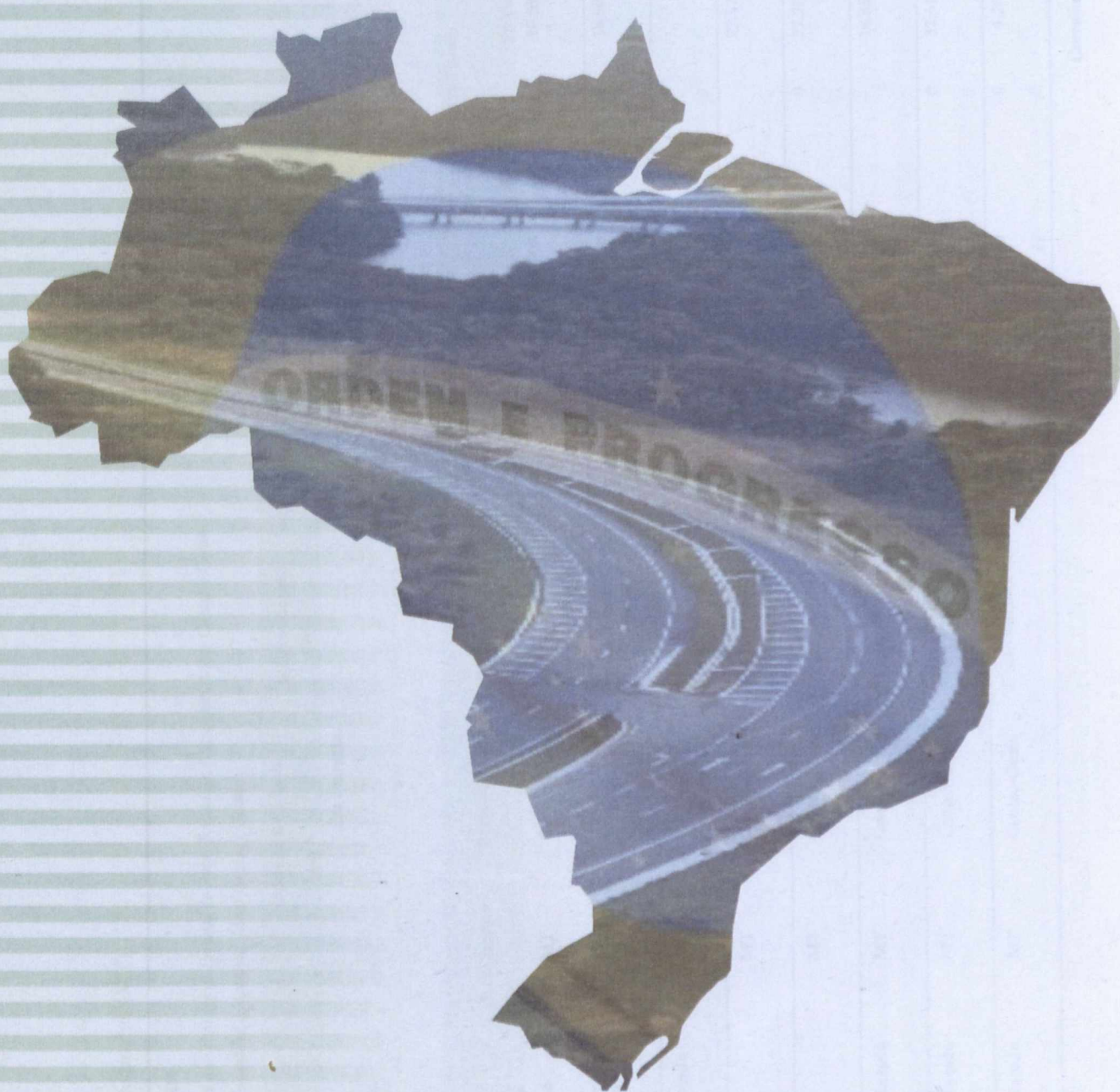
Não foi informado.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Durante o ano de 2005, foi realizada a primeira Pesquisa de Satisfação dos Usuários dos serviços. Os resultados obtidos encontram-se em fase de análise e servirão de base para aprimoramentos no programa.

RECOMENDAÇÕES

- Há necessidade de adequação dos produtos das ações do programa. Neste sentido, para as ações 2346 – “Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros” e 2347 - “Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas”, o produto deverá ser alterado para “Veículo Fiscalizado”, substituindo o atual “Empresa Fiscalizada”.



Anexo 1

Programa 0237 Corredor Araguaia-Tocantins

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

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

Indicador (unidade de medida)
Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Araguaia-Tocantins (R\$ por t.km)

Índice de Referência Data	Índice	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
-	Em apuração	-	-	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10DM	Adequação de Contornos Rodoviários na BR-153 no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$	17.500.000	8.500.001	10.655.000
				Meta		16	4	8
								6
10DU	Adequação de Travessias Urbanas em Rodovias Federais no Estado do Tocantins	MT	Norte	Travessia adequada (km)	R\$	8.000.000	7.120.000	18.800.000
				Meta		8	7	13
								11
1244	Adequação de Travessias Urbanas na BR-153 no Estado do Tocantins	MT	Norte	Travessia adequada (km)	R\$	300.000	0	-
				Meta		2	0	-
1A42	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-060 no Distrito Federal (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$	-	-	27.375.000
				Meta		-	-	-
								27.375.000
7542	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-060 no Distrito Federal	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$	13.000.000	0	27.200.000
				Meta		13	0	10
								26.850.000
1A41	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-060 no Estado de Goiás (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$	-	-	14.850.000
				Meta		-	-	-
								14.850.000
3768	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-060 no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$	12.000.000	0	32.515.000
				Meta		12	0	14
								29.365.000
7560	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-070 no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$	7.050.000	0	4.261.500
				Meta		11	0	4
								117.000
								0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1310	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-153 no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	- -	- 20	20.450.001 11
106G	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-316 no Estado do Pará	MT	Norte	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	12.500.000 6	6.000.000 3	26.430.760 19
107O	Ampliação e Recuperação do Porto de Itaquí	MT	Nordêste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	21.222.000 -	8.000.000 0
1547	Construção da Eclusa de Lajeado no Estado de Tocantins	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	12.000.000 40	0 0	34.158.600 100
1A45	Construção da Ferrovia Norte-Sul (Crédito Extraordinário)	MT	Norte	Trecho construído (km)	R\$ Meta	- -	- -	274.780.007 21
7136	Construção da Ferrovia Norte-Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho construído (km)	R\$ Meta	8.300.000 9	8.299.164 3	13.337.776 0
			Nacional		R\$ Meta	53.000.000 13	33.398.719 6	16.399.809 0
			Nordeste		R\$ Meta	8.750.000 9	0 0	319.300 0
			Norte		R\$ Meta	- -	19.725.000 8	19.620.262 0
5750	Construção das Eclusas de Tucuruí no Estado do Pará	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	69.875.000 17	51.300.000 13	64.030.500 50
1E52	Construção de Cais em Municípios do Estado do Maranhão	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	400.000 100	0 0
121C	Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto de Itaquí (MA) - Crédito Extraordinário	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	500.000 100	500.000 100	- -

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10KM	Construção de Contornos Rodoviários no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	50.000	50.000
121B	Construção de Instalação Portuária para Inspeção Fitossanitária no Porto de Itaquí (MA) - Crédito Extraordinário	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	100.000	100.000	-	-
10DT	Construção de Pontes em Rodovias Federais no Estado do Tocantins	MT	Norte	Ponte construída (% de execução física)	R\$ Meta	12.000.000	6.000.000	13.092.000	10.000.000
10KY	Construção de Pontes na BR-080 no Estado de Goiás	MT	Nacional	- (-)	R\$ Meta	50.000	0	-	-
7228	Construção de Pontes na BR-135 no Estado do Maranhão	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	2.000.000	2.000.000
5718	Construção de Pontes no Corredor Araguaia-Tocantins	MT	Nordeste	- (-)	R\$ Meta	7.900.000	0	-	-
10DV	Construção de Rodovias Federais no Estado do Tocantins	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	24.000.000	23.000.000	-	-
11V8	Construção de Trechos Rodoviários na BR-010 no Estado de Tocantins	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	43.429.500	25.955.000
7218	Construção de Trechos Rodoviários na BR-070 no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	9.000.000	8.620.000	-	-
10LN	Construção de Trechos Rodoviários na BR-080 No Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	9.000.000	0	25.074.000	12.000.000
10LR	Construção de Trechos Rodoviários na BR-153 no Estado do Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	10.246.000	8.100.000
106B	Construção de Trechos Rodoviários na BR-158 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	4.000	2.000	-	-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
11VA	Construção de Trechos Rodoviários na BR-158 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	27.665.250	10.180.000
						-	51	0
7224	Construção de Trechos Rodoviários na BR-235 no Estado de Tocantins	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	25.555.100	10.000.000
						-	69	0
1364	Construção de Trechos Rodoviários na BR-242 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	2.000	0	2.000
						1	0	1
106F	Construção de Trechos Rodoviários na BR-308 no Estado do Maranhão	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	20.000	0	-
						1	0	-
7443	Construção de Trechos Rodoviários na BR-308 no Estado do Pará	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	450.000	0	698.600
						1	0	15
1238	Construção de Trechos Rodoviários na BR-414 no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	8.100.000
						-	-	12
1E83	Construção de Trechos Rodoviários na BR-422 no Estado do Pará	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	9.400.000
						-	-	16
1E67	Construção de Trechos Rodoviários no Estado do Maranhão	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	7.783.200
						-	-	15
12GX	Obras Emergenciais para o Reestabelecimento do Tráfego sobre o Estreito dos Mosquitos na BR-135/MA - Crédito Extraordinário	MT	Nordeste	Obra executada (m)	R\$ Meta	10.000.000	9.900.000	-
						1.022	902	-

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2010	Assistência Pré-Escolar aos Dependentes dos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Criança de 0 a 6 anos atendida (unidade)	R\$ Meta	28.080	26.633	43.385
						6	7	8

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2012	Auxílio-Alimentação aos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Servidor beneficiado (unidade)	R\$	280.236	280.001	293.900	293.901
					Meta	97	82	71	991
2011	Auxílio-Transporte aos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Servidor beneficiado (unidade)	R\$	74.017	42.254	66.550	66.549
					Meta	58	40	50	494
2272	Gestão e Administração do Programa	MT	Nacional	- (-)	R\$	7.864.933	7.058.217	9.193.458	8.844.065
					Meta	0	0	0	0
4641	Publicidade de Utilidade Pública	MT	Nacional	- (-)	R\$	20.000	0	20.000	0
					Meta	0	0	0	0

AÇÕES DO ORÇAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
2004	Assistência Médica e Odontológica aos Servidores, Empregados e seus Dependentes	MT	Nacional	Pessoa beneficiada (unidade)	R\$ Meta	643.150 281	579.014 277	715.910 249	644.868 305

AÇÕES DO ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO DAS ESTATAIS

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
3269	Dragagem de Aprofundamento no Porto de Belém	MT	Norte	Dragagem realizada (mil m³)	R\$	1.000.000	0	0	0
					Meta	332	0	0	0
3337	Execução de Obras de Infra-Estrutura no Porto de Belém	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$	6.349.969	2.078.327	4.021.225	3.421.093
					Meta	23	8	19	0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10VU	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Belém	MT	Norte	Sistema implantado (% de execução física)	R\$	2.675.000	2.675.000	1.000.000	466.077
				Meta		96	96	100	0
10W1	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Vila do Conde	MT	Norte	Sistema implantado (% de execução física)	R\$	1.500.000	1.500.000	500.000	235.416
				Meta		100	100	100	0
1305	Melhoramentos no Porto de Vila do Conde	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$	5.841.853	3.951.064	7.928.584	3.151.162
				Meta		23	16	37	0
3516	Recuperação da Infra-Estrutura do Terminal de Combustíveis de Miramar (PA)	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$	3.500.000	1.890.550	3.500.000	3.142.100
				Meta		26	14	41	0
11S7	Recuperação do Armazém de Cargas no Terminal da SOTAVE - PA	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	2.015.000	892.936
				Meta		-	-	12	0

Programa 0238 Corredor Fronteira Norte

Objetivo Incrementar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os Estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre com os países da fronteira norte do Brasil

Público-alvo População da fronteira norte e oeste do País

Indicador (unidade de medida)	Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Tráfego Médio Diário na Rodovia BR-156/AP (unidade)	-	-	-	Em Apuração	-
Tráfego Médio Diário na Rodovia BR-401/RR (unidade)	-	-	-	Em Apuração	-
Tráfego Médio Diário na Rodovia BR-174/RR (unidade)	-	-	-	Em Apuração	-
Tráfego Médio Diário na Rodovia BR-364/AC (unidade)	-	-	-	Em Apuração	-
Tráfego Médio Diário na Rodovia BR-317/AC (unidade)	-	-	-	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1408	Construção de Anéis Rodoviários na BR-364 no Estado do Acre	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	16.500.000 55	17.484.000 30	17.484.000 0
7462	Construção de Ponte na BR-317 no Estado do Acre	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	3.500.000 13 *	7.100.000 32	7.100.000 0
7461	Construção de Pontes na BR-156 no Estado do Amapá	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	13.250.000 90 *	2.700.000 68	0 0
1210	Construção de Pontes na BR-364 no Estado de Rondônia	MT	Norte	Ponte construída (% de execução física)	R\$ Meta	30.000 1	0 0	- -
1418	Construção de Trechos Rodoviários na BR-156 no Estado do Amapá	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	106.750.000 349	87.900.001 183	28.000.000 202
11XZ	Construção de Trechos Rodoviários na BR-210 no Estado de Roraima	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	2.840.000 5	2.840.000 0

* Esta Ação teve alteração de Produto e/ou Unidade de Medida

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
7457	Construção de Trechos Rodoviários na BR-210 no Estado de Roraima	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	4.000.000 14	3.600.000 13	12.303.600 10	5.228.829 0
1420	Construção de Trechos Rodoviários na BR-317 no Estado do Acre	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	19.000.000 14	10.750.000 8	21.526.000 36	14.200.000 0
1428	Construção de Trechos Rodoviários na BR-317 no Estado do Amazonas	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	11.000.000 37	10.044.933 33	5.655.000 18	0 0
1422	Construção de Trechos Rodoviários na BR-364 no Estado do Acre	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	27.950.000 63	18.550.000 58	52.910.000 89	52.100.000 0
7456	Construção de Trechos Rodoviários na BR-401 no Estado de Roraima	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	4.500.000 14	0 0	4.200.000 7	258.131 0
7242	Construção de Trechos Rodoviários na BR-432 no Estado de Roraima	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	4.500.000 15	4.050.000 13	6.200.000 7	2.000.000 0
109K	Recuperação do Porto de Santana no Estado do Amapá	MT	Norte	Instalação portuária recuperada (unidade)	R\$ Meta	4.700.000 1	0 0	- -	- -

Programa	0230 Corredor Leste					
Objetivo	Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro					
Público-alvo	Usuários de transporte nos Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro					
	Indicador (unidade de medida)	Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançe
Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Leste (R\$ por t.km)		- Em apuração	-	-	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Granéis Líquidos no Corredor Leste (R\$ por t.km)		- Em apuração	-	-	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Carga Geral no Corredor Leste (R\$ por t.km)		- Em apuração	-	-	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
10CD	Adequação de Acessos Rodoviários na BR-365 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Acesso adequado (km)	R\$	50.000	0	30.000	0
					Meta	2	0	1	0
12ER	Adequação de Contornos Rodoviários na BR-101 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	12.073.500	6.755.000
					Meta	-	-	9	0
1E43	Adequação de Contornos Rodoviários na BR-251 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	10.000	0
					Meta	-	-	1	0
11X1	Adequação de Ramal Ferroviário no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	750.000	0
					Meta	-	-	4	0
11H1	Adequação de Ramal Ferroviário no Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	2.500.000	0
					Meta	-	-	1	0
1E50	Adequação de Travessias Urbanas na BR-494 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	10.000	0
					Meta	-	-	1	0
12I1	Adequação de Trecho Rodoviário na BR-101 no Estado do Rio de Janeiro - Crédito Extraordinário	MT	Sudeste	Não informado (não informado)	R\$	3.500.000	0	3.500.000	0
					Meta	3	0	-	-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
10EA	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-020 no Distrito Federal	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	9.000.000 9	500.000 1	2.922.000 5	0 0
11VH	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-040 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	- -	- -	74.189.600 55	27.000.001 22
7166	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-040 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	19.550.000 21	19.460.000 20	- -	- -
1A35	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-050 no Estado de Minas Gerais (Crédito Extraordinário)	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	- -	- -	35.007.549 -	35.007.548 -
1304	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-050 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	49.000.000 50	38.681.954 21	26.510.400 16	26.510.399 15
1310	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-153 no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	37.150.000 46	15.649.974 7	17.755.000 12	17.755.000 0
10JB	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-262 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	- -	- -	10.000 1	0 0
1A36	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-381 no Estado de Minas Gerais (Crédito Extraordinário)	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	- -	- -	179.721.248 -	179.721.247 -
1336	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-381 no Estado de Minas Gerais	MT	Nacional	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	800.000 0	0 0	- -	- -
11X6	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-458 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	132.456.000 6	126.606.000 3	393.503.600 147	128.131.242 60
3E50	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-493 no Estado do Rio de Janeiro - Trecho Entrada BR-101 (Manilha) Entrada BR-116 Santa Guilhermina	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	7.100.000 5	7.100.000 5
					R\$ Meta	- -	- -	566.391 59	566.391 0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10CK	Adequação de Trechos Rodoviários no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	6.000.000 6	3.600.455 2	- -
10CP	Adequação Ferroviária no Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	8.750.000 6 *	1.817.728 1	6.918.400 5
11VF	Construção de Acesso Rodoviário na BR-135 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Acesso construído (km)	R\$ Meta	- -	- -	200.000 1
1E73	Construção de Acessos Rodoviários na BR-116 no Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Acesso construído (km)	R\$ Meta	- -	- -	100.000 1
1E48	Construção de Anéis Rodoviários na BR-265 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	25.000 1
10BS	Construção de Anéis Rodoviários na BR-393 no Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	10.000 1	0 0	- -
7539	Construção de Contornos Ferroviários no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho construído (km)	R\$ Meta	- -	- -	7.125.000 7
10BX	Construção de Contornos Rodoviários na BR-135 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	50.000 1	0 0	- -
11W7	Construção de Contornos Rodoviários na BR-259 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	12.073.500 23
1E53	Construção de Contornos Rodoviários na BR-265 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	50.000 1
11VJ	Construção de Contornos Rodoviários na BR-381 em Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	10.495.000 18
1E45	Construção de Contornos Rodoviários na BR-452 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	10.000 1

* Esta Ação teve alteração de Produto e/ou Unidade de Medida

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
11WB	Construção de Contornos Rodoviários na BR-482 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	7.101.000 14
7544	Construção de Contornos Rodoviários na BR-493 no Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	16.000.000 13	700.000 1	50.000.000 58
5789	Construção de Contornos Rodoviários no Corredor Leste	MT	Sudeste	- (-)	R\$ Meta	1.535.232 0	1.505.232 0	- -
12HP	Construção de Passagem Inferior sob a Linha Férrea - no Município de Vespasiano - no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	650.000 0	0 0	2.150.000 -
12HR	Construção de Passagem Superior sobre a Linha Férrea - no Município de Sarzedo - no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	1.000.000 0	0 0	2.000.000 -
7516	Construção de Pontes na BR-352 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Ponte construída (% de execução física)	R\$ Meta	1.025.000 1	0 0	- -
12HZ	Construção de Trechos Ferroviários no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	- -	- -	5.000 -
1E51	Construção de Trechos Rodoviários na BR- 474 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	50.000 1
1E88	Construção de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	9.353.000 16
7154	Construção de Trechos Rodoviários na BR-146 no Estado de Minas Gerais	MT	Nacional	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	800.000 0	0 0	- -
1E68	Construção de Trechos Rodoviários na BR-153 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	22.880.000 2	4.715.000 1	4.380.000 7
								3.580.000 3
					R\$ Meta	- -	- -	8.300.000 33

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10MA	Construção de Trechos Rodoviários na BR-251 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	10.000 1
10MB	Construção de Trechos Rodoviários na BR-259 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	10.000 1	0 0
7152	Construção de Trechos Rodoviários na BR-265 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	11.280.000 1	3.405.000 0	21.049.600 44
7150	Construção de Trechos Rodoviários na BR-342 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	12.000.000 40	2.000.000 6	15.431.000 49
3318	Construção de Trechos Rodoviários na BR-352 no Estado de Minas Gerais	MT	Nacional	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	800.000 0	0 0	- -
			Sudeste		R\$ Meta	15.000 1	0 0	22.466.600 41
11VV	Construção de Trechos Rodoviários na BR-356 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	4.340.000 8
10MH	Construção de Trechos Rodoviários na BR-367 no Estado de Minas Gerais	MT	Nacional	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	1.000.000 0	0 0	- -
			Sudeste		R\$ Meta	- -	- -	1.000.000 -
1E66	Construção de Trechos Rodoviários na BR-393 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	16.656.600 50
1E87	Construção de Trechos Rodoviários na BR-447 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	3.891.600 8
1E65	Construção de Trechos Rodoviários na BR-484 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	- -	- -	12.913.400 21

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10CL	Construção de Trechos Rodoviários no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	18.000.000 42	8.640.000 1	- -
1212	Construção de Viaduto na BR-101 no Estado do Rio de Janeiro - Crédito Extraordinário	MT	Sudeste	Não informado (não informado)	R\$ Meta	3.500.000 50	0 0	3.500.000 -
10UB	Construção do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	12.000.000 40	600.000 2	- -
10CQ	Dragagem nos Portos do Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Dragagem realizada (mil m³)	R\$ Meta	9.000.000 4.000.000	9.000.000 0	- -
1E64	Duplicação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho duplicado (km)	R\$ Meta	- -	- -	5.593.000 4
7630	Duplicação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Trecho duplicado (km)	R\$ Meta	16.000.000 16 *	2.700.000 3	0 53
11WP	Recuperação de Trechos Ferroviários no Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	- -	- -	4.035.000 4

AÇÕES DO ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO DAS ESTATAIS

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
121F	Adequação das Instalações de Controle de Transporte de Carga do Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.000.000 100	0 0	1.000.000 -
121Q	Adequação de Acesso Rodoviário ao Cais de Capuaba (ES)	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.000.000 10	0 0	1.905.275 -
3E74	Ampliação da Rede Elétrica no Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	- (-)	R\$ Meta	- -	- -	4.000.000 -

* Esta Ação teve alteração de Produto e/ou Unidade de Medida

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	R\$ Meta	Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3E73	Ampliação da Retroárea do Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	- (-)	R\$ Meta	-	-	1.238.293	725.473
3503	Ampliação e Recuperação das Instalações do Porto de Vitória	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.011.884	0	511.884	473.400
						8	0	4	0
12II	Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	500.000	0	500.000	10.000
						100	0	-	-
12IO	Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto de Vitória	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	500.000	0	500.000	499.863
						100	0	-	-
12IH	Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	500.000	0	500.000	25.000
						100	0	-	-
12IK	Construção de Instalação Portuária para Inspeção Fitossanitária no Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	100.000	0	100.000	10.000
						100	0	-	-
12IP	Construção de Instalação Portuária para Inspeção Fitossanitária no Porto de Vitória	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	100.000	0	100.000	99.833
						100	0	-	-
12IJ	Construção de Instalação Portuária para Inspeção Fitossanitária no Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	100.000	0	100.000	10.000
						100	0	-	-
12IL	Construção de Subestação de Energia Elétrica no Porto do Rio de Janeiro (RJ)	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	700.000	0	700.000	196.298
						100	0	-	-
3340	Construção do Terminal de Contêineres no Cais do Caju (RJ)	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	683.186	0	635.536	0
						0	0	8	0
3338	Construção do Terminal de Minério, Gusa e Produtos Siderúrgicos - Porto de Sepetiba (RJ)	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.000.000	0	1.000.000	0
						3	0	3	0
3E79	Contenção do Cais do Porto de Vitória	MT	Sudeste	- (-)	R\$ Meta	-	-	384.000	0
						-	-	-	-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
7374	Derrocagem do Canal de Acesso no Porto de Vitória	MT	Sudeste	Derrocagem realizada (m³)	R\$ 1.500.000	0	2.275.000	880.964
				Meta	500	0	759	0
3341	Desapropriação para Expansão de Área no Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Área desapropriada (m²)	R\$ 250.000	172	250.000	58.356
				Meta	22.727	14	22.727	5.302
3232	Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso aos Portos do Rio de Janeiro e Niterói	MT	Sudeste	Dragagem realizada (mil m³)	R\$ 4.000.000	256.950	5.743.050	2.832.321
				Meta	400	13	574	0
1005	Dragagem de Aprofundamento do Porto de Vitória	MT	Sudeste	Dragagem realizada (mil m³)	R\$ 4.000.000	0	8.225.000	7.741.094
				Meta	135.252	0	653	0
3E75	Dragagem de Aprofundamento no Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	- (-)	R\$ -	-	18.200.000	1.721.766
				Meta	-	-	-	-
3E71	Dragagem de Manutenção no Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	- (-)	R\$ -	-	7.800.000	2.178.778
				Meta	-	-	-	-
7376	Dragagem do Canal de Acesso da Baía de Evolução do Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Dragagem realizada (mil m³)	R\$ -	-	20.000.000	0
				Meta	-	-	-	-
7274	Implantação da Zona de Apoio Logístico do Porto de Sepetiba - no Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ -	-	25.000.000	0
				Meta	-	-	0	0
3E72	Implantação de Balanças no Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	- (-)	R\$ -	-	515.890	206.356
				Meta	-	-	-	-
3272	Implantação de Subestação de Energia Elétrica (34,5/25 - 13,8/6 kV) no Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ 200.000	0	261.620	188.415
				Meta	33	0	43	31
7312	Implantação do Sistema de Defensas no Porto de Vitória	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ -	-	1.500.000	465.000
				Meta	-	-	30	0
10VS	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ 1.730.000	470.015	3.259.985	309.821
				Meta	35	6	31	3

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
10VT	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Vitória	MT	Sudeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	5.600.000 100	112.747 2	7.487.253 75	5.500.068 0
10VW	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	6.200.000 100	486.365 1	11.713.635 34	1.868.349 8
7390	Implantação do Sistema de Sinalização Náutica do Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	6.000.000 100	0 0	4.000.000 67	0 0
121G	Implementação de Centro Avançado de Controle de Tráfego no Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.000.000 100	0 0	1.000.000 -	0 -
12EK	Melhoramento da Infra-Estrutura Portuária no Porto de Sepetiba (RJ)	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	9.000.000 50	0 0
121R	Melhoramentos na Infra-Estrutura Portuária no Porto de Vitória (ES)	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.400.000 100	0 0	1.400.000 -	1.340.000 -
121M	Melhoramentos na Infra-Estrutura Portuária no Porto do Rio de Janeiro (RJ)	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	2.400.000 86	0 0	2.400.000 -	2.341.240 -
3508	Obras Complementares no Cais de Capuaba	MT	Sudeste*	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.250.000 9	0 0	- -	- -
7399	Pavimentação das Pistas Internas do Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	4.000.000 100	0 0	4.000.000 100	0 0
7362	Recuperação da Pavimentação da Estrada de Acesso ao Cais de Capuaba	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	5.900.000 30	873.777 0
100Y	Recuperação da Pavimentação das Vias Internas do Porto do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	550.000 26	0 0	0 0	0 0
3E78	Recuperação da Plataforma Operacional do Cais do Porto de Vitória nos Berços 101, 102 e 103	MT	Sudeste	- (-)	R\$ Meta	- -	- -	1.590.000 -	0 -

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3E70	Recuperação do Acesso Rodoferroviário do Porto do Rio de Janeiro - No Estado do Rio de Janeiro	MT	Sudeste	- (-)	R\$	-	-	10.000.000	0
					Meta	-	-	-	-
3E76	Recuperação do Pátio dos Berços 201 e 202 no Cais Comercial de Vitória - No Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	- (-)	R\$	-	-	3.000.000	0
					Meta	-	-	-	-
12IE	Recuperação do Sistema Viário Interno do Porto de Sepetiba	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	2.000.000	0	2.000.000	1.491.751
					Meta	100	0	-	-
3E77	Recuperação do Sistema Viário Interno no Cais de Capuaba	MT	Sudeste	- (-)	R\$	-	-	2.500.000	0
					Meta	-	-	-	-
1158	Recuperação e Modernização da Infra-Estrutura Portuária	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	5.200.000	0	1.000.000	0
					Meta	0	0	1	0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3766	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	12.515.000	153.280.000	149.388.963
						76	3	104
11VQ	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101/376 no Estado de Santa Catarina	MT	Nacional	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	37.400.000	0	-
						0	0	-
			Sul		R\$ Meta	-	46.400.000	14.018.644
						-	-	5
3730	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-116 no Estado do Paraná	MT	Sul	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	5.350.000	0	5.350.000
						3	0	1
7198	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-280 no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	100.000	0	10.000
						1	0	1
1214	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-392 no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	-	-	1.500.000
						-	-	1
1E78	Adequação de Trechos Rodoviários no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	-	-	9.888.800
						-	-	7
1216	Adequação do Acesso Rodoviário ao Porto de Rio Grande (RS) - Crédito Extraordinário	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	1.500.000	0	1.500.000
						50	0	-
5243	Ampliação da Infra-Estrutura Portuária do Porto de Paranaguá	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	100.000	0	3.155.000
						11	0	3
7555	Ampliação da Infra-estrutura Portuária do Porto de São Francisco do Sul	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	25.000.000
						-	-	0
5019	Ampliação dos Molhes e Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso no Porto do Rio Grande	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	3.900.000	1.800.000	27.071.373
						6	1	29
3E56	Construção de Acesso Rodoviário na BR-101 no Estado de Santa Catarina - Ao Porto de Itajaí - SC	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	16.000.000
						-	-	23

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10JX	Construção de Acessos a Rodovias Federais no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Acesso construído (km)	R\$	-	-	4.324.000	4.323.991
					Meta	-	-	8	0
3806	Construção de Acessos Rodoviários no Corredor Mercosul	MT	Sul	- (-)	R\$	1.460.000	1.314.000	-	-
					Meta	0	0	-	-
12I5	Construção de Complexos Administrativos Portuários - Crédito Extraordinário	MT	Nacional	Obra executada (% de execução física)	R\$	2.000.000	2.000.000	-	-
					Meta	100	0	-	-
1276	Construção de Contornos Ferroviários no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Trecho construído (km)	R\$	230.000	0	5.725.000	198.000
					Meta	1	0	3	0
1228	Construção de Contornos Ferroviários no Estado do Paraná	MT	Sul	Trecho construído (km)	R\$	7.000.000	0	4.083.250	3.999.999
					Meta	7	0	6	0
10BR	Construção de Contornos Rodoviários na BR-101 no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$	50.000	0	-	-
					Meta	1	0	-	-
10BU	Construção de Contornos Rodoviários na BR-470 no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$	50.000	0	-	-
					Meta	1	0	-	-
12I3	Construção de Instalações Portuárias para Inspeção Fitossanitária - Crédito Extraordinário	MT	Nacional	Obra executada (% de execução física)	R\$	400.000	400.000	-	-
					Meta	100	0	-	-
3E53	Construção de Pátio de Estacionamento no Terminal de Contêineres (TECON) do Porto de Rio Grande	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	1.950.000	1.950.000
					Meta	-	-	100	0
12GL	Construção de Ponte na BR-116 no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	800.000	0
					Meta	-	-	1	0
12GK	Construção de Ponte na BR-277 no Estado do Paraná	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	800.000	99.793
					Meta	-	-	1	0
12GJ	Construção de Ponte na BR-472 no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	800.000	0
					Meta	-	-	1	0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3808	Construção de Pontes no Corredor Mercosul	MT	Sul	- (-)	R\$ 860.000	0	-	-
					Meta	0	-	-
10DR	Construção de Rodovias Federais no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ 13.200.000	11.751.857	-	-
					Meta	40	-	-
10CN	Construção de Rodovias Federais no Estado do Paraná	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ 28.500.000	15.967.661	35.440.520	33.000.000
					Meta	70	73	0
10EC	Construção de Rodovias Federais no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ 19.000.000	13.048.601	20.607.840	20.053.887
					Meta	63	30	0
12BU	Construção de Trecho Rodoviário na BR-158 no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ -	-	6.315.000	6.289.878
					Meta	-	11	0
7583	Construção de Trechos Ferroviários no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Projeto elaborado (unidade)	R\$ 5.000	0	-	-
					Meta	1	-	-
7580	Construção de Trechos Ferroviários no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Trecho construído (km)	R\$ 4.800.000	4.800.000	-	-
					Meta	4	-	-
3436	Construção de Trechos Rodoviários na BR-272 no Estado do Paraná	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ 10.000	0	10.000	0
					Meta	1	1	0
7192	Construção de Trechos Rodoviários na BR-282 no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ -	-	24.700.000	5.900.000
					Meta	-	44	0
12EU	Construção de Trechos Rodoviários na BR-468 no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ -	-	4.735.000	4.335.000
					Meta	-	8	0
10MY	Construção de Trechos Rodoviários na BR-487 no Estado do Paraná	MT	Nacional	Não informado (não informado)	R\$ 300.000	0	-	-
					Meta	0	-	-
			Sul		R\$ -	-	300.000	0
					Meta	-	-	-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3E57	Construção de Viaduto na BR-280 no Estado de Santa Catarina - Acesso ao Porto de São Francisco do Sul	MT	Sul	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	2.000.000	2.000.000
								50	0
12I9	Construção de Viaduto na BR-280 no Estado de Santa Catarina - Crédito Extraordinário	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	2.000.000	0	2.000.000	0
						50	0	-	-
38I6	Construção de Viadutos no Corredor Mercosul	MT	Sul	- (-)	R\$ Meta	263.000	263.000	-	-
							0	-	-
10CJ	Construção e Ampliação dos Molhes do Porto de Rio Grande	MT	Sul	Terminal construído (unidade)	R\$ Meta	12.000.000	0	-	-
							1	-	-
1E84	Construção, Ampliação e Melhoria de Portos na Região Sul	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	432.400	432.400
								1	100
3E6I	Derrocamento junto ao Canal de Acesso ao Porto de São Francisco do Sul - SC	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	7.200.000	7.200.000
								100	0
3E54	Derrocamento no Canal de Acesso ao Porto de Itajaí - SC	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	6.000.000	6.000.000
								100	0
12HQ	Desativação de Ramal Ferroviário no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	785.000	0	785.000	785.000
							0	-	-
3864	Dragagem Emergencial em Portos	MT	Sul	- (-)	R\$ Meta	8.060.000	0	-	-
							0	-	-
3E58	Dragagem na Canal de Acesso, na Baía de Evolução e junto ao Cais no Porto de Itajaí - SC	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	14.423.500	14.423.500
								40	0
10W7	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - Code) no Porto de Itajaí - Crédito Extraordinário	MT	Sul	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	1.650.000	1.650.000	-	-
						100	100	-	-
10W4	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - Code) no Porto de Paranaguá - Crédito Extraordinário	MT	Sul	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	3.580.000	3.580.000	-	-
						70	0	-	-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10W3	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - Code) no Porto de Rio Grande - Crédito Extraordinário	MT	Sul	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	3.250.000 65	3.250.000 0	- -
10BV	Melhoria da Segurança do Transporte Ferroviário no Estado de Santa Catarina	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	500.000 100	500.000 20	10.000 1
11XB	Prolongamento de Trecho de Rebaixamento da Linha Férrea no Estado do Paraná	MT	Sul	Trecho construído (km)	R\$ Meta	5.164.800 0	0 0	9.899.800 3
12GM	Recuperação de Ponte na BR-116 no Estado do Rio Grande do Sul	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	800.000 1
11XC	Recuperação do Molhe de Abrigo do Porto de Imbituba - SC	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	10.329.000 60
11XF	Recuperação do Molhe do Porto de Laguna - SC	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	4.260.000 54
12I8	Recuperação dos Berços 102 e 103 no Porto de São Francisco do Sul (SC) - Crédito Extraordinário	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	4.000.000 27	4.000.000 0	- -
3E59	Recuperação dos Berços 102 e 103 no Porto de São Francisco do Sul	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	16.640.000 89
3E55	Recuperação dos Molhes do Porto de Itajaí - SC	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	16.500.000 40
3E60	Recuperação e Modernização no Sistema Elétrico do Porto de São Francisco do Sul - SC	MT	Sul	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	800.000 100

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	R\$	Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
8599	Administração de Serviços Portuários	MT	Sul	Serviço Portuário Mantido (unidade)		-	-	1.000.000	0
				Meta		-	-	2	0

Programa 0235 Corredor Nordeste

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

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

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcance
Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Nordeste (R\$ por t.km)		Em apuração	0,00	-	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Granéis Líquidos no Corredor Nordeste (R\$ por t.km)		Em apuração	0,00	-	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
121A	Adequação de Trecho Rodoviário na BR-135 no Estado do Maranhão - Crédito Extraordinário	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	5.000.000	5.000.000	-
				Meta		3	0	-
105T	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado da Paraíba	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	2.030.000	1.442.647	60.229.442
				Meta		3	2	83
7624	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado de Alagoas	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	2.920.000	1.787.548	86.640.000
				Meta		6	2	5
7435	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado de Pernambuco	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	1.960.000	1.341.014	78.039.260
				Meta		5	1	103
7626	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado do Rio Grande do Norte	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	1.080.000	289.202	61.630.328
				Meta		2	1	70
10DP	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-104 no Estado de Pernambuco	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	9.000.000	200.000	13.908.240
				Meta		9	0	11
1A44	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-116 no Estado do Ceará (Crédito Extraordinário)	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	59.000.000
				Meta		-	-	-
1558	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-116 no Estado do Ceará	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	10.655.000
				Meta		-	8	3

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
1236	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-230 no Estado da Paraíba	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	38.550.000	12.000.000	12.150.000	12.150.000
					Meta	12	4	9	0
11X0	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-230 no Estado do Ceará	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	1.000.000	400.000
					Meta	-	-	1	0
1492	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-232 no Estado de Pernambuco	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	23.000.000	15.500.000	63.663.244	28.250.000
					Meta	23	15	53	2
11VK	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-304 no Estado do Rio Grande do Norte	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	-	7.952.000	6.969.515
					Meta	-	-	5	0
10ET	ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO ESTADO DO CEARÁ	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	31.750.000	15.965.593	30.820.000	11.254.733
					Meta	17	1	18	0
1E54	Ampliação do Porto de Maceió	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	1.000	0
					Meta	-	-	1	0
1070	Ampliação e Recuperação do Porto de Itaquí	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	23.000.000	21.000.000	-	-
					Meta	21	20	-	-
7214	Construção da Ferrovia Transnordestina no Estado de Pernambuco	MT	Nordeste	Trecho construído (km)	R\$	200	0	118.945.000	2.305.367
					Meta	0	0	2	0
12GS	Construção de Acesso Rodoviário na BR-104 no Estado de Alagoas	MT	Nordeste	Acesso construído (km)	R\$	-	-	1.000	0
					Meta	-	-	1	0
1E41	Construção de Acessos Rodoviários no Estado da Paraíba	MT	Nordeste	Acesso construído (km)	R\$	-	-	10.000	0
					Meta	-	-	1	0
5597	Construção de Cais para Contêineres no Porto de Maceió	MT	Nordeste	Não informado (não informado)	R\$	-	-	2.000.000	0
					Meta	-	-	-	-
10BW	Construção de Contornos Rodoviários na BR-122 no Estado do Ceará	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	100.000	0	100.000	0
					Meta	1		1	0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1E42	Construção de Contornos Rodoviários no Estado da Paraíba	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	10.000	0
								1	0
12C2	Construção de Pontes na BR-226 no Estado do Rio Grande do Norte	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	14.200.000	3.000.000
								79	0
1E49	Construção de Trechos Rodoviários na BR-020 no Estado do Ceará	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	5.000	0
								1	0
1574	Construção de Trechos Rodoviários na BR-020 no Estado do Piauí	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	5.210.000	3.379.225
								9	0
1E58	Construção de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado de Pernambuco	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	200.000	0
								1	0
10DK	Construção de Trechos Rodoviários na BR-116 no Estado do Ceará	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	5.187.500	0	5.000	0
						17	0	1	0
7441	Construção de Trechos Rodoviários na BR-135 no Estado do Piauí	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	50.000	0	5.680.000	150.000
						1	0	10	0
11UZ	Construção de Trechos Rodoviários na BR-226 no Estado do Ceará	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	3.005.000	3.000.000
								5	0
12EV	Construção de Trechos Rodoviários na BR-226 no Estado do Piauí	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	1.000.000	0
								1	0
106C	Construção de Trechos Rodoviários na BR-226 no Estado do Rio Grande do Norte	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	9.000.000	5.400.000	-	-
						30	0	-	-
10BT	Construção de Trechos Rodoviários na BR-235 no Estado do Piauí	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	1.050.000	0	7.933.500	1.100.001
						1	0	15	0
7204	Construção de Trechos Rodoviários na BR-330 no Estado do Piauí	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	645.000	0
								6	0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1E55	Construção de Trechos Rodoviários na BR-416 no Estado de Alagoas	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$			
				Meta			23.001.000	18.228.808
1E56	Construção de Trechos Rodoviários na BR-424 no Estado de Alagoas	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$		1.000	0
				Meta			1	0
10CG	Construção de Trechos Rodoviários na BR-437 no Estado do Rio Grande do Norte	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	5.000.000	100.000	-
				Meta		17	1	-
1E71	Construção de Trechos Rodoviários no Estado da Paraíba	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$		15.346.440	3.611.317
				Meta			29	0
1E76	Construção de Trechos Rodoviários no Estado do Rio Grande do Norte	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$		18.544.320	2.145.914
				Meta			35	0
1F39	Construção do Cais 4 do Porto Interno de SUAPE/PE (Crédito Extraordinário)	MT	Nordeste	Não informado (não informado)	R\$		30.000.000	30.000.000
				Meta			-	-
10CO	Construção e Pavimentação de Rodovias Federais no Estado do Piauí	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	12.750.000	3.397.791	13.329.000
				Meta		43	12	18
11XL	Dragagem de Aprofundamento no Porto de Cabedelo	MT	Nordeste	Dragagem realizada (mil m³)	R\$		2.000.000	2.000.000
				Meta			143	100
10W6	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - Code) no Porto de Itaquí - Crédito Extraordinário	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$	2.450.000	2.450.000	-
				Meta		100	100	-
1E74	Melhoramento da Infra-Estrutura Terrestre e Aquaviária do Porto de Recife	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$		19.683.600	7.000.000
				Meta			66	100
5311	Melhoramentos na Infra-Estrutura Portuária do Porto de Suape	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	19.000.000	16.000.000	6.524.478
				Meta		23	4	47
10DZ	Modernização de Portos no Estado do Ceará	MT	Nordeste	Instalação portuária melhorada (unidade)	R\$	12.000.000	10.500.000	-
				Meta		2	2	-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1E94	Modernização dos Portos do Ceará	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	11.280.000	4.000.000
				Meta		-	100	100
10CC	Recuperação do Porto de Cabedelo	MT	Nordeste	Instalação portuária recuperada (unidade)	R\$	30.000	0	-
				Meta		1	0	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO DAS ESTATAIS

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
7417	Adequação da Pavimentação do Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	850.000	0	0
				Meta		18	0	0
10EE	Ampliação e Recuperação dos Portos do Estado do Rio Grande do Norte	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	4.000.000	547.021	3.452.979
				Meta		0	0	86
5597	Construção de Cais para Contêineres no Porto de Maceió	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	5.088.411	2.110	5.086.301
				Meta		10	0	12
5490	Derrocagem no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Derrocagem realizada (m³)	R\$	-	2.300.000	38.090
				Meta		-	1.282.690	21.234
7714	Dragagem da Bacia de Evolução do Porto de Natal	MT	Nordeste	Dragagem realizada (mil m³)	R\$	-	2.000.000	67.255
				Meta		-	586	0
1938	Dragagem de Aprofundamento no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Dragagem realizada (mil m³)	R\$	3.000.000	2.972.514	650.000
				Meta		2.400	99	1.650
7433	Implantação de Sistema de Segurança Ambiental no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$	500.000	0	50.000
				Meta		62	0	45
7429	Implantação de Sistema de Sinalização Náutica no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$	250.000	0	-
				Meta		50	0	-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1D33	Implantação do Sistema de Dutos com Bomba no Porto de Maceió - AL	MT	Nordeste	Duto implantado (%)	R\$ Meta	-	-	1.500.000	0
								100	0
10VZ	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	1.250.000	301.391	1.448.609	1.441.115
						100	24	72	66
1D15	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Maceió - AL	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	1.287.360	0
								100	0
10VP	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Natal	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	300.000	25.948	774.052	387.624
						11	9	114	0
10VV	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Terminal Salineiro de Areia Branca	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	60.000	0	60.000	60.000
						100	0	100	0
5864	Melhoramentos das Instalações do Porto de Natal	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	4.500.000	0
								16	0
1893	Modernização do Sistema de Iluminação Elétrica do Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.000.000	0	0	0
						67	0	0	0
1889	Obras Cíveis para o Aprofundamento do Cais Comercial do Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	4.100.000	0	5.950.000	1.532.886
						15	0	25	6
1307	Recuperação da Infra-Estrutura do Cais Comercial e Pier Petroleiro no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	3.434.096	418.189	5.015.907	2.868.188
						34	12	30	29
104J	Recuperação de Defensas no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Defensa recuperada (unidade)	R\$ Meta	320.000	23.104	-	-
						25	7	-	-
5689	Recuperação dos Molhes de Proteção do Porto de Maceió	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	471.998	0	-	-
						4	0	-	-
3255	Recuperação e Melhoramentos da Infra-Estrutura do Terminal Salineiro de Areia Branca (RN)	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	11.900.660	5.224.046	14.711.082	6.862.096
						16	44	41	0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	R\$	Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
7488	Reforma de Armazéns no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	Meta	400.000	0	100.000	0
						30	0	8	0

Programa 0236 Corredor Oeste-Norte

Objetivo Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange parte dos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso

Público-alvo Usuários de transporte nos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Oeste-Norte (R\$ por t.km)		-	0,00	-	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10BY	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-070 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	3.502.000 1	452.000 0	2.000 1
10IY	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-163 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	- -	210.000 -	0 1
1246	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-364 no Estado de Rondônia	MT	Norte	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	23.250.000 24	15.691.574 11	20.490.400 12
10BZ	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-364 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	2.000 1	0 0	10.323.200 8
1E77	Adequação de Trechos Rodoviários no Estado de Rondônia	MT	Norte	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	- -	- -	13.324.873 15
1E70	Adequação de Trechos Rodoviários no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	- -	- -	13.044.600 10
11QM	Ampliação de Terminais Fluviais no Estado do Amazonas	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	3.100.000 400
10CI	Construção de Anéis Rodoviários na BR-364 no Estado de Rondônia	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	7.750.000 26	0 0	- -

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1224	Construção de Contornos Rodoviários no BR-174 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	- (-)	R\$ Meta	913.500 0	-	-
1E69	Construção de Contornos Rodoviários no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	9.628.000	9.000.000
1204	Construção de Pontes na BR-319 no Estado de Rondônia	MT	Norte	Ponte construída (% de execução física)	R\$ Meta	2.050.000 1	0	-
1210	Construção de Pontes na BR-364 no Estado de Rondônia	MT	Norte	Ponte construída (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	1.000
1E47	Construção de Pontes na BR-425 no Estado de Rondônia	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	100.000	0
11Q4	Construção de Terminais Fluviais no Estado de Rondônia	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	9.196.800	0
11Q3	Construção de Terminais Fluviais no Estado do Amazonas	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	9.465.000	4.965.000
1E46	Construção de Terminais Fluviais no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	290.000	0
12GO	Construção de Terminal Pesqueiro no Estado do Amazonas	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	11.835.000	11.835.000
1E60	Construção de Trechos Rodoviários na BR- 307 no Estado do Amazonas	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	50.000	0
7420	Construção de Trechos Rodoviários na BR-163 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	4.250.000 14	2.765.000	2.765.000
1490	Construção de Trechos Rodoviários na BR-163 no Estado do Pará	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	6.000.000 20	4.730.000	1.742.801
						10	18	0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	R\$ Meta	Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1576	Construção de Trechos Rodoviários na BR-174 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	2.000 1	0 0	-	-
111UW	Construção de Trechos Rodoviários na BR-230 no Estado do Pará	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	30.107.000 67	0 0
1516	Construção de Trechos Rodoviários na BR-230 no Estado do Pará	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	16.750.000 40	8.259.364 19	-	-
1248	Construção de Trechos Rodoviários na BR-319 no Estado do Amazonas	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	16.250.000 36	12.603.251 50	88.506.000 170	84.900.000 0
1D92	Construção de Trechos Rodoviários na BR-364 no Estado do Mato Grosso (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Não informado (não informado)	R\$ Meta	-	-	21.000.000	21.000.000
1354	Construção de Trechos Rodoviários na BR-364 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	25.552.000 63	14.732.000 28	-	-
1424	Construção de Trechos Rodoviários na BR-364 no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	18.000.500 30	10.000.000 3
106K	Construção de Trechos Rodoviários na BR-421 no Estado de Rondônia	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	4.000.000 14	0 0	-	-
10MN	Construção de Trechos Rodoviários na BR-422 no Estado do Pará	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	-	-	1.000 1	0 0
7460	Construção de Trechos Rodoviários na BR-429 no Estado de Rondônia	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)	R\$ Meta	12.250.000 0	0 0	27.008.680 30	6.520.000 0
1E39	Construção do Porto Cacaú Pereira em Iranduba - AM	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	-	-	50.000 1	50.000 0
10BQ	Construção do Porto de Maués	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	100.000 100	0 0	1.150.000 100	1.150.000 0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1E57	Construção do Porto de Rio Preto da Eva - AM	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	0
				Meta			100.000	0
10EK	Construção do Porto Fluvial de Parintins - AM	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$	17.625.000	16.000.000	1.000.000
				Meta		100	89	38
1E40	Construção do Porto São Raimundo em Manaus - AM	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	2.100.000
				Meta		-	-	100
12EZ	Melhoramento das Condições de Navegabilidade da Hidrovia do Rio Madeira	MT	Nacional	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	4.735.000
				Meta		-	-	34
12F1	Melhoramento das Condições de Navegabilidade no Rio Amazonas	MT	Nacional	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	2.000.000
				Meta		-	-	5

AÇÕES DO ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO DAS ESTATAIS

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10W2	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Santarém	MT	Norte	Sistema implantado (% de execução física)	R\$	390.000	390.000	500.000
				Meta		100	100	0
3334	Recuperação do Pier nº 1 do Porto de Santarém	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	R\$	1.019.750	743.373	3.450.000
				Meta		11	8	29

Programa 0229 Corredor São Francisco

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

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

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançe
Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor São Francisco (R\$ por t.km)		-	0,00	-	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Granéis Líquidos no Corredor São Francisco (R\$ por t.km)		-	0,00	-	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
11X5	Adequação de Contornos Ferroviários no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	800.000	800.000
				Meta		-	1	0
11WY	Adequação de Contornos Ferroviários no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	800.000	0
				Meta		-	1	0
11VM	Adequação de Contornos Rodoviários na BR-116 no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	7.100.000	7.100.000
				Meta		-	5	0
10S5	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	4.490.000	83.040.000	718.000
				Meta		4	0	6
1212	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado de Sergipe	MT	Nordeste	Trecho adequado (km)	R\$	5.480.000	13.000.000	4.870.079
				Meta		5	5	5
11V2	Alargamento de Ponte na BR-407 no Estado de Pernambuco	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	20.240.000	7.896.956
				Meta		-	100	0
1A00	Construção de Acesso Ferroviário no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho ferroviário construído (km)	R\$	-	1.000.000	500.000
				Meta		-	-	-
12EQ	Construção de Acessos Rodoviários na BR-101 no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho construído (km)	R\$	-	3.000.000	2.999.999
				Meta		-	4	0

Corredor São Francisco

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
12HN	Construção de Contorno Ferroviário no Estado de Sergipe	MT	Nordeste	Não informado (não informado)	R\$	800.000	0	800.000	0
					Meta	0	0	-	-
11WG	Construção de Contornos Ferroviários no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho construído (km)	R\$	-	-	1.000.000	1.000.000
					Meta	-	-	1	0
1226	Construção de Contornos Ferroviários no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho construído (km)	R\$	6.000.000	0	8.100.000	0
					Meta	5 *	0	4	0
7146	Construção de Contornos Ferroviários no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho construído (km)	R\$	50.000	0	1.000	0
					Meta	1 *	0	1	0
11V3	Construção de Contornos Rodoviários na BR-135 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	-	-	10.000	0
					Meta	-	-	13	0
10KL	Construção de Contornos Rodoviários no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	-	-	12.250.000	6.880.000
					Meta	-	-	24	0
11WI	Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	2.500.000	0	4.500.000	4.500.000
					Meta	0	0	28	23
1332	Construção de Pontes na BR-030 no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	16.000.000	9.300.000	7.100.000	0
					Meta	40 *	0	60	0
10LH	Construção de Trechos Ferroviários no Estado da Bahia	MT	Nacional	Trecho construído (km)	R\$	1.000.000	0	-	-
					Meta	0	0	-	-
			Nordeste		R\$	-	-	12.579.544	6.707.250
					Meta	-	-	16	0
107Q	Construção de Trechos Rodoviários na BR-116 no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	20.000.000	10.300.000	15.780.000	6.292.412
					Meta	67	0	27	0
7144	Construção de Trechos Rodoviários na BR-135 no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	23.000.000	14.399.500	14.890.347	6.640.000
					Meta	70	0	24	0

* Esta Ação teve alteração de Produto e/ou Unidade de Medida

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
7459	Construção de Trechos Rodoviários na BR-235 no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ 7.000.000	0	7.752.744	0
				Meta	17	0	15	0
7474	Construção de Trechos Rodoviários na BR-418 no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Trecho pavimentado (km)	R\$ 5.000.000	420.729	13.066.360	13.000.000
				Meta	17	0	26	0
1D95	Construção do Contorno Rodoviário - Município de Aracaju - na BR 101 (Crédito Extraordinário)	MT	Nordeste	Não informado (não informado)	R\$ -	-	19.238.915	19.238.915
				Meta	-	-	-	-
1E06	Implantação da Ferrovia Bahia-Oeste	MT	Nordeste	Não informado (não informado)	R\$ 1.000.000	0	1.000.000	0
				Meta	0	0	-	-
5859	Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio São Francisco	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ 7.200.000	6.000.000	10.335.000	10.335.000
				Meta	18	0	40	0

AÇÕES DO ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO DAS ESTATAIS

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
7334	Adequação de Sistema de Correias Transportadoras no Porto de Aratu	MT	Nordeste	Sistema adequado (% de execução física)	R\$ 1.500.000	0	-	-
				Meta	100	0	-	-
10VE	Ampliação da Rede de Água no Porto de Aratu (BA)	MT	Nordeste	Rede ampliada (m)	R\$ 600.000	0	300.000	156.292
				Meta	3.000	0	1.500	0
10VH	Ampliação da Retroárea do Porto de Ilhéus (BA)	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ 4.349.999	0	2.615.537	2.615.537
				Meta	100.000	0	25	5
12IT	Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto de Aratu	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ 500.000	0	500.000	22.455
				Meta	100	0	-	-
12IS	Construção de Complexo Administrativo Portuário no Porto de Salvador	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ 500.000	0	500.000	0
				Meta	100	0	-	-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
7326	Construção de Dois Berços de Atracação com Retroárea no Prolongamento do Cais de Água de Meninos no Porto de Salvador	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	4.000.000 6	0 0	12.000.000 21	43.102 0
10VI	Construção de Dolfin de Atracação no Porto de Ilhéus (BA)	MT	Nordeste	Obra executada (m²)	R\$ Meta	1.127.360 55	572.881 51	- -	- -
12IU	Construção de Instalação Portuária para Inspeção Fitossanitária no Porto de Salvador	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	100.000 100	0 0	100.000 -	96.843 -
7348	Construção de Pátio para Triagem de Veículos de Carga no Porto de Aratu	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	1.183.288 100	61.891 5	- -	- -
10DX	Construção, Ampliação e Modernização da Infra-Estrutura Portuária no Estado da Bahia	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	8.750.000 0	33.341 0	8.716.659 99	5.230.824 0
100V	Dragagem de Aprofundamento no Porto de Ilhéus	MT	Nordeste	Dragagem realizada (mil m²)	R\$ Meta	2.100.000 185	600.662 29	3.625.749 132	418.031 0
10VD	Implantação do Sistema de Iluminação do Pátio de Estocagem no Porto de Aratu (BA)	MT	Nordeste	Área iluminada (m²)	R\$ Meta	700.000 31.200	683.189 98	316.811 19.008	0 0
10VX	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Aratu	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	1.900.000 100	740.952 39	1.659.048 47	1.659.048 33
10VY	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Ilhéus	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	1.140.000 100	1.066.361 94	573.639 33	573.639 36
10VQ	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Salvador	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	3.600.000 100	1.852.402 51	2.247.598 44	2.046.538 35
7330	Instalação de Estação de Tratamento de Resíduos Tóxicos no Porto de Aratu - BA	MT	Nordeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	200.000 18	30.000 1
11KC	Melhorias nas Sub-Estações Elétricas e Iluminação no Porto de Salvador	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	- -	- -	508.460 65	508.174 30

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
					R\$	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
7318	Obras de Contenção no Cais de Água de Meninos no Porto de Salvador	MT	Nordeste	Obra executada (m³)	Meta	-	-	1.000.000	123.545
								1.360	2
11MB	Pavimentação da Infra-Estrutura Viária e do Pátio de Estocagem no Porto de Salvador	MT	Nordeste	Obra executada (% de execução física)	Meta	-	-	324.300	294.486
								35	91
10VF	Recuperação e Modernização das Instalações para Alfandegamento no Porto de Aratu (BA)	MT	Nordeste	Obra realizada (% de execução física)	Meta	245.712	245.712	-	-
						70	100	-	-

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
					R\$	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
4953	Dragagem de Manutenção no Porto de Aratu - BA	MT	Nordeste	Dragagem realizada (mil m³)	Meta	4.500.000	0	4.500.000	0
						331	0	-	-
4956	Dragagem de Manutenção no Porto de Ilhéus	MT	Nordeste	Dragagem realizada (mil m³)	Meta	2.176.532	0	0	0
						178	0	0	0
4948	Dragagem de Manutenção no Porto de Salvador	MT	Nordeste	Dragagem realizada (mil m³)	Meta	5.000.000	0	6.045.531	220.825
						367	0	-	-

Programa 0232 Corredor Sudoeste

Objetivo Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o sul do Estado de Goiás e parte da Região Sudeste

Público-alvo Usuários da malha de transportes na região

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Custo Médio de Transporte de Granel Sólidos no Corredor Sudoeste (R\$ por t.km)		-	-	-	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Granel Líquidos no Corredor Sudoeste (R\$ por t.km)		-	-	-	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Carga Geral no Corredor Sudoeste (parecer)		-	-	-	0,00	-
custo médio de transporte de carga geral no corredor (a definir)		-	-	-	0,00	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
12ET	Adequação de Traversias Urbanas na BR-158 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$	-	2.840.000	2.650.000
				Meta		-	2	3
7634	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-267 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho adequado (km)	R\$	7.520.000	581.600	500.000
				Meta		1	13	0
			Nacional		R\$	800.000	0	-
				Meta		0	0	-
1E44	Construção de Anéis Rodoviários na BR-163 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	-	5.000	0
				Meta		-	1	0
11SH	Construção de Anéis Rodoviários na BR-262 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho construído (km)	R\$	-	4.261.500	3.000.000
				Meta		-	8	0
11VT	Construção de Anéis Rodoviários na BR-376 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho construído (km)	R\$	-	1.510.000	0
				Meta		-	1	0

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financieiro/Físico			
						2004		2005	
					R\$	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1E59	Construção de Anéis Rodoviários no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	Meta	-	-	5.000	0
								1	0
10EO	Construção de Pontes no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Ponte construída (% de execução física)	Meta	15.000.000	4.450.000	1.000	0
						1.705 *	89	1	0
11XY	Construção de Trecho Rodoviário na BR-158 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	Meta	-	-	20.460.500	15.488.001
								36	19
107P	Construção de Trechos Ferroviários - Alto Taquari - Rondonópolis - no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho construído (km)	Meta	0	0	160.000.000	0
						1	0	0	0
7176	Construção de Trechos Rodoviários na BR-158 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	Meta	12.000.000	12.000.000	-	-
						40	17	-	-
10MG	Construção de Trechos Rodoviários na BR-359 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)	Meta	-	-	100.000	0
						-	-	1	0
10CB	Modernização do Porto de Ladário - MS	MT	Centro-Oeste	Obra executada (% de execução física)	Meta	20.000	0	2.000.000	0
						1 *	0	15	0
1A13	Obras Complementares da Ponte Rodoferroviária na BR-158 na Divisa dos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul (Crédito Extraordinário)	MT	Nacional	Obra executada (% de execução física)	Meta	-	-	10.000.000	10.000.000
						-	-	-	-
12ES	Recuperação de Pontes na BR-267 no Estado do Mato Grosso do Sul	MT	Centro-Oeste	Obra executada (% de execução física)	Meta	-	-	3.195.000	0
						-	-	40	0

* Esta Ação teve alteração de Produto e/ou Unidade de Medida

Programa 0231 Corredor Transmetropolitano

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

Público-alvo Usuários de transportes nos Estados de São Paulo e sudoeste de Minas Gerais

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançe
Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Transmetropolitano (R\$ por t.km)		-	-	-	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Granéis Líquidos no Corredor Transmetropolitano (R\$ por t.km)		-	-	-	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Carga Geral no Corredor Transmetropolitano (R\$ por t.km)		-	-	-	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
111XD	Adequação de Ramal Ferroviário no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	-	250.000	0
						-	4	0
1A37	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-116 no Estado de São Paulo (Crédito Extraordinário)	MT	Nacional	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	-	46.440.000	44.913.678
1344	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-116 no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	80.000.000 160	73.906.205 59	9.000.000 5
								47
1A14	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-153 no Estado de São Paulo (Crédito Extraordinário)	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	-	8.500.000	8.500.000
1A38	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-381 no Estado de São Paulo (Crédito Extraordinário)	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	-	168.000	168.000
1350	Adequação de Trechos Rodoviários na BR-381 no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Trecho adequado (km)	R\$ Meta	20.811.500	14.109.384	-
						4	0	-
111WD	Construção de Ponte Ferroviária no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$ Meta	2.700.000 0	0	5.700.000
							42	22

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico					
					2004		2005			
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
12GC	Construção de Pontes na BR-158 no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	15.945.000	11.000.000	0
				Meta		-	-	20		0
10NZ	Construção de Trechos Rodoviários na BR-364 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Nao informado (nao informado)	R\$	10.000.000	0	10.000.000		0
				Meta		0	0	-		-
11W3	Construção de Trechos Rodoviários na BR-364 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	-	-	14.119.600	3.000.000	0
				Meta		-	-	36		0
10MS	Construção de Trechos Rodoviários na BR-462 no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	-	-	1.000		0
				Meta		-	-	1		0
11XK	Construção de Viaduto sobre Linha Férrea no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	-	-	2.500.000	1.500.000	0
				Meta		-	-	85		0
7640	Construção do Rodoanel de São Paulo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	-	-	34.199.960	20.000.000	0
				Meta		-	-	39		1
10DS	Construção do Rodoanel Metropolitano no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	R\$	17.750.000	10.000.000	-	-	-
				Meta		59	0	-		-
10EQ	Construção do Tramo Sul do Ferroanel no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Contorno construido (km)	R\$	4.000.000	0	-	-	-
				Meta		4	0	-		-
7414	Obras Complementares na Hidrovia Tietê-Paraná no Estado de São Paulo	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	6.200.000	4.200.000	1.000.000	0	0
				Meta		30	0	16		0

ACÕES DO ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO DAS ESTATAIS

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico					
					2004		2005			
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
12IN	Construção de Instalação Portuária para Inspeção Fitossanitária no Porto de Santos	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	100.000	0	100.000	0	0
				Meta		100	0	-		-

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3E68	Construção do Complexo Administrativo Portuário no Porto de Santos	MT	Sudeste	- (-)	R\$	-	-	2.500.000
					Meta	-	-	0
3E67	Derrocagem junto ao Canal de Acesso ao Porto de Santos	MT	Sudeste	- (-)	R\$	-	-	2.740.000
					Meta	-	-	0
3E66	Dragagem de Aprofundamento no Canal de Acesso, na Baía de Evolução e junto ao Cais no Porto de Santos - No Estado de São Paulo	MT	Sudeste	- (-)	R\$	-	-	10.463.500
					Meta	-	-	0
1939	Implantação da Avenida Perimetral no Porto de Santos	MT	Sudeste	Trecho implantado (km)	R\$	34.022.756	0	111.360.011
					Meta	4	0	2
10VR	Implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE) no Porto de Santos	MT	Sudeste	Sistema implantado (% de execução física)	R\$	28.260.000	15.521.845	13.978.155
					Meta	65	36	23
3325	Recuperação da Infra-Estrutura Portuária no Porto de Santos	MT	Sudeste	Obra executada (% de execução física)	R\$	2.190.400	111.792	4.754.608
					Meta	7	0	16
3E69	Remoção de Destroços no Canal de Acesso ao Porto de Santos	MT	Sudeste	- (-)	R\$	-	-	3.900.000
					Meta	-	-	0

Programa 0224 Exploração da Infra-Estrutura de Transporte Rodoviário e Ferroviário

Objetivo Melhorar as condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais mediante sua concessão à iniciativa privada ou pela transferência de sua administração aos Estados

Público-alvo Usuários e concessionários das rodovias federais

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência	Índice alcançado	Índice alcançado	Índice Previsto	Avaliação da
		Data	em 2004	em 2005	em 2007	possibilidade de
						alcançe
Taxa de Concessão de Malha Rodoviária Federal (percentagem)		-	0,00	0,00	Em Apuração	-
Taxa de Transferência de Malha Rodoviária Federal (percentagem)		-	0,00	0,00	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico					
					2004		2005			
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado		
613	Concessão e Regulação de Ferrovias Federais	MT	Nacional	Outorga concedida (unidade)	R\$	1.330.740	725.802	1.330.000	1.194.982	
				Meta		4	2	4	6	
66	Concessão e Regulação de Rodovias Federais	MT	Nacional	Outorga concedida (unidade)	R\$	4.347.000	2.522.904	3.430.344	2.581.778	
				Meta		16	20	8	6	
07	Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura Rodoviária	MT	Nacional	Concessionária fiscalizada (unidade)	R\$	1.500.000	1.000.000	700.000	100.000	
				Meta		1	0	1	0	
			Sudeste		R\$	11.700.000	2.870.281	8.255.400	4.962.427	
				Meta		4	4	4	4	
			Sul		R\$	1.300.000	199.840	3.556.600	2.309.721	
				Meta		1	1	4	4	

Programa 8768 Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval

Objetivo Renovar e expandir a frota brasileira, mediante financiamento de embarcações construídas no País, para o transporte marítimo internacional e nacional, de passageiros e carga na navegação interior, de apoio marítimo e portuário e na atividade pesqueira

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

Indicador (unidade de medida)	Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Idade Média da Frota - Navegação de Cabotagem (ano)	-	15,00	20,00	Em Apuração	-
Idade Média da Frota - Navegação de Longo Curso (ano)	-	19,00	16,00	Em Apuração	-
Idade Média da Frota - Navegação Interior (ano)	-	10,00	20,00	Em Apuração	-
Taxa de Participação do Modal Aquaviário na Matriz de Transporte (porcentagem)	-	0,00	0,00	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	2004	2005
4572	Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processo de Qualificação e Requalificação	MT	Nacional	Servidor capacitado (unidade)	Previsto 192.000	Previsto 190.000
				Meta	230	230
2272	Gestão e Administração do Programa	MT	Nacional	- (-)	R\$ 12.009.250	R\$ 10.100.000
				Meta	0	0
6378	Remuneração de Serviço do Agente Financeiro (BNDES)	MT	Nacional	Agente financeiro remunerado (unidade)	R\$ 55.469.260	R\$ 14.760.000
				Meta	0	1

Operações Especiais

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	2004	2005
0569	Financiamento Complementar de Incentivo à Produção Naval e da Marinha Mercante	Op Of Crédito	Nacional	Embarcação construída (unidade)	Previsto 88.161.314	Previsto 124.132.700
				Meta	3	4

Operações Especiais

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
0118	Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante	Op Of Crédito	Nacional	Embarcação construída (unidade)	R\$	804.249.675	705.123.976	819.840.455	472.789.926
					Meta	78	170	92	119
09HX	Financiamento de Embarcações Pesqueiras (Profrota Pesqueira)	Op Of Crédito	Nacional	Embarcação construída (unidade)	R\$	-	-	40.169.600	0
					Meta	-	-	203.70	0
0094	Restituição de Créditos ao Agente Financeiro - ENDES (Cláusula 1ª, § 3º do Contrato nº 267/TN, de 1996)	MT	Nacional	- (-)	R\$	20.091.000	0	-	-
					Meta	0	0	-	-
			Sudeste		R\$	-	-	500.000	0
					Meta	-	-	0	0
09JF	Subvenção Econômica sobre o Prêmio Seguro-Garantia ou sobre os Custos de Carta de Fiança aos Mutuários do Fundo da Marinha Mercante	MT	Nacional	- (-)	R\$	-	-	30.000.000	0
					Meta	-	-	-	-

Programa 0225 Gestão da Política dos Transportes

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

Público-alvo Governo

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar	Financeiro/Físico		
										2004	2005	Realizado

Este Programa não possui Indicadores.

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar	Financeiro/Físico		
										2004	2005	Realizado
10WN	Assistência Técnica para Gestão do Programa de Apoio à Agenda de Crescimento Econômico Equitativo e Sustentável - PACE	MT	Nacional	Agenda implantada (% de execução física)		R\$		87.037	0	3.136.507		141.600
						Meta		109	0	163		0
7252	Estudo para a Estruturação Organizacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres	MT	Nacional	Estudo realizado (% de execução física)		R\$		3.650.000	545.775	1.500.000		754.140
						Meta		24	18	12		66
7528	Estudo para a Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário	MT	Nacional	Estudo realizado (unidade)		R\$		650.000	0	1.000.000		0
						Meta		2	0	1		0
7730	Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias	MT	Nacional	Estudo realizado (unidade)		R\$		764.000	0	80.000		0
						Meta		1	0	1		0
12HX	Estudos para Integração dos Sistemas Informatizados no Setor Portuário - Crédito Extraordinário	MT	Exterior	Não informado (não informado)		R\$		-	-	5.000.000		2.666.962
			Nacional			Meta		-	-	-		-
						R\$		5.000.000	0	-		-
						Meta		1	0	-		-
7732	Implantação de Sistema de Informações Econômico-Financeiras de Outorgas	MT	Nacional	Sistema implantado (% de execução física)		R\$		1.236.140	0	840.000		89.724
						Meta		4	0	4		2
101C	Implantação de Sistema de Informações para o Planejamento em Transportes	MT	Nacional	Sistema implantado (% de execução física)		R\$		1.700.000	400.000	1.100.000		20.000
						Meta		11	0	7		0

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2010	Assistência Pré-Escolar aos Dependentes dos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Criança de 0 a 6 anos atendida (unidade)	R\$	230.280	254.000	254.002
				Meta	202	46	222	100.899
2012	Auxílio-Alimentação aos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Servidor beneficiado (unidade)	R\$	1.765.826	2.568.000	2.568.000
				Meta	1.436	425	1.321	1.828.642
2011	Auxílio-Transporte aos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Servidor beneficiado (unidade)	R\$	1.385.450	1.581.300	1.581.301
				Meta	1.145	210	1.188	1.358.074
4572	Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processo de Qualificação e Requalificação	MT	Nacional	Servidor capacitado (unidade)	R\$	4.496.500	1.700.000	810.382
				Meta	2.897	322	2.696	116.468
6542	Elaboração de Estudos e Projetos	MT	Centro-Oeste	Projeto apoiado (unidade)	R\$	60.000	0	-
				Meta	2	0	-	-
8673	Elaboração e Aperfeiçoamento de Indicadores	MT	Nacional	Estudo realizado (unidade)	R\$	-	700.000	425.040
				Meta	-	-	1	0
6241	Estudos de Impacto Ambiental e Adequação de Projetos de Infra-Estrutura de Transportes	MT	Centro-Oeste	Estudo realizado (unidade)	R\$	2.000.000	2.000.000	-
				Meta	20	0	-	-
			Nacional		R\$	40.088.500	45.512.062	43.951.867
				Meta	126	0	237	0
6264	Estudos e Pesquisas para o Planejamento de Transportes	MT	Nacional	Estudo realizado (unidade)	R\$	18.429.392	26.603.491	15.901.593
				Meta	53	0	60	0
869T	Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA (Crédito Extraordinário)	MT	Nacional	Não informado (não informado)	R\$	-	4.320.134	4.304.016
				Meta	-	-	-	-
6058	Formulação de Políticas de Transportes	MT	Nacional	- (-)	R\$	3.134.000	2.000.000	373.623
				Meta	0	0	0	0

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2272	Gestão e Administração do Programa	MT	Nacional	- (-)	R\$ 90.752.524	81.932.470	85.088.743	80.137.858
					Meta	0	0	0
6265	Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico para a Engenharia Rodoviária	MT	Nacional	Pesquisa realizada (unidade)	R\$ 5.834.400	3.158.394	7.000.000	2.560.000
					Meta	22	0	13
4641	Publicidade de Utilidade Pública	MT	Nacional	- (-)	R\$ 1.630.000	1.095.235	5.550.000	5.550.000
					Meta	0	0	0
6391	Regulação e Supervisão das Rodovias Concedidas aos Estados por meio de Convênios de Delegação	MT	Sul	Concessionária fiscalizada (unidade)	R\$ 500.000	0	300.000	0
					Meta	3	0	2
6543	Supervisão Técnica para Implementação do Programa de Engenharia de Transportes	MT	Nacional	- (-)	R\$ 7.500.000	500.000	-	-
					Meta	0	0	-

Operações Especiais

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
09IU	Administração e Remuneração de Pessoal da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, Transferido para a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, em Liquidação, por Sucessão Trabalhista (Crédito Extraordinário)	MT	Nacional	Nao informado (nao informado)	R\$ -	-	5.356.449	5.179.891
					Meta	-	-	-
09LL	Contribuição a Previdência Privada do Pessoal da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, Transferido para a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, em Liquidação, por Sucessão Trabalhista (Crédito Extraordinário)	MT	Nacional	Nao informado (nao informado)	R\$ -	-	144.849	144.849
					Meta	-	-	-
09HB	Contribuição da União, de suas Autarquias e Fundações para o Custeio do Regime de Previdência dos Servidores Públicos Federais	MT	Nacional	- (-)	R\$ -	-	7.032.926	0
					Meta	-	-	-

Operações Especiais

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
0715	Dissolução e Liquidação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT	MT	Nacional	- (-)	R\$ 7.710.376	4.150.019	26.920.579	24.449.263
					Meta	0	0	-
0713	Extinção do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER	MT	Nacional	- (-)	R\$ 1.291.470	43.753	2.000.000	1.999.740
					Meta	0	0	-
0853	Liquidação da Rede Ferroviária Federal S/A. - RFFSA	MT	Nacional	- (-)	R\$ 2.000.000	0	-	-
					Meta	0	0	-
09LH	Recomposição do Equilíbrio Econômico do Contrato de Concessão da Ponte São Borja-Santo Tomé (Brasil-Argentina) - Sentença Arbitral	MT	Nacional	Não informado (não informado)	R\$ 11.900.000	0	11.900.000	11.900.000
					Meta	0	0	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2004	Assistência Médica e Odontológica aos Servidores, Empregados e seus Dependentes	MT	Nacional *	Pessoa beneficiada (unidade)	R\$ 49.281.136	44.281.136	30.713.210	30.673.562
					Meta	63.394	976	61.887
								28.665.760

AÇÕES DO ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO DAS ESTATAIS

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
6506	Estudos e Projetos para a Racionalização da Operação Portuária no Porto de Vitória	MT	Sudeste	Estudo realizado (unidade)	R\$ 1.500.000	149.887	-	-
					Meta	10	0	-

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	R\$ Meta	Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
6504	Estudos e Projetos para Racionalização da Operação Portuária e Proteção ao Meio-Ambiente no Porto de Fortaleza	MT	Nordeste	Estudo realizado (unidade)		800.000	347.791	200.000	141.750
						3	0	8	0

Programa 6035 Infra-estrutura de Transportes

Objetivo Desenvolver a infra-estrutura de transportes, promovendo, entre outras ações, a construção, a ampliação, a recuperação e a modernização da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e aquaviária.

Público-alvo Usuários de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Este Programa não possui Indicadores.

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcance	Financeiro/Físico			
									2004		2005	
									Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10DO	Adequação de Rodovias Federais no Estado de Minas Gerais	MT	Nacional	Trecho adequado (km)		R\$	2.000.000	0			-	-
						Meta		0			-	-
			Sudeste			R\$	11.000.000	7.715.877			24.184.000	19.723.917
						Meta			3	6	15	0
10IL	Adequação de Rodovias Federais	MT	Nacional	Trecho adequado (km)		R\$					414.000	414.000
						Meta			-	-	1	0
1E85	Construção de Contornos e Travessias Ferroviários na Região Sudeste	MT	Sudeste	Trecho construído (km)		R\$					432.400	432.000
						Meta			-	-	1	0
1E86	Construção de Pontes e Rodovias Federais na Região Norte	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)		R\$					38.352.000	13.379.936
						Meta			-	-	64	0
1E61	Construção de Portos nos Municípios do Estado do Amazonas	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)		R\$					300.000	0
						Meta			-	-	100	0
10DY	Construção de Rodovias Federais	MT	Nacional	Trecho pavimentado (km)		R\$	250.000	220.000			24.714.000	24.708.819
						Meta			1	1	42	0
10DL	Construção de Trechos Rodoviários no Estado de Goiás	MT	Centro-Oeste	Trecho pavimentado (km)		R\$	10.250.000	10.250.000			-	-
						Meta			34	34	-	-
1E72	Construção de Trechos Rodoviários no Estado do Pará	MT	Norte	Trecho pavimentado (km)		R\$					8.460.000	8.056.000
						Meta			-	-	16	0

Infra-estrutura de Transportes

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
					R\$	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
10DN	Construção e Pavimentação de Rodovias Federais no Estado de Minas Gerais	MT	Sudeste	Trecho pavimentado (km)	Meta	14.750.000	12.719.952	17.014.000	17.014.000
						43	37	29	0
10EI	Implantação, Ampliação e Modernização da Infra-estrutura Ferroviária	MT	Nacional	Obra executada (% de execução física)	Meta	26.500.000	26.389.383	18.216.000	18.083.062
						20	19	14	0
10EJ	Implantação, Ampliação e Modernização da Infra-estrutura Portuária	MT	Nacional	Obra executada (% de execução física)	Meta	16.250.000	8.732.000	20.366.000	10.687.152
						5	3	20	0
1E75	Infra-Estrutura para Fortalecimento da Navegação na Região Norte	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	Meta	-	-	27.352.400	22.553.930
						-	-	10	20
10EP	Infra-Estrutura Portuária no Estado do Pará	MT	Norte	Obra executada (% de execução física)	Meta	10.000.000	10.000.000	25.944.000	24.400.000
						7 *	7	26	0

* Esta Ação teve alteração de Produto e/ou Unidade de Medida

Programa 0220 Manutenção da Malha Rodoviária Federal

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

Público-alvo Usuários das rodovias federais

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Taxa de Rodovias com Boas Condições de Tráfegabilidade (percentagem)		31/12/2002	20,00	-	70,00	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
12HW	Obras Emergenciais para Recuperação de Rodovias Federais - Crédito Extraordinário	MT	Nacional	Nao informado (nao informado)	R\$ 135.242.698	134.389.506	83.235.590	79.078.493
					Meta	719	-	-
3E41	Recuperação de Trechos Rodoviários - Cáceres - Div. MT/RO - na BR-174/MT	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$ -	-	7.600.000	7.600.000
					Meta	-	38	108
3E03	Recuperação de Trechos Rodoviários - Catalão - Div. GO/MG - na BR-050/GO	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$ -	-	1.800.000	1.800.000
					Meta	-	9	218
1F22	Recuperação de Trechos Rodoviários - Catalão - Divisa GO/MG - na BR-050/GO (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$ -	-	1.500.000	1.500.000
					Meta	-	-	-
3E43	Recuperação de trechos rodoviários - Div. GO/MT - Div. MT/RO - na BR-364/174/MT no Estado do Mato Grosso	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$ -	-	10.390.440	10.390.440
					Meta	-	56	430
1F24	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa BA/MG - Divisa MG/RJ - na BR-116/MG (Crédito Extraordinário)	MT	Sudeste	Nao informado (nao informado)	R\$ -	-	30.000.000	30.000.000
					Meta	-	-	-
3E07	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa BA/MG - Divisa MG/RJ - na BR-116/MG	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ -	-	76.823.000	76.821.674
					Meta	-	297	5
3E08	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa CE/PB - Divisa PB/CE - na BR-116/PB	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ -	-	3.300.000	3.300.000
					Meta	-	23	324

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3E09	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa CE/PE - Divisa PE/BA - na BR-116/PE	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	135.340	135.338
								75	1.143
3E28	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa CE/PI - Piripiri - na BR-222/PI	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	3.000.000	3.000.000
								15	384
3E34	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa ES/MG - Divisa MG/SP - na BR-262/MG	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	53.059.000	53.059.000
								265	0
1E96	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa GO/BA - Entr. BR-242 - na BR-020/BA	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	4.887.147	4.887.147
								34	0
3E13	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa GO/MG - Divisa MG/SP - na BR-153/MG	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	24.568.000	22.568.000
								101	22
1F01	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa GO/MS - Três Lagoas - Na BR-158/MS (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	-	-	4.800.000	4.800.000
3E19	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa GO/MS - Três Lagoas - na BR-158/MS	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	1.842.000	1.842.001
								128	387
1F37	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MG/GO - Divisa GO/MT - na BR-364/GO (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	-	-	3.787.418	2.246.918
3E40	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MG/GO - Divisa GO/MT - na BR-364/GO	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	15.904.643	8.879.480
								107	194
3E16	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MG/SP - Divisa SP/PR - na BR-153/SP	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	15.816.806	15.808.020
								149	694
1F31	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MS/MT - Santa Helena - na BR-163/MT (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	-	-	2.782.553	2.782.553
3E24	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MS/MT - Santa Helena - na BR-163/MT	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	-	28.481.000	28.478.553
								110	855

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3E18	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MT/GO - Entr. BR-060 (A)/364 - na BR-158/GO	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	9.295.000	9.295.000
				Meta		-	45	314
1F02	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MT/RO - Divisa RO/AC - Na BR-364/RO (Crédito Extraordinário)	MT	Norte	Nao informado (nao informado)	R\$	-	11.212.544	11.212.544
				Meta		-	-	-
3E42	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa MT/RO - Divisa RO/AC - na BR-364/RO	MT	Norte	Trecho recuperado (km)	R\$	-	22.714.000	22.663.575
				Meta		-	88	0
3E17	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PA/TO - Divisa TO/GO - na BR-153/TO	MT	Norte	Trecho recuperado (km)	R\$	-	61.693.879	61.315.050
				Meta		-	315	1.571
1D91	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PI/CE - Fortaleza - na BR-020/CE (Crédito Extraordinário)	MT	Nordeste	Nao informado (nao informado)	R\$	-	7.869.298	7.296.774
				Meta		-	-	-
1E97	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PI/CE - Fortaleza - na BR-020/CE	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	52.212.000	52.212.001
				Meta		-	201	5
1F30	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PR/MS - Divisa MS/MT - na BR-163/MS (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$	-	24.979.803	24.979.803
				Meta		-	-	-
3E23	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa PR/MS - Divisa MS/MT - na BR-163/MS	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	48.354.000	47.676.134
				Meta		-	203	792
1F27	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SC/RS - Aceguá - na BR-153/RS (Crédito Extraordinário)	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$	-	1.481.882	1.481.882
				Meta		-	-	-
3E15	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SC/RS - Aceguá - na BR-153/RS	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$	-	11.439.179	10.370.424
				Meta		-	74	419
1F28	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SC/RS - Fronteira Brasil/Uruguai - na BR-158/RS (Crédito Extraordinário)	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$	-	15.000.000	15.000.000
				Meta		-	-	-
3E21	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SC/RS - Fronteira Brasil/Uruguai - na BR-158/RS	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$	-	9.008.993	9.008.990
				Meta		-	48	194

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico					
					2004		2005			
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado		
1F25	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SC/RS - Jaguarão - na BR-116/RS (Crédito Extraordinário)	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$	-	-	7.000.000	7.000.000	
					Meta		-	-	-	
3E11	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SC/RS - Jaguarão - na BR-116/RS	MT	Sul	Trecho restaurado (km)	R\$	-	-	9.200.729	9.200.729	
					Meta		-	49	191	
1F35	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SP/MS - Corumbá - na BR-262/MS (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$	-	-	6.646.000	6.391.605	
					Meta		-	-	-	
3E35	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SP/MS - Corumbá - na BR-262/MS	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	-	43.477.265	40.093.698	
					Meta		-	210	17	
3E10	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SP/PR - Divisa PR/SC - na BR-116/PR	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$	-	-	14.497.810	14.497.810	
					Meta		-	80	2	
3E14	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SP/PR - Entr. BR-272 (P/ Japira) - na BR-153/PR	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$	-	-	44.341.600	43.419.896	
					Meta		-	200	9	
1F00	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa SP/PR - Entroncamento BR-272 (P/ Japira) - Na BR-153/PR (Crédito Extraordinário)	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$	-	-	6.000.000	6.000.000	
					Meta		-	-	-	
1E95	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa TO/GO - Divisa GO/MG - Na BR-153/GO (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Nao informado (nao informado)	R\$	-	-	35.606.876	35.306.000	
					Meta		-	-	-	
3E12	Recuperação de Trechos Rodoviários - Divisa TO/GO - Divisa GO/MG - na BR-153/GO	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	-	74.036.000	73.397.880	
					Meta		-	311	888	
3E05	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BA-306 (P/ Chorrocho) - Divisa BA/MG - na BR-116/BA	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	-	45.987.000	45.986.998	
					Meta		-	305	0	
3E20	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-080/242 - Divisa MT/GO - na BR-158/MT	MT	Centro-Oeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	-	5.421.000	5.421.000	
					Meta		-	38	0	
3E31	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-116 - Entr. BA-460 - na BR-242/BA	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	-	43.579.041	43.579.034	
					Meta		-	322	477	

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3E32	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-116 - Entr. BR-365 - na BR-251/MG	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	- -	10.000.000 50	10.000.000 246
3E02	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-135 - Juiz de Fora - na BR-040/MG	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	- -	20.000.000 100	20.000.000 0
3E29	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-153 - Div. MA/PA - na BR-222/MA	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	- -	7.000.000 35	6.999.999 551
3E01	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-230/316 - Divisa PI/CE - na BR-020/PI	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	- -	6.459.289 33	6.459.289 278
3E22	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-282 - Divisa SC/RS - na BR-158/SC	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	- -	4.000.000 20	4.000.000 0
3E45	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-290 - Entr. BR-158/287 - na BR-392/RS	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	- -	8.288.901 55	8.288.900 192
3E38	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-407 - Salvador - na BR-324/BA	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	- -	18.137.127 194	18.137.126 601
1F23	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BA-306 (P/ Chorrocho) - Divisa BA/MG - na BR-116/BA (Crédito Extraordinário)	MT	Nordeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	- -	15.000.000 -	15.000.000 -
1F34	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-116 - Entroncamento BR-365 - na BR-251/MG (Crédito Extraordinário)	MT	Sudeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	- -	3.300.000 -	3.300.000 -
1F21	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-153 - Juiz de Fora - na BR-040/MG (Crédito Extraordinário)	MT	Sudeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	- -	10.000.000 -	10.000.000 -
1F29	Recuperação de Trechos Rodoviários - Entroncamento BR-282 - Divisa SC/RS - na BR-158/SC (Crédito Extraordinário)	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	- -	4.650.000 -	4.650.000 -

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
1F33	Recuperação de Trechos Rodoviários - Fortaleza - Divisa CE/PI - na BR-222/CE (Crédito Extraordinário)	MT	Nordeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	-	3.100.000	3.100.000
3E27	Recuperação de Trechos Rodoviários - Fortaleza - Divisa CE/PI, na BR-222/CE	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	5.200.000	5.200.000
3E06	Recuperação de Trechos Rodoviários - Fortaleza - Divisa PE/CE - na BR-116/CE	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	24.299.445	24.299.445
3E25	Recuperação de Trechos Rodoviários - Mal Rondon - Entr. BR-272 - na BR-163/PR	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	15.023.720	0
1F03	Recuperação de Trechos Rodoviários - Montes Claros - Divisa MG/GO - Na BR-365/MG (Crédito Extraordinário)	MT	Sudeste	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	-	65.760.000	65.760.000
3E44	Recuperação de Trechos Rodoviários - Montes Claros - Divisa MG/GO - na BR-365/MG	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	57.296.000	57.295.883
3E39	Recuperação de Trechos Rodoviários - Piripiri - Teresina - na BR-343/PI	MT	Nordeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	3.000.000	2.999.999
3E46	Recuperação de Trechos Rodoviários - Poços de Caldas - Divisa MS/SP - na BR-459/MG	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	64.645.000	64.644.999
1F36	Recuperação de Trechos Rodoviários - Porto de São Francisco do Sul - Canoinhas - na BR-280/SC (Crédito Extraordinário)	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	-	6.000.000	6.000.000
3E37	Recuperação de Trechos Rodoviários - Porto de São Francisco do Sul - Canoinhas - na BR-280/SC	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	13.026.000	13.026.000
1F32	Recuperação de Trechos Rodoviários - S. Miguel do Oeste - Divisa SC/PR - na BR-163/SC (Crédito Extraordinário)	MT	Sul	Nao informado (nao informado)	R\$ Meta	-	3.280.000	3.280.000
3E26	Recuperação de Trechos Rodoviários - S. Miguel do Oeste - Divisa SC/PR - na BR-163/SC	MT	Sul	Trecho recuperado (km)	R\$ Meta	-	4.000.000	4.000.000

Projetos

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	R\$	Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
3E33	Recuperação de Trechos Rodoviários - Vitória - Divisa ES/MG - na BR-262/ES	MT	Sudeste	Trecho recuperado (km)	R\$	-	-	145.000	145.000
					Meta	-	-	50	7
1E81	Restauração de Trechos Rodoviários na BR-259 no Estado do Espírito Santo	MT	Sudeste	Trecho restaurado (km)	R\$	-	-	10.246.000	2.200.000
					Meta	-	-	69	0

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	R\$	Financeiro/Físico			
						2004		2005	
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2C14	Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias (Crédito Extraordinário)	MT	Nordeste	Nao informado (nao informado)	R\$	-	-	5.000.000	5.000.000
					Meta	-	-	-	-
			Sudeste		R\$	-	-	5.000.000	5.000.000
					Meta	-	-	-	-
2A31	Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias na BR-163/PA (Crédito Extraordinário)	MT	Norte	Trecho conservado (km)	R\$	-	-	20.000.000	20.000.000
					Meta	-	-	-	-
2A34	Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias na BR-174/MT (Crédito Extraordinário)	MT	Centro-Oeste	Trecho conservado (km)	R\$	-	-	10.000.000	9.998.333
					Meta	-	-	-	-
2A33	Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias na BR-230/AM (Crédito Extraordinário)	MT	Norte	Trecho conservado (km)	R\$	-	-	10.000.000	9.999.999
					Meta	-	-	-	-
2A32	Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias na BR-230/PA (Crédito Extraordinário)	MT	Norte	Trecho conservado (km)	R\$	-	-	20.000.000	19.217.478
					Meta	-	-	-	-
2841	Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias	MT	Centro-Oeste	Trecho conservado (km)	R\$	33.680.000	21.713.106	27.625.600	27.234.232
					Meta	6.780	4.130	4.148	0
			Nordeste		R\$	66.120.000	36.604.754	58.710.000	56.478.327
					Meta	13.155	4.132	6.842	0

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico						
					2004		2005				
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado			
2841	Conservação Preventiva e Rotineira de Rodovias	MT	Norte	Trecho conservado (km)	R\$	38.320.000	23.379.975	38.081.600	33.140.822		
					Meta	9.099	3.548	6.630	0		
		Sudeste	R\$	55.280.000	42.563.648	36.587.600	35.027.787				
			Meta	19.188	8.366	5.446	0				
		Sul	R\$	41.340.000	26.801.763	24.415.600	24.006.845				
			Meta	8.481	2.875	3.645	0				
6097	Obras Rodoviárias Emergencias	MT	Nacional	Trecho recuperado (km)	R\$	28.800.000	27.578.897	-	-		
					Meta	47	8	-	-		
2325	Operação do Sistema de Pesagem de Veículos	MT	Nacional	Posto mantido (unidade)	R\$	27.893.588	17.274.052	40.000.000	30.765.563		
					Meta	306	126	30	0		
4400	Recuperação de Obras de Arte Especiais	MT	Nacional	Obra executada (m)	R\$	7.200.000	5.409.139	-	-		
					Meta	1.320	555	-	-		
2C15	Restauração de Rodovias Federais (Crédito Extraordinário)	MT	Nordeste	Nao informado (nao informado)	R\$	-	-	9.000.000	9.000.000		
					Meta	-	-	-	-		
		Sul	R\$	-	-	9.000.000	9.000.000				
			Meta	-	-	-	-				
2834	Restauração de Rodovias Federais	MT	Centro-Oeste	Trecho restaurado (km)	R\$	198.678.897	116.203.468	61.366.769	49.645.139		
					Meta	1.956	605	386	0		
		Nordeste	R\$	244.566.239	127.176.445	274.233.473	229.661.736				
			Meta	2.078	623	1.481	0				
		Norte	R\$	96.429.361	50.083.633	74.874.987	65.541.082				
			Meta	814	212	495	0				
		Sudeste	R\$	190.013.666	151.979.463	158.150.438	146.054.208				
			Meta	1.859	761	961	0				

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2834	Restauração de Rodovias Federais	MT	Sul	Trecho restaurado (km)	R\$ 128.111.545	84.208.396	114.204.705	91.074.157
				Meta	1.076	229	699	0
4399	Serviço de Manutenção Terceirizada de Rodovias	MT	Centro-Oeste	Trecho mantido (km)	R\$ 44.879.923	15.928.377	29.196.220	11.525.743
				Meta	2.202	333	835	0
			Nordeste		R\$ 94.312.724	56.940.434	67.377.813	56.508.482
				Meta	3.568	1.330	1.429	0
			Norte		R\$ 46.224.626	21.345.085	16.307.335	8.290.121
				Meta	1.936	298	418	0
			Sudeste		R\$ 26.449.806	20.926.745	15.257.500	252.747
				Meta	848	255	436	0
			Sul		R\$ 42.822.133	36.850.133	22.288.648	22.287.733
				Meta	984	434	571	0
2324	Sinalização Rodoviária	MT	Nacional	Sinalização mantida (km)	R\$ 37.055.600	13.464.293	39.200.000	14.014.981
				Meta	1.296	359	6.200	0

Programa 0223 Manutenção de Hidrovias

Objetivo Manter as características físicas e operacionais das vias navegáveis interiores

Público-alvo Usuários das vias navegáveis interiores e armadores

Indicador (unidade de medida)	Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Taxa de Manutenção de Hidrovias (percentagem)	-	100,00	-	Em Apuração	Baixa
Taxa de Navegação Efetiva nas Hidrovias (percentagem)	-	100,00	-	Em Apuração	Baixa

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)		Financeiro/Físico				
						2004		2005		
						Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
4349	Administração das Hidrovias	MT	Nacional	Hidrovia mantida (km)	R\$	19.220.000	19.019.998	28.716.000	28.715.998	
					Meta	3.193	1.437	5.745	3.077	
						R\$	4.840.000	3.540.000	-	-
					Nordeste					
						Meta	1.140	838	-	-
					Sul	R\$	9.080.000	9.080.000	-	-
					Meta	1.071	592	-	-	

Programa 0228 Navegação Interior

Objetivo Prestar serviços de transporte hidroviário de cargas e passageiros no rio São Francisco
Público-alvo Armadores e usuários das hidrovias

Indicador (unidade de medida)	Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Carga Transportada no Rio São Francisco (t por mês)	-	-	0,00	Em Apuração	-
Custo Médio de Transporte de Carga no Rio São Francisco (R\$ por t.km)	-	-	0,00	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2012	Auxílio-Alimentação aos Servidores e Empregados	MT	Sudeste	Servidor beneficiado (unidade)	R\$	258.795	287.760	241.331
				Meta		100	109	0
2011	Auxílio-Transporte aos Servidores e Empregados	MT	Sudeste	Servidor beneficiado (unidade)	R\$	62.370	47.908	60.549
				Meta		70	59	70
2272	Gestão e Administração do Programa	MT	Sudeste	- (-)	R\$	3.470.621	3.137.365	2.994.338
				Meta		0	0	0
2326	Operação das Linhas de Navegação do Rio São Francisco	MT	Sudeste	Carga transportada (t)	R\$	3.025.792	2.449.793	467.248
				Meta		504.000	66.000	11.880
2869	Operação das Linhas de Navegação no Lago de Três Marias	MI	Sudeste	Veículo transportado (unidade)	R\$	450.000	500.000	500.000
				Meta		58.000	58.000	64.237

Programa 0221 Serviços de Transporte Aquaviário

Objetivo Garantir a qualidade na prestação de serviços de transporte na navegação interior, de cabotagem e de longo curso.

Público-alvo Usuários de transporte aquaviário de carga e de passageiros

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Grau de Satisfação do Usuário do Transporte Aquaviário de Carga (porcentagem)		-	75,00	0,00	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2010	Assistência Pré-Escolar aos Dependentes dos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Criança de 0 a 6 anos atendida (unidade)	R\$ Meta	11.306 13	27.360 24	27.360 24
2012	Auxílio-Alimentação aos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Servidor beneficiado (unidade)	R\$ Meta	133.927 75	612.361 498	355.752 183
2011	Auxílio-Transporte aos Servidores e Empregados	MT	Nacional	Servidor beneficiado (unidade)	R\$ Meta	48.062 37	122.400 100	116.160 80
4572	Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processo de Qualificação e Requalificação	MT	Nacional	Servidor capacitado (unidade)	R\$ Meta	120.691 434	355.000 250	300.000 250
2088	Concessão e Regulação dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura do Transporte Aquaviário	MT	Nacional	Outorga concedida (unidade)	R\$ Meta	264.407 47	3.371.000 37	3.186.657 40
2090	Fiscalização dos Serviços e da Exploração da Infra-Estrutura do Transporte Aquaviário	MT	Nacional	Empresa fiscalizada (unidade)	R\$ Meta	308.265 105	2.835.380 40	3.577.988 40
2272	Gestão e Administração do Programa	MT	Nacional	- (-)	R\$ Meta	22.704.117 0	31.890.394 0	36.020.065 0
4641	Publicidade de Utilidade Pública	MT	Nacional	- (-)	R\$ Meta	0 0	600.000 0	50.000 0

Serviços de Transporte Aquaviário

Operações Especiais

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
0110	Contribuição à Previdência Privada	MT	Nacional	- (-)	R\$ 325.000	0	10.000	0
					Meta	0	-	-
09HB	Contribuição da União, de suas Autarquias e Fundações para o Custeio do Regime de Previdência dos Servidores Públicos Federais	MT	Nacional	- (-)	R\$ -	-	464.095	0
					Meta	-	-	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
2004	Assistência Médica e Odontológica aos Servidores, Empregados e seus Dependentes	MT	Nacional	Pessoa beneficiada (unidade)	R\$ 252.000	102.976	269.010	150.582
					Meta	600	166	238
							641	

Programa 0226 Serviços de Transporte Ferroviário

Objetivo Garantir a qualidade da prestação dos serviços do transporte ferroviário de carga e de passageiros

Público-alvo Usuários dos serviços de transporte ferroviário de carga e de passageiros

Indicador (unidade de medida)		Índice de Referência	Índice alcançado	Índice alcançado	Índice Previsto	Avaliação da
		Data	em 2004	em 2005	em 2007	possibilidade de
					Em Apuração	alcançar
Grau de Satisfação do Usuário do Transporte Ferroviário de Carga (percentagem)		-	0,00	0,00		-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico				
					2004		2005		
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
2348	Fiscalização dos Serviços de Transporte Ferroviário	MT	Nacional	Concessionária fiscalizada (unidade)	R\$	2.760.000	2.561.623	2.774.000	2.133.417
					Meta	12	12	12	0
2336	Operação do Trecho Estreito - Pequiá - MA (Carajás)	MT	Nordeste	Trecho mantido (km)	R\$	132.000	86.200	372.000	208.441
					Meta	215	215	220	1.100

Programa 0227 Serviços de Transporte Rodoviário

Objetivo Garantir a qualidade na prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e cargas

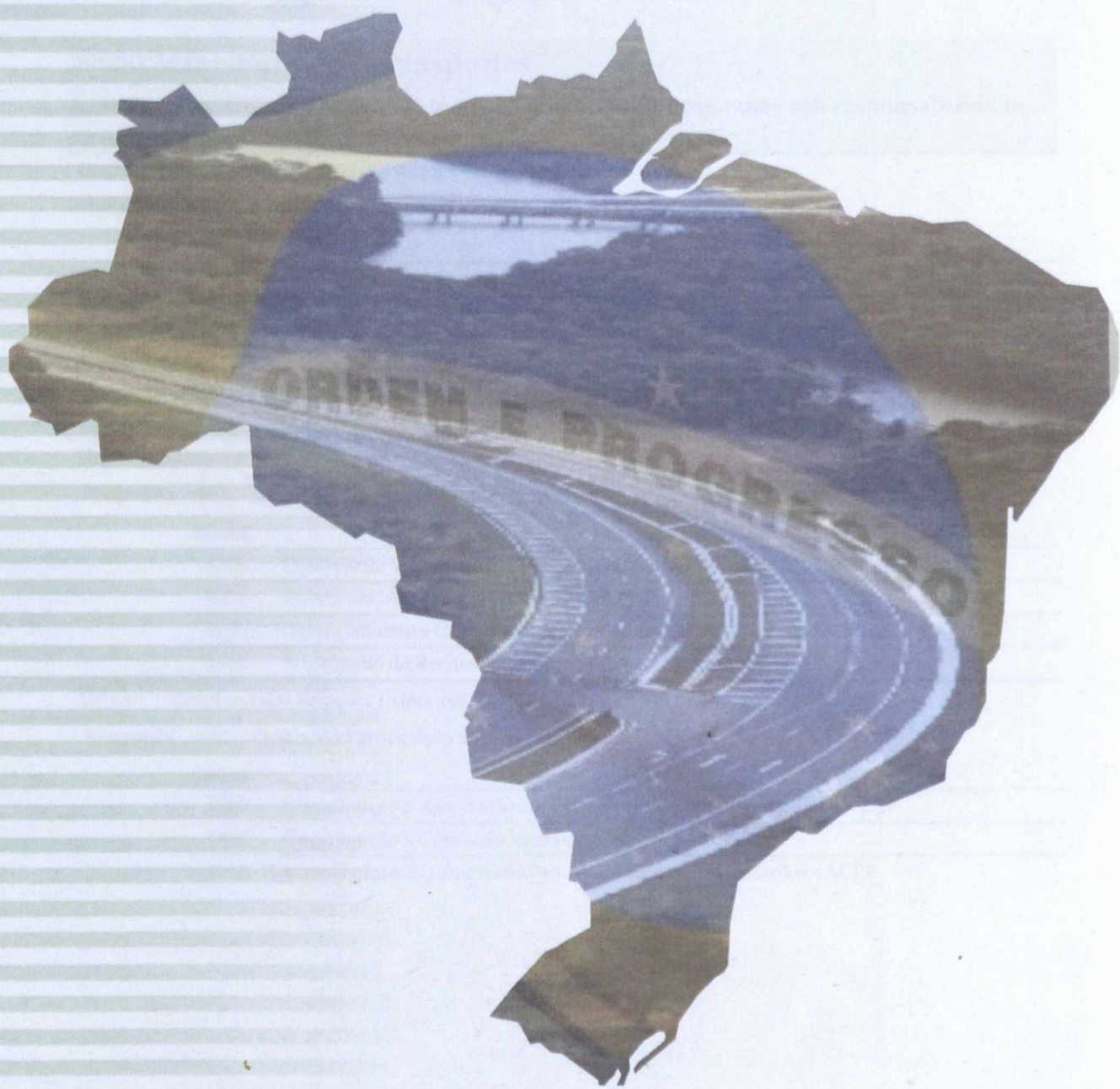
Público-alvo Usuários do transporte rodoviário de carga e passageiros

Indicador (unidade de medida)	Índice de Referência Data	Índice alcançado em 2004	Índice alcançado em 2005	Índice Previsto em 2007	Avaliação da possibilidade de alcançar
Grau de Satisfação do Usuário do Transporte Rodoviário de Passageiros (porcentagem)	-	0,00	0,00	Em Apuração	-
Grau de Satisfação do Cliente do Transporte Rodoviário de Carga (porcentagem)	-	0,00	0,00	Em Apuração	-

AÇÕES DO ORÇAMENTO FISCAL

Atividades

Ação	Título	Órgão Executor	Regionalização	Produto (unidade de medida)	Financeiro/Físico			
					2004		2005	
					Previsto	Realizado	Previsto	Realizado
4922	Concessão e Regulação dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas Interestadual e Internacional de Passageiros	MT	Nacional	Outorga concedida (unidade)	R\$	1.082.848	1.774.000	1.583.789
				Meta	4	3	4	0
2347	Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas	MT	Nacional	Empresa fiscalizada (unidade)	R\$	1.148.077	2.000.000	1.288.064
				Meta	50	187	50	6.093.705
2346	Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	MT	Nacional	Empresa fiscalizada (unidade)	R\$	6.892.013	11.088.000	4.871.499
				Meta	150	1.433	150	91.657



Anexo 2

Anexo

Ações em Programas Multissetoriais

39000 Ministério dos Transportes

Ações que contribuem para o alcance dos objetivos de programas sob responsabilidade de outros órgãos

Órgão: Ministério da Previdência Social

Programa: 0089 Previdência de Inativos e Pensionistas da União

Ações:

0181 Pagamento de Aposentadorias e Pensões - Servidores Civis

Órgão: Ministério da Ciência e Tecnologia

Programa: 0464 Nacional de Atividades Espaciais - PNAE

Ações:

7299 Construção de Terminal Portuário em Alcântara

Órgão: Ministério da Justiça

Programa: 0663 Segurança Pública nas Rodovias Federais

Ações:

2036 Controle de Velocidade na Malha Rodoviária Federal

5394 ELIMINAÇÃO DE PONTOS CRÍTICOS

2E01 Gerenciamento e Controle de Velocidade na Malha Rodoviária Federal

4482 Julgamento de Recursos Administrativos a Multas de Trânsito

Órgão: Ministério das Relações Exteriores

Programa: 0681 Gestão da Participação em Organismos Internacionais

Ações:

0108 Contribuição à Associação Latino Americana de Ferrocarrilles - ALAF

09IS Contribuição à Comissão Interamericana de Portos - CIP

09IR Contribuição ao Congresso Pan-Americano de Ferrocarriles - ACPF

Autor : Brasil. Ministério do Planejamento, Orçamento e

**Título : Plano Plurianual 2004-2007 : relatório anual de
avaliação: Ministério dos Transportes - caderno 24 :**

338.26"2004-2007"(047) B823p

Ac. 18.045

Exemplar : 10065104 - V. 24 Ex.2 MP DIBIB



www.planejamento.gov.br
E-mail: avaliacaoppa@planejamento.gov.br

1005104