



Relatório de Término de Projeto

PCR

NOME DO PROJETO:	Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais – PROACESSO – BIDH – Fase II.
PAÍS:	Brasil
SETOR:	Transportes
EQUIPE DE PROJETO ORIGINAL:	Rosana Brandão (INE/TSP), Project Team Leader; Alejandro Taddia (INE/TSP); Pablo Guerrero (INE/TSP); Paulo Lanna Barroso Jr (TSP/CBR); Teresa Maurea Faria (LEG/SGO); and GiovannaMahfouz (INE/TSP).
NÚMERO DE PROJETO:	BR-L1231
NÚMERO DE EMPRÉSTIMO:	2281/OC-BR
DATA DO QRR:	Fevereiro 1, 2012
DATA DE APROVAÇÃO FINAL:	Fevereiro 27, 2012

Equipe PCR – Autor Principal:
Paulo de Lanna Barroso Jr., Especialista em Transportes (TSP/CBR); e Giovanna Mahfouz (INE/TSP).

Acrônimos e Abreviações

DER/MG	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
COFIE X	Comissão de Financiamentos Externos
HDM	Highway Design and Maintenance Model
PCR	Project Conclusion Report ou Relatório de Término de Projeto
UAGP	Unidade de Apoio Gerencial do Programa
FPP	Final do Programa Proposto
ISDP	Informe de Seguimiento de Desempeño de Proyecto
PMR	Project Monitoring Report
OD	Objetivos de Desenvolvimento
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
SEQ	Equidade Social
PTI	Investimento de Combate a Pobreza
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPMG	Índice de Participação das Mulheres Gestantes
DATASUS	Banco de Dados do Sistema Único de Saúde
SIAB	Sistema de Informação de Atenção Básica
VOC	Custo Operacional de Veículos
TV	Tempo de Viagem dos Passageiros que transitam na Rodovia
ICPTC	Índice de Confiabilidade de Partidas de Transporte Coletivo
FPP	Final do Programa Proposto
MS	Muito Satisfatório
SGIV	Sistema Integrado de Gestão de Infra-Estrutura Viária
QRR	Revisão de Qualidade e Risco
BIDH	Baixo Índice de Desenvolvimento Humano
PROACESSO	Programa de Pavimentação de Ligações e Acessos Rodoviários aos Municípios

Índice

I. Informação Básica	4
II. O Projeto	5
A. Contexto do Projeto.....	5
B. Descrição do Projeto.....	6
C. Revisão da Qualidade do Desenho.....	6
III. Resultados	6
A. Efeitos Diretos.....	6
B. Externalidades	12
C. Produtos	12
D. Custos do Projeto	14
IV. Implementação do Projeto	14
A. Análise de Fatores Críticos	14
B. Desenvolvimento do Mutuário/Agência Executora	15
C. Desenvolvimento do Banco	15
V. Sustentabilidade	16
A. Análise de Fatores Críticos	16
B. Riscos Potenciais	16
C. Capacidade Institucional	17
VI. Monitoramento e Avaliação	17
A. Informação sobre Resultados	17
B. Monitoramento Futuro e Avaliação Ex-Post	18
VII. Lições Aprendidas	18

Anexos

ANEXO 1:	Quadro Custo de Projeto por Componente e por Fonte de Financiamento (Planejado e Atual)
ANEXO 2:	Ajuda Memória do Seminário de Término de Projeto e Matriz de Resultados
ANEXO 3:	Avaliação do Mutuário
ANEXO 4:	ISDP/PPMR Final do Projeto
ANEXO 5:	Rotatório Final (link: control+click) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36647199

I. Informação Básica

DADOS BÁSICOS (MONTANTES EM US\$)

PROJETO: BR-L1231
EMPRÉSTIMO: 2281/OC-BR

Mutuário: GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Agência Executora (AE): DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE MINAS GERAIS – DER-MG

Setor: TRANSPORTES

Instrumento de Empréstimo: Programa de Obras Múltiplas

Aprovação da COFIEIX: N/A
Missão de Identificação: N/A
Missão Especial: N/A
Missão de Orientação: 07 a 13/02/2009
Missão de Análise do BID: N/A
Missão de Negociação: N/A
Contrato de Empréstimo: 30.set.2010
Contrato de Garantia: 30.set.2010

Montantes Originais do Programa:

Financiamento do BID: US\$ 50.000.000,00
Aporte Local do Estado: US\$ 33.335.000,00
Valor Total do Programa: US\$ 83.335.000,00

Montantes Finais do Programa:

Financiamento do BID: US\$ 50.000.000,00
Aporte Local do Estado: US\$ 46.901.408,95
Valor Total do Programa: US\$ 96.901.408,95

Investimento Combate a Pobreza (PTI): Não
Equidade Social (SEQ): Não
Classificação Ambiental: A, B ou C: N/A (na época da análise desta operação não havia esta classificação no Banco)

TÍTULO:

Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais – PROACESSO – BIDH – fase 2

Data da Aprovação pelo Diretório: 15/12/2009

Data da Efetividade do Contrato de Empréstimo: 30/09/2010
Data da Elegibilidade do Primeiro Desembolso: 17/12/2010

1) Meses em Execução:

- * Desde a aprovação:
- * Desde a efetividade do contrato:

Períodos de Desembolso:

Data Original de Último Desembolso: 30/09/2014

Data Atual de Último Desembolso: 03/09/2011

Extensão Geral (Meses): N/A
Extensão Especial (Meses): N/A

Montante do Empréstimo:

* Montante Original: US\$ 50.000.000,00
* Montante Atual: US\$ 50.000.000,00
* Pari Passu atual: BID 52 % + APORTE LOCAL 48 %

Desembolsos:

* Montante atual: US\$ 50.000.000,00 (100,0%)
Custo total do Programa (estimativa original): US\$ 83.335.000,00
Custo total do Programa (montantes finais): US\$ 96.901.408,95

Redirecionamento:

Tem este Projeto redirecionamento?
Fundos recebidos de outro Projeto []
Fundos mandados para outro Projeto []
N/A [X]

Para/De Número do Projeto	Para Número do Sub empréstimo	Montante
N/A	N/A	N/A

Em estado de "Alerta"

Está o projeto "em alerta" no PAÍS: Não

Resumo da Classificação do Desempenho

OD	[X] Muito Provável (MP)	[] Provável (P)	[] Pouco Provável (PP)	[] Improvável (I)
PI	[X] Muito Satisfatório (MS)	[] Satisfatório (S)	[] Insatisfatório (I)	[] Muito Insatisfatório (MI)
SU	[X] Muito Provável (MP)	[] Provável (P)	[] Pouco Provável (PP)	[] Improvável (I)

II. O Projeto

A. Contexto do Projeto

- 2.1 O Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais – PROACESSO – BIDH – Fase 2 objetivou contribuir para o desenvolvimento sócio-econômico de Municípios com baixo IDH e precária conexão com a rede viária principal, através da melhoria e pavimentação da infraestrutura rodoviária de Acessos. Isto gerou o aumento da acessibilidade dos Municípios incluídos no Programa, com melhoria das condições viárias, redução dos custos de transporte de carga e de passageiros, redução dos tempos de viagem de maneira segura e também a melhor acessibilidade a serviços sociais e atividades geradoras de renda, garantindo trafegabilidade permanente e sustentável nos trechos rodoviários pavimentados.
- 2.2 Os principais motivos que levaram o mutuário a solicitar financiamento junto ao BID foram os seguintes:
- (i) limitação de recursos para investimento em recuperação de rodovias;
 - (ii) o estado precário ou a existência de acessos não pavimentados à malha rodoviária;
- 2.3 Do ponto de vista político e social, não cabe destacar qualquer evento que tenha influenciado diretamente na execução do Programa.
- 2.4 O Programa em sua fase 2 compreendeu a pavimentação 11 trechos equivalentes a 362,65 Km de rodovias de acesso a municípios que não tinham ligação pavimentada à rede rodoviária principal do Estado de Minas Gerais.

Município Beneficiado	Trecho	Ext.(Km)
Gameleira	Gameleira - Catuti	41,18
Pintópolis	Pintópolis - São Francisco	47,94
Senador Modestino Gonçalves	Senador Modestino Gonçalves – São Gonçalo Rio Preto	21,60
Bertópolis	Bertópolis - Machacalis	19,36
Mata Verde	Mata Verde - Entrº Almenara	59,63
Vargem Grande Rio Pardo	Vargem Grande Rio Pardo - Entrº Santo Antônio Retiro	28,40
Imbé Minas	Imbé Minas - Entrº 116	22,00
Ninheira	Ninheira - São João do Paraíso	29,14
Uruana	Uruana de Minas - Guarapuava	35,94
Francisco Badaró	Francisco Badaró - Araçuaí	43,85
Jenipapo de Minas	Jenipapo de Minas - Entrº LMG-676	13,61
TOTAL		362,65

B. Descrição do Projeto

i. Objetivo de Desenvolvimento

- 2.5 O Fim do Programa como um todo era contribuir com o desenvolvimento sócio-econômico de 22 municípios com baixo índice de desenvolvimento humano (BIDH) do Estado de Minas Gerais e precária conexão com a rede viária principal, através da melhoria e pavimentação da infraestrutura rodoviária de Acessos mediante o melhoramento das condições de acessibilidade a rede federal ou estadual pavimentada.
- 2.6 Para atingir esse Fim, o programa teve como Objetivo de Desenvolvimento (Propósito) prover condições sustentáveis de circulação de pessoas e mercadorias com menores custos operacionais e maior segurança nas rodovias contempladas pelo programa.

ii. Componentes

- 2.7 Para proporcionar condições de operação mais econômicas, seguras e de maior acessibilidade, foram escolhidos os seguintes componentes para o Programa:
1. Pavimentação de rodovias.
 2. Fortalecimento do DER-MG em sua capacidade de gerenciamento viário.

C. Revisão da Qualidade do Desenho

Revisão da Qualidade do Desenho ("Quality -At- Entry")			
<input type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfatório (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfatório (I)	<input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)

- 2.8 Não se aplica a este caso. A sistemática de revisão da qualidade do desenho ("Quality-At-Entry") não estava implantada no Banco na ocasião da aprovação desta operação.

III. Resultados

B. Efeitos Diretos

- 3.1 Ficou estabelecido que o Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais - PROACESSO - BIDH - Fase 2 seria avaliado mediante o resultado da evolução dos indicadores especificados na Matriz de Resultados com os mesmos critérios apresentados quando da Avaliação da Fase I, porém, mensurados para o momento antes e após a pavimentação dos trechos contemplados (e concluídos) na Fase II do Programa.
- 3.2 Com o término do Programa PROACESSO – BIDH, procedeu-se também, a avaliação consolidada dos indicadores para o Programa, considerando os trechos analisados nas Fases 1 e 2, para o período de 2004 a 2011.

3.3 Os indicadores apresentaram-se altamente significativos, como demonstrado a seguir, superando as metas estabelecidas para o Programa, durante a negociação do financiamento com a Equipe Técnica de Avaliação do BID.

• **ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.**

3.4 Os dados para o ICMS- Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços foram obtidos no site da Secretaria de Estado da Fazenda, para o exercício de 2004 e 2011. Para 2011, as informações levantadas foram as mais recentes (janeiro a outubro). É importante destacar que foi utilizado o valor efetivamente arrecadado nos exercícios e ponderado pela população residente, de forma a estabelecer uma equidade entre os municípios (ICMS/hab).

3.5 A meta estabelecida na Matriz de Resultados apresenta uma expectativa de crescimento, da ordem de 30%. Observa-se, segundo os dados, que a expectativa foi atingida pelo Programa e pelas suas Fases 1 e 2. A Fase 1, com um período de pós-obras maior, a arrecadação do imposto, em termos reais, aumentou consideravelmente, atingindo no período a taxa de 41,4%, superando em 11,4 pontos percentuais a meta estabelecida. A Fase 2, em média com um (01) ano e meio de conclusão das obras, apresentou um crescimento de 30,9%, demonstrando uma evolução econômica no período, altamente significativa. Quanto ao Programa verifica-se que a arrecadação superou a expectativa em 2,9%, crescendo em termos reais, no período em análise, 32,9%.

3.6 No cálculo do indicador não foram considerados a arrecadação do ICMS dos Municípios de Ninheira, Vargem Grande do Rio Pardo e Grão Mogol. Em uma análise detalhada do indicador, observou-se que as arrecadações de ICMS destes municípios apresentaram inconsistências que poderiam distorcer os benefícios esperados da pavimentação dos trechos. No Município de Ninheira, em 2004, a atividade econômica de extração de pedras preciosas apresentava-se como a principal, chegando a representar 72% do total arrecadado. No entanto, esta atividade entrou num processo de redução de produção, chegando a acabar antes mesmo do início das obras de pavimentação do trecho. O Município de Vargem Grande do Rio Pardo apresentou um comportamento similar, uma vez que o setor de fabricação de estruturas metálicas, que representava 91% do total arrecadado no município decresceu, chegando a extinguir-se completamente em 2006. Para esses municípios, no período em análise, o indicador pesquisado apresentou queda acentuada e anterior à implantação do empreendimento, não permitindo assim medir os efeitos da pavimentação, no período em questão. O Município de Grão Mogol, por outro lado, apresentou um crescimento na arrecadação do imposto muito acima da média dos demais municípios da Fase 1, devido principalmente às atividades de criação de bovinos de corte e das serralherias incipientes em 2004 e das atividades de apoio à produção florestal, que apresentaram elevado crescimento, causando, distorção (ainda que positiva) no conjunto em análise.

• **IPMG - Índice de participação das mulheres gestantes, com consultas pré-natais realizadas no primeiro trimestre de gravidez.**

3.7 Índice obtido no site do Ministério da Saúde – DATASUS - Banco de Dados do Sistema Único de Saúde mais precisamente no SIAB – Sistema de Informação de Atenção Básica.

3.8 Considerando a finalidade do índice, ou seja, a facilidade de acesso à saúde e, mais especificamente, ao benefício advindo da rodovia, optou-se por adotar os valores deste indicador, refinados pelas gestantes residentes no meio rural. A análise abrangeu o período de agosto de 2006/julho de 2007 a agosto 2010/julho de 2011, com o intuito de se utilizar dados mais confiáveis, mais recentes e maior período de tempo após a implantação da pavimentação. Os anos de 2004 a 2006 não foram utilizados devido à precariedade das informações do meio rural para alguns municípios avaliados.

3.9 Como resultado da análise, verificou-se um acréscimo significativo de 22,3%, 10,6% e 18,6% no número de consultas na Fase 1, Fase 2 e do Programa, respectivamente, atingindo um nível próximo a 82%, 89% e 84% de gestantes (do meio rural) atendidas, demonstrando o benefício da pavimentação no setor de saúde, dado principalmente pelas melhorias ocorridas na mobilidade e acessibilidade da população. A expectativa para este índice era de um crescimento de 5%, superado pelos valores observados.

- **IPJA - Índice de participação de jovens adultos na educação**

3.10 O propósito da facilitação do acesso às salas de aula considerava a perspectiva de aumento de ingresso dos jovens do segundo grau, tanto em termos da manutenção dos estudantes oriundos do primeiro grau (continuidade na formação), quanto pela reinserção dos que abandonaram a escola. Na educação, o propósito da facilitação do acesso à salas de aula, pode ser aferido pelo incremento da participação do número de matrículas do ensino médio, no total de matrículas do município. A análise dos dados mostrou um crescimento, no período de 2004 a 2011, de 62,2% na participação das matrículas do ensino médio, na Fase 1 do Programa, de 32,5% na Fase 2, e de 50,9% para o Programa, no mesmo período, o que representa um indício, de que a pavimentação da rodovia, aliado aos benefícios indiretos na economia (também provocados pela pavimentação), elevou o interesse da população no aprimoramento da formação.

- **Índices capazes de medir os benefícios diretos aos usuários:**

3.11 Os índices capazes de medir os benefícios diretos aos usuários da via referem-se: ao custo de operação dos veículos; ao tempo de viagem dos passageiros que transitam na rodovia; e o cumprimento do número e horário das partidas do transporte coletivo interurbano, definidos pelo DER/MG às empresas prestadoras desses serviços. Os dois primeiros são extraídos a partir do processamento do HDM (Highway Development and Management Model) e o terceiro das planilhas de fiscalização fornecidas pelo DER/MG. Para estes índices observaram-se ganhos além do esperado.

3.12 O custo de operação dos veículos tende a reduzir à medida que ocorrem melhorias no corpo estradal, especificamente no revestimento da pista. Este custo refere-se ao consumo dos componentes dos veículos, ao desgaste das partes e a depreciação associada. Para apuração destes custos, é consenso no meio técnico rodoviário a utilização do software HDM 4 (Highway Development and Management System), que, a partir das características geométricas e funcionais do projeto, das condições geográficas locais, do volume e composição do tráfego que solicitará o pavimento, associado aos parâmetros internos, previamente informados (referentes,

basicamente aos modelos de veículos utilizados, custos gerais de combustível, peças, mão de obra de manutenção e materiais, preço e prazos de depreciação do bem, qualificação e quantificação da tripulação, entre outros) processa e pondera essas interações, resultando no custo que cada tipo de veículo despende para deslocar-se em um quilometro da via. Os cálculos são efetuados para a condição da via no estado sem projeto (antes) e depois da implantação das obras. A essa diferença de custos denominamos benefícios, com os quais se montou o indicador da Matriz de Resultados.

- 3.13 O mesmo raciocínio é aplicado à variável Tempo de Viagem, alterando-se os atributos intrínsecos da mesma. Para este estudo, o tempo de viagem relaciona-se à economia de tempo no deslocamento dos usuários, uma vez que não se dispunha de dados referentes à composição, valor e volume da carga transportada, restringindo uma análise mais detalhada.
- 3.14 Consequência direta dos indicadores anteriores, o custo da tarifa tende a aumentar na medida em que as condições do corpo estradal solicitam em maior intensidade o veículo. Este fator, detalhadamente avaliado pela equipe do DER/MG (assim como dos demais órgãos rodoviários), deu origem à tabela de índices de tarifas, por tipo de veículo e tipo de pavimento, sob os quais as concessionárias operam. Desta forma os valores não se alteram em decorrência de nenhuma característica particular de alguma rodovia. É uma determinação legal, sobre a qual se procede anualmente um reajuste visando à manutenção do valor econômico do serviço, de igual índice para todos os tipos de revestimento. Obviamente, se na origem, a diferença entre as tarifas dos veículos que operam em vias de revestimento primário e pavimento asfáltico é de 25%, este percentual se manterá até que outra orientação legal a modifique.
- 3.15 O índice de Partidas Programadas, diferentemente do custo da tarifa, tem sua dimensão associada às condições de trafegabilidade. Alguns fatores podem impedir que uma viagem se realize, mas de todos os possíveis obstáculos, a condição da via é fator preponderante. Por ser um serviço essencial à população, os órgãos rodoviários dispõem de equipe específica para acompanhar essa rotina. A concessão para exploração desta atividade determina, em sua contratação, a quantidade e o tipo de veículo a circular, o número de viagens a realizar e o quadro de horários a seguir. Mensalmente se apura as ocorrências e suas causas. A proposta do Programa medido neste índice é o de possibilitar a realização de todas as viagens programadas, considerando apenas a situação da rodovia como atributo de medida.
- 3.16 No Anexo 5 - Relatório Final está apresentada a metodologia e os quadros comparativos dos índices.
- 3.17 A análise comparativa entre os Efeitos Diretos estimados originalmente e aqueles obtidos ao final da operação nos permite concluir que as principais metas foram alcançadas ou mesmo superadas, indicando assim a eficácia do Programa.
- 3.18 O quadro a seguir apresenta a verificação dos impactos e efeitos diretos do Programa.

ALCANCE DO (S) OBJETIVO(S) DE DESENVOLVIMENTO (OD)	
Fim:	
Contribuir com o desenvolvimento sócio-econômico de 22 municípios com baixo índice de desenvolvimento humano (BIDH) do Estado de Minas Gerais mediante o melhoramento das condições de acessibilidade a rede federal ou estadual pavimentada	
(i) Indicadores Chaves de Impactos	
(ii) Impactos Planejados Aumento de 20% no IDH - Índice de Desenvolvimento Humano; Aumento na renda média per capita; Diminuição do índice de desemprego e Aumento no índice de acesso a serviços de saúde.	(iii) Impactos Obtidos Meta superada. Foi realizada avaliação de todos os índices que podem influir no IDH e todos tiveram um ganho substancial. ICMS – 30,93%, IPMG – 10,57% e IPJA – 32,47%
(iv) Objetivo de Desenvolvimento (Propósito):	
O objetivo de Desenvolvimento foi a acessibilidade a serviços sociais e atividades geradoras de renda da população de 22 municípios beneficiários de melhorias graças a disponibilidade de um sistema de transporte terrestre mais eficiente (menores tempos de viagem, menores custos de transporte, maior segurança) e de maior confiabilidade (transitável por todo o ano).	
(v) Indicadores Chaves de Efeitos Diretos	
(vi) 1. Aumento no nível de satisfação dos usuários – Custos e Tarifas (MP)	
a) Efeitos Diretos Planejados 1. Ao Final do Programa Proposto (FPP) os custos econômicos médios de operação dos veículos nos trechos pavimentados deverão ser reduzidos. Automóvel – redução em 34,25% Ônibus - redução em 46,28% Caminhão - redução em 37,91% 2. Ao Final do Programa Proposto (FPP) o tempo de viagem nos trechos pavimentados será reduzido em 25% 3. Ao Final do Programa Proposto (FPP) o índice de confiabilidade de partidas de transporte coletivo (ICPTC) interurbano estadual da área de influência do Programa deverá aumentar em 5,26%.	2) Efeitos Diretos Obtidos 1. Meta superada Automóvel – redução em 36,30% Ônibus - redução em 51,25% Caminhão - redução em 46,00% 2. Meta superada Automóvel – redução em 42,36 minutos Ônibus - redução em 43,20 minutos Caminhão - redução em 45,45 minutos 3. Meta superada com aumento no índice de 18,80%

i) Reformulação.			
ii) <input checked="" type="checkbox"/> N/A			
PPMR Retrofitting. Indicar se/como/quando o(s) objetivo(s) foram reformulados, e, descrever brevemente suas consequências, incluindo quaisquer mudanças nos indicadores/metast. Incluir como anexo a documentação aprovada pelo Diretório e/ou Representante, se for o caso.			
iii) <input checked="" type="checkbox"/> N/A			
Resumo do(s) Objetivo(s) de Desenvolvimento Classificação(OD):			
<input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável(MP)	<input type="checkbox"/> Provável (P)	<input type="checkbox"/> Pouco Provável (LP)	<input type="checkbox"/> Improvável (I)
Justifique brevemente a classificação de OD com base no grau de cumprimento das metas planejadas e explique as diferenças entre os efeitos diretos planejados e os alcançados, bem como outros fatores relevantes. Incluir referências às evidências que respaldem os referidos resultados.			
O Programa encontra-se totalmente concluído;			
Estratégia de País: A partir dos resultados acima discutidos, descrever brevemente como o Projeto contribuiu à estratégia de país. O Programa se enquadra dentro da estratégia acordada entre o Banco e o país, especificamente nos seguintes aspectos: i) modernização do Estado através da modernização administrativa do órgão executor; e ii) melhoria da competitividade e acesso ao mercado através da redução do "Custo Brasil" diminuindo o custo do transporte. Indiretamente, o Programa contribui em: i) reduzir a pobreza, ao estimular a atividade econômica no interior do estado, facilitando o acesso aos mercados e aos serviços de educação e saúde; e ii) preservar o meio ambiente, ao recuperar áreas degradadas por intervenções anteriores e implantar processos mais eficazes de preservação do meio ambiente nos projetos rodoviários do DER/MG.			

B. Externalidades

Externalidades Positivas:

3.19 Importante destacar que, durante o período de execução das obras, o Programa proporcionou externalidades positivas relativas às questões econômicas, sociais e ambientais, tais como:

- Do ponto de vista social, o Programa contribuiu na geração de empregos, diretos e indiretos, durante a execução das obras;
- Do ponto de econômico contribuiu de forma decisiva na Rede de Transportes, através de Melhoramentos na acessibilidade aos municípios atendidos;
- Nos aspectos de segurança rodoviária o Programa contribuiu para a redução de acidentes ao melhorar as condições de tráfego;
- Nos aspectos sociais houve uma melhora em todos os índices que compõe o IDH – Índice de Desenvolvimento Humano dos municípios na área de influência dos acessos;
- Melhoraram as condições de mobilidade, conforto e segurança aos usuários do sistema e,
- Nos aspectos ambientais, verificou-se a redução dos impactos ambientais com a diminuição da degradação do entorno das obras.

Externalidades Negativas:

3.20 Os componentes do Programa devem-se fundamentar em ações de execução de fácil percepção, eliminando atividades que tenha dificuldade de cumprimento das obrigações assumidas e que tenha pouca repercussão nos seus resultados, não foram observadas externalidades negativas no Programa;

C. Produtos

3.21 Os principais componentes originais da operação foram mantidos durante todo o período de execução do Programa. Entretanto, foram necessários ajustes das metas físicas dos produtos para adequar os recursos disponíveis no financiamento do Programa às necessidades Estado de Minas Gerais.

3.22 O quadro a seguir apresenta o progresso na implementação dos produtos planejados após a modificação das metas do Programa.

PROGRESSO NA IMPLEMENTACAO (PI)		
Componentes ("Outputs"):	Indicadores Chaves de Produto:	
<u>Componente 1</u> 1. Obras de Pavimentação de acessos rodoviários Custo total: US\$ 84.826.430,41 Contraparte: US\$ 34.826.430,41 BID: US\$ 50.000.000,00 Desembolso BID: 100% Classificação: MS	<u>Produtos Planejados (2010)</u> 1. Ao Final do Programa Proposto (FPP) terão sido pavimentados 362,65 Km de acessos rodoviários.	<u>Produtos Obtidos (2011)</u> 1. Meta atingida - concluída pavimentação de todos os acessos, equivalentes a 362,65 Km.
Explique brevemente diferenças entre os produtos planejados e os atuais (se aplicável). [X] N/A		
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças. [X] N/A		
<u>Componente 2</u> 2. Fortalecimento do DER/MG em sua capacidade de gestão viária. Custo total: US\$ 1.579.433,46 Contraparte: US\$ 1.579.433,46 BID: Desembolso BID: 0% Classificação: MS	<u>Produtos Planejados (2010)</u> 2. Ao Final do Programa Proposto (FPP) deverão contar com um Sistema Integrado de Gestão de Infraestrutura Viária (SGIV) instalada e em funcionamento.	<u>Produtos Obtidos (2011)</u> 2. Meta atingida o DER/MG desenvolveu, completou, adquiriu equipamentos e softwares e implantou o SGIV - Sistema Integrado de Gestão de Infraestrutura Viária.
Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). [X] N/A		
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças. [X] N/A		
Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). [X] N/A		
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente as consequências dessas mudanças: [X] N/A		

Resumo do Progresso de Implementação – Classificação: [X] Muito Satisfatório (MS) [] Satisfatório (S) [] Insatisfatório (I) [] Muito Insatisfatório (MI)
--

3.23 A qualificação MS - Muito Satisfatório se justifica porque foram plenamente atingidos o Fim do Projeto e seu OD - Objetivo de Desenvolvimento (Propósito). A avaliação do Programa é efetuada em função da última reformulação da Matriz de Resultados considerando a revisão do programa e suas consequências. .

3.24 Estão totalmente executados os produtos do Projeto, na quantidade e qualidade esperada, bem como com custos adequados.

D. Custos do Projeto

Custo Total Projeto - Planejado US\$	Custo Total do Projeto - Atual US\$	% Diferença
1. Engenharia e Administração.....5.600.000,00	1. Engenharia e Administração.....10.495.545,08	+87,42%
2. Obras de Pavimentação.....75.500.000,00	2. Obras de Pavimentação.....84.826.430,41	+12,35%
3. Fortalecimento Institucional.....2.235.000,00	3. Fortalecimento Institucional.....1.579.433,46	-29,33%
Total do Programa.....83.335.000,00	Total do Programa.....96.901.408,95	+16,28%

3.25 O Anexo 1 deste relatório apresenta os quadros de investimento por categoria de inversão, tanto na situação original – conforme contrato de empréstimo assinado, como também na situação final do Programa – conforme custos contabilizados.

3.26 O Anexo 5 deste relatório apresenta o Relatório Final com quadro de avanço físico-financeiro, por componente de investimento onde estão detalhados todos os custos do Programa.

IV. Implementação do Projeto

A. Análise de Fatores Críticos

1. Negativos:

4.1 A variação da taxa do dólar em relação à proposta inicial.

4.2 Apesar do bom gerenciamento do Programa por parte do DER/MG e da qualidade da supervisão realizada pela Representação do BID no Brasil, ocorreu um acréscimo no custo total do Programa, em dólares americanos, que passou de US\$ 83, 335 milhões para US\$ 96,901 milhões. O valor inicial do programa previa a execução de 8 (oito) trechos correspondentes a 269,25 km de pavimentação. Em 24/11/2010 durante sua execução o DER/MG reavaliou economicamente o programa incluindo 3 (três) novos trechos, aumentando a extensão para 362,65 km que veio impactar principalmente nos custos de implantação e na supervisão das obras, elevando o custo total do programa. Este aumento de custos foi integralmente assumido pelo Mutuário e suas causas estão detalhadamente apresentadas no Relatório Final – anexo 5 e são:

- i. Adequações nos projetos, objetivando ajustamentos das imprevisibilidades naturais em projetos de obras rodoviárias, com suas alterações necessárias durante a execução de obra, visando melhor técnica e maior segurança viária;
- ii. Inflação de mercado motivada pelo volume de obras rodoviárias simultâneas no estado e no país.

2. Positivos:

4.3 transparência nos processos licitatórios, culminando na redução dos custos iniciais de contratação das obras.

- 4.4 Total envolvimento de todas as áreas e setores do órgão executor, principalmente da equipe técnica da gerenciadora do Programa e do coordenador que permitiram a agilização dos processos com ganho de qualidade e produtividade do programa.
- 4.5 Modelo de Gerenciamento adotado, com a implantação de uma UAGP – Unidade de Apoio Gerencial que ficou com a Coordenação do Programa BID, coordenada por um membro do próprio órgão executor e com o assessoramento por empresa de consultoria especializada em coordenação de programas com financiamento externo. Tal modelo trouxe frutos para o DER/MG, além dos esperados para o próprio Projeto. Sem dúvida, a experiência adquirida pelo pessoal do DER/MG, que teve atividades dentro ou relacionadas com a UAGP, será mantida e incorporada em suas atividades futuras.
- 4.6 Desde 2004 o DER/MG já vem adotando o modelo gerencial preconizado pelo Programa para outros projetos similares, executados com recursos próprios do Estado e do BID. Além disso, é importante informar que o DER/MG executou, com êxito, a Fase I deste Programa, para a ampliação da malha pavimentada de acessos
- 4.7 Entretanto para serem aplicados em outros programas, merece atenção especial, a adequação de projetos em trechos passíveis de se tornarem corredores de transporte.

B. Desenvolvimento do Mutuário/Agência Executora

Desempenho do Mutuário/Agência Executora			
<input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfatório (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfatório (I)	<input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório(MI)

- 4.8 A execução do Projeto, no que se refere à sua finalização e objetivos, se deve, em grande parte, à atuação coordenada do DER/MG com as instituições participantes, particularmente com a equipe que preparou o Projeto para financiamento.
- 4.9 Essa cooperação, sem dúvida, além de permitir levar adiante o Projeto, foi um elemento de fortalecimento da capacidade institucional de todas as entidades participantes.
- 4.10 A adoção de uma Unidade de Coordenação assessorada por empresa de consultoria especializada em coordenação de programas com financiamento externo trouxe frutos para a DER/MG, além dos esperados para o próprio projeto.

C. Desenvolvimento do Banco

Desempenho do Banco			
<input type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfatório (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfatório (I)	<input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório(MI)

- 4.11 Durante a preparação do Programa, o DER/MG recebeu diversas Missões do Banco, que tiveram a oportunidade de conhecer o Programa, orientar o DER/MG, analisar e aprovar os projetos, revisar os parâmetros básicos de acompanhamento etc...
- 4.12 Face ao grande conhecimento de contratos dessa natureza pelos integrantes das Missões e sua disposição em orientar os técnicos do DER/MG, a preparação do Programa ocorreu sem contratempos e no prazo desejado.

- 4.13 Relativamente à gestão do Programa, o aspecto que mais contribuiu para o seu sucesso foi o intercâmbio fluido de informações entre o DER/MG e a Representação do Banco no Brasil, que permitiu agilizar as gestões e trâmites administrativos e técnicos no menor tempo possível.

V. Sustentabilidade

A. Análise de Fatores Críticos

- 5.1 Relativamente à gestão do Programa, o aspecto que mais contribuiu para o seu sucesso foi o intercâmbio fluido de informações entre o DER/MG e a Representação do Banco no Brasil, que permitiu agilizar as gestões e trâmites administrativos e técnicos no menor tempo possível.
- i. Aumento do custo médio por km por conta de adequações nos projetos, visando melhorias na qualidade da obra e maior segurança viária;
 - ii. Inflação de mercado motivada pelo volume de obras rodoviárias simultâneas no estado.
- 5.2 As suposições de Propósito a Fim são as seguintes:
- O sistema de otimização de custos mantém seu nível de eficiência.
- 5.3 A DER/MG continua apoiando e desenvolvendo no estado de Minas Gerais o Programa Processo. As suposições de Componentes a Propósito são as seguintes:
- O aumento dos índices de satisfação do usuário e o Índice de Desenvolvimento Humano - IDH dos municípios estão dentro do previsto pelo Matriz de Resultados.
 - Mantém-se o nível de eficiência dos elementos de Operação e Manutenção.
 - Existe vontade política de continuar com a pavimentação dos demais acessos municipais que estão em nível precário.
 - Todas essas suposições são ainda importantes para garantir que o Propósito alcançado pelo Programa seja mantido ao longo do tempo de maneira sustentada.
- 5.4 Como conclusão, pode-se afirmar que todas as suposições devem ser mantidas para a sustentabilidade do Programa ao longo do tempo.

B. Riscos Potenciais

- 5.5 Não foram identificados maiores riscos para a sustentabilidade do Programa. Normalmente, os riscos estariam relacionados à conservação das obras realizadas no Programa ou de alguma ocorrência ambiental.

- 5.6 Os recursos para a manutenção e conservação dos acessos pavimentados e demais componentes do Programa são de responsabilidade do DER/MG que possui capacidade técnica e gerencial para efetuar os serviços de manutenção viária.
- 5.7 Não se espera que haja algum problema de ordem ambiental que possa comprometer a sustentabilidade do Programa, uma vez que a mitigação dos impactos diretos foi realizada durante a execução das obras.
- 5.8 Acordou-se com o DER/MG algumas medidas para garantir a sustentabilidade do Programa que estão arroladas na Ajuda Memória da Reunião de Término do Projeto apresentada no Anexo 2 deste PCR.

C. Capacidade Institucional

- 5.9 A estrutura de coordenação e gerenciamento implementada para a execução do Programa na sua fase I teve continuidade na fase II capacitando o órgão executor para garantir a sustentabilidade dos resultados do mesmo.
- 5.10 Os sistemas gerenciais utilizados no acompanhamento do Programa estão atendendo às necessidades do DER/MG e este por sua vez identifica novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.
- 5.11 Portanto não restam dúvidas de que o projeto contribuiu efetivamente para o fortalecimento da capacidade das instituições envolvidas.
- 5.12 Por essas razões, combinando todos os fatores anteriores, não se observam situações que permitam prever dificuldades de curto prazo que afetem os objetivos do Programa, o que permite qualificar de “Muito Provável” a sua sustentabilidade.

Classificação de Sustentabilidade (SU) :

<input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável (MP)	<input type="checkbox"/> Provável (P)	<input type="checkbox"/> Pouco Provável (PP)	<input type="checkbox"/> Improvável (I)
---	---------------------------------------	--	---

VI. Monitoramento e Avaliação

A. Análise Informação sobre Resultados

- 6.1 Os resultados do Programa foram acompanhados pelos sistemas de informações implantados na UAGP, que gerava, mensalmente, relatórios com informações dos avanços físicos e financeiros de cada um dos componentes.
- 6.2 A experiência do Executor e também do Banco na formulação do dimensionamento do Projeto sem dúvida ajudou a escolher os indicadores para medir seu desempenho, tanto no ponto de vista dos produtos como dos objetivos de desenvolvimento. Isso, aliado ao fato de que foi possível acessar informações confiáveis para estabelecer a linha de base, que é o ponto de partida para medir esse desempenho, foi muito importante para que se possa hoje discutir os produtos e resultados do Projeto.

- 6.3 Os indicadores de desempenho dos produtos foram facilmente medidos pela existência de um acompanhamento formal e sistemático da execução dos contratos com os executores das obras e demais componentes.
- 6.4 Pode-se afirmar, portanto, que o Programa foi dimensionado adequadamente, com uma razoável definição dos produtos que deveriam ser obtidos e com a escolha de indicadores de produtos e de efeitos com sua linha de base bem definida, o que teve uma influência muito positiva na medição de seu desempenho. O Programa foi bem estruturado e seu planejamento estava baseado em experiências bem sucedidas no próprio Estado de Minas Gerais e em outras cidades brasileiras onde estão sendo executados programas similares parcialmente financiados pelo BID.

B. Monitoramento Futuro e Avaliação Ex-Post

- 6.5 Conforme acordado durante a Reunião de Término de Projeto (Anexo 2) a avaliação “ex-post” poderá ser realizada no período de maio de 2013 a dezembro de 2013 com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex-ante”.
- 6.6 Em atendimento aos ditames do item 4.05(b) do contrato de empréstimo, o DER/MG deverá disponibilizar os dados necessários para que o Banco, se assim o desejar, possa efetuar uma avaliação econômica “ex-post” do Programa. É importante deixar claro que a Avaliação EX-Post é uma ferramenta da maior utilidade para que se tenha a visão se o programa cumpriu seus objetivos. Seus resultados poderão estar demonstrando que anos após sua implementação os investimentos foram bem aplicados e as áreas de influência dos acessos pavimentados objeto do programa se desenvolveram conforme previsto na reavaliação econômica apresentada logo após seu término. Desta maneira o Banco deveria mandar executar a Avaliação Ex-Post no período acordado e disponibilizar seus resultados para que, se os resultados forem positivos, replicar projetos dessa natureza em outras regiões.
- 6.7 Conforme acordado durante a Reunião de Término de Projeto (ver Anexo 2), cabe ao Banco realizar a avaliação “ex-post” com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex-ante” com base nas informações a serem disponibilizadas pela DER/MG nos Relatórios anuais de Conservação.

VII. Lições Aprendidas

- 7.1 Na execução do Programa, fatos positivos e negativos serviram de aprendizado, por parte do Banco, de lições a serem aplicadas em novos projetos. A partir da experiência da Representação do BID nesta operação e tomando em conta as análises elaboradas no PCR e detalhadas nos documentos anexos, foram selecionadas as principais lições aprendidas que podem resultar em medidas a serem adotadas durante o dimensionamento e/ou a implementação de novas operações para melhorar a exeqüibilidade e a sustentabilidade de futuros projetos:

Lição nº 1: O Banco deverá continuar a replicar este tipo de programa em outros estados brasileiros.

Motivo: Este é um programa de pavimentação rodoviária semelhante a outras experiências do BID no próprio Estado de Minas Gerais e em outras localidades no Brasil. Portanto, este programa pode ser facilmente replicado.

Lição nº 2: O Banco deverá sempre incentivar a participação do Especialista da Representação em todas as etapas da montagem do Programa.

Motivo: O acompanhamento e participação ativa do Especialista da Representação durante toda a montagem deste Programa deverá permitir o assessoramento contínuo aos demais membros da Equipe de Projeto do Banco e ao Órgão Executor, evitando a inclusão de componentes de difícil execução ou de viabilidade duvidosa.

Lição nº 3: Para projetos de infraestrutura é importante manter o esquema da existência de unidades de coordenação apoiadas em empresas consultoras especializadas em gerenciamento de projetos financiados por organismos internacionais.

Motivo: A estrutura montada neste Programa, uma unidade de coordenação (UAGP) assessorada por uma firma de consultoria especializada em gerenciamento de programas BID, tem sido utilizada com sucesso nas diversas operações financiadas pelo Banco no setor de transportes no Brasil. Recomendamos manter esta boa tradição, inclusive como condição contratual nas novas operações do Banco.

Lição nº 4: Igualmente importante, é manter nas Representações do Banco especialistas preparados para reagir rapidamente às necessidades e dúvidas do executor.

Motivo: A Representação deve realizar todos os esforços para manter boas relações com o Órgão Executor do Programa. Trabalhando em parceria com o Executor, o Banco poderia adotar as seguintes medidas: i) flexibilizar o “pari-passu” nos momentos de escassez de recursos da contrapartida; ii) adotar editais mais transparentes para induzir maior competitividade nas licitações; iii) sugerir melhorias na sistemática de coleta de informações sobre o avanço na execução dos componentes do Programa; iv) Agilizar os entendimentos entre o Executor e o Banco de forma a minimizar os atrasos na execução da operação; v) maior rigor na elaboração dos projetos de engenharia; e vi) na atividade de gerenciamento do programa inserir profissionais especializados para análise e avaliação de soluções técnicas para dar respaldo a não objeção por parte do Banco.

Lição nº 5: Para futuras operações, o Banco deverá sempre incentivar a inclusão de componentes de fortalecimento institucional.

Motivo: Sempre que possível devem ser inseridos nos programas componentes de fortalecimento institucional do órgão executor, de modo a garantir a sustentabilidade, além de permitir, através de sistemas implantados, o monitoramento futuro dos efeitos diretos.

Lição nº 6: Para futuras operações devem ser efetuados exercícios de superação das externalidades negativas.

7.2 Motivo: Esse programa investiu no desenvolvimento econômico-social com geração de empregos, acessibilidade, redução de acidentes, redução de impactos ambientais e melhoria da mobilidade, conforto e segurança. Sempre que possível deverá ser incentivada uma preocupação naquelas atividades, monitorando-as para impedir ou minimizar qualquer externalidade negativa.

Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais - PROACESSO - BIDH Fase II

Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais - PROACESSO - BIDH Fase 2 - BR-L1231 EMPRÉSTIMO 2281/OC-BR QUADRO DE INVESTIMENTOS POR CATEGORIA DE INVERSÃO					
(em equivalentes de US\$)					
VALORES CONTABILIZADOS ATÉ 04 (15/04/11 A 04/08/11)					
CATEGORIA DE INVERSÃO	TOTAL	B I D	%	APORTE LOCAL	%
1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO	10,495,545.08	0.00	0.0	10,495,545.08	100.0
1.1 ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA	2,219,407.47	0.00	0.0	2,219,407.47	100.0
1.1.1 GERENCIAMENTO E SUPERVISÃO AMBIENTAL	2,219,407.47	0.00	0.0	2,219,407.47	100.0
1.1.2 AUDITORIA FINANCEIRA	0.00		0.0	0.00	0.0
1.2 SUPERVISÃO DE OBRAS	8,276,137.61	0.00	0.0	8,276,137.61	100.0
2. OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO	84,826,430.41	50,000,000.00	58.9	34,826,430.41	41.1
2.1 OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO (362,65 KM)	83,829,290.64	50,000,000.00	59.6	33,829,290.64	40.4
2.2 MATERIAL BETUMINOSO	997,139.77	0.00	0.0	997,139.77	100.0
2.3 COMPENSAÇÃO E MITIGAÇÃO SOCIOAMBIENTAL	0.00	0.00	0.0	0.00	0.0
3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL	1,579,433.46	0.00	0.0	1,579,433.46	100.0
3.1 SGIV-DER/MG - SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO	1,579,433.46	0.00	0.0	1,579,433.46	100.0
TOTAL DO PROGRAMA	96,901,408.95	50,000,000.00	51.6	46,901,408.95	48.4
FUNDO ROTATIVO	0.00	0.00		0.00	
TOTAL DO PROGRAMA	96,901,408.95	50,000,000.00	51.6	46,901,408.95	48.4
	100.0	51.6		48.4	

Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais - PROACESSO - BIDH Fase 2 - BR-L1231
 EMPRÉSTIMO 2281/OC-BR
 QUADRO DE INVESTIMENTOS POR CATEGORIA DE INVERSÃO

(em equivalentes de US\$)

CUSTO DO PROGRAMA CONTABILIZADO ATÉ 04/08/11

CATEGORIA DE INVERSÃO	TOTAL	B I D	%	APORTE LOCAL	%
1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO	5,600,000.00	100,000.00	1.8	5,500,000.00	98.2
1.1 ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA	3,100,000.00	100,000.00	3.2	3,000,000.00	96.8
1.1.1 GERENCIAMENTO E SUPERVISÃO AMBIENTAL	3,000,000.00	0.00	0.0	3,000,000.00	100.0
1.1.2 AUDITORIA FINANCEIRA	100,000.00	100,000.00	100.0	0.00	0.0
1.2 SUPERVISÃO DE OBRAS	2,500,000.00	0.00	0.0	2,500,000.00	100.0
2. OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO	75,500,000.00	49,900,000.00	66.1	25,600,000.00	33.9
2.1 OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO (362,65 KM)	69,700,000.00	49,900,000.00	71.6	19,800,000.00	28.4
2.2 MATERIAL BETUMINOSO	5,500,000.00	0.00	0.0	5,500,000.00	100.0
2.3 COMPENSAÇÃO E MITIGAÇÃO SOCIOAMBIENTAL	300,000.00	0.00	0.0	300,000.00	100.0
3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL	2,235,000.00	0.00	0.0	2,235,000.00	100.0
3.1 SGIV-DER/MG - SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO	2,235,000.00	0.00	0.0	2,235,000.00	100.0
TOTAL DO PROGRAMA	83,335,000.00	50,000,000.00	60.0	33,335,000.00	40.0
FUNDO ROTATIVO	0.00	0.00		0.00	
TOTAL DO PROGRAMA	83,335,000.00	50,000,000.00	60.0	33,335,000.00	40.0
	100.0	60.0		40.0	

BRASIL
Programa de Melhoria da Acessibilidade
de Municípios de Pequeno Porte
(PROACESSO - BIDH - Fase 2) de Minas Gerais

EMPRÉSTIMO 2281/OC-BR (BR-L1231)

Reunião de Término de Projeto

Ajuda Memória

No dia 27 de DEZEMBRO de 2011, na Cidade de Belo Horizonte - MG, foi realizada a Reunião de Término de Projeto referente ao Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte (PROACESSO - BIDH - Fase 2) de Minas Gerais (BR-L1231).

A Missão do BID estava composta pelo Sr. Paulo de Lanna Barroso Jr., especialista em transportes TSP/CBR. O Estado de Minas Gerais foi representado pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER/MG), organismo executor do Programa, através da participação da Sra. Maura Luiza Faria, Coordenadora da UAGP do PROACESSO e, pelas presenças de Elziane Resende Ferreira - Coordenadora dos trabalhos pela empresa CSL - Consultoria de Engenharia e Economia, contratada especialmente para assessorar o DER/MG no gerenciamento do Programa. Os trabalhos foram também apoiados pelos seguintes profissionais da Gerenciadora: Yuzo Sato, Elaine Andrade Viera e Sérgio Antônio Garcia.

I. Objetivos da Reunião de Término de Projeto

A Reunião de Término de Projeto constitui uma excelente oportunidade para: avaliar de forma realmente participativa o Programa que termina; identificar e tornar públicos os resultados obtidos pelo Programa; identificar as tarefas críticas, para garantir a sustentabilidade daqueles impactos, efeitos, produtos e ações promovidos pelo Programa e que estão gerando os benefícios esperados; e, tomar as providências necessárias para organizar e manter registros permanentes dos indicadores estabelecidos para

medir os benefícios futuros gerados pelo Programa através de uma avaliação "ex-post".

Os técnicos do BID e do DER/MG efetuaram uma revisão na Matriz de Resultados do Programa, confirmando seus objetivos, indicadores de desempenho, meios de verificação e suposições. O Anexo A apresenta a versão atualizada da Matriz de Resultados, datada de 27 de outubro de 2010.

O Anexo B apresenta a relação dos acessos rodoviários objetos do Programa.

Na presente ajuda memória se registram as definições acordadas em relação à sustentabilidade do Programa e os resultados dos indicadores avaliados. O presente documento será de utilidade tanto ao DER/MG como ao Banco, para fazer o acompanhamento das ações a serem tomadas por cada entidade depois da conclusão do financiamento do Programa.

II. Avaliação Participativa do Projeto

O Especialista do Banco, a Coordenadora da UAGP (Unidade de Apoio Gerencial do Programa) do DER/MG e os profissionais da Empresa Gerenciadora realizaram uma avaliação conjunta do Programa e acordaram as respostas para as seguintes questões:

P 2.1 - Quais foram os resultados do Programa de acordo com os indicadores de desempenho incorporados a Matriz de Resultados, a informação de linha de base coletada e o sistema de acompanhamento estabelecido?

Premissa: Os indicadores para os efeitos diretos relacionados com a diminuição dos custos econômicos de operação de veículos, serão medidos em valores constantes por veículo-km pelo programa HDM-IV, comparando-se as situações *sem* e *com* projeto. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/MG: i) calcular os indicadores para a média dos seis acessos rodoviários representativos (amostra) do Programa; ii) definir os dados de entrada necessários ao HDM-IV; iii) coletar os dados cadastrais disponíveis nos projetos de engenharia; iv) utilizar as avaliações

"ex-ante" para repetir os dados de entrada do HDM-IV para a situação 'sem projeto'; v) obter junto a Gerencia de Pavimento do DER/MG os dados necessários para atualizar informações referentes aos volumes de tráfego; vi) utilizar dados de custos em dólares constantes de outubro/2004; vii) replicar os cálculos referentes a outubro/2004 que definiram os indicadores de linha de base constantes na Matriz de Resultados, fazendo os ajustes necessários; viii) calcular os novos indicadores para a situação 'com projeto'; e ix) apresentar as justificativas e considerações para as diferenças entre os valores esperados e observados. Todas as ações mencionadas acima serão realizadas de acordo com a metodologia previamente acordada entre o DER/MG e o Banco cujos procedimentos estão apresentados no volume intitulado "Avaliação Econômica - 2005".

R 2.1.1 - Os indicadores de efeito direto, definidos na Matriz de Resultados e calculados no presente momento, referem-se ao Custo Operacional dos Veículos que trafegam nas rodovias pavimentadas e ao Tempo de Viagem dos usuários das vias. Ficou definido no início do Programa, os índices tentativos, apresentados a seguir, com base nos estudos desenvolvidos à época da aprovação do financiamento.

- 1.1 Los costos económicos promedio de operación de los vehículos en los tramos intervenidos, medidos en US\$ y valores constantes por vehículo/km estimado mediante el HDM IV, pasan de:

Metas Anuales (línea de base en negrita)

VOC (US\$)	2004	2010
Automóvil	0,1448	0,0952
Autobús	0,9577	0,5144
Camión	0,7802	0,4844

- 1.2 El tiempo de viaje (T) en los tramos pavimentados por el Programa (medido en minutos) disminuye y pasa de:

Tiempo de Viaje min	2004	2010
	37	28

Os resultados alcançados nos trechos da amostra, nesta segunda fase apresentam os seguintes valores:

VOC (US\$)	2004	2010/11
Automóvil	0,1448	0,093
Autobús	0,9577	0,469
Camión	0,7802	0,351

Tiempo de Viaje min	2004	2010/11
	55	31

Premissa: Os indicadores para medir os efeitos sociais, relacionam-se com a variação dos índices de arrecadação de ICMS (imposto sobre circulação de mercadorias e serviços), IPGM (índice de participação das gestantes em atendimento médico), IPJA (índice de participação de jovens adultos na educação) e IPP (índice de partidas programadas), que serão calculados pela media dos seis acessos (amostra representativa) pavimentados do Programa (Anexo B), comparando-se as situações *sem* e *com* projeto.

R 2.1.2 - Os indicadores sociais deveriam demonstrar a melhoria nas condições de vida da população residente nos municípios beneficiados, alcançando os seguintes aumentos:

Indicador	2004	2011
ICMS	30%	30,9%
IPGM	5%	10,6%
IPJA	-	32,5%
IPP	De 83% para 88%	De 80,2% para 95,3%

P 2.2 - A lógica do projeto teve um claro vínculo entre insumos, atividades, produtos e resultados?

R 2.2 - Sim, o Programa foi bem estruturado e seu planejamento foi formatado no compromisso de executar o empreendimento com base no conhecimento técnico e em experiências bem sucedidas no próprio Estado de Minas Gerais, em obras de pavimentação de acessos municipais.

P 2.3 - O projeto foi executado conforme o planejado? Não foi factível? Porque? Se manteve vigente a viabilidade do planejamento original ou ocorreram alterações substantivas? Porque?

R 2.3.1 - Sim, o Programa foi executado conforme seu planejamento inicial, foi factível e manteve vigente a viabilidade do plano original. As alterações ocorridas ao longo da implantação das obras, decorreu da desvalorização do dólar frente ao real, para a mesma meta física de 11 trechos, correspondentes a 362,65 km de pavimentação, além de outras poucas adequações efetuadas durante a implantação. Apesar do bom gerenciamento do Programa por parte do DER/MG e da qualidade da supervisão realizada pela Representação do BID no Brasil, ocorreu um acréscimo no custo total do Programa, em dólares americanos, que passou de US\$ 83 milhões para US\$ 100,9 milhões. Este aumento de custos foi integralmente assumido pelo Mutuário e suas causas estão detalhadamente apresentadas no Relatório Final de Execução do Programa, elaborado pelo DER/MG como constatado no Relatório de Término do Projeto (PCR) a ser preparado pelo Banco. Na presente Ajuda Memória podemos citar os seguintes motivos: i) adequações nos projetos, objetivando ajustamentos das imprevisibilidades naturais em projetos de obras rodoviárias, com suas alterações necessárias durante a execução de obra, visando melhor técnica e maior segurança viária; ii) inflação de mercado motivada pelo volume de obras rodoviárias simultâneas no estado (e no país).

P 2.4 - Quanto estável e homogênea foi a execução através do tempo e, se for aplicável, o projeto poderia ser replicado em diferentes lugares ou áreas geográficas?

R 2.4 - A execução foi estável e homogênea pois não ocorreram problemas que pudessem atrapalhar a execução do Programa. O projeto pode ser replicado a outras localidades, na medida em que o Estado

de Minas Gerais tem uma grande diversidade de relevo, clima, hidrografia, conjuntura social e econômica.

P 2.5 - Em que medida se pode reproduzir o projeto em outros lugares ou em diferentes circunstâncias? Porque? Que aspectos da execução foram somente específicos ao contexto do projeto? Que aspectos são possíveis de generalizar? Porque?

R 2.5 - Conforme descrito acima, o Estado de Minas Gerais possui as mais diversas condições físicas, do ponto de vista de implantação de rodovias, assim como sociais, comerciais, ambientais, políticas e culturais. Com seus 853 municípios, distribuídos em 586,5 mil km², Minas tem um pouco das características de cada região de países tropicais, podendo assim ter sua experiência replicada.

P 2.6 - Que tipo de intervenções ou serviços outorgados pelo projeto deveriam continuar depois de terminado o financiamento do Banco para este projeto? Porque?

R 2.6 - Todas as ações que culminaram na realização do contrato de empréstimo, decorrentes de atitudes já praticadas pelo DER/MG, deverão permanecer como premissas na implantação de empreendimentos rodoviários no estado. Estas condições relacionam-se à qualidade dos projetos contratados, à gestão na implantação das obras, ao respeito e aprimoramento da legislação ambiental, à percepção das diferenças e necessidades regionais, a valorização e permanente capacitação do corpo técnico de servidores alocados nas 40 Coordenadorias Regionais, ao compromisso do Governo do Estado em alocar recursos para manter e melhorar a malha viária. Este projeto contratado com o Banco teve seu último desembolso do financiamento em 03 de setembro de 2011. Contratualmente algumas cláusulas continuarão sendo executadas e só deverão estar concluídas em meados de 2016. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/MG: i) manter um responsável pela UAGP para coordenar as ações relacionadas com o Programa até o cumprimento final de todas cláusulas contratuais da operação; e ii) manter ativo o contrato de gerenciamento do Programa até junho de 2012.

P 2.7 - O que se aprendeu com a execução deste projeto específico que pudesse servir para projetos similares nesse Organismo Executor particular, setor, país ou em qualquer outra experiência?

R 2.7 - Conforme já mencionado, este é um Programa rodoviário de obras de pavimentação de acessos municipais, baseado em experiências semelhantes próprias do órgão, no Estado de Minas Gerais. O DER/MG, com mais de 50 anos de existência, possui uma sólida competência no setor, por permanecer aberto a todas as possibilidades de aprimoramento. No presente Programa, a inovação que caracterizou o empreendimento foi a introdução de fatores sociais de monitoramento, o que despertou grande expectativa, mas que resultou na materialização do pensamento comum, qual seja, "a implantação de uma rodovia induz o desenvolvimento". Ficou nítido o avanço alcançado pelos municípios integrantes do Programa, nos variados setores da sociedade, o que resultou na satisfação dos partícipes. Outra experiência decorrente deste Programa e, consequência da sua abrangência, foi a constatação da criação de corredores de transporte, instalados naturalmente após a execução das obras, induzindo a uma reflexão para as ligações futuras. Porém, ainda que a intervenção promovida não se adeque às demandas futuras, foi o passo inicial, a alavanca que desencadeou toda a dinâmica observada.

III. Sustentabilidade do Projeto

Os especialistas do BID e de Minas Gerais acordaram as ações concretas que o DER/MG e o Banco deverão realizar durante os próximos anos, para assegurar a sustentabilidade dos impactos e efeitos diretos do Programa.

O Plano de Sustentabilidade com as suposições do Propósito e do Fim, contidas na Matriz de Resultados da operação estão apresentados no Anexo A, bem como as respectivas ações para assegurar a ocorrência dessas suposições:

3.1 - A conservação das rodovias de Minas Gerais que compõem a Rede Rodoviária Estadual (RRE) continuará sendo realizada dentro dos

padrões e parâmetros definidos pelo DER/MG. Para garantir esta premissa o DER/MG deverá efetuar as seguintes ações: i) executar contagens de tráfego e cadastro das condições das rodovias; ii) utilizar o SGIV - Sistema de Gestão da Infraestrutura Viária para estimar as necessidades de conserva; iii) preparar o plano de conservação; iv) calcular o orçamento anual de conservação e inserí-lo na proposta orçamentária do órgão; v) preparar o Relatório Anual de Conservação e encaminhar ao BID, conforme a Cláusula 4.03 (b) do Contrato de Empréstimo; e vi) executar os serviços de conserva com base nos recursos disponibilizados. Caberá ao BID analisar o Relatório de Conservação e, se ficar comprovado que a conservação efetuada encontra-se em desacordo com as normas técnicas acertadas, solicitar ao DER/MG que implemente as medidas para que as deficiências sejam corrigidas.

3.2 - Os novos sistemas gerenciais (SGIV - Sistema de Gestão da Infraestrutura Viária) continuaram a ser desenvolvidos durante a Fase 2 do Programa e permanecerão sendo atualizados e mantidos, objetivando o atendimento às necessidades do DER/MG.

IV. Delineamentos para a Avaliação "Ex-Post"

O Especialista do BID e os representantes do DER/MG acordaram as seguintes ações necessárias para realizar a avaliação "ex-post":

4.01 - O tipo de avaliação "ex-post" que se realizará: será realizada uma avaliação econômica "ex-post" com base na mesma metodologia utilizada na avaliação "ex-ante".

4.02 - O cronograma de execução: se houver interesse do BID a avaliação econômica "ex-post" será realizada a partir de maio de 2013 e deverá estar concluída até dezembro de 2013.

4.03 - As partes responsáveis de realizar a avaliação "ex-post": se houver interesse do BID a avaliação econômica "ex-post" será realizada pelo Banco com base nas informações a serem disponibilizadas pelo DER/MG nos Relatórios Anuais de Conservação.

4.04 - *A estimativa de custos que se requer financiar:* não haverá necessidade de financiamento, uma vez que a empreitada será realizada pelo próprio Banco, estando orçada em cerca de US\$ 50 mil (cinquenta mil dólares).

4.05 - *A fonte de financiamento:* fundos do BID.

4.06 - *A metodologia que se utilizará:* a mesma metodologia utilizada na avaliação econômica "ex-ante", em que o software HDM-IV é utilizado para o cálculo dos custos de operação viários.

4.07 - *Os requisitos de informação e as medidas para a adequada coleta de dados:* com base nas informações sócio-econômicas, nas informações atualizadas de tráfego e nas pesquisas de campo.

4.08 - *As ações que serão tomadas para assegurar a existência de uma adequada capacidade do DER/MG para possibilitar a realização da avaliação, quando se requeira:* o Contrato de Empréstimo 2281/OC-BR indica em sua Cláusula 4.05(c) que o Órgão Executor deverá compilar, arquivar e manter atualizados os dados, indicadores e parâmetros referentes ao desempenho do Programa, conforme indicado na Matriz de Resultados.

V. Conclusões da Reunião de Término de Projeto

Foi constatado que o DER/MG apresentou os resultados dos indicadores de efeitos diretos do Programa, contando com o apoio técnico da Empresa CSL Consultoria, responsável pela assessoria ao gerenciamento do Programa PROACESSO - Fase 2. Estas informações foram disponibilizadas no Relatório Final entregue ao BID no término desta Reunião.

Belo Horizonte, 14 de dezembro de 2011

Original firmado

Paulo de Lanna Barroso Jr.
Especialista em Transportes-BID

Original firmado

Maura Luiza Faria
Coordenadora UAGP-DER-MG

ANEXO A – Matriz de Resultados

MATRIZ DE RESULTADO

Em reunião realizada no DER/MG nos dias 04 e 05 de outubro de 2011 com o especialista do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Paulo de Lanna Barroso Jr., ficou acertado que o Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais - PROACESSO - BIDH - Fase 2 seria avaliado mediante o resultado da evolução dos indicadores técnicos, econômicos e sociais estabelecidos na Matriz de Resultado da Avaliação Intermediária do Programa, ocorrida em 02/2009, mensurados para os momentos antes e após a pavimentação dos trechos contemplados na Fase 2.

Com o término do Programa PROACESSO – BIDH, procedeu-se também, a avaliação consolidada dos indicadores para o Programa, considerando os trechos analisados nas Fases 1 e 2, para o período de 2004 a 2011, conforme apresentado nas análises e tabelas a seguir.

INDICADORES

Os indicadores definidos durante as negociações para a execução da Avaliação da Fase 2 e do Programa foram:

- ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação - Imposto que incide sobre as operações relativas às transações de mercadorias e sobre as prestações de serviços, tarifando os produtos na origem da produção, demonstrando o desempenho econômico do município.
- IPMG - Índice de participação das mulheres gestantes da área rural, com consultas pré-natal realizadas no primeiro trimestre de gravidez - reflete de maneira adequada a disponibilidade e habitualidade da assiduidade/frequência, a centros de saúde;
- IPJA - Índice de participação de jovens adultos na educação – permite verificar o acesso dos jovens a centros educativos mais distantes;
- Custos Econômicos Operacionais – despesas com a operação/manutenção dos veículos que trafegam nas vias;
- Tempo de Viagem – tempo gasto para o deslocamento dos usuários da via;
- IPP – Índice de Partidas Programadas – Número de partidas realizadas pelo transporte coletivo intermunicipal, relativamente à programação inicial, estabelecida pelo DER/MG, para as principais linhas de ônibus comerciais, com serviços nos municípios em análise, que trafeguem nos trechos do Programa;

Para avaliar o desempenho destes indicadores foram considerados os municípios beneficiados dos trechos do Programa que atualmente encontram-se totalmente concluídos, conforme descrito no capítulo II e que irão refletir os impactos das obras de pavimentação do empreendimento. O elenco de trechos e municípios definidos dentro das características estabelecidas, encontra-se no Quadro a seguir:

RELAÇÃO DOS TRECHOS DA AVALIAÇÃO FASE 1 E 2

Município Beneficiados	Trecho	Região de Planejamento	Extensão (km)	Ordem de Serviço	Data de Conclusão
Processo Fase 1			243,28		
Durandé	Lajinha - Entr. Durandé	Zona da Mata	22,36	27/07/07	29/06/09
Grão Mogol	Entr. BR-251 - Grão Mogol	Norte de Minas	52,47	27/07/07	30/06/09
Itabirinha	Mendes Pimentel - Itabirinha	Rio Doce	27,31	10/03/08	30/11/09
Joanésia	Joanésia - Mesquita	Rio Doce	13,72	27/07/07	28/02/10
Machacalis	Águas Formosa - Machacalis	Jequitinhonha/Mucuri	25,40	27/07/07	30/04/10
Nova Belém	Itabirinha - Nova Belém	Rio Doce	28,54	10/03/08	31/01/10
Setubinha	Novo Cruzeiro - Setubinha	Jequitinhonha/Mucuri	44,00	27/07/07	31/03/09
Varzelândia	São João da Ponte - Varzelândia	Norte de Minas	29,48	27/07/07	29/04/09
Processo Fase 2			190,26		
Gameleiras - Monte Azul	Catuti - Gameleiras	Norte de Minas	41,18	29/10/08	26/03/10
Imbé Minas	Imbé Minas - Entr. BR116	Rio Doce	22,00	10/11/08	08/02/11
Ninheira	Ninheira - São João Paraíso	Norte de Minas	29,14	29/10/08	20/07/10
Pintópolis	Pintópolis - São Francisco	Norte de Minas	47,94	30/04/10	30/04/10
Senador M. Gonçalves - Felício dos Santos	Senador Modestino Gonçalves – São Gonçalo Rio Preto.	Central	21,60	10/11/08	31/03/10
Vargem Grande Rio Pardo	Vargem Grande Rio Pardo - Entr. Santo Antônio Retiro	Norte de Minas	28,40	17/11/08	26/02/10
Total			433,54		

Os Municípios de Monte Azul e Felício dos Santos foram inseridos na análise (Fase 2) por apresentarem-se também, diretamente beneficiados com a pavimentação dos respectivos trechos, Catuti-Gameleira e Senador Modestino Gonçalves – São Gonçalo do Rio Preto. No primeiro caso, a maior extensão do trecho Catuti-Gameleira encontra-se dentro do município de Monte Azul, beneficiando várias regiões e povoados do mesmo. Já o Município de Felício dos Santos, se beneficia da rede pavimentada estadual, a partir das obras de Senador Modestino Gonçalves – São Gonçalo do Rio Preto.

CONSIDERAÇÃO E ANÁLISE DOS INDICADORES

Os indicadores de forma geral apresentaram-se significativos superando as metas estabelecidas anteriormente para o Programa. Observa-se na análise da Fase 1 que dois (2) anos após a última avaliação realizada (2004 a 2009), os resultados apresentaram-se ainda melhores, mostrando uma evolução altamente significativa.

Os dados para o ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços foram obtidos no site da Secretaria de Estado da Fazenda, para o exercício de 2004 e 2011. Para 2011, as informações levantadas foram as mais recentes (janeiro a outubro), conforme apresentado no Quadro a seguir. É importante destacar que foi utilizado o valor efetivamente arrecadado nos exercícios e ponderado pela população residente, de forma a estabelecer uma equidade entre os municípios (ICMS/hab).

A meta estabelecida na Matriz de Resultado apresenta uma expectativa de crescimento, da ordem de 30%. Observa-se, segundo os dados, que a expectativa foi atingida pelo Programa e pelas suas Fases 1 e 2. A Fase 1, com um período de pós-obras maior, a arrecadação do imposto, em termos reais, aumentou consideravelmente, atingindo no período a taxa de 41,4%, superando em 11,4 pontos percentuais a meta estabelecida. A Fase 2, em média com um (01) ano e meio de conclusão das obras, apresentou um crescimento de 30,9%, demonstrando uma evolução econômica no período, altamente significativa. Quanto ao Programa verifica-se que a arrecadação superou a expectativa em 2,9%, crescendo em termos reais, no período em análise, 32,9%.

No cálculo do indicador não foram considerados a arrecadação do ICMS dos Municípios de Ninheira, Vargem Grande do Rio Pardo e Grão Mogol. Em uma análise detalhada do indicador, observou-se que a arrecadação de ICMS destes municípios apresentaram inconsistências que poderiam distorcer os benefícios esperados da pavimentação dos trechos. No Município de Ninheira, em 2004, a atividade econômica de extração de pedras preciosas apresentava-se como a principal, chegando a representar 72% do total arrecadado. No entanto, esta atividade entrou num processo de redução de produção, chegando a acabar antes mesmo do início das obras de pavimentação do trecho. O Município de Vargem Grande do Rio Pardo apresentou um comportamento similar, uma vez que o setor de fabricação de estruturas metálicas, que representava 91% do total arrecadado no município decresceu, chegando a extinguir-se completamente em 2006. Para esses municípios, no período em análise, o indicador pesquisado apresentou queda acentuada e anterior à implantação do empreendimento, não permitindo assim medir os efeitos da pavimentação, no período em questão. O Município de Grão Mogol, por outro lado, apresentou um crescimento na arrecadação do imposto muito acima da média dos demais municípios da Fase 1, devido principalmente às atividades de criação de bovinos de corte e das serralherias incipientes em 2004 e das atividades de apoio à produção florestal, que apresentaram elevado crescimento, causando, distorção (ainda que positiva) no conjunto em análise.

IPMG - Índice de participação das mulheres gestantes, com consultas pré-natal realizadas no primeiro trimestre de gravidez. Índice obtido no site do Ministério da Saúde – DATASUS, mais precisamente no SIAB – Sistema de Informação de Atenção Básica.

Considerando a finalidade do índice, ou seja, a facilidade de acesso à saúde e, mais especificamente, ao benefício advindo da rodovia, optou-se por adotar os valores deste indicador, refinados pelas gestantes residentes no meio rural. A análise abrangeu o período de agosto de 2006/julho de 2007 a agosto 2010/julho de 2011, com o intuito de se utilizar dados mais confiáveis, mais recentes e maior período de tempo após a implantação da pavimentação. Os anos de 2004 a 2006 não foram utilizados devido a precariedade das informações do meio rural para alguns municípios avaliados.

Como resultado da análise, verificou-se um acréscimo significativo de 22,3%, 10,6% e 18,6% no número de consultas na Fase 1, Fase 2 e do Programa, respectivamente, atingindo um nível próximo a 82%, 89% e 84% de gestantes (do meio rural) atendidas, demonstrando o benefício da pavimentação no setor de saúde, dado principalmente pelas melhorias ocorridas na mobilidade e acessibilidade da população. A expectativa para este índice era de um crescimento de 5%, superado pelos valores observados, conforme o Quadro a seguir.

Na educação, o propósito da facilitação do acesso à salas de aula, pode ser aferido pelo incremento da participação do número de matrículas do ensino médio, no total de matrículas do município. A análise dos dados mostrou um crescimento, no período de 2004 a 2011, de 62,2% na participação das matrículas do ensino médio, na Fase 1 do Programa, de 32,5% na Fase 2, e de 50,9% para o Programa, no mesmo período, o que representa um indício, de que a pavimentação da rodovia, aliado aos benefícios indiretos na economia (também provocados pela pavimentação), elevou o interesse da população no aprimoramento da formação (Quadro a seguir).

Os índices capazes de medir os benefícios diretos aos usuários da via referem-se: ao custo de operação dos veículos; ao tempo de viagem dos passageiros que transitam na rodovia; e o cumprimento do número e horário das partidas do transporte coletivo interurbano, definidos pelo DER/MG às empresas prestadoras desses serviços (Quadros a seguir). Os dois primeiros são extraídos a partir do processamento do HDM (Highway Development and Management Model) e o terceiro das planilhas de fiscalização fornecidas pelo DER/MG. Para estes índices observaram-se ganhos além do esperado.

Os resultados consolidados dos indicadores estão discriminados no Quadro a seguir:

INDICADORES DA MATRIZ DE RESULTADO

Índice	Indicadores*											
	Descrição	Metas do Programa	Unidade	2004			2011			Evolução (%)		
				Fase 1	Fase 2	Programa	Fase 1	Fase 2	Programa	Fase 1	Fase 2	Programa
.Arrecadação de ICMS.	.ICMS/hab.	Aumento de 30%	(R\$1,00)	9,59	22,45	15,43	13,56	29,39	20,51	41,43	30,93	32,94
.IPMG - Índice de Participação das Mulheres Gestantes com pré-natal no 1º trimestre de gravidez. (2006 e 2011)	.Gestante com pré-natal no 1º trimestre de gravidez da área rural / Total de Gestantes da área rural.	Aumento de 5%	(%)	66,94	80,81	70,80	81,89	89,36	83,93	22,32	10,57	18,55
.IPJA - Índice de participação de jovens adultos na educação.	.Participação das matrículas do ensino médio e EJA - Educação de Jovens Adultos /Total de Matrículas.	-	(%)	14,62	17,74	15,67	23,71	23,50	23,64	62,16	32,47	50,93
.IPP - Índice de Partidas Programadas.	. Participação das partidas realizada no total das partidas programadas (83,7 % e 88,1%)	Aumento de 5%	(%)	87,82	80,20	-	96,47	95,27	-	9,85	18,80	-
.Custo Operacional (US\$)** (2004 e 2010)	Auto (de 0,1448 p/ 0,0952)	Redução de 34,25%	(veíc./km)	0,146	0,146	0,145	0,093	0,093	0,093	-36,30	-36,30	-35,86
	Ônibus (de 0,9577 p/ 0,5144)	Redução de 46,28%	(veíc./km)	0,970	0,962	0,966	0,479	0,469	0,475	-50,61	-51,25	-50,82
	Caminhão (de 0,7802 p/ 0,4844)	Redução de 37,91%	(veíc./km)	0,651	0,650	0,651	0,358	0,351	0,355	-45,00	-46,00	-45,47
.Tempo Médio de Viagem. (2004 e 2010)	Auto		Minutos	49,53	52,38	50,74	29,06	30,19	29,55	-41,32	-42,36	-41,76
	Ônibus			53,29	56,02	54,46	31,32	31,82	31,54	-41,22	-43,20	-42,08
	Caminhão			55,10	56,74	55,24	30,54	30,95	30,66	-44,57	-45,45	-44,49
	Média (de 37,11 para 27,83)	Redução de 25,01%		52,54	54,98	53,41	30,28	30,97	30,56	-42,36	-43,67	-42,78

(*) ICMS – Dados de janeiro a outubro de cada ano; IPMG – Dados de agosto de 2006/2010 a julho de 2007/2011; IPP – Dados de janeiro a setembro de 2004 e 2009, para a Fase 1 e para a Fase 2, janeiro a dezembro de 2004 e 2011.

(**) Taxa de câmbio correspondente ao valor considerado na avaliação econômica de Out/2004.

ICMS* – IMPOSTO SOBRE A CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS

(R\$1,00)

Município	Trecho	Região de Planejamento	Extensão (km)	ICMS		ICMS/hab		Evolução no período (%)	
				2004	2011	2004	2011	ICMS	ICMS/hab
Durandé	Lajinha - Entr. Durandé	Zona da Mata	22,36	70.997,84	64.530,93	9,35	8,65	-9,11	-7,40
Grão Mogol	Entr.BR-251 - Grão Mogol	Norte de Minas	52,47	-	-	-	-	-	-
Itabirinha	Mendes Pimentel - Itabirinha	Rio Doce	27,31	288.867,21	277.513,39	30,08	25,79	-3,93	-14,26
Joanésia	Joanésia - Mesquita	Rio Doce	13,72	57.464,72	51.112,54	8,91	9,58	-11,05	7,57
Machacalis	Águas Formosa - Machacalis	Jequitinhonha/Mucuri	25,40	57.265,88	166.355,52	8,25	23,83	190,50	188,83
Nova Belém	Itabirinha - Nova Belém	Rio Doce	28,54	32.555,32	89.058,12	7,51	24,24	173,56	222,93
Setubinha	Novo Cruzeiro - Setubinha	Jequitinhonha/Mucuri	44,00	17.783,04	37.165,35	1,88	3,38	108,99	79,87
Varzelândia	São João da Ponte - Varzelândia	Norte de Minas	29,48	91.774,97	186.408,78	4,61	9,75	103,12	111,80
PROCESSO Fase 1			243,28	616.708,98	872.144,64	9,59	13,56	41,42	41,43
Gameleiras	Catuti - Gameleiras	Norte de Minas	41,18	18.275,52	12.708,96	3,45	2,48	-30,46	-28,17
Monte Azul				461.522,46	773.492,12	19,95	35,4	67,6	77,39
Imbé Minas	Imbé Minas - Entr. BR116	Rio Doce	22	43.594,51	118.291,32	6,63	18,3	171,34	176,17
Ninheira	Ninheira – São João Paraíso	Norte de Minas	29,14	-	-	-	-	-	-
Pintópolis	Pintópolis - São Francisco	Norte de Minas	47,94	28.952,89	43.912,32	3,78	6,07	51,67	60,46
Senador Modestino Gonçalves	Sen. Modestino Gonçalves – Senador Gonçalo Rio Preto.	Central	21,6	609.349,39	466.160,96	118,8	102,97	-23,5	-13,33
Felício dos Santos				38.810,04	63.852,06	6,82	12,53	64,52	83,73
Vargem Grande Rio Pardo	Vargem G. Rio Pardo - Entr. Santo Antônio Retiro	Norte de Minas	28,4	-	-	-	-	-	-
PROCESSO Fase 2			190,26	1.200.504,81	1.478.417,75	22,45	29,39	23,15	30,93
PROCESSO Fase 1 e 2			433,54	1.817.213,78	2.350.562,39	15,43	20,51	29,35	32,94
MINAS GERAIS				13.982.191.293,08	19.432.964.174,57	736,15	985,03	38,98	33,81

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de Minas Gerais;

(*): Valores corrigidos pelo IGP-DI para outubro/2011; ICMS acumulado no ano – Sem outras Receitas.

Obs: 2004 e 2011 referem-se ao período de janeiro a outubro de cada ano

EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DO NÚMERO DE GESTANTES, DO MEIO RURAL COM PRÉ NATAL NO 1º TRIMESTRE / NO TOTAL DE GESTANTES.

Município	Trecho	Região de Planejamento	Extensão (km)	Meio Rural *						
				Gest. c/PN 1ºTrim por Ano(A)		Nº Gestantes por Ano(B)		Participação (A) / (B)		Evolução no Período (%)
				2007	2011	2007	2011	2007	2011	2011/2007
Durandé	Lajinha - Entr. Durandé	Zona da Mata	22,36	411	400	436	473	94,27	84,57	-10,29
Grão Mogol	Entr.BR-251 - Grão Mogol	Norte de Minas	52,47	485	506	552	542	87,86	93,36	6,25
Itabirinha	Mendes Pimentel - Itabirinha	Rio Doce	27,31	278	578	322	581	86,34	99,48	15,23
Joanésia	Joanésia - Mesquita	Rio Doce	13,72	195	10	235	14	82,98	71,43	-13,92
Machacalis	Águas Formosa - Machacalis	Jequitinhonha/Mucuri	25,40	0	72	0	104	-	69,23	-
Nova Belém	Itabirinha - Nova Belém	Rio Doce	28,54	0	87	0	91	-	95,60	-
Setubinha	Novo Cruzeiro - Setubinha	Jequitinhonha/Mucuri	44,00	207	326	599	533	34,56	61,16	76,99
Varzelândia	São João da Ponte - Varzelândia	Norte de Minas	29,48	688	652	1.238	875	55,57	74,51	34,08
PROACESSO FASE 1			243,28	2.264	2.631	3.382	3.213	66,94	81,89	22,32
Gameleiras	Catuti-Gameleiras	Norte de Minas	41,18	112	109	151	124	74,17	87,90	18,51
Imbé Minas	Imbé Minas-Entr. BR116	Rio Doce	22,00	0	191	0	192	-	99,48	-
Ninheira	Ninheira-São João Paraíso	Norte de Minas	29,14	432	311	468	334	92,31	93,11	0,87
Pintópolis	Pintópolis-São Francisco	Norte de Minas	47,94	200	243	263	281	76,05	86,48	13,72
Sen. Modestino Gonçalves	Sen. Modestino Gonçalves - Senador Gonçalo Rio Preto.	Central	21,60	146	79	185	125	78,92	63,20	-19,92
Vargem Grande Rio Pardo	V. Grande Rio Pardo-Entr. Santo Antônio Retiro	Norte de Minas	28,40	163	150	236	156	69,07	96,15	39,22
PROACESSO FASE 2			190,26	1.053	1.083	1.303	1.212	80,81	89,36	10,57
PROACESSO FASE 1 E 2			433,54	3.317	3.714	4.685	4.425	70,80	83,93	18,55
MINAS GERAIS				108.605	125.204	142.889	149.167	76,01	83,94	10,43

Fonte: Ministério da Saúde - DATASUS - (SIAB - Sistema de Informação de Atenção Básica)

OBS: O ano de 2007 refere-se ao período de agosto de 2006 a julho de 2007 e 2011 a agosto de 2010 a julho de 2011.

EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DO ENSINO MÉDIO E EDUCAÇÃO DE JOVENS ADULTOS NO TOTAL DE MATRÍCULAS

Municípios	Trecho	Região de Planejamento	Extensão (km)	Total das Matrículas do Ensino Médio e EJA(A)		Total das Matrículas (B)		Participação (A) / (B)		Evolução (%)
				2004	2011	2004	2011	2004	2011	2011/2004
Durandé	Lajinha - Entr. Durandé	Zona da Mata	22,36	289	386	1.910	1.892	15,13	20,40	34,83
Grão Mogol	Entr.BR-251 - Grão Mogol	Norte de Minas	52,47	557	887	4.251	4.184	13,10	21,20	61,80
Itabirinha	Mendes Pimentel - Itabirinha	Rio Doce	27,31	448	925	2.501	2.883	17,91	32,08	79,12
Joanésia	Joanésia - Mesquita	Rio Doce	13,72	198	338	1.541	1.230	12,85	27,48	113,87
Machacalis	Águas Formosa - Machacalis	Jequitinhonha/Mucuri	25,40	348	392	2.118	1.792	16,43	21,88	33,14
Nova Belém	Itabirinha - Nova Belém	Rio Doce	28,54	219	152	1.237	870	17,70	17,47	-1,32
Setubinha	Novo Cruzeiro - Setubinha	Jequitinhonha/Mucuri	44,00	388	598	3.422	3.313	11,34	18,05	59,19
Varzelândia	São João da Ponte - Varzelândia	Norte de Minas	29,48	1.015	1.801	6.698	6.944	15,15	25,94	71,15
PROACESSO FASE 1			243,28	3.462	5.479	23.678	23.108	14,62	23,71	62,16
Gemeleiras	Catuti-Gemeleiras	Norte de Minas	41,18	681	391	2.369	1.403	28,75	27,87	-3,05
Imbé Minas	Imbé Minas-Entr. BR116	Rio Doce	22,00	159	333	1.453	1.571	10,94	21,20	93,70
Ninheira	Ninheira-São João Paraíso	Norte de Minas	29,14	294	542	2.405	2.618	12,22	20,70	69,35
Pintópolis	Pintópolis-São Francisco	Norte de Minas	47,94	367	474	2.311	2.305	15,88	20,56	29,49
Sen. Modestino Gonçalves	SenadorModestino Gonçalves - Senador Gonçalo Rio Preto.	Central	21,60	345	380	1.861	1.375	18,54	27,64	49,08
Vargem Grande Rio Pardo	Vargem Grande Rio Pardo- Entr. Santo Antônio Retiro	Norte de Minas	28,40	269	391	1.522	1.412	17,67	27,69	56,68
PROACESSO FASE 2			190,26	2.115	2.511	11.921	10.684	17,74	23,50	32,47
PROACESSO FASE 1 E 2			433,54	5.577	7.990	35.599	33.792	15,67	23,64	50,93
MINAS GERAIS				1.064.298	1.378.404	5.177.499	4.934.419	20,56	27,93	35,89

Fonte: Ministério da educação; Dados Básicos do INEP- Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira

IPP - ÍNDICE DE PARTIDAS PROGRAMADAS*

Município	Trecho	Região de Planejamento	Extensão (km)	Nº	IPP 2004		IPP 2009	
				Linha	Nº de viagens programadas	Nº de viagens realizadas	Nº de viagens programadas	Nº de viagens realizadas
Durandé	Lajinha - Entr. Durandé	Zona da Mata	22,36	3755	702	702	730	730
				3987	100	98	104	104
Grão Mogol	Entr. BR-251 - Grão Mogol	Norte de Minas	52,47	3548	310	309	315	314
				35481	407	306	419	314
Joanésia	Joanésia - Mesquita	Rio Doce	13,72	36221	1.404	1.236	1.460	1.460
				36224	1.755	1.585	1.460	1.460
Machacalis	Águas Formosa - Machacalis	Jequitinhonha/Mucuri	25,40	1135	703	684	748	726
				3647	702	702	730	730
Setubinha	Novo Cruzeiro - Setubinha	Jequitinhonha/Mucuri	44,00	1217	1.404	953	1.465	1.331
Itabirinha	Mendes Pimentel - Nova Belém	Rio Doce	27,31	3609	1.404	1.400	955	955
Varzelândia	São João da Ponte - Varzelândia	Norte de Minas	29,48	Não tem linha de ônibus que passa pelo trecho				
PROACESSO FASE 1			214,74		7.487	6.575	7.431	7.169
IPP					87,82		96,47	
Variação (%)					9,86			
Município	Trecho	Região de Planejamento	Extensão (km)	Nº	IPP 2004		IPP 2011	
				Linha	Nº de viagens programadas	Nº de viagens realizadas	Nº de viagens programadas	Nº de viagens realizadas
Gameleiras	Catuti-Gameleiras	Norte de Minas	41,18	Não tem linha de ônibus que passa pelo trecho				
Imbé Minas	Imbé Minas-Entr. BR116	Rio Doce	22,00	5103	931	775	920	830
Ninheira	Ninheira-São João Paraíso	Norte de Minas	29,14	Não tem linha de ônibus que passa pelo trecho				
Pintópolis	Pintópolis-São Francisco	Norte de Minas	47,94	5110	470	406	468	413
				5111	548	454	546	546
Senador Modestino Gonçalves	Sen. Modestino Gonçalves - São Gonçalo Rio Preto.	Central	21,60	1142-3	235	235	663	663
				3707	472	260	468	468
Vargem Grande Rio Pardo	Vargem Grande Rio Pardo-Entr. Santo Antônio Retiro	Norte de Minas	28,40	Não tem linha de ônibus que passa pelo trecho				
PROACESSO FASE 2			190,26		2.656	2.130	3.065	2.920
IPP					80,20		95,27	
Variação (%)					18,80			

Fonte: DER/MG – Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais.

(*) Fase 1 – Os dados foram obtidos para 2004 e 2009; Fase 2 os dados são de janeiro a setembro de 2004 e 2011.

Saídas do HDM- 4-Fase 1 e II (Programa)

Custos Médios Operacionais

MT RUC Summary per veh-km by Vehicle

Currency: **Real**

1st row = annual average Vehicle Operating Cost per veh-km

Alternative: Alternativa sem pavimento – 2004

Descrição	Gol 1.0	Mercedes Benz - Ônibus	F 4000 C. Leve	Mercedes Benz 1215 C. Médio	Mercedes Benz 1620 C. Pesado	Scania R-124 Articulado	Total VMD Caminhão	Média CM Ponderada
Study Name:	Catuti-Gameleiras					Length:	41,18 km	
VMD	-	-	-	26	11	2	39	
Custo	0,380	2,433	-	1,230	1,897	3,394		1,528
Study Name:	Imbé Minas-Entr. BR116					Length:	22,00 km	
VMD	-	-	-	31	11	2	44	
Custo	0,396	2,694	-	1,466	2,261	4,583		1,806
Study Name:	Ninheira-São João Paraíso					Length:	29,14 km	
VMD	-	-	-	32	25	11	68	
Custo	0,405	2,688	-	1,414	2,193	4,219		2,153
Study Name:	Pintópolis-São Francisco					Length:	47,94 km	
VMD	-	-	-	42	38	2	82	
Custo	0,399	2,596	-	1,304	2,043	3,659		1,704
Study Name:	Senador Modestino Gonçalves - São Gonçalo Rio Preto					Length:	21,60 km	
VMD	-	-	-	18	8	7	33	
Custo	0,391	2,598	-	1,370	2,103	4,047		2,116
Study Name:	Vargem Grande Rio Pardo- Entr. Santo Antônio do Retiro					Length:	28,40 km	
VMD	-	-	40	35	-	-	75	
Custo	0,388	2,569	1,109	1,358	-	-		1,225
Study Name:	Águas Formosas - Machacalis					Length:	25,40 km	
VMD	-	-	-	20	8	1	29	
Custo	0,391	2,506	-	1,269	1,977	3,558		1,543
Study Name:	Entr BR-251 - Grão Mogol					Length:	52,47 km	
VMD	-	-	-	15	10	1	26	
Custo	0,391	2,539	-	1,280	1,999	3,601		1,646
Study Name:	Lajinha - Entr Durandé					Length:	22,36 km	
VMD	-	-	-	47	28	9	84	
Custo	0,399	2,645	-	1,394	2,156	4,160		1,944
Study Name:	Mesquita - Joanésia					Length:	13,72 km	
VMD	-	-	-	36	13	1	50	
Custo	0,391	2,621	-	1,378	2,129	4,101		1,628
Study Name:	Itabirinha - Mendes Pimentel					Length:	27,31 km	
VMD	-	-	-	33	19	2	54	
Custo	0,398	2,738	-	1,482	2,292	4,617		1,883
Study Name:	Itabirinha de Mantena - Nova Belém					Length:	28,54 km	
VMD	-	-	-	47	26	4	77	
Custo	0,404	2,750	-	1,493	2,307	4,659		1,932
Study Name:	Novo Cruzeiro - Setubinha					Length:	44,00 km	
VMD	-	-	-	17	4	2	23	
Custo	0,405	2,680	-	1,411	2,184	4,208		1,788
Study Name:	São João da Ponte - Varzelândia					Length:	29,48 km	
VMD	-	-	-	15	11	1	27	
Custo	0,376	2,475	-	1,315	2,019	3,927		1,699

Indicador	Carro Passeio	Coletivo	Caminhões				
			Leve	Médio	Pesado	Articulado	Média Ponderada
Média Geral R\$	0,393	2,609	1,109	1,369	2,120	4,056	1,757
Média Geral US\$	0,145	0,966	0,411	0,507	0,785	1,502	0,651

US\$ = R\$ 2,70

Alternative: Rodovia Pavimentada – 2011

Descrição	Gol 1.0	Mercedes Benz - Ônibus	F 4000 C. Leve	Mercedes Benz 1215 – C. Médio	Mercedes Benz 1620 - C. Pesado	Scania R-124 Articulado	Total VMD Caminhão	Média CM Ponderada
Study Name:	Catuti-Gameleiras					Length:	41,18 km	
VMD	-	-	-	28	11	2	42	
Custo	0,249	1,233	-	0,697	1,081	1,869		0,865
Study Name:	Imbé Minas-Entr. BR116					Length:	22,00 km	
VMD	-	-	-	36	13	2	51	
Custo	0,251	1,279	-	0,747	1,140	2,132		0,901
Study Name:	Ninheira-São João Paraíso					Length:	29,14 km	
VMD	-	-	-	41	32	14	87	
Custo	0,251	1,274	-	0,744	1,136	2,124		1,110
Study Name:	Pintópolis-São Francisco					Length:	47,94 km	
VMD	-	-	-	45	41	2	88	
Custo	0,249	1,228	-	0,694	1,077	1,849		0,899
Study Name:	Senador Modestino Gonçalves - São Gonçalo Rio Preto					Length:	21,60 km	
VMD	-	-	-	22	10	9	41	
Custo	0,254	1,339	-	0,805	1,232	2,381		1,255
Study Name:	Vargem Grande Rio Pardo-Entr. Santo Antônio do Retiro					Length:	28,40 km	
VMD	-	-	50	44	-	-	94	
Custo	0,249	1,251	0,586	0,724	-	-		0,651
Study Name:	Águas Formosas - Machacalis					Length:	25,40 km	
VMD	-	-	-	48	18	3	69	
Custo	0,249	1,227	-	0,693	1,073	1,844		0,908
Study Name:	Entr BR-251 - Grão Mogol					Length:	52,47 km	
VMD	-	-	-	24	16	1	41	
Custo	0,249	1,243	-	0,710	1,094	1,980		0,891
Study Name:	Lajinha - Entr Durandé					Length:	22,36 km	
VMD	-	-	-	117	70	22	209	
Custo	0,250	1,276	-	0,748	1,138	2,133		1,024
Study Name:	Mesquita - Joanésia					Length:	13,72 km	
VMD	-	-	-	61	21	2	84	
Custo	0,253	1,303	-	0,773	1,179	2,223		0,909
Study Name:	Itabirinha - Mendes Pimentel					Length:	27,31 km	
VMD	-	-	-	87	52	6	145	
Custo	0,249	1,235	-	0,700	1,082	1,887		0,886
Study Name:	Itabirinha de Mantena - Nova Belém					Length:	28,54 km	
VMD	-	-	-	68	38	5	111	
Custo	0,265	1,530	-	0,989	1,481	3,155		1,255
Study Name:	Novo Cruzeiro - Setubinha					Length:	44,00 km	
VMD	-	-	-	43	11	4	58	
Custo	0,251	1,278	-	0,751	1,144	2,147		0,922
Study Name:	São João da Ponte - Varzelândia					Length:	29,48 km	
VMD	-	-	-	54	40	4	98	
Custo	0,250	1,253	-	0,726	1,106	2,044		0,935

Descrição	Carro Passeio	Coletivo	Caminhões				
			Leve	Médio	Pesado	Articulado	Média Ponderada
Média Geral R\$	0,251	1,282	0,586	0,750	1,151	2,136	0,958
Média Geral US\$	0,093	0,475	0,217	0,278	0,426	0,791	0,355

US\$ = R\$ 2,70

Tempo Médio de Viagem

MT Vehicle Operating Speed Averages

Currency:

Real

1st row

= annual average Vehicle Operating Cost per veh-km

Alternative: Alternativa sem pavimento – 2004

Descrição	Gol 1.0	Mercedes Benz - Ônibus	F 4000 C. Leve	Mercedes Benz 1215 - C. Médio	Mercedes Benz 1620 - C. Pesado	Scania R-124 Articulado
Study Name:	Catuti-Gameleiras					
Speed	36,26	34,83	-	35,64	35,07	32,08
Study Name:	Imbé Minas-Entr. BR116					
Speed	37,61	33,45	-	35,09	35,18	28,87
Study Name:	Ninheira-São João Paraíso					
Speed	35,61	33,30	-	34,40	32,71	28,74
Study Name:	Pintópolis-São Francisco					
Speed	35,04	33,70	-	34,34	32,04	28,58
Study Name:	Senador Modestino Gonçalves - São Gonçalo Rio Preto					
Speed	35,62	33,45	-	34,58	34,14	30,42
Study Name:	Vargem Grande Rio Pardo-Entr. Santo Antônio do Retiro					
Speed	37,81	35,06	35,49	36,38	-	-
Study Name:	Águas Formosas - Machacalis					
Speed	36,99	35,40	-	36,21	34,30	30,69
Study Name:	Entr BR-251 - Grão Mogol					
Speed	36,21	34,71	-	35,46	33,37	29,81
Study Name:	Lajinha - Entr Durandé					
Speed	36,41	33,94	-	35,12	33,64	29,49
Study Name:	Mesquita - Joanésia					
Speed	36,66	34,27	-	35,42	33,93	29,84
Study Name:	Itabirinha - Mendes Pimentel					
Speed	36,61	33,00	-	34,46	33,90	28,35
Study Name:	Itabirinha de Mantena - Nova Belém					
Speed	36,59	32,76	-	34,29	33,91	28,13
Study Name:	Novo Cruzeiro - Setubinha					
Speed	35,76	33,43	-	34,54	32,89	28,88
Study Name:	São João da Ponte - Varzelândia					
Speed	39,46	36,40	-	37,87	37,57	32,66

Indicador	Carro Passeio	Coletivo	Caminhões					Média Total
			Leve	Médio	Pesado	Articulado	Média	
Vel. Média (km/h)	36,62	34,12	35,49	35,27	34,05	29,73	33,64	34,79
Ext.Média (km)	30,97	30,97	30,97	30,97	30,97	30,97	30,97	30,97
Tempo Médio (min)	50,74	54,46	52,36	52,68	54,57	62,49	55,24	53,41

Saídas do HDM – Fase 2

Custos Médios Operacionais

H D M - 4

MT RUC Summary per veh-km by Vehicle

Currency: **Real**

1st row = annual average Vehicle Operating Cost per veh-km

Run Date: **25/10/2011**

Alternative: **Alternativa sem pavimento – 2004**

Descrição	Gol 1.0	Mercedes Benz - Ônibus	F 4000 C. Leve	Mercedes Benz 1215 C. Médio	Mercedes Benz 1620 C. Pesado	Scania R-124 Articulado	Total VMD Caminhão	Média CM Ponderada
Study Name:	Catuti-Gameleiras					Length:	41,18 km	
VMD	-	-	-	26	11	2	39	
Custo	0,380	2,433	-	1,230	1,897	3,394		1,528
Study Name:	Imbé Minas-Entr. BR116					Length:	22,00 km	
VMD	-	-	-	31	11	2	44	
Custo	0,396	2,694	-	1,466	2,261	4,583		1,806
Study Name:	Ninheira-São João Paraíso					Length:	29,14 km	
VMD	-	-	-	32	25	11	68	
Custo	0,405	2,688	-	1,414	2,193	4,219		2,153
Study Name:	Pintópolis-São Francisco					Length:	47,94 km	
VMD	-	-	-	42	38	2	82	
Custo	0,399	2,596	-	1,304	2,043	3,659		1,704
Study Name:	Senador Modestino Gonçalves – São Gonçalo Rio Preto					Length:	21,60 km	
VMD	-	-	-	18	8	7	33	
Custo	0,391	2,598	-	1,370	2,103	4,047		2,116
Study Name:	Vargem Grande Rio Pardo-Entr. Santo Antônio do Retiro					Length:	28,40 km	
VMD	-	-	40	35	-	-	75	
Custo	0,388	2,569	1,109	1,358	-	-		1,225

Indicador	Carro Passeio	Coletivo	Caminhões				
			Leve	Médio	Pesado	Articulado	Média Ponderada
Média Geral R\$	0,393	2,596	1,109	1,357	2,099	3,980	1,755
Média Geral US\$	0,146	0,962	0,411	0,503	0,777	1,474	0,650

US\$ = R\$ 2,70

Alternative: Rodovia Pavimentada – 2011

Descrição	Gol 1.0	Mercedes Benz - Ônibus	F 4000 C. Leve	Mercedes Benz 1215 - C. Médio	Mercedes Benz 1620 - C. Pesado	Scania R-124 Articulado
Study Name:	Catuti-Gameleiras					
Speed	63,55	62,02	-	63,05	63,75	63,26
Study Name:	Imbé Minas-Entr. BR116					
Speed	62,00	58,00	-	60,89	63,12	58,16
Study Name:	Ninheira-São João Paraíso					
Speed	63,00	60,00	-	61,75	63,72	59,49
Study Name:	Pintópolis-São Francisco					
Speed	63,62	62,70	-	63,42	63,82	63,72
Study Name:	Senador Modestino Gonçalves - São Gonçalo Rio Preto					
Speed	63,00	56,00	-	59,31	63,88	53,72
Study Name:	Vargem Grande Rio Pardo-Entr. S. Antônio Retiro					
Speed	63,00	60,00	60,91	62,09	-	-
Study Name:	Águas Formosas - Machacalis					
Speed	63,26	61,41	-	62,56	63,37	62,09
Study Name:	Entr BR-251 - Grão Mogol					
Speed	63,52	61,15	-	62,53	63,77	61,90
Study Name:	Lajinha - Entr Durandé					
Speed	63,25	59,27	-	61,23	63,49	58,62
Study Name:	Mesquita - Joanésia					
Speed	61,50	56,47	-	58,74	60,93	53,83
Study Name:	Itabirinha - Mendes Pimentel					
Speed	63,11	60,63	-	62,06	63,18	61,20
Study Name:	Itabirinha de Mantena - Nova Belém					
Speed	60,89	47,27	-	46,53	59,45	38,53
Study Name:	Novo Cruzeiro - Setubinha					
Speed	63,32	59,33	-	61,27	63,58	58,52
Study Name:	S João da Ponte - Varzelândia					
Speed	63,46	60,52	-	62,12	63,72	60,80

Indicador	Carro Passeio	Coletivo	Caminhões					Media Total
			Leve	Médio	Pesado	Articulado	Media	
Vel. Média (km/h)	62,89	58,91	60,91	60,54	63,02	57,99	60,61	60,81
Ext. Média (km)	30,97	30,97	30,97	30,97	30,97	30,97	30,97	30,97
Tempo Médio (min)	29,55	31,54	30,51	30,69	29,49	32,04	30,66	30,56

Alternative: Rodovia Pavimentada – 2011

Descrição	Gol 1.0	Mercedes Benz - Ônibus	F 4000 C. Leve	Mercedes Benz 1215 – C. Médio	Mercedes Benz 1620 - C. Pesado	Scania R-124 Articulado	Total VMD Caminhão	Média CM Ponderada
Study Name:	Catuti-Gameleiras					Length:	41,18 km	
VMD	-	-	-	28	11	2	42	
Custo	0,249	1,233	-	0,697	1,081	1,869		0,865
Study Name:	Imbé Minas-Entr. BR116					Length:	22,00 km	
VMD	-	-	-	36	13	2	51	
Custo	0,251	1,279	-	0,747	1,140	2,132		0,901
Study Name:	Ninheira-São João Paraíso					Length:	29,14 km	
VMD	-	-	-	41	32	14	87	
Custo	0,251	1,274	-	0,744	1,136	2,124		1,110
Study Name:	Pintópolis-São Francisco					Length:	47,94 km	
VMD	-	-	-	45	41	2	88	
Custo	0,249	1,228	-	0,694	1,077	1,849		0,899
Study Name:	Senador Modestino Gonçalves - São Gonçalo Rio Preto					Length:	21,60 km	
VMD	-	-	-	22	10	9	41	
Custo	0,254	1,339	-	0,805	1,232	2,381		1,255
Study Name:	Vargem Grande Rio Pardo-Entr. Santo Antônio do Retiro					Length:	28,40 km	
VMD	-	-	50	44	-	-	94	
Custo	0,249	1,251	0,586	0,724	-	-		0,651

Descrição	Carro Passeio	Coletivo	Caminhões				
			Leve	Médio	Pesado	Articulado	Média Ponderada
Média Geral R\$	0,251	1,267	0,586	0,735	1,133	2,071	0,947
Média Geral US\$	0,093	0,469	0,217	0,272	0,420	0,767	0,351

US\$ = R\$ 2,70

Tempo Médio de Viagem

MT Vehicle Operating Speed Averages

Currency: **Real**

1st row = annual average Vehicle Operating Cost per veh-km

Run Date: 25/10/2011

Alternative: Alternativa sem pavimento – 2004

Descrição	Gol 1.0	Mercedes Benz - Ônibus	F 4000 C. Leve	Mercedes Benz 1215 - C. Médio	Mercedes Benz 1620 - C. Pesado	Scania R-124 Articulado
Study Name:	Catuti-Gameleiras					
Speed	36,26	34,83	-	35,64	35,07	32,08
Study Name:	Imbé Minas-Entr. BR116					
Speed	37,61	33,45	-	35,09	35,18	28,87
Study Name:	Ninheira-São João Paraíso					
Speed	35,61	33,30	-	34,40	32,71	28,74
Study Name:	Pintópolis-São Francisco					
Speed	35,04	33,70	-	34,34	32,04	28,58
Study Name:	Senador Modestino Gonçalves -São Gonçalo Rio Preto					
Speed	35,62	33,45	-	34,58	34,14	30,42
Study Name:	Vargem Grande Rio Pardo-Entr. S. Antônio do Retiro					
Speed	37,81	35,06	35,49	36,38	-	-

Indicador	Carro Passeio	Coletivo	Caminhões					Média Total
			Leve	Médio	Pesado	Articulado	Média	
Vel. Média (km/h)	36,33	33,97	35,49	35,07	33,83	29,74	33,53	34,61
Ext.Média (km)	31,71	31,71	31,71	31,71	31,71	31,71	31,71	31,71
Tempo Médio (min)	52,38	56,02	53,61	54,25	56,24	63,98	56,74	54,98

Alternative: Rodovia Pavimentada - 2011

Descrição	Gol 1.0	Mercedes Benz - Ônibus	F 4000 C. Leve	Mercedes Benz 1215 - C. Médio	Mercedes Benz 1620 - C. Pesado	Scania R-124 Articulado
Study Name:	Catuti-Gameleiras					
Speed	63,55	62,02	-	63,05	63,75	63,26
Study Name:	Imbé Minas-Entr. BR116					
Speed	62,00	58,00	-	60,89	63,12	58,16
Study Name:	Ninheira-São João Paraíso					
Speed	63,00	60,00	-	61,75	63,72	59,49
Study Name:	Pintópolis-São Francisco					
Speed	63,62	62,70	-	63,42	63,82	63,72
Study Name:	Senador Modestino Gonçalves -São Gonçalo Rio Preto					
Speed	63,00	56,00	-	59,31	63,88	53,72
Study Name:	Vargem Grande Rio Pardo-Entr. Santo Antônio do Retiro					
Speed	63,00	60,00	60,91	62,09	-	-

Indicador	Carro Passeio	Coletivo	Caminhões					Média Total
			Leve	Médio	Pesado	Articulado	Média	
Vel. Média (km/h)	63,03	59,79	60,91	61,75	63,56	59,67	61,47	61,43
Ext. Média (km)	31,71	31,71	31,71	31,71	31,71	31,71	31,71	31,71
Tempo Médio (min)	30,19	31,82	31,24	30,81	29,93	31,89	30,95	30,97

ANEXO B – Relação dos Acessos Rodoviários do Programa

QUADRO – RELAÇÃO DOS ACESSOS DO PROGRAMA – BIDH (Fase – 2)

Município Beneficiado	Trecho	Extensão (Km)
Gameleira	Gameleira - Catuti	41,18
Pintópolis	Pintópolis - São Francisco	47,94
Senador Modestino Gonçalves	Senador Modestino Gonçalves – São Gonçalo Rio Preto	21,60
Bertópolis	Bertópolis - Machacalis	19,36
Mata Verde	Mata Verde - Entrº Almenara	59,63
Vargem Grande Rio Pardo	Vargem Grande Rio Pardo - Entrº Santo Antônio Retiro	28,40
Imbé Minas	Imbé Minas - Entrº 116	22,00
Ninheira	Ninheira - São João do Paraíso	29,14
Uruana	Uruana de Minas - Guarapuava	35,94
Francisco Badaró	Francisco Badaró - Araçuaí	43,85
Jenipapo de Minas	Jenipapo de Minas - Entrº LMG-676	13,61
TOTAL		362,65



Banco Interamericano de Desenvolvimento
Relatório de Término de Projeto – PCR 2011
Avaliação do Mutuário

Número do Projeto: 2281/OC –BR	
Agência(s) Executora(s): DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE MINAS GERAIS	
Mutuário: ESTADO DE MINAS GERAIS	
Data de Aprovação do Projeto: 26 de abril de 2004	Data de Efetivo contrato: 30 de setembro de 2010
Data de Avaliação do Mutuário: 30 de novembro de 2011	Data da Reunião de Encerramento: 27 de dezembro de 2011

Classificação de Desempenho do mutuário no Projeto

Probabilidade de alcance dos Objetivo(s) de Desenvolvimento:

☒ Muito Provável (MP) ☐ Provável (P) ☐ Pouco Provável (PP) ☐ Improvável (I)

Implementação do Projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Resultado de Sustentabilidade do Projeto:

☒ Muito Provável (MP) ☐ Provável (P) ☐ Pouco Provável (PP) ☐ Improvável (I)

Comentários:

Quanto ao **alcance dos objetivos de desenvolvimento**

- Os objetivos do Programa foram alcançados, uma vez que o acesso à rede pavimentada do Estado de Minas Gerais foi assegurado aos Municípios do Programa – BID II.
- A melhoria de trafegabilidade vem sendo motivo de incentivo ao desenvolvimento socioeconômico.
- Os Municípios do Programa foram beneficiados com redução de custo de transporte de cargas e passageiros, redução do tempo de viagem, segurança, melhor acessibilidade a serviços sociais e atividades geradoras de rendas, garantindo trafegabilidade permanente e sustentável nos trechos.

Quanto à **implementação do projeto**

- A implementação ocorreu satisfatoriamente, na medida em que as metas foram alcançadas, o que se demonstrou nos relatórios de acompanhamento do programa parciais e final.

Os componentes de Fortalecimento Institucional,

- Continua em andamento a implementação do Sistema Integrado de Gestão de Infraestrutura Viária - SGIV, iniciada na fase-I do Programa, com o objetivo de modernizar as atividades operativas do DER/MG, através da criação de uma base de informações confiáveis e atualizadas que integre os sistemas existentes no Órgão e também com os sistemas corporativos do Estado de Minas Gerais.

Desempenho do Mutuário durante a Execução do Projeto

O Estado de Minas Gerais, na condição de Mutuário do Projeto, cumpriu as condições contratuais através de ações institucionais como alocação de recursos para a contrapartida local, desapropriações de áreas para a implantação dos trechos, continuando a implementação do Fortalecimento Institucional do DER/MG através da Implantação do Sistema de Gestão de Infra Estrutura Viária..

Classifique seu próprio desempenho durante a Execução do Projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

O gerenciamento do projeto se desenvolveu em atendimento às condições contratuais e as normas do Agente Financiador. Quando necessário, foram efetuadas revisões nos projetos de engenharia, com a não objeção do Banco, gerando aditamentos aos contratos, permitindo a continuidade das obras.

Desempenho do Banco durante a Preparação do Projeto

☒ Muito Satisfatório

O Banco, através das Missões Especializadas, disponibilizou as instruções dos procedimentos normativos da Instituição, e em parceria com a Equipe do Órgão Executor, orientou e identificou ações para o bom andamento do programa, contribuindo decisivamente para o sucesso da operação de empréstimo.

Desempenho do Banco Durante a Supervisão do Projeto

Quanto o desempenho do Banco durante a preparação e supervisão do projeto. Considerar fatores tais como: o banco facilitou o desempenho do projeto, propôs soluções técnicas adequadas para os problemas identificados e respondeu com o que foi pedido pelo Mutuário (tempo, tipo de seleção de instrumento).

Assistência técnica (incluindo treinamento formal e informal) para as Agências Executoras, tempo do Banco para responder às necessidades e flexibilidade de resposta em situações de emergência durante a implementação do projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

A comunicação entre Banco e Executor no atendimento de demandas surgidas durante a implementação do projeto foi muito satisfatória, contribuindo para o sucesso do Programa.

Sugestões Adicionais para Melhorar Desempenho do Banco

Comentários adicionais / sugestões para melhoria do desempenho do Banco no futuro.



RELATÓRIO DE MONITOREIO DE PROGRESSO

BR-L1231 - Acesso Viário a Pequenos Municípios de Minas Gerais - Segundo Programa CCLIP

2011 1º período com fechamento em (30-Set-2011)

Última Atualização do PMR: 26/08/2011

Banco Interamericano de Desenvolvimento - IDB

Escritório de Planejamento Estratégico e Efetividade no Desenvolvimento

Validado pelo Chefe de Divisão: 23/09/2011

Validado pelo Representante do País: 28/09/2011

Dados Básicos

Fundos Disponíveis (US\$)

	Empréstimo
Atual	50.000.000,00
Desembolsado	48.427.645,36
% Desembolsado	96,86
Saldo	1.572.354,64

Datas

Data Aprovação:	Dec 15, 2009	Prazo Último Desembolso Original:	Sep 30, 2014
Data Assinatura:	Sep 30, 2010	Prazo Último Desembolso Vigente:	Sep 30, 2014
Data Efetivação:	Sep 30, 2010	Extensão acumulada (meses):	0
Data Elegibilidade:	Dec 8, 2010	Extensão especial (meses):	
Data Primeiro Desembolso:	Dec 17, 2010		

Dados Gerais

Número da Operação:	2281/OC-BR		
Executor:	DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO MINAS GERAIS		
Chefe de Equipe:	Barroso Jr., Paulo de Lanna		
Tipo Operação:	INV - Investimento	Operação Relacionada:	BR-L1027, BR-X1002
Subtipo de Operação:	CLP - Project Using a CCLIP (Conditional Credit Line Investment Projects)		
Instrumento de Crédito:	Investment		
Mutuário:	ESTADO DE MINAS GERAIS SECRETARIA DA FAZENDA		
Sector:	TRANSPORTATION-SECONDARY ROADS		
Estágio:	Approved	Status de Projeto:	DI

IDB-8 Mandatos de Financiamento

- (X) Investimentos áreas pobres
(X) Reforço na igualdade social

Fonte

Original BID:	50.000.000,00
Corrente BID:	50.000.000,00
Pari-passu:	60,00
Cofinanciamento/País:	33.335.000,00
Período de Amortização (meses):	246

IDB-9 Metas de Empréstimos

- () Países pequenos e vulneráveis
() Redução da pobreza e aumento da equidade
() Alterações climáticas, energia sustentável e sustentabilidade ambiental
() Cooperação e integração regional

Custo Total do Projeto

Original Estimado:	83.335.000,00
--------------------	---------------

Categoria do impacto social

Categoria do impacto social: B

Reformulação

- () Os objetivos do projeto foram reformulados?
Data da Aprovação pela Diretoria:

Avaliação (dados importados do DEM)

- () Reflexivo (antes/depois)
() Pouco experimental

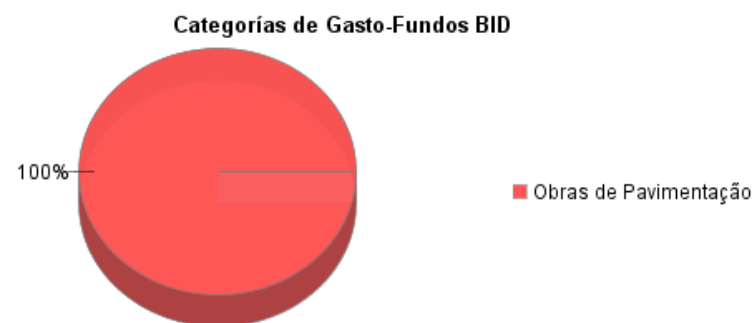
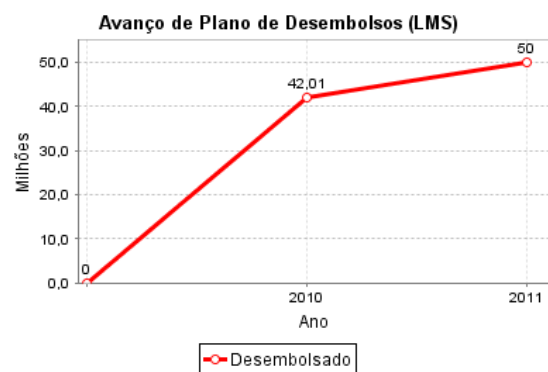
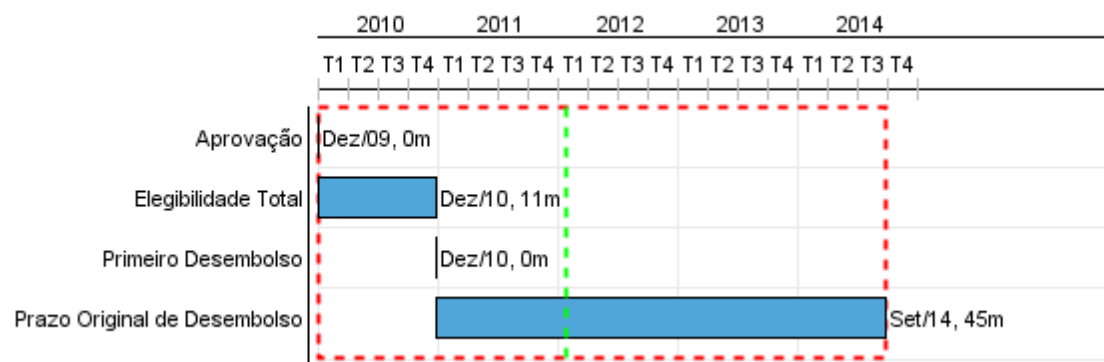
Desempenho Econômico

- () Custo-eficácia

() Experimental

() Taxa de retorno econômico

Dados Básicos



Objetivo do Projeto:

Mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad de los moradores de municipios de pequeño porte no conectados a la red vial federal ni estadual, con prioridad para los municipios con un bajo Índice de Desarrollo Humano (IDH).

Impactos

Impacto: Qualidade de vida dos habitantes das cidades atingidas pelo Programa melhorada

Indicador	Unidade Medida	Linha Base	Ano Linha Base		Final do Projeto
Participação de gestantes com Pré-natal incrementado	un	127,00	2008	P A	300,00
Numero de matriculas no ensino médio de jovens adultos incrementado.	matricula	433,00	2008	P A	550,00
IDH medio dos municipios beneficiados pelo programa, melhorado.	%	0,65	2000	P A	0,68

Impacto: Crescimento Economico na região incrementado

Indicador	Unidade Medida	Linha Base	Ano Linha Base		Final do Projeto
Arrecadação do ICMS aumentada	Percentual	20,00	2008	P A	26,00

Meios de verificação e observações de indicadores de Impactos

Impacto: Qualidade de vida dos habitantes das cidades atingidas pelo Programa melhorada

Indicador	Unidade Medida	Meios de Verificação	Observações
Participação de gestantes com Pré-natal incrementado	un	Ministério da Saúde - Data SUS - SIAB	
Numero de matriculas no ensino médio de jovens adultos incrementado.	matricula	ministerio da educação - dados básicos do INEP	
IDH medio dos municipios beneficiados pelo programa, melhorado.	%	Informes nacionais e Governo do estado de MG.	

Impacto: Crescimento Economico na região incrementado

Indicador	Unidade Medida	Meios de Verificação	Observações
Arrecadação do ICMS aumentada	Percentual	Secretaria de Fazenda do Estado de Minas Gerais	

RELATÓRIO DE MONITOREIO DE PROGRESSO

BR-L1231 - Acesso Viário a Pequenos Municípios de Minas Gerais - Segundo Programa CCLIP

2011 1º período com fechamento em (30-Set-2011)

Última Atualização do PMR: 26/08/2011

Banco Interamericano de Desenvolvimento - IDB

Escritório de Planejamento Estratégico e Efetividade no Desenvolvimento

Validado pelo Chefe de Divisão: 23/09/2011

Validado pelo Representante do País: 28/09/2011

Resultados

Resultado: Condições de transitabilidade melhoradas

Indicador	Unidade Medida	Linha Base	Ano Linha Base		Final do Projeto
Custo Operacional médio de veículos	US\$/veiculo-km	0,78	2007	P A	0,51
Tempo de viagem	min	56,00	2007	P A	38,00

Resultado: Fortalecimento Institucional do DER_MG

Indicador	Unidade Medida	Linha Base	Ano Linha Base		Final do Projeto
Índice de Partidas Programadas - IPP - Incrementado	%	83,05	2007	P A	91,40
Tarifas de transporte interurbano	R\$	0,23	2007	P A	0,20

Meios de verificação e observações de indicadores de Resultados

Resultado: Condições de transitabilidade melhoradas

Indicador	Unidade Medida	Meios de Verificação	Observações
Custo Operacional médio de veículos	US\$/veiculo-km	Calculado pelo HDM IV	
Tempo de viagem	min	Calculado na operação dos veículos	

Resultado: Fortalecimento Institucional do DER_MG

Indicador	Unidade Medida	Meios de Verificação	Observações
Índice de Partidas Programadas - IPP - Incrementado	%	Apurado ao fim do Programa - AFP	
Tarifas de transporte interurbano	R\$	Custo apurado	

RELATÓRIO DE MONITOREIO DE PROGRESSO

BR-L1231 - Acesso Viário a Pequenos Municípios de Minas Gerais - Segundo Programa CCLIP

2011 1º período com fechamento em (30-Set-2011)

Última Atualização do PMR: 26/08/2011


Banco Interamericano de Desenvolvimento - IDB

Escritório de Planejamento Estratégico e Efetividade no Desenvolvimento

Validado pelo Chefe de Divisão: 23/09/2011

Validado pelo Representante do País: 28/09/2011

Produtos

Produto	Unidade Medida			2010	2011	2012	2013	Final do Projeto
Título Componente: Investimentos para a melhora da infraestrutura viária								
Trechos de Processo pavimentados	Quilômetro		P	245	117			362
			A	245	90			
Título Componente: Fortalecimento Institucional do DER (Departamento de Estradas de Rodagem - Minas Gerais)								
Sistema Integrado de Gestão implementado	sistema		P		1	1		2
			A	1				
Milestone	Unidade Medida			2010	2011	2012	2013	Final do Projeto
Infraestrutura de hardware, software e tecnologia, modernizada.	%		P			100		100
			A		20			
sistemas operativos DER/MG, modernizados.	sistemas		P			4		4
			A					
Título Componente: Gastos financeiros e de administração								

RELATÓRIO DE MONITOREIO DE PROGRESSO

BR-L1231 - Acesso Viário a Pequenos Municípios de Minas Gerais - Segundo Programa CCLIP

2011 1º período com fechamento em (30-Set-2011)

Última Atualização do PMR: 26/08/2011

Banco Interamericano de Desenvolvimento - IDB

Escritório de Planejamento Estratégico e Efetividade no Desenvolvimento

Validado pelo Chefe de Divisão: 23/09/2011

Validado pelo Representante do País: 28/09/2011

Custos

							(US\$ 000)
Produtos	Custo Total US\$		2010	2011	2012	2013	Progresso até a Data
Título Componente: Investimentos para a melhora da infraestrutura viária							
Trechos de Processo pavimentados	71.997	P	61.831	10.166			
		A	64.359	14.192			78.551
Título Componente: Fortalecimento Institucional do DER (Departamento de Estradas de Rodagem - Minas Gerais)							
Sistema Integrado de Gestão implementado	4.303	P	4.303				
		A	54	1.229			1.283
Título Componente: Gastos financeiros e de administração							
Gastos de engenharia, administração e supervisão	7.035	P	6.969	66			
		A	8.690	879			9.569
Total	83.335	P	73.103	10.232	0	0	0
		A	73.103	16.300	0	0	89.403

RELATÓRIO DE MONITOREIO DE PROGRESSO

BR-L1231 - Acesso Viário a Pequenos Municípios de Minas Gerais - Segundo Programa CCLIP

2011 1º período com fechamento em (30/Set-2011)

Última Atualização do PMR: 26/08/2011

Banco Interamericano de Desenvolvimento - IDB

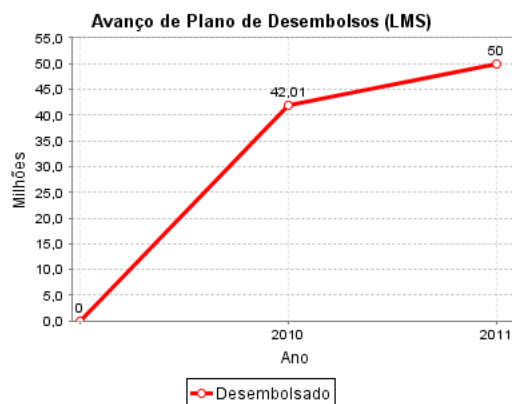
Escritório de Planejamento Estratégico e Efetividade no Desenvolvimento

Validado pelo Chefe de Divisão: 23/09/2011

Validado pelo Representante do País: 28/09/2011

Desembolsos

Desembolsos	Financiamento BID	Desembolso Total na Data		2010	2011
Total BID	50.000.000,00	48.427.645,36	P		
			A	42.014.402,93	7.985.597,07



RELATÓRIO DE MONITOREIO DE PROGRESSO

BR-L1231 - Acesso Viário a Pequenos Municípios de Minas Gerais - Segundo Programa CCLIP

2011 1º período com fechamento em (30-Set-2011)

Última Atualização do PMR: 26/08/2011

Banco Interamericano de Desenvolvimento - IDB

Escritório de Planejamento Estratégico e Efetividade no Desenvolvimento

Validado pelo Chefe de Divisão: 23/09/2011

Validado pelo Representante do País: 28/09/2011

Produtos: Progresso Físico e Financeiro Anual 2011

Descrição	Unidade de medida	Físico				Financeiro			
		Planejado	Atual	Unidades Acumuladas	Unidades FDP	Planejado	Atual	Custos Acumulados	Custos FDP
Investimentos para a melhora da infraestrutura viária									
Trechos de Processo pavimentados	Quilômetro	117,00	90,04		362,00	10.166.000,00	14.191.904,36		71.997.000,00
Fortalecimento Institucional do DER (Departamento de Estradas de Rodagem - Minas Gerais)									
Sistema Integrado de Gestão implementado	sistema	1,00			2,00		1.229.184,31		4.303.000,00
Gastos financeiros e de administração									
TOTAL						10.166.000,00	15.421.088,67		76.300.000,00

RELATÓRIO DE MONITOREIO DE PROGRESSO

BR-L1231 - Acesso Viário a Pequenos Municípios de Minas Gerais - Segundo Programa CCLIP

2011 1º período com fechamento em (30-Set-2011)

Última Atualização do PMR: 26/08/2011

Banco Interamericano de Desenvolvimento - IDB

Escritório de Planejamento Estratégico e Efetividade no Desenvolvimento

Validado pelo Chefe de Divisão: 23/09/2011

Validado pelo Representante do País: 28/09/2011

Correlação com os resultados

Produtos/Resultados	Condições de transitabilidade melhoradas	Fortalecimento Institucional do DER MG
Trechos de Processo pavimentados	X	
Sistema Integrado de Gestão implementado		X
Gastos de engenharia, administração e supervisão	X	

Desempenho de Produtos

Gráfico de Índice de Performance (PI)

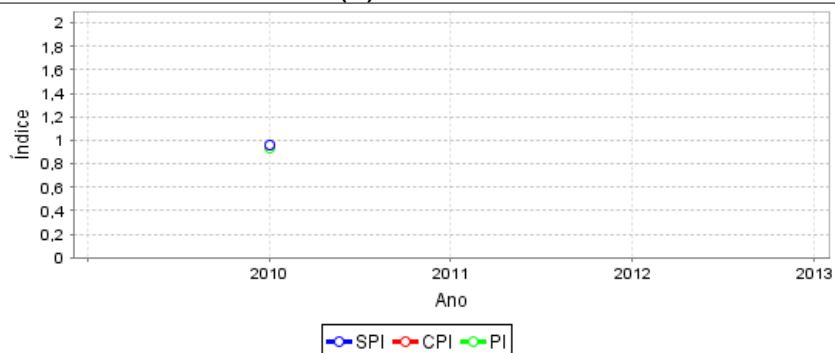
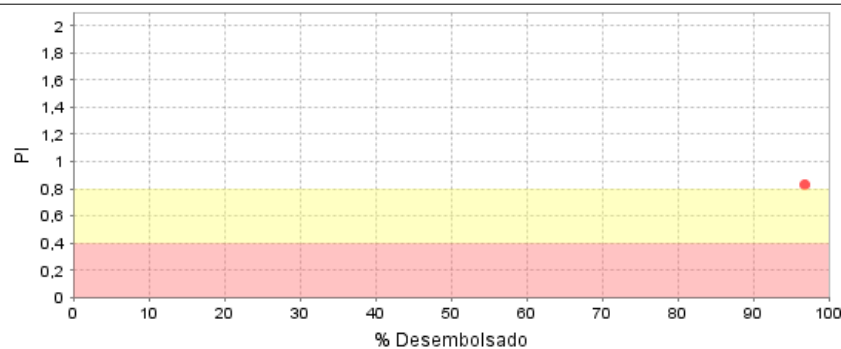
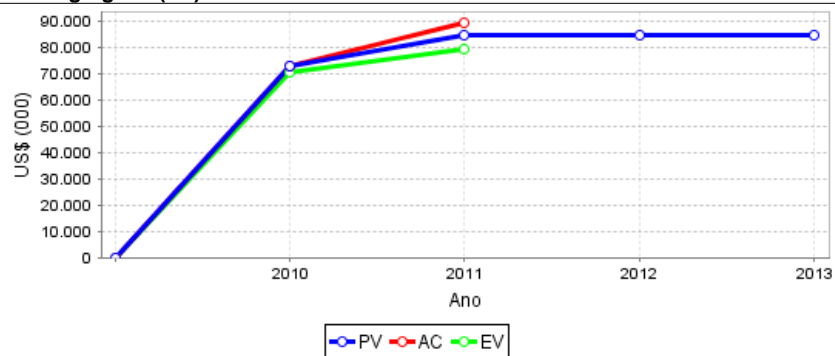


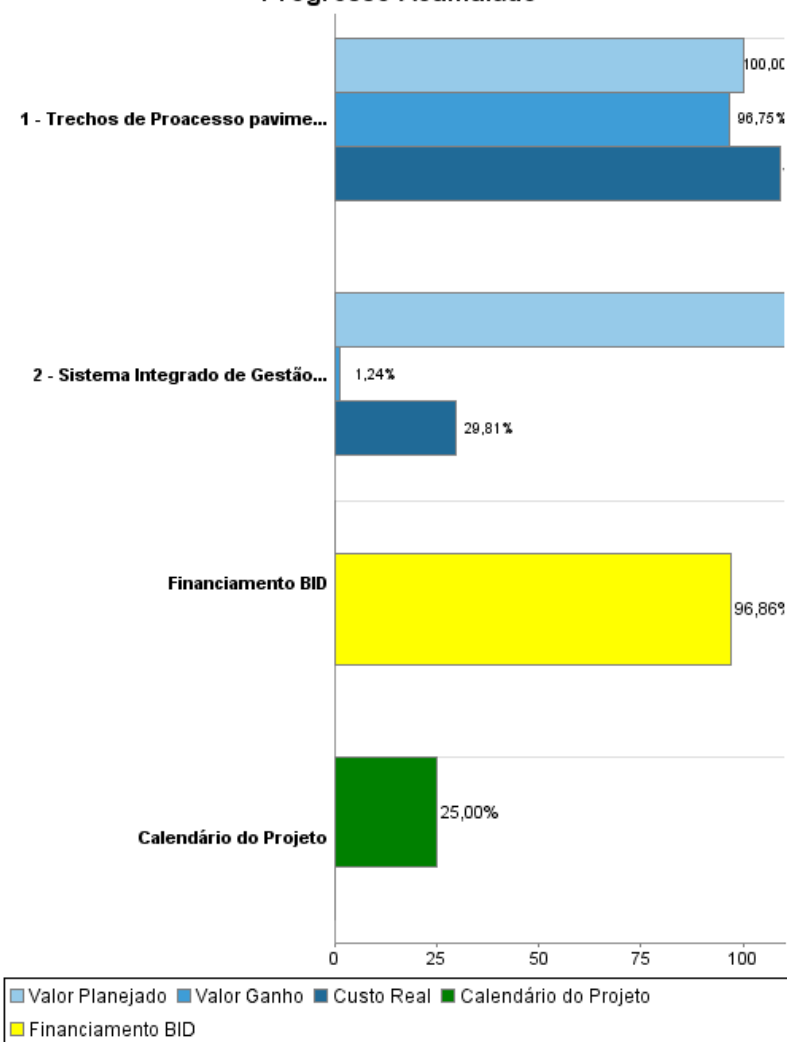
Gráfico de PI X % Desembolsado



Valor Agregado (EV)



Progresso Acumulado



Problemas

Produtos

Produto:	Trechos de Processo pavimentados	
Problema		Comentários
Alteração da extensão dos trechos do Programa		O acréscimo na meta do Programa foi em função da maior disponibilidade de contrapartida local por parte do executor, A alteração contribuiu para incrementar a quantidade de população beneficiada.

Alterações na Matriz

Problema	Comentários
Cambio en impactos/resultados/productos	Indicadores de impacto. Conforme estabelecido em missão acordado entre Banco e Executor, os indicadores da "Melhora da conjuntura econômica, saúde e educação, que na Matriz de resultados foram indicadas como resultados, foram redirecionados para indicadores de impacto.
Problema	Comentários
Cambio en metas	Consolidação de produtos. Os produtos indicados na matriz de resultados, componente de fortalecimento institucional, foram agrupados em um só produto, que possuía maior importância de apresentação para Executor, sendo isto também acordado na missão de arranque.

Geral

Problema	Comentários
Indicadores da matriz de Resultados	Todos os indicadores da matriz de resultados permaneceram intactos, não houve necessidade de adequação

RELATÓRIO DE MONITOREIO DE PROGRESSO

BR-L1231 - Acesso Viário a Pequenos Municípios de Minas Gerais - Segundo Programa CCLIP

2011 1º período com fechamento em (30-Set-2011)

Última Atualização do PMR: 26/08/2011

Banco Interamericano de Desenvolvimento - IDB

Escritório de Planejamento Estratégico e Efetividade no Desenvolvimento

Validado pelo Chefe de Divisão: 23/09/2011

Validado pelo Representante do País: 28/09/2011

Riscos

Id	Tipo	Descrição	Probabilidade	Impacto	Gravidade
1	Monitoring and Accountability	Falta de acompanhamento/supervisão na execução das obras.	1	2	Low

Lições Aprendidas

Gerenciamento de Projetos

Lição Aprendida

Trata-se de um programa por resultados que já havia sido iniciado pelo GEMG com a utilização de recursos próprios, totalmente contratado com os editais padrão do Banco, no contrato previa um reconhecimento de despesas a conta do financiamento de cerca de 80%, desde que houvesse este avanço físico comprovado.

O avanço físico à época do desembolso era de cerca de 85% e portanto foram desembolsados cerca de US 42,5 milhões.

Aprovou o desembolso e parabenizou o executor pela brilhante performance.

Continuar com a política de financiar o setor de infraestrutura rodoviária do estado de Minas Gerais pois são comprovadamente bons executores.