



Relatório de Término de Projeto

PCR

Nome do projeto:	Programa Rodoviário do Ceará III
País:	Brasil
Setor:	Transportes
Equipo de projeto original:	Vera Lúcia Vicentini (INE/TSP), Chefe de Equipe Dalve Alexandre Soria Alves (TSP/CBR), Carlos Herrera (FIN/SFV), Chefe de Serviços Financeiros Paulo Carvalho (TSP/CBR), Roberto Monteverde (CSC/CBR), Creuzamar Matos Costa (CSC/CBR) e Advogada Teresa Maurea Faria (LEG/SGO).
Número de projeto:	BR-L1181
Número de empréstimo:	2169/OC-BR
Data do QRR:	10 julho 2014
Data de aprovação final:	22 setembro 2014

Equipe PCR: Dalve Soria, Especialista em Transportes (TSP/CBR); e Virginia Navas (INE/TSP).

ACRÔNIMOS E ABREVIACÕES

DER-CE	Departamento de Edificações e Rodovias do Estado do Ceará
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
COFIEIX	Comissão de Financiamentos Externos
HDM	<i>Highway Design and Maintenance Model</i>
PCR	<i>Project Conclusion Report</i> ou Relatório de Término de Projeto
CRG	Comitê de Revisão Gerencial
TIR	Taxa Interna de Retorno
VPL	Valor Presente Líquido
UGP	Unidade Gerenciadora do Programa Rodoviário do Ceará III
SSP	Situação Sem Projeto
FPP	Final do Programa Proposto
PMR	<i>Project Monitoring Report</i>
OD	Alcance dos Objetivos de Desenvolvimento
PI	Progresso na Implementação do Projeto
SU	Classificação de sustentabilidade
INCC	Índice Nacional de Custo de Construção
RREP	Rede Rodoviária Estadual Pavimentada
PDR	Plano Diretor Rodoviário
SAG	Sistema de Gestão Ambiental
PPMR	<i>Project Performance Monitoring Report</i>
QRR	<i>Quality and Risk Review</i> ou Revisão de Qualidade de Risco
SIGMA	Sistema Integrado de Manutenção
PTI	Investimento Combate a Pobreza
SEQ	Equidade Social

ÍNDICE

I.	INFORMAÇÃO BÁSICA	1
II.	O PROJETO	2
	A. Contexto do projeto	2
	B. Descrição do projeto	3
	C. Revisão da qualidade do desenho	4
III.	RESULTADOS.....	4
	A. Efeitos diretos	4
	B. Externalidades.....	7
	C. Produtos	7
	D. Custos do projeto	11
IV.	IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO	12
	A. Análise de fatores críticos.....	12
	B. Desenvolvimento do mutuário/Agência Executora	13
	C. Desenvolvimento do Banco.....	13
V.	SUSTENTABILIDADE	13
	A. Análise de fatores críticos.....	13
	B. Riscos potenciais.....	14
	C. Capacidade institucional	14
VI.	MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO	15
	A. Informação sobre resultados	15
	B. Monitoramento futuro e avaliação ex post.....	15
VII.	LIÇÕES APRENDIDAS	16

ANEXOS

ANEXO I	Controle de Desembolso e Aporte Local
ANEXO II	Marco de Resultados
ANEXO III	Ajuda Memória da Reunião de Término de Projeto
ANEXO IV	Avaliação do Mutuário

I. INFORMAÇÃO BÁSICA

DADOS BÁSICOS (MONTANTES EM US\$)										
Projeto: BR-L 1181 Empréstimo: 2169/OC-BR		Título: Programa Rodoviário do Estado do Ceará - Ceará III								
Mutuário: Governo do Estado do Ceará		Data da Aprovação pelo Diretório: 29 jul 09								
Agência Executora: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Ceará		Data da Efetividade do Contrato de Empréstimo: 22 dez 09 Data da Elegibilidade do Primeiro Desembolso: 12 mai 10								
Sector: Transportes		1.1.1.1.1 Meses em Execução: * Desde a aprovação: 57 * Desde a efetividade do contrato: 46								
Instrumento de Empréstimo: Programa de Obras Múltiplas		Períodos de Desembolso: Data Original de Último Desembolso: 22 dez 14 Data Atual de Último Desembolso: 20 nov 13 Extensão Geral (Meses): N/A Extensão Especial (Meses): N/A								
Aprovação da COFIEX: 28 set 08										
Missão de Identificação: 02 a 08 fev 08 Missão Especial: N/A Missão de Orientação: 16 a 20 jun.08 Missão de Análise do BID: 08 a 09 jun 08 Missão de Negociação: 08 a 09 jun 09										
Contrato de Empréstimo: 22 dez 2009										
Contrato de Garantia: : 22 dez 2009										
Montantes Originais do Programa: Financiamento do BID: US\$158.620.000,00 Aporte Local do Estado: US\$ 95.735.000,00 Valor Total do Programa: US\$ 254.355.000,00		Montante do Empréstimo: * Montante Original: US\$158.620.000,00 * Montante Atual: US\$158.600.000,00 * Pari Passu atual: BID 49,9% + Aporte Local 50,1%								
		Desembolsos: * Montante atual: US\$158.620.000,00 (100,0%) Custo total do Programa (estimativa original): US\$254.355.000,00 Custo total do Programa (montantes finais): US\$317.857.136,13								
Montantes Finais do Programa: Financiamento do BID: US\$158.620.000,00 Aporte Local do Estado: US\$159.237.136,13 Valor Total do Programa: US\$317.857.136,13		Redirecionamento: Tem este Projeto redirecionamento? Fundos recebidos de outro Projeto [] Fundos mandados para outro Projeto [] N/A [X]								
		<table border="1"><thead><tr><th>Para/De Número do Projeto</th><th>Para Número do Sub Empréstimo</th><th>Montante</th></tr></thead><tbody><tr><td>N/A</td><td>N/A</td><td>N/A</td></tr></tbody></table>			Para/De Número do Projeto	Para Número do Sub Empréstimo	Montante	N/A	N/A	N/A
Para/De Número do Projeto	Para Número do Sub Empréstimo	Montante								
N/A	N/A	N/A								
Investimento Combate a Pobreza (PTI): Não Equidade Social (SEQ): Não Classificação Ambiental: Categoria B		Em estado de "Alerta" Está o projeto "em alerta" no PAIS: 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 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) a necessidade de manter a situação das rodovias estaduais em bom estado de conservação; (iii) apoiar o desenvolvimento de regiões menos favorecidas através do aumento da extensão da malha pavimentada para atender as demandas da sociedade cearense e facilitar o escoamento da produção e de insumos; e (iv) a necessidade de manter o crescimento do Estado acima do da média nacional, etc.
- 2.2 Do ponto de vista político e social, não cabe destacar qualquer evento que tenha influenciado diretamente na execução do programa.
- 2.3 O presente Programa Ceará III compreendeu a execução de obras de pavimentação e recuperação dos 38 trechos rodoviários listados a seguir, numa extensão total de 1.069,0 km dos quais 293,00 km de pavimentação e 775,9 km de reabilitação, cuja amostra do programa foi constituída de 18 trechos com extensão de 445,4 km, distribuídos em pavimentação com extensão de 83,9 km e reabilitação de 361,5 km devidamente implantados, conforme listados abaixo:

RODOVIA	TRECHO	EXTENSÃO (km)
CE 329	Amanaiara - Reriutaba	10,00
CE 464	Reriutaba - Pacujá	23,90
CE 153	Banabuiú - Solonópole	50,00
Total pavimentação		83,90
CE 065	Entr. CE-356/Cruz - Mulungu - Aratuba - Pai João	36,10
CE 226/275	Entr. BR-116 - Pereiro	26,20
CE 371	Entr. BR-116 - Palhano	10,30
CE 162	Entr. BR-020 - Paramoti	12,90
CE 363	Mombaça - São Gonçalo do Umari	27,60
CE 166	Entr. CE-060/Zorra - Piquet Carneiro	17,90
CE 085	Granja - Camocim	24,90
CE 178	Entr. BR-222 - Santana do Acaraú	33,40
CE 240	Meruóca - Massapê	17,10
CE 364	Entr. BR-222/Aprazível - Coreauí	28,50
CE 187	Entr. BR-226 (Crateús) - Novo Oriente	42,80
CE 060	Entr. CE-284/Umarizeira - Várzea Alegre	33,10
CE 375	Entr. CE-060 - Quixelô	16,30
CE 166	Santana do Cariri - Nova Olinda	12,70
CE 176	Entr. CE-371 (Antonina do Norte) - Assaré	21,70
Total reabilitação		361,50
TOTAL AMOSTRA		445,40

- 2.4 O restante do programa compreendeu vinte trechos com extensão total de 623,5 km, distribuídos em pavimentação com extensão de 209,1 km e reabilitação com

extensão de 414,4 km, totalizando 1.069,0 km, conforme demonstrados no quadro abaixo:

RODOVIA	TRECHO	EXTENSÃO (km)
CE 385	Caririaçu - Quitaius - Entrº BR-230	46,10
CEs 168/243	Assunção - Itapajé	13,60
CE 253	Paramoti - General Sampaio	24,90
CE 153	Solonópole - Nova Floresta - Orós	60,50
CE 257	Canindé - Pai João - Capistrano	46,60
CE 138	Ererê - Pereiro	17,40
Total pavimentação		209,10
CE 065	Maranguape – Bú - Palmacia	42,10
CE 060	Entr. CE-456 - Quixadá	13,60
CE 354	BR-116/Chorozinho - Barreira - Acarape	29,60
CE 168	Itapipoca - Assunção	21,40
CE 265	Entr. BR-116 - Morada Nova	23,90
CE 153	Entrº CE-282/Lima Campos – Orós	19,70
CE 176	Santa Quitéria - Catunda - Morro Redondo	51,30
CE 168	Pedra Branca - Boa Viagem	41,10
CE 386	Crato – Farias Brito	43,60
CE 364	Coreaú - Campanário	22,50
CE 364	Campanário - Entr. CE-311/Granja	29,20
CE 187	Entr. CE-329 (Ipú) - Entr. CE-189/Ipueiras	22,10
CE 226	Tamboril - Sucesso	29,70
CE 060	Iguatu - Entr. CE-284/Umarizeira	24,60
Total reabilitação		414,4
TOTAL PAVIMENTAÇÃO		293,1
TOTAL REABILITAÇÃO		775,9
TOTAL DO PROGRAMA		1.069,0

- 2.5 O pavimento nesses trechos estava em condições ruins ou regulares e muito próximas da vida útil. Além da recuperação do pavimento, incluiu-se a implantação de melhorias nos acostamentos, complementação dos sistemas de drenagem superficial e profunda, recuperação de obras de arte correntes e especiais, canalização para o ordenamento de tráfego nas interseções e acessos, correção de traçados com enquadramento de curvas nas especificações técnicas do Órgão, melhoria de greide, além de melhoria de segurança viária com implantação de ciclo vias e faixas multiuso, reforço de sinalização horizontal, com implantação de taxas refletivas bidirecionais nas faixas de eixo e bordo e uma adequada sinalização ao longo das travessias urbanas.

B. Descrição do projeto

- 2.6 **Objetivo de desenvolvimento.** O objetivo Fim do Programa era a de “Contribuir para o desenvolvimento econômico e social do Estado do Ceará, por meio do melhoramento das condições da Rede Rodoviária Estadual Pavimentada (RREP) e seu efeito positivo no transporte terrestre de cargas e passageiros”.

2.7 Para atingir esse fim, o programa teve como objetivo de desenvolvimento (Propósito) “reduzir os custos de transporte dos usuários das rodovias melhoradas pelo programa, melhorar as condições de trafegabilidade da infraestrutura rodoviária estadual, reduzir os acidentes nas rodovias melhoradas pelo programa e melhorar os níveis de acessibilidade nas áreas de influência dos trechos a serem pavimentados”.

2.8 Componentes.

2.9 Para melhorar as condições de circulação e a segurança nas rodovias, o Programa foi composto pelos seguintes componentes, selecionados baseados no sistema de manutenção implantado pelo DER no Ceará II:

1. Obras Civas

a. Rodovias Pavimentadas com extensão de 293 km

i. Rodovias Reabilitadas com extensão de 775,9 km

2. Fortalecimento Institucional - DER-CE fortalecido em sua capacidade de gestão da Rede Rodoviária Estadual Pavimentada (RREP), através de:

a. Plano Diretor Rodoviário do Estado do Ceará

b. Sistema de Gestão Ambiental do DER/CE

C. Revisão da qualidade do desenho

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

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

A. Efeitos diretos

3.1 Além de apresentar os indicadores de efeito direto do projeto é importante comentar que na Proposta de Empréstimo, preparada pela equipe de projeto na avaliação econômica original, a análise econômica incluiu o cálculo da Taxa Interna de Retorno (TIR) para uma amostra representativa de 445,40 km de um universo de 1.069,0 km de trechos rodoviários estaduais. Apesar de ser uma operação de obras múltiplas, a amostra escolhida inicialmente representava 41,7% dos trechos englobados no Programa.

3.2 Foram obtidos os indicadores TIR e VPL de cada trecho e os globais do Programa. Realizou-se, também, uma análise de sensibilidade da variação de custo de construção. Obtiveram-se indicadores para a hipótese seguinte: executar os melhoramentos previstos com custos de construção majorados em 25%, manter e conservar a rodovia com os custos calculados.

3.3 Para as 18 rodovias inicialmente avaliadas, a TIR máxima foi de 57,4% e a mínima de 12,4%.

- 3.4 A Reavaliação Econômica do Projeto, realizada em 2013, considerando o tráfego atual e os custos realmente incorridos, mostra que o programa continua viável considerando que todos os 18 trechos avaliados originalmente continuaram viáveis quando da reavaliação efetuada, na medida em que resultaram em Taxas Internas de Retorno superiores ao limite mínimo estipulado de 12%. O valor mínimo da TIR calculado foi de 13,8% e o valor máximo atingiu 55,1%. A tabela abaixo apresenta a comparação entre a avaliação original e a reavaliação efetuada, para a mostra de dezoito trechos, conforme demonstrados abaixo em US\$*:

Rodovia	Trecho	Avaliação Original		Reavaliação	
		Custo Financeiro	TIR	Custo Financeiro	TIR
Amostra Representativa de Pavimentação					
CE 329	Amanaiara - Reriutaba	2,620,547.69	16,4	2,389,700.16	55,1
VICINAL	Reriutaba – Pacujá	8,711,420.35	12,8	10,008,804.61	29,4
CE 153	Banabuiú - Solonópole	18,489,346.46	20,0	15,794,715.61	23,5
Amostra Representativa de Reabilitação					
CE 065	Entr. CE-356/Cruz - Mulungu - Aratuba - Pai João	6,540,683.14	46,0	7,396,015.97	29,1
CE 226/275	Entr. BR-116 – Pereiro	5,458,897.09	15,5	4,167,338.16	18,3
CE 371	Entr. BR-116 - Palhano	1,500,047.47	16,1	1,484,936.06	21,5
CE 162	Entr. BR-020 - Paramoti	1,693,479.9	16,4	1,744,250.65	28,6
CE 363	Mombaça - São Gonçalo do Umari	3,782,506.33	19,9	4,221,264.41	13,8
CE 166	Entr. CE-060/Zorra - Piquet Carneiro	2,147,042.02	18,2	2,078,915.60	30,5
CE 085	Granja – Camocim	4,868,715.76	32,4	5,527,681.49	32,2
CE 178	Entr. BR-222 - Santana do Acaraú	2,174,338.46	25,8	8,700,261.57	27,1
CE 240	Meruóca – Massapê	6,069,668.36	15,1	2,118,258.53	22,2
CE 364	Entr. BR-222/Aprazível - Coreau	2,147,042.02	13,9	6,676,331.47	19,7
CE 187	Entr. BR-226 (Crateús) - Novo Oriente	10,794,794.00	48,4	10,599,807.55	43,5
CE 060	Entr. CE-284/Umarizeira - Várzea Alegre	7,884,864.93	57,4	7,729,756.86	29,3
CE 375	Entr. CE-060 - Quixelô	3,493,875.55	12,4	3,342,151.48	19,0
CE 166	Santana do Cariri - Nova Olinda	3,653,417.64	24,9	5,166,791.04	19,9
CE 176	Entr. CE-371 (Antonina do Norte) - Assaré	6,440,720.27	19,1	8,346,959.71	15,3

(*) Na data base de julho/2008 (R\$/US\$ = 1,65)

A avaliação nos dois casos considerou custos econômicos, apenas para apresentação estão apresentados os custos financeiros das obras.

- 3.5 A TIR para o programa como um todo, obtida na Reavaliação Econômica foi de 32,5%. Podendo-se concluir, portanto, que o resultado apresentado consolida a viabilidade técnicoeconômica do empreendimento, realçando sua importância para o Estado do Ceará e para todo o país.
- 3.6 Quanto à melhoria nas condições da Rede Rodoviária Estadual Pavimentada, para obtenção dos valores da situação sem projeto foi obtido do Relatório Anual de Conservação que classificaram percentualmente as rodovias de acordo com o custo estimado por quilômetro para cada trecho. Durante o Programa Ceará III o estado de conservação da malha estadual foi avaliado através do Sistema Integrado de Manutenção-SIGMA do DER/CE. Os resultados apresentados no Relatório de

Conservação de 2014 vieram confirmar as melhorias na rede, conforme demonstram as variações dos índices a seguir:

2008		2013	
Bom Estado	68,13%	Bom Estado	75,78%
Regular	18,81%,	Regular	19,68%
Ruim	11,85%	Ruim	4,13%
Péssimo	1,21%	Péssimo	0,41%

ALCANCE DO (S) OBJETIVO(S) DE DESENVOLVIMENTO (OD)			
Fim:			
Objetivo de Desenvolvimento (Propósito):			
Reduzir os custos de transporte dos usuários das rodovias melhoradas pelo Programa, melhorar as condições de trafegabilidade da infraestrutura rodoviária estadual, reduzir os acidentes nas rodovias melhoradas pelo programa e melhorar os níveis de acessibilidade nas áreas de influência dos trechos a serem pavimentados.			
Indicadores Chaves de Efeitos Diretos:			
Efeitos Diretos Planejados		Efeitos Diretos Obtidos	
1. Ao Final do Programa Proposto (FPP) em relação à Situação sem Projeto (SSP), serão esperados redução nos custos econômicos de operação (medidos em US\$ e valores constantes por veículo-km pelo HDM-4). Os custos econômicos médios de operação terão diminuído em: 25% no componente pavimentação e 15% no componente de reabilitação.		1. Metas atingidas considerando a redução dos custos econômicos de operação muito embora os valores obtidos não foram os esperados na FPP - Os resultados obtidos na reavaliação econômica em 2013, confirmam a diminuição dos custos em 32,6% na pavimentação e 25,8% na reabilitação.	
Custos Econômicos de Operação			
Metas	Pavimentação	Reabilitação	
SSP	0,943	0,926	Pavimentação: 0,636
FPP	0,710	0,786	Reabilitação: 0,687
2. Ao FPP o Tempo de Viagem (T) nos trechos do Programa, pavimentados e reabilitados apresentaram as respectivas reduções médias. 50% e 20%.		2. Meta atingida, quanto ao tempo de viagem apresentou redução em relação ao proposto de 60,8% para o componente pavimentação e de 28,1% para o componente reabilitação.	
Tempo de Viagem			
	Pavimentação	Reabilitação	
Metas	T (s)/km	T(s)/km	Pavimentação: 49s/km
SSP	125,00	72,33	Reabilitação: 52s/km
FPP	62,00	57,70	
Reformulação.			
[X] N/A			
PPMR Retrofitting. Indicar se/como/quando o(s) objetivo(s) foi reformulado, e, descrever brevemente suas consequências, incluindo quaisquer mudanças nos indicadores/metad. Incluir como anexo a documentação aprovada pelo Diretório e/ou Representante, se for o caso.			
[X] N/A			
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.			
1. O Programa Rodoviário do Estado do Ceará encontra-se totalmente concluído;			
2. As rodovias foram pavimentadas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 20 anos;			
3. O DER-CE manteve-se fortalecido no Ceará III, em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, com os instrumentos e ferramentas gerenciais implantados no Ceará II do Programa (Sistema Integrado da Manutenção-SIGMA).			
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) Ampliar e melhorar a qualidade e a segurança das redes rodoviárias estaduais e federais; (ii) modernização do Estado através da modernização administrativa do órgão executor; e (iii) 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-CE. (iii) mudança no comportamento social, através de aumento de satisfação das comunidades beneficiadas pelo programa.

B. Externalidades

i. Externalidades positivas:

- 3.7 Importante destacar que, durante o período de execução das obras, o programa proporcionou externalidades positivas relativas às questões econômicas, sociais e ambientais, tais como:
- 3.8 O programa contribuiu na geração de empregos, diretos e indiretos, incrementando a inclusão de mulheres na mão de obra para a execução das obras rodoviárias;
- 3.9 O programa contribuiu socialmente aumentando a satisfação das comunidades atendidas pelo programa, através de ações de valorização das terras em torno das rodovias, maiores disponibilidades de linhas regulares de transporte coletivo, melhoria de autoestima da população e redução de doenças respiratórias nas rodovias pavimentadas;
- 3.10 Do ponto de econômico contribuiu de forma decisiva na Rede de Transportes, através de melhoramentos na acessibilidade;
- 3.11 Melhoraram as condições de mobilidade, conforto e segurança aos usuários do sistema e;
- 3.12 Verificou-se a mitigação dos impactos ambientais com a consequente diminuição da degradação no entorno das obras.

ii. Externalidades negativas:

- 3.13 Não foram observadas externalidades negativas no programa.

C. Produtos

- 3.14 Os principais componentes originais da operação foram mantidos durante todo o período de execução do programa.

(i) Obras Civas

- a. Ao FPP estarão pavimentados e abertos ao tráfego todos os trechos previstos no programa, com extensão total de 293,0 km
- b. Ao FPP estarão reabilitadas e em operação 775,9 km de rodovias estaduais

(ii) Fortalecimento Institucional

- a. Ao FPP o Plano Diretor Rodoviário do DER/CE estará concluído e em fase de operação
- b. Ao FPP o Sistema de Gestão Ambiental do DER/CE estará concluído e em fase de operação

3.15 **Impacto da Atualização dos Projetos de Engenharia**

- 3.16 Os projetos sofreram pequenos ajustes a nível executivo, entre o período de execução do projeto e execução, principalmente nos projetos de restauração em consequente desgaste da rodovia, com alterações dos quantitativos dos serviços projetados, acarretando em pequenos aumentos nos valores das obras.
- 3.17 Em função da valorização do dólar perante o real, durante a efetiva execução do Programa, as metas físicas originalmente negociadas com o BID foram superadas. Assim, no Subprograma de Pavimentação de Rodovias a meta original foi ampliada de 280 km para 293 km, enquanto no subprograma de Reabilitação de Rodovias a meta original foi ampliada de 750 km para 775,9 km, resultando numa superação total de 39,0 km em relação à meta total inicial, ou seja, de 1.030 km para 1.069,0 km.
- 3.18 Segue abaixo em resumo desde o primeiro levantamento estimativo até a efetiva contratação das empreiteiras, conforme se observa a seguir:

Obras Pavimentação – 293,0 km

- Valor Estimado (base junho/2008):
 - BID = US\$50,1 milhões;
 - Aporte Local = US\$28,7 milhões;
- Valor Final Contratado (abril/2013):
 - BID = US\$50,1 milhões;
 - Aporte Local = US\$54,2 milhões;

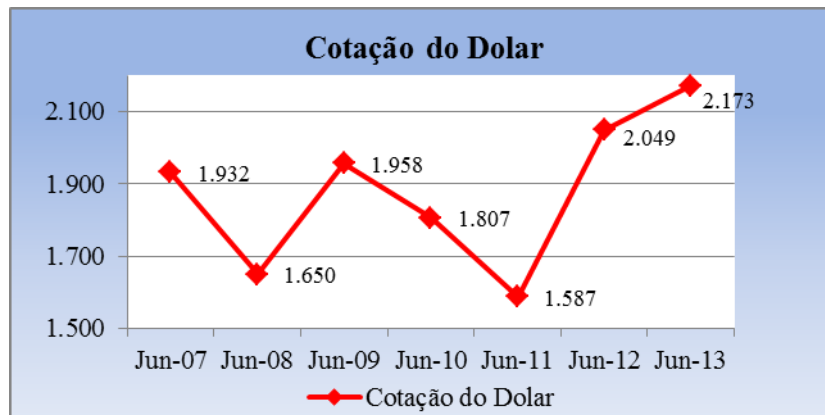
Obras Reabilitação – 775,9 km

- Valor Estimado (base junho/2008):
 - BID = US\$83,1 milhões;
 - Aporte Local = US\$53,8 milhões;
- Valor Final Contratado (abril/2013):
 - BID = US\$83,1 milhões;
 - Aporte Local = US\$86,9 milhões

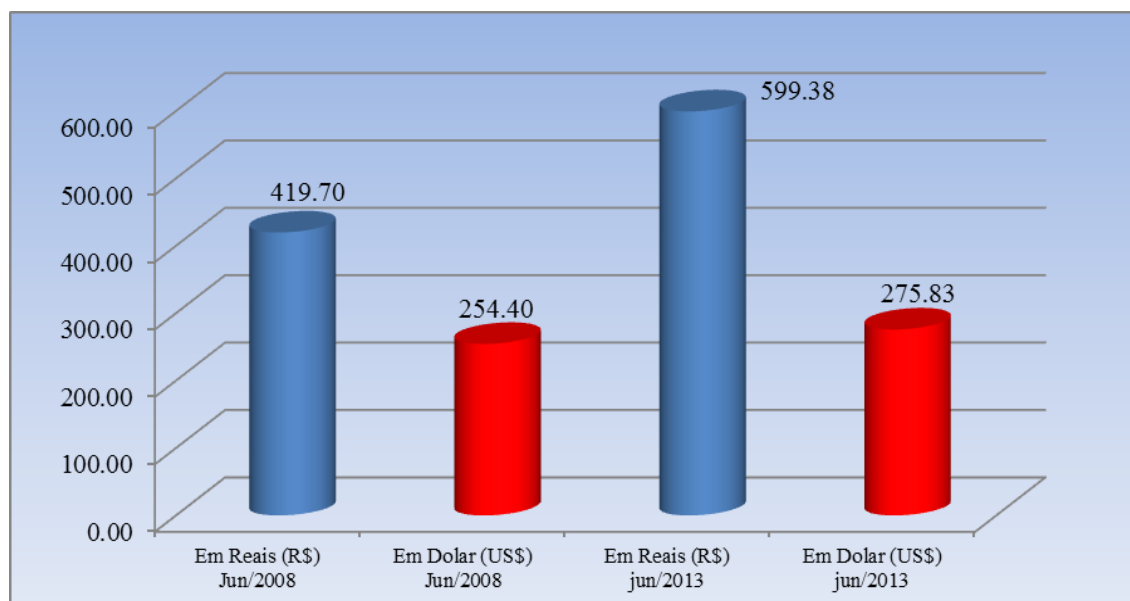
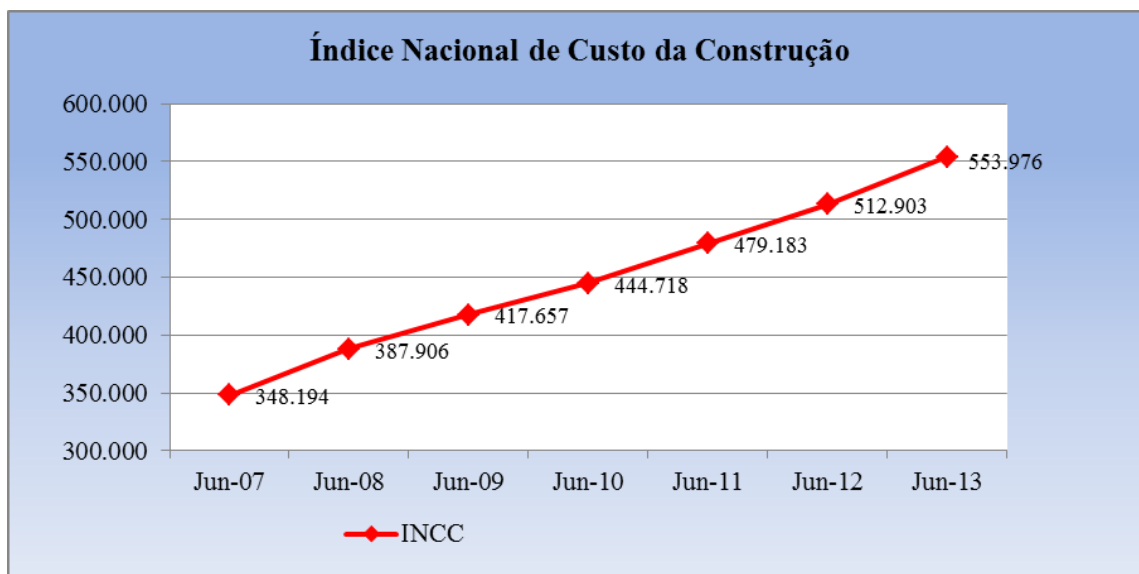
3.19 **Impacto da Variação Cambial**

- 3.20 O Custo Total do Programa era de US\$254,4 milhões, à época da apresentação da proposta em junho de 2008 e a cotação do Dólar Americano, nessa mesma época foi de R\$1,65.
- 3.21 Convertendo-se o Custo Total do Programa, US\$254,4 milhões de Dólares Americanos para Reais, tendo como data base junho de 2008, obtém-se o montante de R\$419,7 milhões.
- 3.22 Esse mesmo valor em Reais convertidos para Dólares para a data de junho de 2013 corresponde a US\$193,1 milhões, representando um superávit de US\$61,3 milhões (31,7%), o que contribuiu para reduzir os efeitos da inflação ocorrida no período em análise, conforme item 3.19, que somados ao aporte incremental de US\$63,5 milhões do Governo do Estado foram suficientes para a execução dos Projetos, levando a superar as metas previstas.

- 3.23 No gráfico a seguir se observa a variação da cotação do dólar no período de junho de 2008 a junho de 2013.



- 3.24 **Impacto do Aumento dos Preços dos Insumos da Construção Civil**
- 3.25 O comportamento dos preços dos materiais e equipamentos utilizados pelo setor da construção civil vem registrando aumentos consideráveis, chegando a um acréscimo de Preço Médio em Reais Acumulado de 42,8%, conforme demonstrado no gráfico a seguir, medido pelo INCC (Índice Nacional de Custo de Construção), do período de junho de 2008 a junho de 2013.
- 3.26 Tomando-se como base os custos dos investimentos previstos para as obras do Programa, no valor total de R\$419,7 milhões, equivalentes em junho de 2008 ao montante de US\$254,4 milhões, verifica-se que ao aplicar a variação do INCC do período este valor passa a R\$599,38 milhões, na base junho de 2013, acarretando um déficit de financiamento da ordem de R\$179,68 milhões (42,8%), ou seja, US\$82,69 milhões. No entanto, observa-se que não houve reflexo na execução do Programa, conforme item 3.14, uma vez verificado aumentos nas metas estabelecidas. Na tabela e gráfico apresentados a seguir, são demonstrados o efeito desse impacto no Programa.



3.27 Conclusão

- 3.28 O custo final do Programa Rodoviário do Estado do Ceará – Ceará III foi de US\$317.857.136,13, cuja contabilização foi aprovada pelo Banco.
- 3.29 Há que se considerar que o montante total em Dólares Americanos é composto por pagamentos diversos realizados em diferentes datas e em Reais, convertidos para Dólar pela taxa da internalização dos recursos BID e pela data do envio da justificativa para os recursos do aporte local.

PROGRESSO NA IMPLEMENTACAO (PI)		
Componentes (“Outputs”):	Indicadores Chaves de Produto:	
<u>Componente 1</u>	<u>Produtos Planejados</u>	<u>Produtos Obtidos (2013)</u>
1.1 Rodovias pavimentadas e em operação. Custo total: US\$104.327.614,78 Contraparte: US\$ 54.227.614,78 Desembolso BID: 100% Classificação: MS	1.1 Ao Final do Programa Proposto (FPP) estarão pavimentadas 280,0 km de rodovias estaduais.	1.1. Meta atingida e superada em abril/2013 com 293,0 Km de trechos pavimentados e abertos ao trânsito.
1.2 Rodovias reabilitadas e em operação. Custo total: US\$169.990.210,51 Contraparte: US\$ 86.910.210,51 Desembolso BID: 100% Classificação: MS	1.2 Ao FPP estarão reabilitadas 750,0 km de rodovias estaduais.	1.2. Meta atingida e superada Meta atingida em abril/2013 775,9 Km de trechos reabilitados e abertos ao trânsito.
1. DER/CE fortalecido em sua capacidade de gestão do plano diretor rodoviário e sistema de gestão ambiental. Custo total: US\$3.547.682,70 Contraparte: US\$ 522.234,98 Desembolso BID: 100% Classificação: MS	2.1 Ao FPP estará concluído e será feita a validação e treinamento dos funcionários do DER/CE em relação ao Plano Diretor Rodoviário. 2.2 Ao FPP estará concluído e treinado os funcionários do DER/CE em relação ao Sistema de Gestão Ambiental.	2.1. Meta atingida em abril de 2013, concluído e em fase de validação e treinamento. 2.2. Meta atingida em abril de 2013, implantado e em fase de operação.
Explique brevemente diferenças entre os produtos planejados e os atuais (se aplicável). <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças. <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
Resumo do Progresso de Implementação – Classificação:		
<input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS) <input type="checkbox"/> Satisfatório (S) <input type="checkbox"/> Insatisfatório (I) <input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)		

3.30 A qualificação Muito Satisfatória se justifica porque foram plenamente atingidos o Fim do Programa e seu Objetivo de Desenvolvimento (Propósito). Estão totalmente executados os produtos do Programa, 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 13.300.000,00	1. Engenharia e Administração.... 12.858.184,41	-3,32%
2. Obras Cíveis e Supervisão.....237.655.000,00	2 Obras Cíveis e Supervisão.....301.451.269,02	+26,84%
3. Fortalecimento Institucional 3.400.000,00	3. Fortalecimento Institucional..... 3.547.682,70	+4,34%
Total do Programa..... 254.355.000,00	Total do Programa.....317.857.136,13	+24,97%

3.31 O Anexo I deste relatório apresenta o Quadro de Controle de Desembolso e Aporte Local, tanto na situação original – conforme contrato de empréstimo firmado em 22 de dezembro de 2009, como também na situação final do Programa – conforme custos contabilizados pelo DER-CE até 03 de fevereiro de 2014.

IV. IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO

A. Análise de fatores críticos

1. Negativos:

- 4.1 Demanda excessiva de obras ocasionando déficit de mão-de-obra qualificada.
- 4.2 Aumento do custo dos insumos das obras, principalmente dos materiais asfálticos.

2. Positivos:

- 4.3 A transparência nos processos licitatórios, culminando na redução dos custos iniciais de contratação da aquisição dos trens e dos trabalhos de modernização e ampliação dos sistemas da Linha 9 - Esmeralda da CPTM e dos projetos executivos da Linha 5 - Lilás do METRÔ.
- 4.4 A necessidade de aprimorar os projetos executivos gerou baixa elevação dos custos iniciais previstos.
- 4.5 Aumento moderado da taxa do dólar em relação àquela proposta inicialmente resultou em mais reais para o programa possibilitando aumentar a meta física.
- 4.6 Transparência nos processos licitatórios, com ampla participação de empresas construtoras interessadas no certame.
- 4.7 Total envolvimento de todas as áreas e setores do órgão executor, permitiu agilizar os processos com ganho de qualidade.
- 4.8 Bom relacionamento entre o executor e o BID.
- 4.9 Modelo de gerenciamento adotado, com a implantação da UGP (Unidade Gerenciadora do Programa), coordenada por um profissional do próprio órgão executor e com o apoio de empresa de consultoria de gerenciamento.

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)

- 4.10 A execução do programa, no que se refere à sua finalização e objetivos, se deve, em grande parte, à atuação coordenada do DER-CE com as instituições participantes, particularmente com a equipe que preparou a operação de financiamento.
- 4.11 Essa cooperação, sem dúvida, além de permitir levar adiante o Programa, foi um elemento de fortalecimento da capacidade institucional de todas as entidades participantes.
- 4.12 A adoção da UGP, assessorada por empresa de consultoria especializada em gerenciamento de programas com financiamento externo, trouxe frutos para o DER-CE, além do esperado para o próprio Programa. Sem dúvida, a experiência adquirida pelo pessoal do DER-CE, que teve atividades dentro ou relacionadas com a UGP, deverá ser mantida e incorporada em suas atividades futuras.

C. Desenvolvimento do Banco

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

- 4.13 Durante a preparação do programa, o DER-CE recebeu diversas Missões do Banco, que tiveram a oportunidade de conhecer o Programa, orientar o DER-CE analisar e aprovar os projetos e revisar os parâmetros básicos de acompanhamento.
- 4.14 Face ao grande conhecimento de contratos dessa natureza pelos integrantes das Missões e sua disposição em orientar os técnicos do DER-CE, a preparação do Programa ocorreu sem contratempos e no prazo desejado.
- 4.15 Relativamente à gestão do programa, o aspecto que mais contribuiu para o seu sucesso foi o intercâmbio fluido de informações entre o DER-CE 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 Um dos importantes parâmetros é a taxa interna de retorno econômico (TIR) que foi calculada na Reavaliação Econômica em 32,5% para o Programa como um todo e não há indicação de que essa situação poderá mudar para pior no futuro.
- 5.2 O Marco de Resultados do Projeto está apresentado no anexo 2 deste relatório e a ajuda memória de Avaliação de Término do Projeto no anexo 3. O Marco de Resultados tem várias suposições que continuam importantes para a sustentabilidade dos resultados e efeitos do programa.
- 5.3 As suposições de Propósito a Fim são as seguintes:
- (i) Os níveis de demanda de transporte rodoviário têm sido acima dos estimados
 - (ii) A qualidade das obras realizadas é adequada
 - (iii) Não ocorrem aumentos exagerados nos níveis de tráfego
 - (iv) Mantêm-se em níveis adequados as condições de tráfego e de conservação das rodovias que atravessam o Ceará
 - (v) As obras cumprem com as especificações de segurança requeridas
- 5.4 As suposições de Componentes a Propósito são as seguintes:
- (i) Não ocorreram acréscimos de custos elevados e as obras tiveram andamento normal
 - (ii) A qualidade técnica das obras realizadas é adequada
 - (iii) São aprovados e se executam orçamentos adequados de conservação rodoviária
 - (iv) O Programa conta com o contínuo apoio financeiro do Estado
 - (v) Mantém-se o interesse estadual em melhorar a gestão rodoviária

(vi) Ocorre o efetivo cumprimento da legislação de segurança rodoviária vigente

5.5 Todas essas suposições são ainda importantes para garantir que o Propósito alcançado pelo Programa seja mantido ao longo do tempo de maneira sustentada. Acredita-se que essas suposições têm alta probabilidade de ocorrerem, pelos seguintes motivos:

(i) Historicamente o tráfego nas rodovias do estado tem respeitado uma projeção constante conhecida há décadas e corroborada com os resultados das contagens de tráfego do DER/CE.

(ii) Os sistemas gerenciais implantados e em operação já são amplamente utilizados pelo DER/CE.

5.6 Como conclusão pode-se afirmar que todas as suposições devem ser mantidas para a sustentabilidade do Projeto ao longo do tempo.

B. Riscos potenciais

5.7 Não foram identificados maiores riscos para a sustentabilidade do Programa. Normalmente, os riscos estariam relacionados à conservação das rodovias ou a alguma ocorrência ambiental.

5.8 Os recursos para a conservação das rodovias e demais componentes do Programa são habitualmente repassados pelo estado e o DER-CE possui capacidade técnica e gerencial para efetuar os serviços de conserva.

5.9 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 e a recuperação dos passivos ambientais foram realizadas durante a execução das obras.

5.10 Acordou-se com o DER-CE algumas medidas para garantir a sustentabilidade do programa que estão arroladas na Ajuda Memória para preparação do Término do Projeto realizada de 10 a 12 de abril de 2013.

C. Capacidade institucional

5.11 A estrutura de coordenação e gerenciamento implantada no Ceará II do Programa capacitou o órgão executor para garantir a sustentabilidade dos resultados e continua em vigência.

5.12 Os novos sistemas gerenciais (Plano Diretor Rodoviário – PDR e Sistema de Gestão Ambiental – SGA, do DER/CE) desenvolvidos no Ceará III estão atendendo às necessidades do DER-CE e este por sua vez deverá identificar novas demandas e ações a serem implementadas pelo Órgão Rodoviário do Estado.

5.13 Portanto não restam dúvidas de que o projeto contribuiu efetivamente para o fortalecimento da capacidade das instituições envolvidas, assim como houve ganho sociais das comunidades atendidas pelo programa.

5.14 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. Informação sobre resultados

- 6.1 Os resultados do programa foram acompanhados pelo sistema de informações implantado na UGP, através de monitoramento das obras em execução realizadas pela equipe da gerenciadora e acompanhada pelo Coordenador da UGP do DER/CE para edição dos relatórios mensais com os avanços físicos e financeiros de cada um dos componentes.
- 6.2 Foi feita uma reavaliação econômica, resultando na taxa interna de retorno de 32,5%, o que demonstra a viabilidade do programa.
- 6.3 A experiência do Executor e também do Banco na formulação do dimensionamento do Programa ajudou a escolher os indicadores para medir seu desempenho, tanto no ponto de vista dos componentes como no 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 agora discutir os produtos e efeitos diretos do programa.
- 6.4 Os indicadores de desempenho dos componentes foram facilmente medidos pela existência de um acompanhamento formal e sistemático da evolução dos contratos com os executores das obras e demais componentes.
- 6.5 Como conclusão definitiva pode-se afirmar, portanto, que o programa foi dimensionado adequadamente, com uma razoável definição dos componentes que deveriam ser obtidos e com a escolha de indicadores (produtos e efeitos diretos) com sua linha de base bem definida, o que teve uma influência muito positiva na medição de seu desempenho.

B. Monitoramento futuro e avaliação ex post

- 6.6 O DER-CE dispõe atualmente de sistemas de informações para o monitoramento futuro dos efeitos diretos para atendimento aos ditames da Cláusula 4.05 (b) que o órgão Executor deverá: compilar, arquivar e manter atualizados os dados, indicadores e parâmetros referentes ao desempenho do Programa, conforme indicado no Marco de Resultados.
- 6.7 Conforme acordado durante ações do Término de Projeto cabe ao Banco realizar a avaliação “ex post” com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex ante”.
- 6.8 O cronograma de execução: se houver interesse do BID na avaliação econômica “ex post” será realizada a partir de janeiro de 2016 e poderá estar concluída em julho de 2016.
- 6.9 Os requisitos de informação e as medidas para a adequada coleta de dados será efetuada com base nos “As Built” dos projetos de engenharia, em informações

atualizadas de tráfego e nas pesquisas de campo das medidas de deflexões e rugosidade dos pavimentos, serão determinados os dados de entrada do HDM-4 para a situação 'com projeto'.

VII. LIÇÕES APRENDIDAS

- 7.1 Na execução do programa, fatos positivos e negativos serviram a um 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 exequibilidade e a sustentabilidade de futuros projetos:

Lição nº 1	O Banco deverá continuar a replicar este tipo de programa rodoviário em outros estados brasileiros.
Motivo	Este é um programa rodoviário de obras múltiplas, semelhantes a outras experiências do BID, no Brasil. Portanto, o subprograma de obras e eventuais componentes de fortalecimento institucional deverá ser ajustado para cada caso, com o objetivo de fortalecer as ações do Estado. Além disso, o próprio DER-CE está em tramitação novo contrato com o BID para financiamento do Programa Ceará IV.

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 permitirá assessorar de modo contínuo aos demais membros da Equipe de Projeto do Banco e do Órgão Executor, evitando a inclusão de componentes que dificulte o andamento normal do Programa ou que inviabilize a sua implementação.

Lição nº 3	Para projetos de infraestrutura é importante manter o esquema da existência de Unidades de Coordenação apoiadas em empresas consultoras especializadas para gerenciamento de projetos financiados por organismos internacionais.
Motivo	A estrutura montada neste programa, uma unidade de coordenação 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, para facilitar as ações do programa. 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 eliminar as dúvidas do executor nas soluções administrativas e técnicas.
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) continuar a utilizar os editais-padrão do Banco para garantir 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 que facilite a execução racional das obras do Programa; 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 que não dificulte o andamento normal do programa.
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.
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.

ANEXOS:

Anexo 1: Controle de Desembolso e Aporte Local

Anexo 2: Marco de Resultados

Anexo 3: Ajuda Memória da Reunião de Término de Projeto

Anexo 4: Avaliação do Mutuário

Observação:

Este PCR foi preparado pelo Especialista em Transportes – Dalve Soria
Abril/2014

Programa Rodoviário do Estado do Ceará - Ceará III
Orgão Executor: DERCE - Departamento de Edificações e Rodovias do Estado do Ceará
Nº da Operação: Empréstimo 2169/OC- BR

Control de Desembolso e Aporte Local

Categoria de Inversão	Valores Orçados (22/12/2009)			Acumulado Atual (03/02/2014)		
	BID- 2169/OC-BR	Aporte Local	TOTAL	BID	Aporte Local	Total
1. Engenharia e Administração	5,100,000.00	8,200,000.00	13,300,000.00	4,594,552.28	8,263,632.13	12,858,184.41
1.1 Estudos e Projetos	0.00	6,900,000.00	6,900,000.00	0.00	6,336,816.40	6,336,816.40
1.2 Administração	4,800,000.00	1,300,000.00	6,100,000.00	4,594,552.28	1,926,815.73	6,521,368.01
1.3 Auditoria Financeira	300,000.00	0.00	300,000.00	0.00	0.00	0.00
2. Obras Civas e Supervisão	151,000,000.00	86,655,000.00	237,655,000.00	151,000,000.00	150,451,269.02	301,451,269.02
2.1 Pavimentação	50,100,000.00	28,690,000.00	78,790,000.00	50,100,000.00	54,227,614.78	104,327,614.78
2.2 Reabilitação	83,080,000.00	53,785,000.00	136,865,000.00	83,080,000.00	86,910,210.51	169,990,210.51
2.3 Supervisão de Obras	17,820,000.00	1,980,000.00	19,800,000.00	17,820,000.00	8,272,689.29	26,092,689.29
2.4 Desapropriação	0.00	1,100,000.00	1,100,000.00	0.00	666,602.08	666,602.08
2.5 Compensação Sócio Ambiental	0.00	1,100,000.00	1,100,000.00	0.00	374,152.36	374,152.36
3. Fortalecimento Institucional	2,520,000.00	880,000.00	3,400,000.00	3,025,447.72	522,234.98	3,547,682.70
3.1 Plano Diretor Rodoviário/SIGMA	1.890.000,00	810.000,00	2,700,000.00	2,741,671.67	440,374.90	3,182,046.57
3.2 Sistema de Gestão Ambiental	630.000,00	70.000,00	700,000.00	283,776.05	81,860.08	365,636.13
A - SubTotal	158,620,000.00	95,735,000.00	254,355,000.00	158,620,000.00	159,237,136.13	317,857,136.13
B - Fundo Rotativo				0.00		
C - Total (A + B)				158,620,000.00	159,237,136.13	
D - Total		254,355,000.00			317,857,136.13	
E - Pari-Passu (C/D x 100%)	62.36%	37.64%	100.00%	49.90%	50.10%	100.00%

MARCO DE RESULTADOS E INDICADORES PRINCIPAIS (PPMR)

Os principais resultados esperados com a implementação do programa estão resumidos abaixo e estão detalhados no Marco de Resultado.

RESULTADOS ESPERADOS	INDICADOR
Redução dos Custos Operacionais dos Veículos	Específico por tipo de obra (restauração e pavimentação), tipo de veículo e valor médio, para os projetos da amostra.
Redução do Tempo de Viagem	Específico por tipo de obra (restauração e pavimentação), tipo de veículo e valor médio, para os projetos da amostra.
Melhorias no Planejamento e Gestão Viária.	• Aumento da rede pavimentada
	• Integração dos sistemas de planejamento rodoviário: Gestão de Manutenção e plano de Investimentos do DER/CE.
	• Melhoramento do sistema de Gestão das Rodovias

MARCO DE RESULTADOS

Objetivo do Projeto	<p>O Objetivo do Programa é contribuir para o desenvolvimento socioeconômico sustentável do Estado do Ceará, melhorando as condições do transporte e a integração física de suas regiões.</p> <p>O propósito é fornecer as condições necessárias para a circulação de pessoas e mercadorias a um menor custo operacional com maior segurança nas rodovias contempladas pelo Programa.</p>
----------------------------	---

INDICADOR DE RESULTADOS	LINHA BASE	META		
Redução dos Custos Operacionais da Pavimentação: Diminuir os custos de transporte dos usuários das vias pavimentadas pelo Programa				
Automóvel	US\$ 0,42/km	US\$ 0,32 /km	(-25%)	No final do Programa (NFP) os custos econômicos operacional da pavimentação (US\$ / veículo-km, obtidos através do HDM-4) serão menores que os determinados no início do Programa (NIP).
Ônibus	US\$ 1,24/km	US\$ 0,93 /km	(-25%)	
Caminhão	US\$ 1,17/km	US\$ 0,88 /km	(-25%)	
Custos de Operação da Pavimentação, no Final do Programa.				
Automóvel	US\$ 0,42/km	US\$ 0,20 /km	(-52,4%)	Obs. O índice de redução do custo operacional esperado na avaliação inicial do componente pavimentação, para caminhão ficou abaixo do esperado devido à mudança na composição do tráfego em 2012, no qual foram detectados caminhões articulados não observados na pesquisa de 2007.
Ônibus	US\$ 1,24/km	US\$ 0,80 /km	(-35,5%)	
Caminhão	US\$ 1,17/km	US\$ 0,91 /km	(-22,2%)	
Redução dos Custos de Operação da Restauração: Diminuir os custos de transporte dos usuários das vias restauradas pelo Programa				
Automóvel	US\$ 0,32/km	US\$ 0,27/km	(-15%)	NFP os custos econômicos operacional de restauração (US\$/veículo-km, obtidos aplicando o HDM-4) serão menores do que os obtidos no NIP.
Ônibus	US\$ 1,00/km	US\$ 0,85/km	(-15%)	
Caminhão	US\$ 1,46/km	US\$ 1,24/km	(-15%)	
Custos de Operação da Restauração no Final do Programa				
Automóvel	US\$ 0,32/km	US\$ 0,20/km	(-37,5%)	
Ônibus	US\$ 1,00/km	US\$ 0,80/km	(-20,0%)	
Caminhão	US\$ 1,46/km	US\$ 1,06/km	(-27,4%)	
Redução do Tempo de Viagem em pavimentação: Diminuir o tempo médio de viagem ¹ dos usuários nas rodovias pavimentadas pelo Programa				

¹ Tempo medido em minuto (m) e segundo (s) por km

INDICADOR DE RESULTADOS	LINHA BASE	META		
Automóvel	2m 4s /km	1m 2s/km	(-50%)	NFP o tempo médio de viagem será menor que o calculado no NIP.
Ônibus	2m 5s/km	1m 2s/km	(-50%)	
Caminhão	2m 5s/km	1m 2s/km	(-50%)	
Tempo de Viagem na Pavimentação, no Final do Programa.				
Automóvel	2m 4s /km	48s/km	(-62,1%)	
Ônibus	2m 5s/km	53s/km	(-60,0%)	
Caminhão	2m 5s/km	56s/km	(-60,0%)	
Redução do Tempo de Viagem na Reabilitação: Diminuir o tempo médio de viagem ² dos usuários nas rodovias restauradas pelo Programa				
Automóvel	1m 10s /km	56s/km	(-20%)	NFP o tempo médio de viagem será menor que o calculado no NIP.
Ônibus	1m 11s/km	56s/km	(-20%)	
Caminhão	1m 16s/km	61s/km	(-20%)	
Tempo de Viagem na Reabilitação, no Final do Programa.				
Automóvel	1m 10s /km	48s/km	(-31,4%)	
Ônibus	1m 11s/km	53s/km	(-25,3%)	
Caminhão	1m 16s/km	56s/km	(-26,3%)	

INDICADOR DE RESULTADOS	Base	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano4	Ano 5	Realizado	Meta
Componente Obra Civil e Supervisão								
- Pavimentação de Estradas	0 km	47,5	185,0	60,5	0	0	293,0 km	280 km
- Restauração de Rodovias	0 km	0	431,7	280,4	63,8	0	775,9 km	750 km
Componente Fortalecimento Institucional, apoio ao Planejamento rodoviário de DEINFRA.								
Inventário Georreferenciando ³	0 km	0 km	0 km	0 km	10.438 km	0 km	10.438 km	6000 km
Plano Diretor Rodoviário	0%	0%	0%	11%	67%	22%	100%	100%
Sistema de Gestão Ambiental do DER/CE	0%	0%	0%	0%	67%	33%	100%	100%

² Tempo medido em minuto (m) e segundo (s) por km

³ Os 10.438 km superam a extensão da malha pavimentada porque foram Georreferenciadas as rodovias federais e algumas estradas Municipais mais importantes.

INDICADOR DE RESULTADOS		Base	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano4	Ano 5	Meta
Resultados da Gestão da Manutenção Rodoviária – Estado da Rede Pavimentada								
Estado da rede	Boa	3.997	3.939	4.467	4.742	5.130	0	-
	Regular	1.103	1.084	1.073	1.252	1.456	0	-
	Ruim	766	896	646	615	324	0	-
TOTAL		5.866	5.919	6.186	6.608	6.910	0%	-
Dados do Plano Anual de Conservação 2013								
Estado da rede	Boa	68,13%	66,54%	72,22%	71,76%	74,24%	0,00%	-
	Regular	18,81%	18,32%	17,34%	18,94%	21,07%	0,00%	-
	Ruim	13,06%	15,14%	10,45%	9,30%	4,69%	0,00%	-
TOTAL		100%	100%	100%	100%	100%	0,00%	-

ANEXO 3

BRASIL

PROGRAMA RODOVIÁRIO DO ESTADO DO CEARÁ - CEARÁ III

EMPRÉSTIMO 2169/OC-BR (BR-L 1181)

Reunião de Término de Projeto

Ajuda Memória

Nos dias 10, 11 e 12 de abril de 2013, foi realizada em Fortaleza/CE a Reunião de Avaliação do Término de Projeto referente ao Programa Rodoviário do Estado do Ceará - CEARÁ III (BR-L 1181).

PARTICIPANTES: Karisa Ribeiro (Consultora BID); Quirino Rodrigues (Coordenador da UGP/DER); Yuzo Sato (Consultor); Antônio Nobre (Coordenador de Projetos); Norma Camacho (Especialista Financeiro); Luís Renato Brito Latgé (Diretor da TRANSPLAN); Affonso Cardoso Palmeiro (Coordenador do Consórcio responsável pela elaboração do PDR/CE); Maria Isabel Beims (Engenheira de Tráfego - APPE); Joaquim Percílio Coelho Neto (Diretor de Planejamento - DIPLA/DER/CE); Franklin José Chaves (Membro Planejamento DER/CE); João Bosco de Castro (Gerência de Planejamento - GEPLA/DER/CE); Isabela Peres Mota Leal (Membro Planejamento DER/CE); José Marques Feitosa Neto (Assessor Técnico Administrativo - UGP/DER/CE); Lúcia Gadelha (GAIAM - DER/CE), Augusto Gattermann (Consórcio STE/ENGEPLUS); Marcelo Guimarães (Especialista Ambiental).

I. Objetivos da Reunião de Avaliação para o 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 pendentes para garantir a sustentabilidade daqueles impactos, efeitos, produtos e ações iniciados pelo Programa e que estão gerando os benefícios esperados; e tomar as providências necessárias para registrar e medir os benefícios futuros gerados pelo Programa através de uma avaliação "ex-post".

Os técnicos do BID e do DER-CE efetuaram uma revisão no Marco de Resultados do Programa, confirmando seus objetivos, indicadores de desempenho, meios de verificação e suposições. O Anexo 2 apresenta a versão atualizada do Marco de Resultados, datada de abril de 2013.

Na presente ajuda memória se registram as definições acordadas em relação à sustentabilidade do Programa e à avaliação econômica "Ex-Post". O presente documento será de utilidade tanto ao DER-CE 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.

Os Especialistas do Banco, o Coordenador do DER-CE e os profissionais da 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 ao Marco de Resultados, informação de linha de base coletada e o sistema de acompanhamento estabelecido?

R 2.1.1 - Os indicadores para os efeitos diretos relacionados com a diminuição dos custos econômicos de operação de veículos foram medidos em valores constantes por veículo-km pelo programa HDM-4, comparando-se as situações *sem* e *com* projeto. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER-CE: (i) calcular os indicadores para a média dos trechos rodoviários pavimentados e reabilitados do Programa; (ii) definir os dados de entrada no Sistema HDM-4; (iii) coletar os dados cadastrais disponíveis nos "As Built" dos projetos de engenharia; (iv) utilizar as avaliações "Ex-Ante" para repetir os dados de entrada do HDM-4 para a situação "sem projeto"; (v) obter junto ao Plano Diretor Rodoviário do DER-CE e através de novas pesquisas (5 trechos da amostra), os dados necessários para atualizar informações referentes aos volumes de tráfego; (vi) utilizar o pessoal técnico da Gerenciadora para levantar os dados de entrada do HDM-4, baseado nos levantamentos realizados em 2012 pelo DER/CE (IRI estabelecido com base nas medidas de deflexões e rugosidade dos pavimentos) para a situação "com projeto" de cada trecho da amostra; (vii) utilizar dados de custos em dólares levantados no controle de investimento de cada trecho; (viii) converter os valores dos custos levantados para data base de julho de 2008 que definiram os indicadores de linha de base constantes no Marco de Resultados, fazendo os ajustes necessários; (ix) calcular os novos indicadores para a situação "com projeto"; e (x) apresentar as justificativas e considerações para as diferenças entre os valores esperados e obtidos. Todas as ações mencionadas acima foram realizadas de acordo com a

metodologia previamente acordada entre o DER-CE e o Banco cujos procedimentos estão apresentados no volume intitulado "Análise da Metodologia utilizada na Avaliação Econômica dos Trechos da Amostra Representativa - 2008".

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

R 2.2.1 - Sim, o Programa foi bem estruturado e seu planejamento estava baseado em experiências bem sucedidas no próprio Estado do Ceará (Ceará I e II) e em outros estados brasileiros onde anteriormente haviam sido executados programas similares parcialmente financiados pelo BID.

P 2.3 - O projeto foi executado conforme o planejado? Se não, foi feito pequenos ajustes na frente de obras e foi factível? Porque? Se manteve vigente a viabilidade do planejamento original e não ocorreram alterações substanciais? Porque?

R 2.3.1 - Sim. Por que houve rígido controle na execução das obras sob a vigilância permanente da UGP, seguindo o planejamento e mantendo a viabilidade com pequeno ajuste nas metas físicas, possibilitada pela desvalorização do dólar.

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 2.4.1 - A execução foi estável e homogênea, pois ocorreram aumentos insignificativos nos custos. O projeto poderá ser replicado em outros Projetos a serem financiados pelo BID, adotando rígido controle por parte do gestor do contrato com a participação ativa da gerenciadora do Programa nas ações de controle de execução.

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

R 2.5.1 - Este é um programa rodoviário de obras múltiplas, semelhante a outras experiências do BID no próprio Estado do Ceará (Ceará I e II) e em outros estados do Brasil. Portanto, este Programa pode ser facilmente replicado em qualquer lugar. Em 21 de dezembro de 2012 foi firmado novo acordo de empréstimo para o Programa Rodoviário do Estado do Ceará - Ceará IV.

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

R 2.6.1 - O último desembolso do Banco ocorrerá em fevereiro de 2014. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER-CE: (i) manter um responsável pela UGP para coordenar as ações relacionadas com o Programa até o cumprimento final de todas as cláusulas contratuais da operação; e (ii) Monitorar a utilização dos sistemas implantados no DER/CE para controlar a execução do sistema de manutenção das rodovia, emitido anualmente o relatório de conservação.

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 2.7.1 - Conforme já mencionado, este é um programa rodoviário de obras múltiplas, semelhante a outras experiências do BID no próprio Estado do Ceará (Ceará I e II) e tantos outros aplicados no Brasil. Uma das questões fundamentais está relacionados com os eventuais subcomponentes de fortalecimento institucional a serem instituídos. Sempre que possível, deverá selecionar subprogramas factíveis e que não emperre os demais subcomponentes do Programa.

III. Sustentabilidade do Projeto.

Os especialistas do BID e do DER/CE do Estado do Ceará acordaram as ações concretas que deverão realizar durante os próximos anos para assegurar a sustentabilidade do empreendimento para atender os impactos dos novos investimentos esperados no Estado, monitorando os efeitos diretos do Programa, através do Plano Diretor Rodoviário Dinâmico implantado, neste programa.

A seguir está apresentado o Plano de Sustentabilidade com as suposições de propósito a fim, contidas no Marco de Resultados (Anexo 2), bem como as respectivas ações para assegurar a ocorrência dessas suposições, quais sejam:

3.1 - A conservação das rodovias que compõem a Rede Rodoviária Estadual deverá continuar sendo realizada dentro dos padrões e parâmetros definidos pelo DER/CE. Para garantir esta situação o DER-CE deverá tomar as seguintes ações: (i) executar contagens de tráfego e cadastro das condições das rodovias, alimentado e reavaliando o Plano Diretor; (ii) estimar as necessidades de conserva e preparar o plano de conservação, baseado no Sistema informatizado implanto pelo DER/CE; (iii) calcular o orçamento anual de conservação e inseri-lo na proposta orçamentária do órgão; (iv) preparar o Relatório Anual de Conservação e encaminhar ao BID, conforme a Cláusula 4.02(b) do contrato de empréstimo; e (v) executar os serviços de conserva com base nos recursos disponibilizados pelo Estado. Caberá ao BID analisar o Relatório de Conservação e, se ficar comprovado que a conservação

efetuada encontra-se em desacordo com as normas técnicas geralmente aceitas, solicitar ao DER-CE as medidas para que as deficiências sejam corrigidas.

P.3.2 - O Plano Diretor Rodoviário desenvolvido durante o Ceará III do Programa continuará atendendo às necessidades do DER-CE.

R. 3.2.1 Neste caso, o DER-CE continuará utilizando o PDR, para identificar possíveis deficiências e necessidades de novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.

IV. Delineamentos para a Avaliação "Ex-Post"

Os Especialistas do BID e os representantes do DER-CE acordaram as seguintes ações necessárias para realizar a avaliação "Ex-Post":

P 4.01 - Que tipo de avaliação "Ex-Post" que se realizará ?

R.4.01.1 Será realizada uma avaliação econômica "Ex-Post" com base na mesma metodologia utilizada na avaliação "Ex-Ante".

P.4.02 - Durante o desenvolvimento do Ceará IV serão medidos os impactos e efeitos sociais do Programa Rodoviário.?

R.4.02.1 Sim. Os engenheiros da Gerenciadora monitorarão e levantarão os principais aspectos sociais que impactará com a implementação do Programa.

P.4.03 - Como será estabelecido o cronograma de execução do Ex-Post?

R.4.03.1 Se houver interesse do BID a avaliação econômica "Ex-Post" será realizada a partir de janeiro de 2016 e deverá estar concluída em julho de 2016 e o DER/CE estará coletando as informações básicas do Programa.

4.04 - 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 coletadas e a serem disponibilizadas pelo DER-CE nos Relatórios Anuais de Conservação.

P.4.05 - Qual será a fonte de financiamento?

R 4.05.1 Neste caso a fonte de recursos será do BID.

P.4.06 - Qual será a metodologia que se utilizará?

R.4.06.1 Será a mesma metodologia utilizada na avaliação econômica "Ex-Ante", utilizando o programa HDM-4 para o cálculo dos custos de operação rodoviários.

P 4.07 - Quais serão os requisitos de informação e as medidas para a adequada coleta de dados?

R.4.07.1 Os dados básicos serão baseados nos "As Built" dos projetos de engenharia, com informações atualizadas de tráfego e das pesquisas de campo das medidas de deflexões e rugosidade, convertido em IRI dos pavimentos, a serem utilizados no HDM-4 para a situação do "projeto".

P.4.08 - *Quais são as ações que serão tomadas para assegurar a existência de uma adequada capacidade do DER-CE para realizar a avaliação, quando se requeira?*

R.4.08.1 O Contrato de Empréstimo do Ceará IV indicará na sua Cláusula 4.05(b) que o Órgão Executor deverá compilar, arquivar e manter atualizados os dados, indicadores e parâmetros referentes ao desempenho do Programa, conforme indicado no Marco de Resultados.

V. Conclusões da Reunião de Avaliação do Término de Projeto

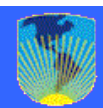
Ficou acordado que o DER-CE calculará os indicadores de efeitos diretos do Programa com o apoio técnico da Gerenciadora, responsável pelo apoio ao gerenciamento do Programa.

Fortaleza, 12 de abril de 2013.

Dalve Alexandre Soria Alves
Especialista em Transportes - BID

Francisco Quirino Rodrigues Ponte
Coordenador da UGP - DER/CE

Karisa Ribeiro
Consultora de Transporte - BID



Banco Interamericano de Desenvolvimento
Relatório de Término de Projeto – PCR 2006
Avaliação do Mutuário

Número do Projeto: BR-L1181	
Agência(s) Executora(s): DEPARTAMENTO ESTADUAL DE RODOVIAS – DER/CE	
Mutuário: GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ	
Data de Aprovação do Projeto: 29.07.2009	Data de Efetivo Contrato: 22.12.2009
Data de Avaliação do Mutuário: 11.04.2013	Data da Reunião de Encerramento:

Classificação de Desempenho do mutuário no Projeto

Probabilidade de alcance dos Objetivo(s) de Desenvolvimento:

[X] Muito Provável (MP) [] Provável (P) [] Pouco Provável (PP) [] Improvável (I)

Implementação do Projeto:

[X] Muito Satisfatório (MS) [] Satisfatório (S) [] Insatisfatório (I) [] Muito Insatisfatório (MI)

Resultado de Sustentabilidade do Projeto:

[X] 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 atendeu a necessidade da comunidade e das atividades econômicas dos municípios abrangidos e do Estado do Ceará.
- A melhoria de trafegabilidade vem sendo motivo de incentivo ao desenvolvimento socioeconômico local e regional.
- Os Municípios contemplados com obras do Programa foram beneficiados com redução de custo de transporte de cargas e passageiros, redução do tempo de viagem, segurança viária e melhor acessibilidade a serviços sociais e as atividades geradoras de rendas.

Quanto à **implementação do projeto**

A implementação ocorreu muito satisfatoriamente, na medida em que as metas foram alcançadas, o que foi demonstrado nos relatórios parciais de acompanhamento e final do Programa.

Os componentes de **Fortalecimento Institucional**,

Foram indicados no Programa o Sistema de Gerenciamento Ambiental – SGA com a implementação do sistema de gestão ambiental e a inclusão das normas para usos da faixa de domínio das rodovias estaduais o qual foi devidamente concluído, e encontra-se em fase de conclusão a implementação do Plano Diretor Rodoviário – PDR , com o objetivo de modernizar as atividades de planejamento das ações do Estado do Ceará, através da criação de uma base confiável e atualizada sistematicamente com informações físicas e operacionais do sistema de transporte, incluindo-se a preparação de profissionais devidamente treinados para a operação do plano.

Desempenho do Mutuário durante a Preparação do Projeto

Classifique seu próprio desempenho durante a Preparação do Projeto:

☒ [X] Muito Satisfatório (MS) ☐ [] Satisfatório (S) ☐ [] Insatisfatório (I) ☐ [] Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

O BID disponibilizou as instruções e os procedimentos normativos da Instituição, e em parceria com a equipe do DER/CE, orientou e identificou as ações para o bom andamento do programa, contribuindo decisivamente para o sucesso da operação de empréstimo, aliado a experiência acumulada pelo DER nas operações anteriores.

Desempenho do Mutuário durante a Preparação do Projeto

Classifique seu próprio desempenho durante a Preparação do Projeto:

☒ [X] Muito Satisfatório (MS) ☐ [] Satisfatório (S) ☐ [] Insatisfatório (I) ☐ [] Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

O BID disponibilizou as instruções e os procedimentos normativos da Instituição, e em parceria com a equipe do DER/CE, orientou e identificou as ações para o bom andamento do programa, contribuindo decisivamente para o sucesso da operação de empréstimo, aliado a experiência acumulada pelo DER nas operações anteriores.

Desempenho do Mutuário durante a Execução

Classifique seu próprio desempenho durante a Execução do Projeto:

☒ [X] 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 BID. Quando necessário, foram efetuadas revisões em alguns projetos de engenharia, com a devida não objeção do Banco, gerando mínimos aditamentos contratuais, de cerca de apenas 7,5% (sete vírgula cinco por cento) do valor global das obras contratadas, em decorrência da gestão da UGP, a qual conta com apoio e respaldo da Superintendência do DER e do Governo do Estado do Ceará.

Desempenho do Banco durante a Preparação do Projeto

O Banco, através das Missões Especializadas, disponibilizou todas suas instruções e procedimentos normativos, orientou e identificou as ações para o bom andamento do programa, contribuindo decisivamente para o sucesso da operação de empréstimo.

Desempenho do Banco

Classifique o desempenho do Banco durante a preparação e supervisão do projeto. Considerar fatores tais como: qual o banco que facilitou o desenho do projeto, propuseram soluções técnicas adequadas para os problemas identificados e responderam 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:

☒ [X] Muito Satisfatório (MS) ☐ [] Satisfatório (S) ☐ [] Insatisfatório (I) ☐ [] Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

A comunicação entre Banco e o DER/CE no atendimento das demandas surgidas durante a implementação do projeto foi muito satisfatória, o que contribui para o sucesso do Programa.

Sugestões Adicionais para Melhorar Desempenho do Banco
<p>Comentários adicionais/ sugestões para melhoria do desempenho do Banco no futuro.</p> <p>Sugerimos que se torne obrigatório a existência de empresa gerenciadora com experiência em execução de Projetos financiados por Organismos Multilaterais, facilitando deste modo, todo o mecanismo operacional do Órgão Executor.</p>