



RONDÔNIA
Governo do Estado

RELATÓRIO DE ATIVIDADES 2015



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH

RELATÓRIO DE ATIVIDADES 2015



**Sociedade de Portos e Hidrovias do
Estado de Rondônia – SOPH.**

SUMÁRIO

Sumário

Expediente	5
Apresentação	7
O PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO	11
QUEM SOMOS.....	12
DIREÇÃO EXECUTIVA	13
1 Gestão Administrativa.....	15
1.1 Quadro de pessoal.....	15
1.2 Atividades Administrativas.....	18
1.3 Gestão Patrimonial	19
1.4 Receitas.....	20
1.5 Da aplicação dos recursos	23
1.6 Gastos.....	24
1.7 Contratos vigentes.....	27
2 Análise de Movimentação de Carga	31
2.1 Evolução da movimentação de carga.....	32
3 Gestão Ambiental	36
3.1 Licenciamento Ambiental.....	38
3.2 Questões Ambientais Relevantes na Interação Porto x Ambiente	38
3.3 Criação da Agenda Ambiental Portuária	38
3.4 Implantação de Projetos	39
.....	40
4 Plano de Revitalização e Modernização Portuária.....	40
4.1 2016 – Desestatização das Instalações Portuárias (Novos Arrendamentos)	42
4.2 Projeto Clareira.....	43
5 Eventos	46
5.1 Mídia espontânea	50

Expediente

EXERCÍCIO 2015

GOVERNADOR DO ESTADO DE RONDÔNIA

Confúcio Aires Moura

SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA

DIRETORIA EXECUTIVA

Francisco Leudo Buriti de Sousa – Diretor Presidente
João Bosco de Araújo – Diretor Administrativo e Financeiro
Edinaldo Gonçalves Cardoso – Diretor de Fiscalização e Operação

CONSELHO FISCAL

Márcio Freitas Martins
Walter Silvano Gonçalves Oliveira
Michele Machado Marques

CONSELHO SUPERIOR

Emerson Silva Castro
Evandro César Padovani
Ezequiel Neiva de Carvalho
Félix Carlos Gramajo Júnior
Hermenegildo Alves Pereira
Maurício Ferreira da Silva
Vilson de Salles Machado
Wagner Garcia de Freitas

GABINETE

Maria Antônia do Nascimento

COORDENADORIA DE GESTÃO PORTUÁRIA

Edemir Monteiro Brasil neto

COORDENADORIA JURÍDICA

Rodolfo Jenner de Araújo Moreira

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Rafaela Schuindt de Oliveira Nascimento

CONTROLE INTERNO

Gabriela Nascimento de Souza

SEGURANÇA DO TRABALHO

Jorrey da Silva Costa

SETOR DE GESTÃO AMBIENTAL

Camila Bonicenha Avancine Lima

COMISSÃO DE LICITAÇÃO

Valdeir Antônio de Souza

SETOR DE RECURSOS HUMANOS

Marco Antônio Cardoso Figueira

SETOR DE FATURAMENTO

Carmelita de Farias Alves

SETOR DE CONTABILIDADE

Maria Elenita Ferreira do Nascimento

SETOR DE ENGENHARIA

Flávio Renan Camargo Marcolino

UNIDADE DE SEGURANÇA

Sávio Roberto Melo da Silva

ASSESSORIA INSTITUCIONAL

CeL. Vanderley Costa

SOBRE O RELATÓRIO

O Relatório de Atividades da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, tem como objetivo apresentar ao governo, sociedade, operadores portuários, trabalhadores portuários e agentes ligados ao setor, os principais resultados do ano. Para isso, descreve as ações empreendidas, seu desempenho e as principais mudanças gerenciais que marcaram o exercício. As informações são fornecidas pelos gestores de cada área que realizam o monitoramento de suas atividades com base no planejamento estratégico da Empresa. Produzido e disponibilizado para o público desde o ano de 2006, o relatório de atividades tem versões digital e impressa, enviada para o próprio governo do Estado de Rondônia, ao qual esta empresa é vinculada, órgãos de controle externo e órgãos fiscalizadores como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e demais parceiros, além de ser colocado à disposição do público em uma versão online que pode ser acessada no portal da SOPH: www.soph.ro.gov.br

Apresentação

Em 2015 a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) celebrou 18 anos. Ao longo de quase duas décadas, o porto público avançou e cresceu junto com o Estado de Rondônia. Acompanhou a evolução, apoiou e deu o suporte necessário para estimular o desenvolvimento de um dos mais novos e promissores Estados brasileiros. Nosso pioneirismo sempre esteve associado ao desenvolvimento de Rondônia e acreditamos que a instituição continuará neste percurso, a medida em que a sociedade visionária e empreendedora, que vive neste Estado, almeja evoluir.

É um grande desafio imprimir os valores de uma organização privada dentro da administração pública através de uma empresa pública prestadora de serviços públicos. No entanto, temos conseguido transferir para a sociedade, comunidade portuária e empregados, princípios de simplicidade, eficiência, foco na performance, consistência e capacidade de responder às mudanças.

É sabido que 2015 foi um ano agitado e de imprevisibilidades. É por conta deste cenário, que é possível afirmar que a SOPH em toda sua história nunca havia passado por tamanhos desafios como os que foram vencidos este ano. Encaramos: queda no faturamento em razão da fuga de operadores portuários para recintos privados (próprios) e término da movimentação das cargas destinadas às obras das usinas de Santo Antônio e Jirau, que vigorou pelo menos seis anos. Buscamos responder aplicando os princípios constitucionais básicos da administração pública, aliado as determinações e orientações do Governo de Rondônia, sob o comando do governador Confúcio Moura.

Não obstante as circunstâncias impostas pelo cenário político-econômico, ainda demos posse a oito guardas portuários para atender a um Termo de Ajuste de Conduta firmado com o Ministério Público do Trabalho em gestão pretérita. Assim como também, promover os ajustes e elaborar projetos para garantir a continuidade do Termo de Compromisso firmado com a Secretaria de Portos da Presidência da República.

Ressaltamos que o cumprimento às leis e o elevado nível nas tratativas com os diversos órgãos que nos fiscalizam - e porque não dizer nossos parceiros - contribuiu sobre maneira para fortalecer as habilidades da nossa equipe de colaboradores e sustentar a nossa capacidade de governança.

O desempenho da empresa, constante neste relatório, somente foi possível porque consolidamos uma política de austeridade administrativa, tratando a coisa pública com os princípios da indisponibilidade do serviço público e supremacia do interesse público, comungando com os princípios fundamentais de gerir o bem público aliado à legalidade e a isonomia.

Não nos curvamos à crise. Mantivemos investimentos prioritários e focamos no aprimoramento dos processos internos, focando a nossa atuação em sete frentes:

1. Prosseguimento do Termo de Compromisso celebrado com o Governo Federal através da Secretaria de Portos da Presidência da República;
2. Convênio com o Governo de Rondônia através do Programa integrado de Desenvolvimento e Inclusão Socioeconômica do Estado (Pidise), que prevê investimentos prioritários em segurança e operação com containeres reefers;
3. Parceria com o Departamento Estadual de Rodagem - DER para restauração dos pátios e vias asfaltadas do poligonal portuário, o que deve ocorrer no início do exercício de 2016;
4. Garantir no orçamento da União recursos de Emenda parlamentar para investimentos em 2016;
5. Liquidação dos passivos trabalhistas, tributários e com fornecedores em aberto do exercício de 2014;
6. Racionalização da máquina administrativa com redução no quadro de funcionários e diminuição das despesas administrativas;
7. Convencer e garantir mecanismos que possibilitem a dragagem e manutenção permanente do canal de navegação da hidrovia do Rio Madeira.

Não se atinge objetivos sem esforço ou sacrifício. Foi com essa convicção que nos ajustamos. Creio que a tarefa mais árdua em 2015, foi nos separarmos de pessoas que estimávamos muito, mas que, o dever de bem gerir os recursos públicos nos impôs a agir e, assim, tivemos que exonerar pessoas, extinguir horas-extras, cortar diárias, viagens e seminários. Ações que, entre outras, foram imprescindíveis para a sobrevivência da saúde financeira da SOPH.

Acreditamos que 2016 será um ano em que a atividade portuária terá grande destaque, tendo em vista a união de vários setores em prol dos portos e vias navegáveis do País, particularmente pela avaliação do principal fator que pode ser considerado

extremamente positivo e benéfico para o Estado de Rondônia: a facilidade de integrar a logística brasileira com os mercados internacionais, permitindo avançar e desenvolver um dos caminhos para o progresso do Brasil.

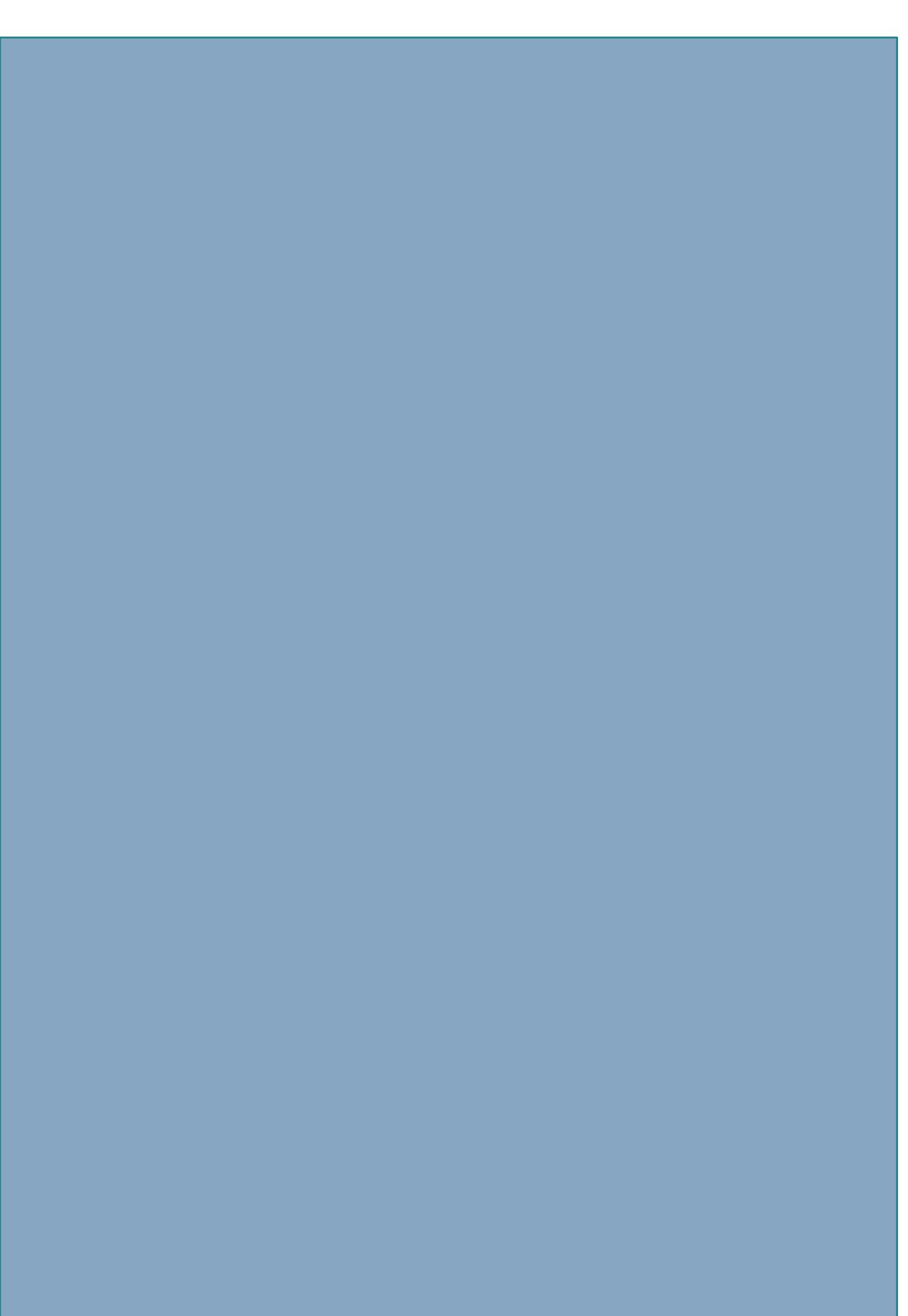
Tudo isso, aliado às determinações do Governo de Rondônia, demanda maior esforço, coerência e inovação nas nossas reflexões e ações. Além disso, as visíveis mudanças no cenário político e econômico também exigirão adaptações no nosso modo de ser, tendo em vista a dificuldade do público em concorrer com o privado.

As respostas a estes desafios dependem de nosso maior ativo: os nossos funcionários. São eles que atuam no dia a dia para concretizarmos nossa missão, com profissionalismo e determinação. A expressão de ordem é: proporcionar conquistas e elevar Rondônia aos principais índices positivos nacionais.



Francisco Leudo Buriti de Sousa

Diretor Presidente



O PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO



Pátio do Porto Público, 2014
Via principal de circulação
Interna, recinto alfandegado,
Pátio de espera e guindastes.

QUEM SOMOS

O QUE É

O Porto de Porto Velho é administrado pela SOPH, constituída sob a forma de empresa pública com personalidade jurídica de direito privado e de capital fechado, sendo regida pelo seu Estatuto Social e pela legislação aplicável. Possui autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira e seu capital é organizado na forma de ações ordinárias nominativas, tendo o Governo do Estado de Rondônia a exclusividade na detenção destas.

O QUE FAZ

Visa a administração e à execução da prestação de serviços portuários. Entre as suas competências estão: implantar, conservar e executar a política de infraestrutura de transporte aquaviário do estado, exercer as atividades referentes à infraestrutura portuária, envolvendo a construção, manutenção, operação e implantação dessa infraestrutura no Estado. Suas atividades também perpassam a fiscalização e a promoção da preservação dos recursos naturais e a proposição de desapropriação de bens, entre outras competências.

ESTRUTURA

A SOPH possui autonomia para gestão de seus recursos. Suas atividades seguem as diretrizes definidas pelo Governo do Estado de Rondônia além da Secretaria de Portos da Presidência da República. De acordo com o estatuto da SOPH, aprovado em julho de 1999, sua estrutura administrativa está organizada da seguinte forma: Órgão Colegiado, composto pelo Conselho Superior e pelo Conselho Fiscal, cuja funções são, respectivamente, a deliberação superior dos assuntos referentes à SOPH e a fiscalização de sua execução; Órgão de Direção Superior e Representativo, composto pela presidência; Órgão de Fiscalização, Consultoria Jurídica, Planejamento e Administrativo Financeiro, composto pela Assessoria (jurídica, de planejamento e especial) e pela Comissão Permanente de Licitação (CPL); e Órgão Técnico e de Execução Administrativa, composto pela Diretoria Administrativa e Financeira que se subdivide em: Administrativo (ligando-se os setores de pessoal e de almoxarifado e patrimônio) e Financeiro (ligando-se os setores de faturamento e contabilidade) e pela Fiscalização e Operação, subdividida em seção de operação e de equipamentos.

As competências de cada setor também estão detalhadas no Estatuto Social da Instituição, as deliberações finais de assuntos de interesse da SOPH estão sob responsabilidade do Conselho Superior, sendo que também cabe a este baixar resoluções, aprovar seu estatuto, entre outras atividades de cunho superior. Ao Conselho Fiscal compete analisar e emitir parecer sobre os documentos financeiros da instituição.

DIREÇÃO EXECUTIVA

Ao Diretor Presidente, compete a função de representar a instituição e de zelar pela execução das normas, estando subordinadas a ele as assessorias, coordenadorias e assessorias técnicas, cuja função é preparar e relatar os documentos que serão enviados à Presidência para deliberações. As atividades referentes aos processos licitatórios da SOPH estão sob a competência da CPL, também ligada diretamente à presidência.

A Diretoria Administrativa e Financeira compete as atividades de direção, coordenação e controle de assuntos relacionados aos âmbitos de pessoal, de material, de patrimônio, de transporte, de serviços gerais e de execução orçamentário-financeira. A terceira diretoria e aquela relacionada com a própria atividade fim da empresa é a Diretoria de Fiscalização e Operação, a qual cabe coordenar, orientar e dirigir as atividades de fiscalização e aquelas ligadas às operações portuárias.

Organograma Geral

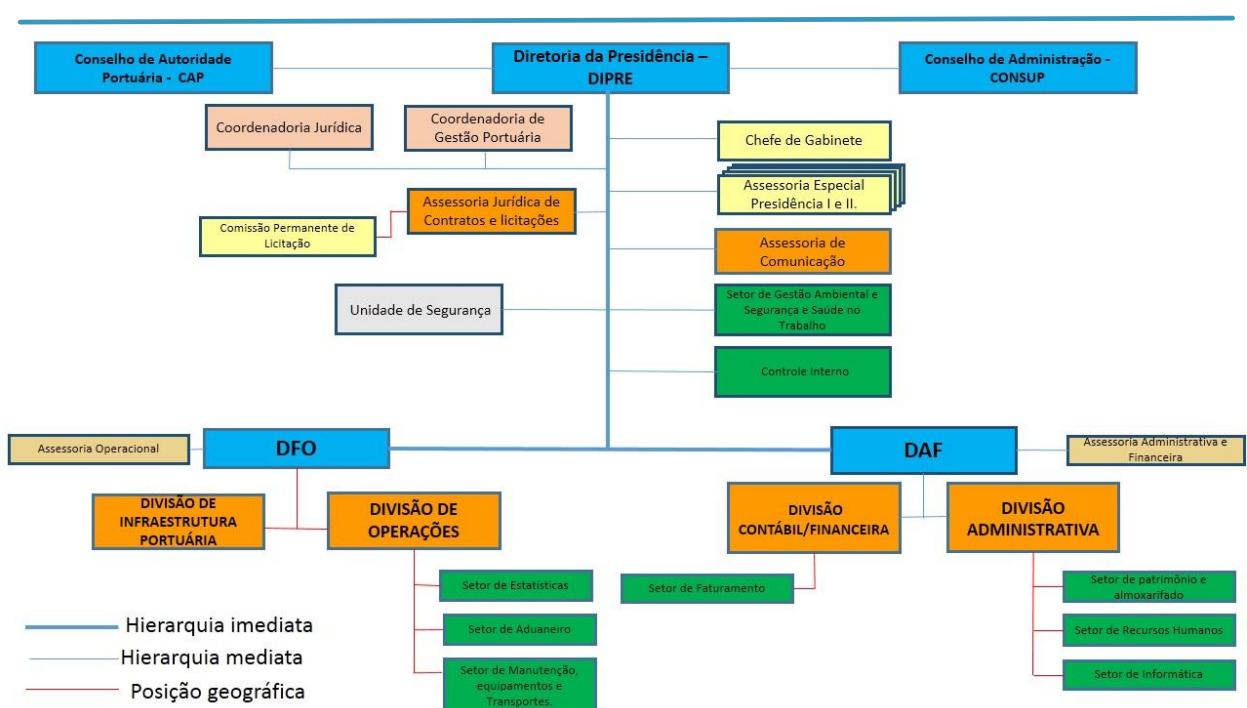


Imagen 1. Organograma Geral

Fonte: SOPH/2016

GESTÃO E RECEITA

1 Gestão Administrativa

Ao descrever e analisar a estrutura de gestão da empresa, sua forma organizacional e seu regime de atuação, passamos as modificações em relação ao quadro de pessoal, em seguida a quantificação das atividades administrativas realizadas pelos diversos setores, aplicação de recursos próprios, recursos recebidos através do termo de cooperação entre a Secretaria de Portos – PR e a SOPH.

Seguindo diretrizes de Governo, que considerando o cenário de imprevisibilidade que se apresentava, o Diretor Presidente empossado em janeiro de 2015, buscou promover a restruturação administrativa da empresa. Desta forma, ocorreram importantes modificações, sejam elas no que se refere a quadro de pessoal, mas também no planejamento orçamentário financeiro, redução de custos, planejamento estratégico, transparência, tudo isso resultando eficiência na gestão.

1.1 Quadro de pessoal

Com o intuito de aumentar a segurança do poligonal portuário e atendendo a um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, firmado em 2010 com o Ministério Público do Trabalho, foram empossados 08 guardas, aprovados em concurso público em 2014. Foi realizado pela primeira vez, um curso de formação específico para guardas portuários, em parceria com a Polícia Militar do Estado de Rondônia, com a participação de todo o efetivo.

Em dezembro de 2014, a SOPH contava com 92 (noventa e dois) funcionários, com a exoneração de funcionários comissionados e a rescisão de funcionários efetivos, a empresa concluiu o exercício de 2015 com um quadro de 73 (setenta e três) funcionários, o que representa uma diminuição de 17,48% em relação ao ano anterior, reequilibrando a folha de pagamento que se encontrava muito aquém da realidade financeira da empresa, redução ocorrida mesmo com a contratação dos 08 (oito) empregados efetivos em abril de 2015.

Atendendo a política e valorização dos trabalhadores efetivos e cumprimento a lei, a SOPH em 2015, atualizou os salários-base constantes na tabela da Lei 2.447/2011 e

suas alterações que não haviam sido corrigidos desde sua publicação. O reajuste foi aplicado para os 21 empregados admitidos através de concurso público de 2014, proporcionando equiparação e melhores níveis salariais. Os valores retroativos foram reconhecidos pela administração e estão sendo quitados gradativamente, nos termos pactuados.

Quanto a aplicação do Princípio da Eficiência dentro da Gestão Pública, foram implantados sistemas de controle e fiscalização da produtividade dos funcionários como o sistema de ponto eletrônico para controle de jornadas de trabalho possibilitando a implantação de banco de horas e maior controle da entrada e saída dos funcionários. Também tornou-se obrigatório a apresentação de relatórios mensais de atividades de cada colaborador. Outro importante avanço ocorrido na administração em 2015, foi a publicação mensal da remuneração dos funcionários, suas alterações e evolução através do portal da transparência em cumprimento a legislação.

A tabela a seguir apresenta a composição do quadro de pessoal a SOPH.

Tipo de Cargo	Número de Funcionários
Assessores	4
Assistentes, Técnicos e auxiliares	25
Analistas	5
Direção e Coordenação	3
Estagiários	4
Guarda Portuária	22
Técnicos e Demais funcionários	5
Trabalhadores Portuários - Diretos	8
TOTAL	76

Tabela 1. Composição do quadro de pessoal

Fonte: SOPH/2015.

O maior número de funcionários está concentrado nos cargos de nível médio, neste caso, os auxiliares e assistentes estão lotados tanto nos setores administrativos como operacional e guarda portuária. Ressalta-se que a maioria destes trabalhadores, independentemente do nível de exigência para o exercício da função, são portadores de diploma de nível superior.

A guarda Portuária também tem grande representatividade na estrutura funcional da instituição, totalizando 24 funcionários.

Segue gráfico com a representatividade de funções:

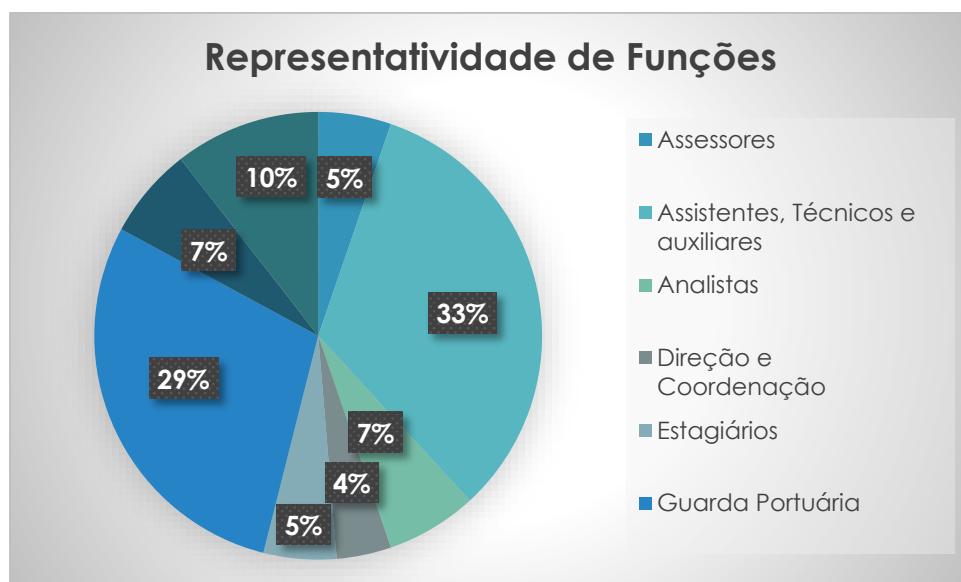


Gráfico 1 – Representatividade percentual de funções

Fonte: SOPH/2015.

Destaca-se que o quadro de pessoal nos últimos dois anos vem passando por grande renovação. A contratação de pessoal se deu por intermédio de concurso público que teve por escopo compor o quadro próprio de trabalhadores efetivos da empresa. Foram inseridos no quadro de pessoal efetivo: administrador, advogado, biólogo, contador, engenheiro civil, guarda portuário, técnico em segurança do trabalho, técnico em operações portuárias, auxiliar em atividades administrativas e telefonista.

A administração ofereceu vários cursos de capacitação sendo eles:

- a) Noções de Primeiros Socorros e Combate a Incêndio (36 pessoas concluíram o curso);
- b) Relação Interpessoal; Conflito nas Organizações e Motivação (18 pessoas concluíram o curso);
- c) Tiro Defensivo com revolver calibre 38, Defesa Pessoal e Técnicas de Abordagem (16 pessoas concluíram o curso);
- d) Curso de Pregão Eletrônico (2 pessoas concluíram o curso);

- e) Curso de elaboração de Termo de Referência (3 pessoas concluíram o curso);
- f) Curso de Ordenador de Despesa (1 pessoa concluiu o curso);
- g) Gestão e Fiscalização dos Contratos de Obras e Serviços de Engenharia (3 pessoas concluíram o curso);
- h) Curso da Associação Brasileira de Pavimentação 43ª RAPv (Reunião Anual de Pavimentação e 17º Encontro Nacional de Conservação de Rodovias (1 pessoa compareceu à reunião);
- i) Segundo Seminário de Licitações e Contratos (1 pessoa compareceu ao seminário).

1.2 Atividades Administrativas

A atividade administrativa é a gestão propriamente dita, de bens, interesses qualificados como gerais, de acordo com os preceitos do Direito e da Moral, visando o desenvolvimento do bem comum. Toda atividade desenvolvida pela Administração decorre do fato de fazermos parte da administração pública, toda a atividade desenvolvida deve privilegiar a coisa pública.

Dessa forma, o gestor, dentro dos limites da lei, mesmo sendo a SOPH uma empresa de personalidade jurídica de Direito Privado, desenvolve atividades oficiais como elaboração de memorandos, ofícios, pareceres, despachos dentre outros. Sempre orientado pelo princípio da legalidade e eficiência e também precisa ser avaliado, no sentido de concretizar material e efetivamente a finalidade proposta.

A seguir, é quantificado as atividades administrativas oficiais elaboradas pelos setores da empresa.

Item	Setor	Hierarquia funcional	Atividades Administrativas
1	Gabinete	DIPRE	Elaboração de 71 Memorandos; abertura de 193 processos administrativos; Envio e confecção de 632 ofícios; Elaboração de 139 portarias; 200 publicações em diário oficial.
2	Assessoria Administrativa e Financeira	DAF	Abertura de 78 processos administrativos; elaboração de 15 termos de referência
3	Assessoria Operacional	DFO	

4	Divisão de Infraestrutura Portuária	DFO	Elaboração de 31 memorandos; abertura de 17 processos administrativos; elaboração de 07 ofícios; emissão de 05 ordens de serviço, confecção de projetos básicos, acompanhamento e fiscalização de obras no recinto alfandegado; projeto de sinalização vertical do armazém; e vários outros projetos.
5	Unidade de Segurança	DIPRE	Elaboração de 152 memorandos, acompanhamento de 92 ocorrências, elaboração de 02 ofícios; abertura de 02 sindicâncias e confecção de 08 notificações.
6	Setor de Faturamento	Divisão Contábil-Financeira/DAF	Elaboração de 15 memorandos; Em virtude do não adimplemento de faturas, foram elaboradas 18 notificação de cobranças; Elaboração de 03 ofícios; Emissão de 790 faturas relativas as operações portuárias.
7	Comissão Permanente de Licitação - CPL	Assessoria Jurídica de Contratos e Licitação/DIPRE	Foram realizados 06 pregões; 02 pregões presenciais; 01 leilão; 01 chamamento público; 01 dispensa de caráter emergencial.
8	Setor de Recursos Humanos	Divisão administrativa/DAF	Elaboração de 54 memorandos; Elaboração de 02 notificações; confecção de 02 cartas à empregados; Confecção de 33 rescisões.
9	Coordenadoria Jurídica	DIPRE	Elaboração de 66 pareceres, 27 despachos, 13 ofícios e 62 memorandos, 11 contratos, realização de 180 audiências no decorrer deste ano; confecção de 170 ações judiciais e confecção de 13 termos aditivos
10	Coordenadoria de Gestão Portuária	DIPRE	Confecção de 26 memorandos, elaboração de 13 termos de referência, recepção de 12 grupos empresariais, 13 apresentações institucionais.
11	Setor de Gestão Ambiental e Segurança e saúde no Trabalho Portuário	DIPRE	Confecção de 12 memorandos, 05 termos de referência, 06 notificações; 08 ofícios

Tabela 2. Quantificação das atividades Administrativas

Fonte: SOPH/2015

1.3 Gestão Patrimonial

Em 2015, a receita da SOPH totalizou R\$ 10.420.808,59 com uma diminuição de 26,41% a menos do que o faturamento de 2014 quando esse totalizou R\$ 15.073.661,99. Esse montante refere-se a recursos obtidos através da cobrança das tarifas portuárias (preço público) dos vários serviços portuários colocados à disposição da sociedade. É importante frisar, que essa queda na arrecadação se deve primordialmente a dois fatores: primeiro, fim da arrecadação da tarifa de armazenagem das cargas de projeto utilizadas nas obras das usinas do Rio Madeira; segundo, a autorização por parte da

ANTAQ, de instalação de Terminais de Uso Privado –TUP a jusante do Porto Público, o que ocasionou uma evasão, principalmente de cargas gerais.

1.4 Receitas

Ao observar as receitas derivadas da SOPH, considerando aquelas oriundas da prestação de seus serviços através das tarifas portuárias, nos últimos seis anos (2010 a 2015) é possível verificar uma significativa variação, uma vez que os valores eram de aproximadamente R\$ 7 milhões em 2010, passando para aproximadamente, R\$ 17 milhões em 2013, como demonstrado no gráfico que segue:

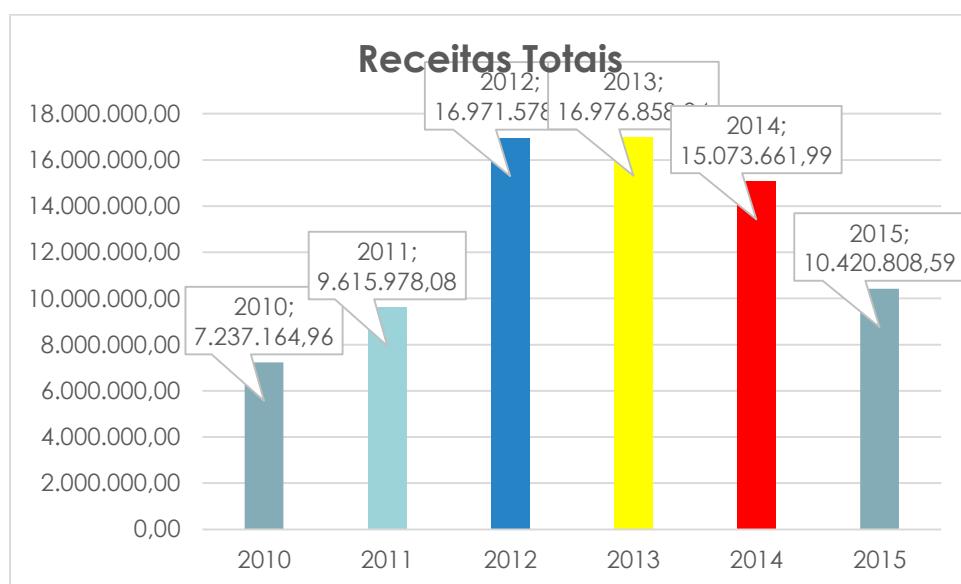


Gráfico 2. Evolução das Receitas Totais da SOPH

Fonte: SOPH/2015

Nos anos de 2012 e 2013 verificou-se uma ampliação significativa no nível de arrecadação. Esse fator é decorrente do aumento das receitas provenientes das tarifas de armazenagem no porto, ocasionado pela ampliação de movimentação de cargas gerais em Porto Velho, contudo, observa-se que em 2014 como esperado esta receita já apresenta uma diminuição, uma vez que as obras da usinas de Santo Antônio e Jirau já estão em fase de conclusão.

Nesse sentido, o gráfico que segue mostra a evolução das principais fontes de receita do Porto entre 2010 e 2015:

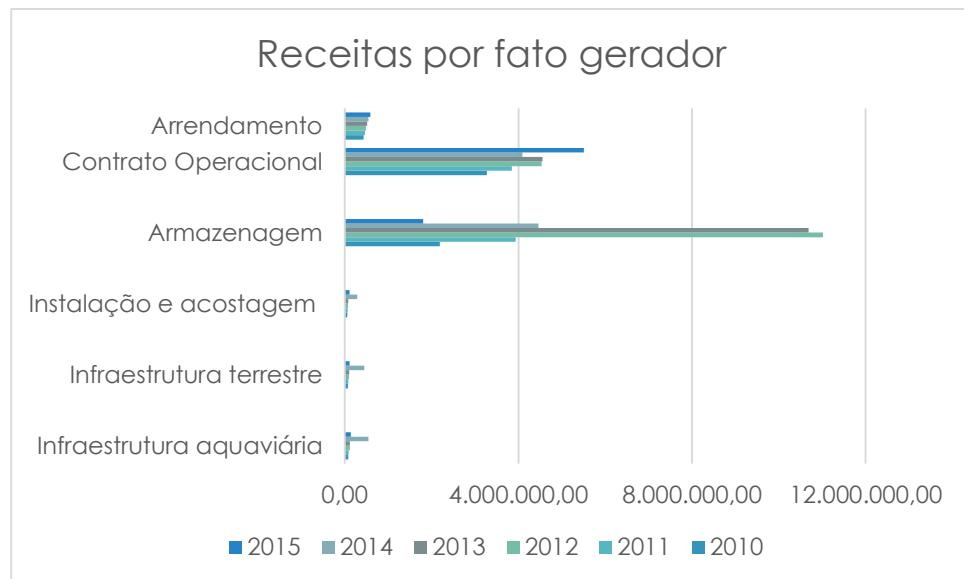


Gráfico 3. Evolução das Receitas por fator gerador (2010 a 2014)

Fonte: SOPH/2015

Como visto no gráfico anterior, as demais tarifas portuárias se mantiveram com poucas variações no período. Já a tarifa de armazenagem aumentou significativamente no ano de 2012. A participação média de cada fato gerador de receita, de 2010 a 2014, está demonstrada no gráfico a seguir:

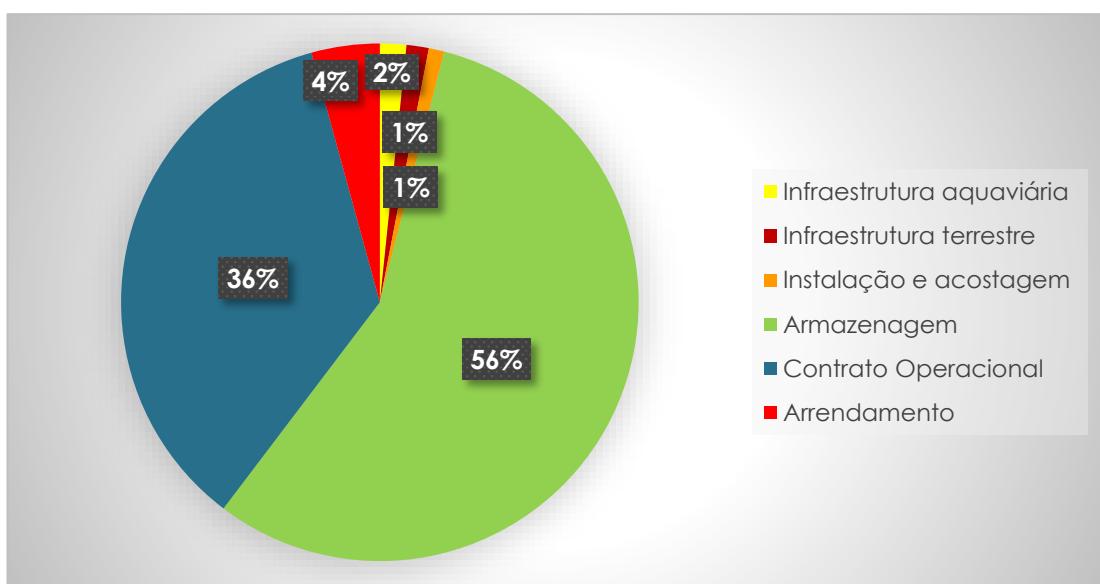


Gráfico – 4. Participação das Receitas (Média de 2010 a 2014)

Fonte: SOPH/2015

Ao incorporar no cálculo o ano de 2015, na média histórica a partir de 2010, a participação média de cada fator gerador da receita se inverte devido à queda na movimentação das cargas especiais das Usinas de Jirau e Santo Antônio, passando as receitas de armazenagem de 56% em 2014 a 52% em 2015, e o contrato operacional passando a apresentar uma maior representatividade da ordem de 39%.

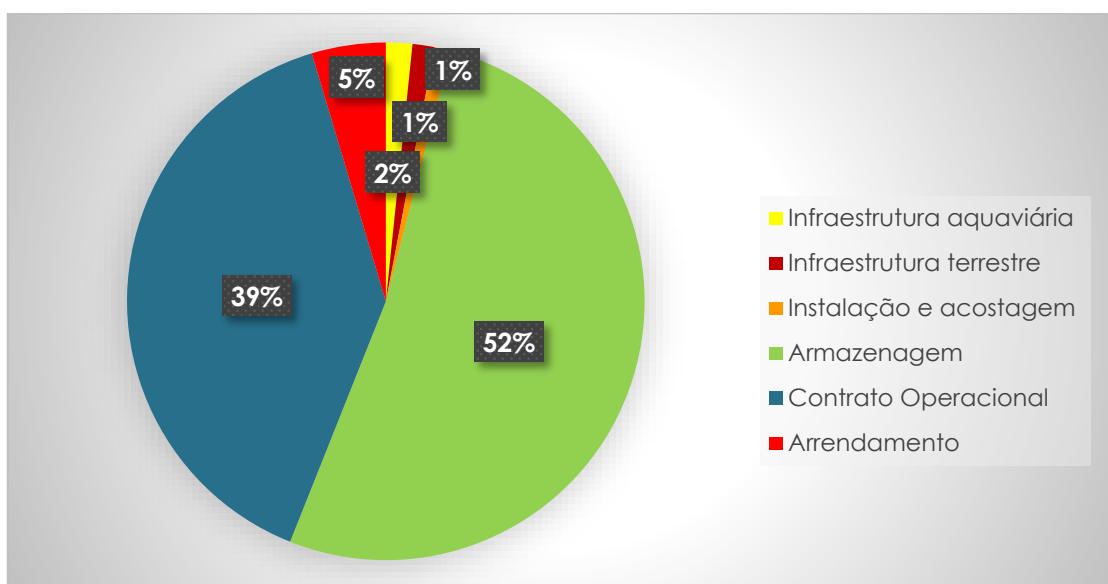


Gráfico 5. Participação das Receitas (Média de 2010 a 2015)

Fonte: SOPH/2015

Na projeção futura do porto, cabe destacar que a participação das tarifas no total das receitas não pode ser baseada na continuidade dos níveis observados nos anos de 2012 e 2013, uma vez que, nos anos mencionados, a movimentação e principalmente, com 22ênia pela repetição, a armazenagem das cargas de projeto que se destinaram à construção das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau tiveram grande relevância. Algo que não deve se repetir no futuro, já que as referidas obras estão sendo finalizadas, ou seja, uma receita especial que teria começo, meio e fim.

Um fator que chama atenção na avaliação das receitas da SOPH é a baixa participação das receitas das tabelas tarifárias: as mesmas representam menos de 3% das receitas totais da autoridade portuária. Por outro lado, há que se destacar também a baixa representatividade das receitas provenientes de arrendamentos. O quadro a seguir mostra os valores de 2010 a 2015 que foram obtidos nos balancetes analíticos da SOPH.

ANO	RECEITA BRUTA	ARRENDAMENTO	%
2010	7.211.312,00	433.534,04	6,00%
2011	9.573.954,39	459.850,60	4,80%
2012	16.906.691,00	484.132,00	2,90%
2013	16.976.858,04	515.654,18	3,03%
2014	15.073.661,99	547.601,88	3,63%
2015	10.420.808,59	589.369,01	5,66%

Tabela – 06 Movimentação receita SOPH

Fonte: SOPH/2016

Como mencionado, as arrecadações com arrendamentos no Porto de Porto Velho não têm participação significativa na receita do período analisado. Representam, em média, 4,7% do total de receita.

1.5 Da aplicação dos recursos

Como narrado no item 1.3, a receita de 2015 em relação a 2014 apresentou um decréscimo de 26,41%, no entanto, devido a análise do cenário que passa a economia e por determinação do próprio governador, foi realizado avaliação prévia com o objetivo de reduzir custos sem limitar recursos importantes para os resultados da companhia. Por isso, foram elencados todos os custos da empresa através de histórico, e realizados cortes naqueles que menos interferiam na participação da receita e no próprio oferecimento do produto final que é a satisfação da comunidade portuária, nosso principal cliente. Ressalta-se que os ajustes não afetaram os direitos, bem estar e produtividade dos funcionários.

Um importante protagonista da redução de custos foi a contribuição dos funcionários que seguiram as metas pré-definidas pela direção. Com essa estratégia, alcançou-se redução de gastos com itens como: material de expediente, manutenção de equipamentos, telefone e combustível.

1.6 Gastos

Da análise, contata-se uma evolução nos gastos dos exercícios anteriores. Visto que em 2010 os gastos totais (custos + despesas) eram da ordem de R\$ 5,4 milhões, passando para aproximadamente R\$ 10 milhões em 2012 e R\$ 16 milhões em 2014. A partir de 2015, imprimiu-se um planejamento estratégico com vistas, como já descrito, com o intuito de reduzir gastos. Encerrou-se o ano de 2015 com um gastos da ordem de R\$ 9.884,944,79 com uma diminuição de 38,22% dos gastos em relação ao ano anterior, fruto dos profundos cortes: telefone celulares funcionais em 100%; redução em 50% em diárias e viagens; redução em 80% em cursos, palestras e seminários; redução em 60% no consumo de combustível; 17% na folha de pagamento e 18% no consumo de materiais de expediente.

GASTOS 2015		
DESPESAS		
ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR TOTAL
1	C/ pessoal	4.387.137,21
2	Água	3.351,80
3	Combustível e Lubrificantes	12.681,75
4	Mensalidade Serasa	2.906,79
5	Materiais de escritório	3.576,19
6	Taxas e Monumentos	4.139,84
7	Serviços contábeis	25.950,00
8	Honorios advocatícios	556.900,00
9	Materiais de Consumo	1.298,93
10	Copa	4.072,29
11	Manutenção e atualização de software	16.268,14
12	Manutenção e conservação de veículos	20,00
13	Telecomunicações	82.414,26
14	Man. Consev. Bens Móveis	8.546,19
15	Fotocópias e autenticações	7.236,20
16	MANUT.E CONSERVAÇÃO DE BENS IM"VEIS	1.472,26
17	Outros serviços	250,00
18	Multas indevidáveis	56.781,22
19	Correios	42,45
20	Material de informática	14.276,70
21	Certificado digital	654,00
22	Serv. Acomp. Processual	888,00
23	Serv. Man. Equip. Inform.	17.400,00
24	Publicações	9.092,09
25	Despesas com evento	22.047,40

26	Correios	355,90
27	Taxa de administração	4.254,45
28	Brindes e Presentes	3.385,33
29	Serviços de chaveiro e carimbo	2.851,00
30	Uniformes	6.640,00
31	Taxas Bancárias	26.688,57
32	Juros de Mora	42.533,19
33	Custas Processuais	39.249,20
34	Multas	109.470,84
35	Taxa de Licenciamento p/ funcionamento	2.748,96
36	LICENCIAMENTO DE VEÓCULOS	2.120,87
37	Dpvat	1.807,40
38	Taxa de Bombeiros	2.181,52
39	IOF	2.912,52
40	TAXA DE AFERIÇÃO BALANÇA	1.524,00
41	PIS-PASEP S/ OUTRAS RECEITAS	1.298,62
42	COFINS S/ OUTRAS RECEITAS	7.830,92
Sub Total		5.497.257,00

CUSTOS		
ITEM	Descrição	VALOR TOTAL
1	C/ Pessoal	3.539.132,76
2	Serviços de retirada de sedimentos	154.053,90
3	Serviços de conserv. E limpeza	595.656,60
4	Man. E conservação de maq. e equipamentos	555,00
5	Locação de bens móveis	21.129,00
6	Comb. E Lubrificantes	27.336,08
7	Energia Eletrica	253.334,40
8	Material de escritório	3.317,07
9	Materiais de consumo	2.945,23
10	Mensalidade do OGMO	192.000,00
11	Depreciação	286.195,26
12	Amortização	397.597,74
13	Manutenção e conservação de bens móveis	39.366,98
14	Material de limpeza	45,00
15	material de informática	3.335,93
16	Material elétrico	822,00
17	Manun. E equipamentos de bens imóveis	8.268,36
18	Fotocópias autenticadas	53,90
19	Materiais de segurança	293,02
20	Uniformes e roupas especiais	2.160,00
21	Exames labotoriais	14.280,00
22	Serv. Especializado de consultoria técnica naval	40.739,86

Sub Total		5.582.618,09
INVESTIMENTOS		
ITEM	Descrição	VALOR TOTAL
1	Restauração do acesso rodoviário	94.860,35
2	Serv. Eletricos	14.217,58
3	Reforma do Armazém de carga geral	300.333,34
4	Constr. Do centro de seleção dos TPA'S	147.147,50
5	Cais	3.900,67
6	Rede de ptoeção de sistema elétrico	24.430,16
7	Serviços de reparos elétricos no Porto Organizado de Porto Velho	44.746,45
8	Reforma sede administrativa	48.303,45
9	2 – Empilhadeiras de garfo, com capacidade de 3t e altura de elevação de 3m (TC nº 03/2013 – SEP/PR)	128.000,00
10	Empilhadeira com capacidade de 5t (TC nº 03/2013 – SEP/PR)	150.000,00
11	Pá-carregadeira com caçamba de 1,9m³ com cabine fechada, ar condicionado blindada (TC nº 03/2013 – SEP/PR)	496.000,00
12	Caminhão com caçamba basculante com cilindros hidráulicos, bomba hidráulica com tomada de força (TC nº 03/2013 – SEP/PR)	238.990,00
Sub Total		1.690.929,50
TOTAL		12.770.804,59

Tabela 2. Gatos da SOPH em 2015.

Fonte: SOPH/2016

A tabela 2, demonstra os gastos da SOPH, contudo, é bom observar que os investimentos descritos nela foram realizados com recursos próprios da SOPH e da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Registra-se que em Outubro de 2015, após um forte temporal, as instalações do armazém do recinto alfandegado foram danificadas, projetando-se a sua reconstrução no exercício de 2016.

1.7 Contratos vigentes

Primando pela transparência na administração Pública e a publicidade dos atos, segue gráfico demonstrando a sociedade os principais contratos vigentes dessa empresa.

PROCESSO Nº	CONTRATO	EMPRESA	OBJETO	DATA DA ASS	DATA DO VENC	VALOR ANUAL	SITUAÇÃO DO CONTRATO
149/2012	002/2013	CLARO	INTERNET	07/03/2014	07/03/2016	R\$ 59.400,00	EM ANDAMENTO
124/2013	014/2013	SEDEP	ACOMPANHAMENTO PROCESSUAL / JURÍDICO	13/08/2013	13/08/2016	R\$ 888,00	EM ANDAMENTO
127/2013	019/2013	M&A VIAGENS E TURISMO	PASSAGENS AÉREAS	19/09/2013	19/09/2016	R\$ 125.000,00 (de acordo com a necessidade)	EM ANDAMENTO
178/2013	001/2014	IMUNIZADORA COMBATE	LIMPEZA DO PORTO	06/01/2014	06/01/2017	R\$ 524.996,71	RENOVADO
193/2013	003/2014	ARQUILAU DE PAULA	ASSESSORIA TRIBUTÁRIA	08/01/2014	08/01/2017	HONORÁRIOS AD EXITUM	RENOVADO
202/2013	008/2014	IMUNIZADORA COMBATE	DEDETIZAÇÃO	30/05/2014	30/05/2016	R\$ 64.794,00	EM ANDAMENTO
049/2014	010/2014	CLARO S.A	TELEFONIA FIXA	14/07/2014	14/07/2016	R\$ 33.689,51	EM ANDAMENTO

128/2014	001/2015	G.P DE OLIVEIRA "DISK TUDO"	CAÇAMBAS ESTACIONÁRIAS	12/02/2015	12/02/2016	R\$ 130,00 VALOR UNITÁRIO	EM ANDAMENTO
144/2015	011/2015	I.T. DE LUCENA MARKETING – ME (ALTO MADEIRA)	JORNAL / PUBLICAÇÕES	16/11/2015	15/11/2016	R\$ 10.795,20	EM ANDAMENTO
115/2012	006/2012	PETROCARD ADM.	COMBUSTÍVEL	08/08/2014	09/08/2016	R\$ 173.567,68 (de acordo com a necessidade)	EM ANDAMENTO
055/2015	003/2015	VERA MARIA AGUIAR DE SOUZA	LEILOEIRA	01/06/2015	60 DIAS OU ATÉ O ENCERRAR O LEILÃO	5% DO VALOR ARREMATADO	
003/2015	008/2015	VERA MARIA AGUIAR DE SOUZA	LEILOEIRA – GUINDASTE PÓRTICO	05/10/2015	60 DIAS OU ATÉ O ENCERRAR O LEILÃO	5% DO VALOR ARREMATADO	
163/2015	009/2015	VERA MARIA AGUIAR DE SOUZA	LEILOEIRA – VEÍCULOS LEVES	14/10/2015	60 DIAS OU ATÉ O ENCERRAR O LEILÃO	5% DO VALOR ARREMATADO	
009/2015	007/2015	JRF DISTRIBUIDORA EIRELI	MATERIAL DE CONSUMO	14/08/2015	14/08/2016	R\$ 1.276,20	EM ANDAMENTO
105/2015	010/2015	ATUAL CONSULTORIA, AUDITORIA E PERÍCIA CONTÁBIL	ASSESSORIA CONTÁBIL	16/11/2015	16/11/2016	R\$ 59.400,00	EM ANDAMENTO

172/2015	001/2015 EMERGEN-CIAL	GARRA COMÉRCIO E CONSTRUÇÕES	DANOS CAUSADOS PELO TEMPORAL	28/10/2015	90 DIAS	R\$ 148.303,45	EM ANDAMENTO
011/2015		DELTA COMÉRCIO	AQUISIÇÃO DE MATERIAL DE EXPEDIENTE			R\$ 3.120,56	EM ANDAMENTO

Tabela 3. Controle de preços

Fonte: SOPH/2016

DESEMPENHO OPERACIONAL

2 Análise de Movimentação de Carga

De acordo com as estatísticas consolidadas da SOPH, no ano de 2015 movimentou 2.500.000 ton. de carga, sendo 2.430.625.376 ton. de granéis sólidos, 69.374,624 ton. de carga geral, para ou/de embarcações da navegação interior.

Ressalta-se a forte predominância dos granéis sólidos, decorrente principalmente dos significativos volumes de soja (1.416.056,280 ton.) e milho (1.014.569,096 ton.) embarcações em comboios de barcaças graneleiras com destino ao Terminal de Uso Privado (TUP), Hermasa, em Itacoatiara (AM), para posterior transferência para navios de longo curso.

Através dos gráficos é possível notar uma diminuição de carga em relação a 2014, mas, esse fato é explicável, pois a partir do ano de 2015, a operadora portuária Hermasa, passou a operar carga também em seu terminal de uso privado localizado no Porto Chuelo, ocasionando uma já esperada redução de transbordo deste tipo de carga. Além do que, no ano citado, devido a cheia do rio Madeira, a Empresa Cargil, também movimentou carga neste poligonal, tendo colaborado para o aumento considerável da movimentação de granéis sólidos naquele exercício, quando foram embarcados 1.925.658 milhões de toneladas de soja e 780,032 toneladas de milho.

No que diz respeito à carga geral, destaca-se claramente a movimentação de semirreboques com e sem carga operados no trecho entre Porto Velho (RO) e Manaus (AM), movimentação que totalizou 69.374.624 ton. Este índice representa um decréscimo em relação a 2014. Entretanto, isto foi uma situação atípica influenciada diretamente pela cheia histórica ocorrida no ano de 2014 no rio Madeira, quando o sistema portuário da cidade de Porto Velho entrou em colapso obrigando todos os TUP'S a operar suas cargas no poligonal, influenciando diretamente no crescimento das estatísticas desta administração.

Nos últimos cinco anos houve uma movimentação atípica da ordem de 436.230 ton. de máquinas e peças de turbinas, sempre no sentido de desembarque, que é atribuída a construção das usinas hidrelétricas do rio Madeira. Somente em 2013, este tipo de carga teve sua última quantidade expressiva de movimentação, quando atingiu o número de 119.866 ton. O declínio é perceptível quando em 2014 foi registrada a movimentação de apenas 2.708 ton e 1.500 toneladas em 2015.

Um dos itens incluídos na estatística como carga geral que apresentou certo vulto ao longo dos últimos 11 anos é o açúcar. O produto é embarcado e destinado principalmente para Manaus (AM) e para a cidade de Iquique no Peru. Na última década, registrou o índice de 524.311 toneladas.

As operações com contêineres eram poucos significativas, totalizando apenas 18.880 ton. em 2013. Entretanto, com a entrada no mercado de um armador e também operador portuário, houve um razoável crescimento dos embarques no porto de produtos refrigerados ou resfriados, incluindo carne bovina, aves e pescado apresentando uma movimentação no ano de 2014 de 88.216 ton. de contêineres movimentados no Porto, um crescimento extraordinário de 78,60% em relação ao ano anterior. Contudo, houve uma queda expressiva nos dados de 2015 influenciada pela fuga de operadores do Porto, já explicada neste relatório anteriormente.

Segundo esse armador, as aves e o pescado destinar-se-ão primordialmente ao mercado interno, já a carne bovina deverá ser transferida para navios de longo curso em Manaus (AM).

O crescimento médio anual da movimentação foi de 4,7%, mas pode-se observar que isto se deve principalmente a uma mudança de patamar ocorrida em 2012, quando a movimentação ultrapassou três milhões de toneladas.

2.1 Evolução da movimentação de carga

A evolução da movimentação no porto ao longo do último decênio é apresentada na tabela e no gráfico a seguir.

ANO	QUANTIDADE
2005	2.423.808
2006	2.505.571
2007	2.702.227
2008	2.709.232
2009	2.594.773
2010	2.414.214

2011	2.676.705
2012	3.273.500
2013	3.396.733
2014	3.765.010
2015	2.894.751

Tabela 4. Movimentação no Porto de Porto Velho 2005 – 2015 (ton.)

Fonte: SOPH/2016

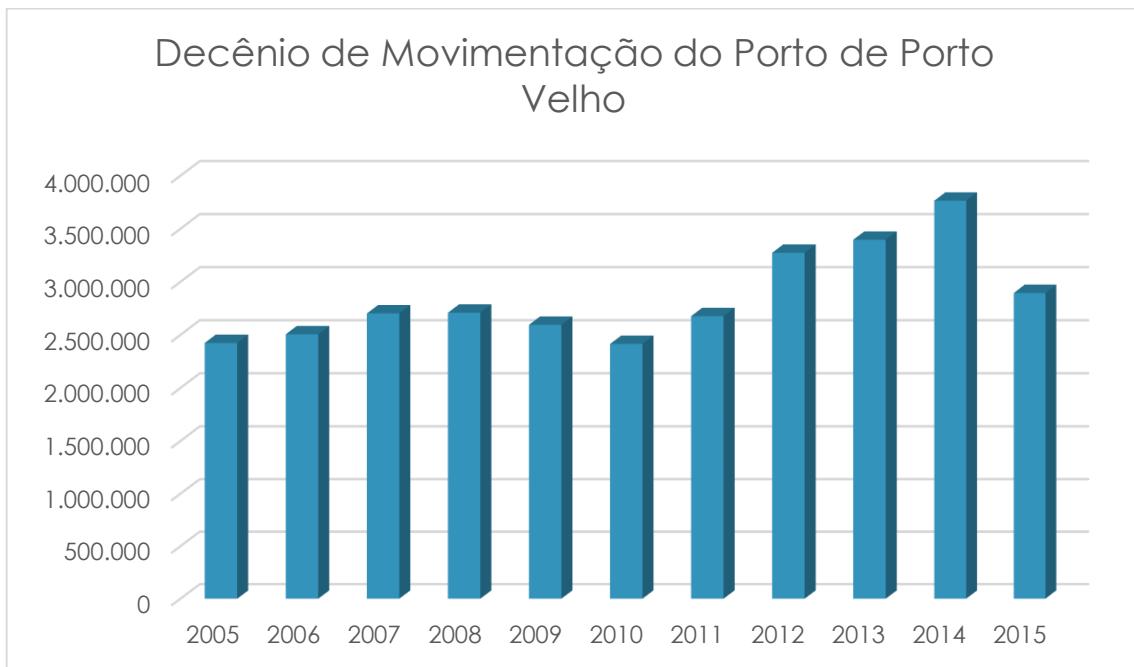


Gráfico 6. Evolução da movimentação total no Porto de Porto Velho – 2005/2015.

Fonte: SOPH/2016

É importante reiterar que nos primeiros meses de 2014, a cheia do Rio Madeira impediu a operação regular de vários TUP's, do complexo portuário de Porto Velho e também do próprio cais flutuante, cuja ponte de acesso ficou sob as águas do rio.

Como consequência, as movimentações de cargas dos TUP's foram transferidas para o Porto Público, que atendeu as embarcações no barranco do rio (pátio das guias), em instalações improvisadas emergencialmente, mas que ainda assim atendiam à regulamentação vigente, respeitando todos os padrões de segurança.

O gráfico a seguir ilustra o aumento da movimentação e cargas, exceto grãos ao longo do período dessa cheia, na comparação com anos anteriores.

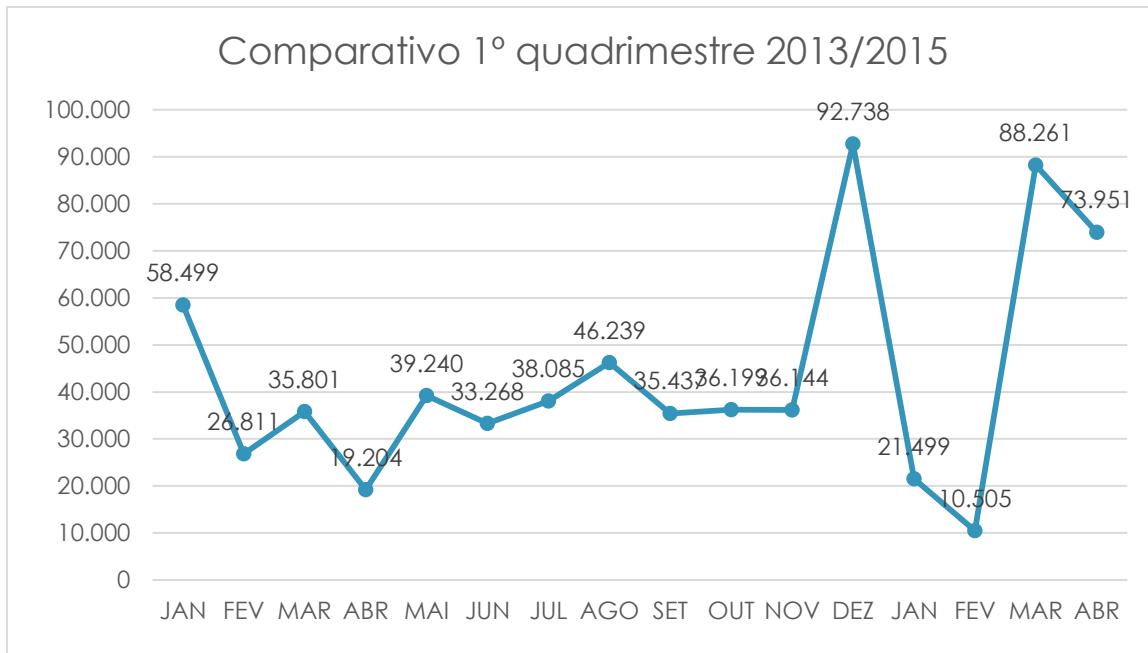


Gráfico 7. Histórico Mensal de Movimentações do Porto de Porto Velho (exceto granéis vegetais) – 2013 a 1º Quadrimestre 2015.

Fonte: SOPH/2015

Esse comportamento da movimentação evidencia a grande transferência de cargas dos terminais privados para o porto público, já comentado anteriormente. Nesse sentido, destaca-se o grande esforço operacional empreendido para que essas cargas pudessem ser movimentadas e, assim, evitar o desabastecimento da população, principalmente no que se refere à combustíveis e gêneros alimentícios. Tendo em vista que a estrutura flutuante do porto foi interditada, para viabilizar o escoamento das cargas, foi utilizado o pátio das graus, onde foram improvisadas rampas de atracação.

Abaixo seguem gráficos demonstrando a evolução das principais cargas no porto, desde o ano de 2007:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
soja	2.346.888	2.000.899	1.833.526	2.000.899	1.694.024	2.117.895	1.922.620	1.925.685	1.480.540
adubo	13.727	40.345	64.855	64.855	76.354				0
milho	87.048	340.835	319.006	319	551.650	680.454	976.449	780.032	1.006.056
containers	10	10	8.142	8.142		3.044	9.717	68.051	12.000
carretas	10	10	88.808	88.808		118.522	101.348	197.037	182.000
açúcar	51.690	36.062	33.948	33.948	33.600	36.688	54.916	104.753	62.000
madeira	0	0	471	471	3.010	3.686	3.720	1.442	9.522
telha	0	0	0		1.822			0	
brita	0	0	5.235	14.136			9.786	7.296	

carretas exp.	0	0	39.835	30.835	175.866	57.964	65.375	107.043	100.408
conteiners imp.	0	0	364	364	5.204	2.393	9.163	20.165	42.408

Gráfico 8. Movimentação principais produtos 2007/2015.

Fonte: SOPH/2016

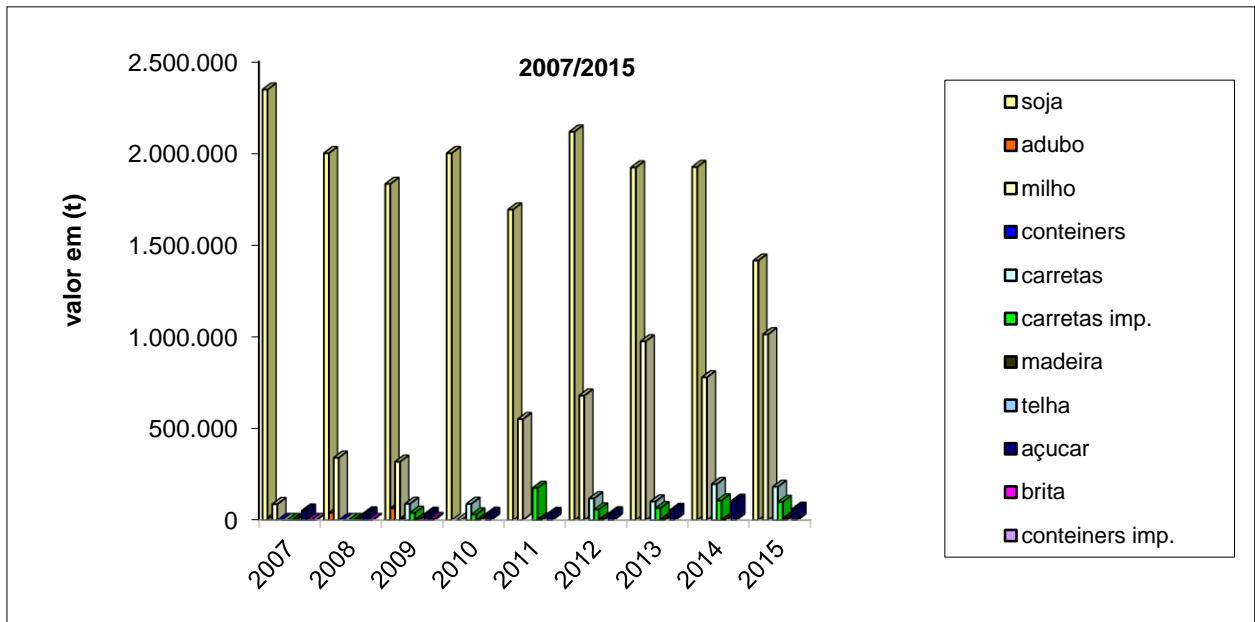


Gráfico 9. Evolução dos principais produtos 2007/2015.

Fonte: SOPH/2016

Como demonstrado no gráfico acima, o porto tem tido um crescimento contínuo desde 2007, salienta-se a ínfima baixa de movimentação de mercadorias em 2015, se deu em decorrência do início das operações do Complexo Portuário conhecido como “Porto Chuelo” e outros portos privados e instalações rudimentares que foram autorizados pela Antaq a operaram a jusante do Porto Público, provendo a “fuga” de carga geral que outrora era movimentada neste porto público.

GESTÃO AMBIENTAL

Em sua estrutura organizacional, a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), conforme Portaria nº 24 da DIRPRE/SOPH de 14 de janeiro de 2014, dispõe que a Comissão de Núcleo Ambiental do Porto é responsável pelas questões de meio ambiente, saúde e segurança do trabalho. A comissão é formada por uma bióloga, um técnico de segurança do trabalho, um supervisor ambiental e um responsável por saúde e atividade laboral. Essa Comissão tem sido atualizada anualmente desde 2012, ano de sua criação, visando atender à Resolução da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM) 006/1998.

A gestão ambiental é realizada com base no Plano de Controle Ambiental (PCA), instrumento que norteou o licenciamento da operação do porto. Entre os principais desafios encontrados na gestão ambiental portuária, incluem-se o gerenciamento de resíduos sólidos, o gerenciamento do Plano de Ação Emergencial (PAE) e o gerenciamento dos conflitos gerados pela interface porto/cidade: a proliferação de ocupações irregulares no entorno da área portuária, o conflito de tráfego pesado atravessando a cidade e impactos decorrentes desse tráfego (emissões atmosféricas, mau odor das cargas de soja e ruído).

Durante o exercício de 2015 foi elaborado e aprovado pelo Conselho Superior do Porto Público o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos do Porto (PGRS). Neste plano são apresentadas as diretrizes para manutenção da qualidade ambiental nas áreas administradas pela SOPH, levando em consideração os procedimentos de coleta, acondicionamento, armazenamento, transporte e destinação de resíduos. O plano está disponível no site institucional do Porto.

Além disso o setor ambiental da SOPH atua diariamente em todos os pátios do Porto quanto à limpeza, condicionamento adequado de lixo e esgotamento sanitário prevenindo possíveis danos à saúde e ao meio ambiente, fiscalizando o poligonal quanto ao controle de pragas e vetores prejudiciais à saúde ambiental. Solicitando junto aos órgãos ambientais competentes das licenças ambientais necessária ao Porto e acompanhamento do andamento dos processos relativos ao meio ambiente, além de atualizações em leis referentes ao meio ambiente em Portos.

3.1 Licenciamento Ambiental

O Porto de Porto Velho até o ano de 2015 possuía sua Licença de Operação regularizada junto a Secretaria de Estado do Desenvolvimento Ambiental (Sedam), cito LO nº128435 válida até 04 de Setembro de 2015. No entanto, por força do Decreto 8437/15 art. 3º inc. IV a competência de Licenciar Portos da categoria do Porto de Porto Velho foi direcionada ao IBAMA. Em tempo hábil, afim de manter seu licenciamento em dia, foi requerido junto ao IBAMA, através do Ofício 241 de 14 de Maio de 2015, reiterado 14 de Agosto de 2015 pelo ofício 405/2015, os procedimentos para o Licenciamento. Em virtude deste processo ter sido enviado para parecer do IBAMA em Brasília, somente em novembro, o órgão federal oficializou as orientações necessárias para obtenção da LO. Desde então, tem-se seguido as recomendações do IBAMA dando encaminhamento as ações, que inicialmente tratam-se de cadastro de dados para aquisição da Licença de Operação do Porto.

3.2 Questões Ambientais Relevantes na Interação Porto x Ambiente

Quadro-resumo das questões relevantes da interação porto-ambiente
Tráfego de veículos rodoviários de carga O sistema rodoviário regional, representado pelas rodovias federais, e sua relação com a malha urbana de Porto Velho, na direção do porto, contribui para a geração de intenso tráfego na cidade, provocando um desconforto com o mobilidade local.
Ocupações irregulares no entorno da área portuária O crescimento desordenado da área urbana de Porto Velho contribui para a proliferação de habitações irregulares no entorno do porto.

3.3 Criação da Agenda Ambiental Portuária

Com o intuito de pontuar as principais questões relacionadas a qualidade ambiental do Porto e traçar ações e metas para a melhoria continua neste quesito, está sendo elaborada a Agenda Ambiental Institucional. Instrumento que norteará as ações de melhoria ambiental do Porto nos próximos anos.

3.4 Implantação de Projetos

Implantar através de contratação de empresas especializadas, aquisição de materiais e treinamentos de todos os planos, previstos atualmente na legislação ambiental e portuária, e que abranjam o melhoramento da qualidade ambiental do Porto e de seu entorno, citamos: Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS), Plano de Emergência Individual (PEI), Plano de Controle Emergencial (PCE), Plano de Ajuda Mútua (PAM), Plano de Ações (PA). Implementando ações de mitigação da poluição gerada pela atividade portuária.

PROJETOS ESPECIAIS

operação de carga geral, compreendendo 02 (dois) guindastes de capacidade de apenas 3,5 toneladas de propriedade da SOPH e 01 (um) guindaste com capacidade de 45 toneladas, instalado por Parceria Público Privada (PPP), de propriedade da Operadora Portuária Hermasa e um terceiro terminal para múltiplas operações de cargas, sendo elas, cargas gerais, graneis sólidos e contêineres, dotado de 02 (dois) módulos de flutuantes de acostagem, medindo 50x25 cada, totalizando 100 metros de comprimento com cinco berços de atracação, ligado à margem por uma ponte metálica de 113,5 metros de vão livre, com sistema de compensação que permite sua utilização com qualquer nível do rio Madeira o ano todo, seja na estiagem, seja na vazante.

Possui ainda 02 (dois) armazéns, um para carga geral com 900 m², localizado no terminal dos guindastes e o segundo localizado em uma área fechada, murada, alfandegado, destinado a produtos de importação/exportação, sob jurisdição da Secretaria da Receita Federal, com área total de 1.587,24 m².

Atualmente há 05 (cinco) pátios pavimentados com infraestrutura de estocagem e armazenagem compreendendo 35.000 m² sendo eles: Pátio das Gruas, Pátio da RO/RO, Pátio de Carretas de Granéis sólidos e Pátio de Cargas de Projeto.

Assim, a administração do Porto nos últimos quatro anos, vem estudando alternativas que possam suportar e atender toda necessidade de crescimento e expansão do Porto Organizado de Porto Velho. Dentre essa verificou-se a necessidade de 02 (duas) grandes obras sendo elas: a ampliação do ponto de acostagem “Cais Flutuante”, para atender à demanda crescente de carga geral e carga refrigerada, e a modernização do ponto de acostagem RO/RO.

Ademais, foi identificada a necessidade de serem realizados investimentos nas instalações do porto para permitir que o mesmo opere com mais eficiência e menores custos. Sendo eles:

- a) Pavimentação do pátio de contêineres: Propõe-se a pavimentação desta área visando ao aumento da vida útil dos equipamentos de movimentação no pátio, à integridade dos contêineres (diminuir a concentração de tensões devido à irregularidade do terreno) e ao aumento da confiabilidade dos clientes e armadores nos serviços de armazenagem do porto;

- b) Instalação de tomadas *reefer* e a eventual expansão da estação de energia elétrica do porto. Esse investimento decorre do crescente interesse dos produtores de carnes da hinterlândia de Porto Velho em utilizar o porto para escoar a sua produção, seja para o mercado interno, seja para exportação;
- c) Melhoria da rampa Ro-Ro e da operação dos *charriots*;
- d) Dragagem do Rio Madeira;
- e) Contenção de taludes e
- f) Melhoria das instalações prediais para a administração em geral.

4.1 2016 – Desestatização das Instalações Portuárias (Novos Arrendamentos)

Com as determinações que nasceram com a Lei n.º 8.630/93 e posteriormente acompanhadas pela nova Lei dos portos a Lei n.º 12.815/13, de desestatizar a atividade portuária e propiciar um ambiente para grandes transformações no modelo de gestão e exploração da atividade, principalmente pela introdução dos conceitos de auto sustentação e de livre competição de mercado, se encaminha para menos intervenção do poder público no setor.

O novo ambiente de mercado criado pela implementação desta lei tem reforçado o interesse de investidores em arrendar instalações portuárias em portos públicos para o atendimento especializado a cargas selecionadas, onde princípios de modernidade operacional sejam implementados e permitem imprimir ritmo e qualidade de serviços às operações, além de preços competitivos, de modo a promover o aumento de movimentação de cargas e a consequente redução dos custos portuários para os usuários.

É imperioso o interesse da SOPH em garantir a operacionalidade, crescimento e continuidade do Porto. Definiu-se que o projeto macro de crescimento do ano de 2016, deverá formalizar a modalidade operacional de desestatização, detalhando investimentos mínimos a serem exigidos, fixar o prazo de arrendamentos, estudar a movimentação de cargas atual e projetada, apresentar preços e tarifas atualmente praticados, colocando à disposição do mercados as várias opções para instalação de novas empresas.

As oportunidades de novos arrendamentos foram obtidos em consonância com Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho – PDZ, devidamente atualizadas por levantamentos realizados durante o mês de dezembro/2015 no Porto.

As modalidades operacionais de desestatização das instalações portuárias serão a de arrendamento, tendo em vista que 60,66% de área são controladas diretamente pela autoridade portuária, modalidade prevista no art. 2.^º, XI, da Lei 12.815/13, exploração indireta, onerosa de área e infraestrutura pública, localizada dentro do Porto.

A modalidade de exploração comercial das instalações passíveis de novos arrendamentos deverá ser a de terminal de uso privado, de acordo com o disposto na lei 12.815/2013, em especial em seu artigo 2.^º inciso IV.

O objeto da desestatização deverá ser de 05 (cinco) lotes de instalações portuárias do Porto, as diferenças de medidas de áreas e instalações descritas neste conceitual de projeto, em relação àqueles constantes no P.D.Z devem ser creditadas a alterações posteriores.

4.2 Projeto Clareira

A SOPH atenta à necessidade de manutenção do canal de navegação da hidrovia do rio Madeira devidamente sinalizado e dragado elaborou uma proposta nos seguintes termos:

O Projeto “Clareira” prevê o levantamento hidrográfico, produção de carta náutica, balizamento, sinalização e, no período de vazante, dragagem dos pontos críticos do leito do rio, procedimento denominado dragagem de manutenção, promovendo-se assim o desassoreamento do calado operacional e no período de cheia, retirada dos troncos, árvores, galhos e entulhos que flutuam pelo rio, que, constantemente ocasionam avarias e afundamento de embarcações (corriqueiramente noticiado nas mídias) e portos flutuantes, nos 1.056 quilômetros da hidrovia, além da manutenção periódica das condições de navegabilidade da mesma.



Fonte: Ahimoc 2013

O processo de dragagem consistirá na retirada dos sedimentos acumulados no fundo do rio, eliminando a restrição à passagem das embarcações. Os benefícios com esse procedimento são: o restabelecimento do calado operacional mínimo da hidrovia; a passagem "sem obstáculos" de comboios pelos pontos até então "restritos"; um maior aproveitamento deste recurso natural disponível; eficiência e segurança no transporte de carga e de passageiros; capacidade de concentração de carga; maior controle e arrecadação fiscal; desenvolvimento econômico com segurança de navegação.

Fazendo referência a alguns dados, tem-se que, em 2013, foram transportadas cerca de 11 milhões de toneladas de carga pelas águas do Madeira, além da soja, a ênfase se deu também, na importação de fertilizantes, após a efetivação da operação de dragagem, esse transporte poderá chegar a 300 mil toneladas/ano. Há ainda a possibilidade de se fomentar o modal para a exportação de carne refrigerada e demais itens da aquicultura e silvicultura, além da movimentação diária de cinco milhões de litros de combustível, entre outros itens.

Com a possibilidade de navegação constante no rio Madeira, proporcionada pelas ações propostas no “*Projeto Clareira*”, no período de vazante, (julho a outubro), será possível a navegabilidade diurna e noturna, proporcionando um ganho de tempo nas viagens, com redução de pelo menos 30% no custo do transporte e um aumento do calado promovido pelo aumento da profundidade, possibilitando segurança para o ponto mais baixo da quilha da embarcação e, consequentemente, aumento da capacidade no transporte de cargas e de passageiros. Todo este conjunto de benefícios elevarão o faturamento neste período em até 50%.

Com tantas vantagens, é de se concluir que o projeto envolverá investimentos de considerável monta. Todavia, o denominado “*payback*” será sentido a curto prazo com aumento da navegabilidade em quantidade, qualidade e segurança com retorno econômico palpável. A iniciativa privada que dominantemente se utiliza a hidrovia do Madeira, gozará de melhoria na fluidez do escoamento, aumentando a rentabilidade de seus negócios, o que refletirá diretamente na melhoria econômica dos estados envolvidos.

Fazendo um comparativo, pode-se dizer que, investir na hidrovia do Madeira com manutenção das condições mínimas de navegabilidade, segurança e respeito ao meio ambiente, equipara-se aos investimentos que o Governo Federal faz, com relação a manutenção das BR’s, mantendo-as asfaltadas e sinalizadas, sendo que, as vantagens do transporte fluvial em relação ao rodoviário são superiores, como já demonstrado.

Assim, é medida que se impõe como necessidade de primeira ordem o investimento na hidrovia Madeira, mantendo o canal navegável e sinalizado, em condições de operar 24 horas por dia nos 365 dias do ano, como nas rodovias.

COMUNICAÇÃO E MARKETING

Em maio de 2015, pela primeira vez a diretoria da SOPH designou uma equipe para participar da 4ª Rondônia Rural Show, realizada em Ji-Paraná (RO), a maior feira agropecuária da região norte para apresentar à população e empresários toda a estrutura e o funcionamento logístico do Porto Estadual. Os números comprovam o avanço e a importância para apresentação de novas tecnologias e oportunidades de negócio através da Rondônia Rural Show, que em sua quarta edição levou mais de 400 bandeiras de vários segmentos do agronegócio, além de representantes de países como Espanha, Panamá, África do Sul, Alemanha, Peru, Rússia e Bolívia.

Um stand no bloco institucional da feira foi disponibilizado para o Porto recepcionar os visitantes.



Outra oportunidade para apresentar à população em geral, assim como empresários nacionais e de outros países, a disponibilidade da estrutura portuária para movimentação de cargas diversificadas e a capacidade de importação e exportação do Porto foi feita com a participação na I Feira de Negócios e Tecnologias Rurais Sustentáveis de Porto Velho – Porto Agro em Agosto de 2015.



Vale ressaltar que destes momentos, novos contatos foram realizados para possível fechamento de acordos e contratos para novos operadores portuários em Porto Velho.

Em 2015, foi intensa a visitação de comitivas de alunos de escolas públicas e universidades privadas. Interessante frisar, que as instituições de ensino superior estão atentas à importância de disponibilizarem cursos voltados ao Direito Portuário e à logística multimodal.

Não diferente, o Porto recebeu também comitivas de empresários de diversos estados brasileiros e países, visando conhecer Rondônia e as suas estruturas que fomentam o desenvolvimento sustentável.

Em Julho, o então ministro da Secretaria dos Portos da Presidência da República, Edinho Araújo, assinou um aditivo ao Termo de compromisso em vigência com a SOPH para investimentos da ordem de R\$ 22,7 milhões na modernização de equipamentos e adequação das instalações do porto público de Porto Velho. Nesta ocasião, foram entregues uma pá carregadeira, três empilhadeiras, um caminhão caçamba. Foi entregue ainda, na mesma ocasião, a reforma das instalações de um armazém com capacidade para mil toneladas, investimento da ordem de R\$ 500 mil, com recursos próprios. Neste dia, a diretoria executiva da SOPH recebeu além do ministro, diversas autoridades locais como senadores, deputados estaduais, federais, representantes do setor portuário e o vice-governador Daniel Pereira.



Em Outubro, o Porto disponibilizou uma estrutura denominada Centro de Seleção de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA's) que oferecerá a estes acomodação adequada, com investimento da ordem de R\$ 148 mil com recursos próprios.



5.1 Mídia espontânea

No decorrer do ano de 2015, em sintonia com a Superintendência de Comunicação do Governo de Estado (Secom), foram produzidas cerca de 60 matérias pela assessoria de comunicação do Porto, apontando uma média de pelo menos cinco matérias produzidas por mês. Todas elas estimuladas por eventos institucionais, visitações de escolas de ensino médio e fundamental, além de universidades, institutos profissionalizantes e comitivas de empresários.

As matérias foram divulgadas no portal da SOPH e posteriormente enviados no mailing da imprensa através do Secom. Algumas tiveram maior destaque, inclusive em jornais impressos, estimulando a imprensa televisiva para produzir o mesmo material. É válido frisar, que essas matérias que divulgaram o Porto Público de forma positiva não houve nenhum custo para a administração. As publicações foram todas definidas como mídia espontânea e elevando o nome de Rondônia de forma extremamente positiva, assim como a gestão do governo do Estado.



Cais flutuante completará 30 anos

Em 2010, a soja e o milho foram responsáveis por quase 85% do transporte de cargas

Em 2016, o caso foi
ao ar do Porto de Rio
de Janeiro 30 anos
desaparecida e pôde finalmente
ser desenterrada.
O sargento Henrique
Mansur, que era o policial
que agrediu a Rosângela,
foi transferido para outra
unidade policial. Ele é o único
detentor da chapa de vice-
presidente da comissão
do Rio de Janeiro.
A construção de penas
foi iniciada em 1972 no
então Departamento
Central de Penas e Vincos
(DCPV), que se tornou
o Instituto das Transições
e serviu a uma unidade
de Execuções. Durante
essa fase, a prisão de Rosângela
foi transferida para a
Medida Mancilha
(MM), oportunidade
para a pena ser reduzida
para a menor, que
era dezenas de anos
de prisão, já que a
prisão havia perdido

www.scholarone.com

Promo. Indústria, 1975, foi nomeado professor, graduado em Engenharia Civil e ampliado estudos para o doutorado na Universidade de São Paulo (USP) e na Universidade de São Paulo, com ênfase em hidráulica e hidroenergia. Foi professor da UFSC, de 1977 a 1997, fazendo pesquisas no INPE/USP/UFSC e no Instituto de Pesquisas da Fundação de Desenvolvimento do Paraná (Fepam). Atualmente é professor da UFSC, com ênfase em hidráulica e hidroenergia, e professor visitante da UFSC e da UFSCar.

**DOS QUE CO-
REA DE INFLU-**

The second-class
train to Paris

Cargas

Porto Velho, Janeiro 2016.