



CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA

2025

**SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS
DO ESTADO DE RONDÔNIA**

SUMÁRIO

1	IDENTIFICAÇÃO GERAL.....	3
2	POLÍTICAS PÚBLICAS.....	4
2.1	Interesse Público Subjacente às Atividades Empresariais	4
2.2	Políticas Públicas.....	5
2.3	Metas Relativas ao Desenvolvimento de Atividades que Atendam aos Objetivos de Políticas Públicas.....	7
2.4	Recursos para Custeio das Políticas Públicas.....	8
2.5	Impacto Econômico-Financeiro da Operacionalização das Políticas Públicas	12
2.6	Comentários dos Administradores	13
2.7	Movimentação de Cargas.....	15
2.8	Outras Informações Relevantes sobre Objetivos de Políticas Públicas	20
3	GOVERNANÇA CORPORATIVA.....	21
3.1	Atividades Desenvolvidas.....	21
3.2	Estrutura de Controles Internos e Gerenciamento de Risco	23
3.3	Compliance	25
3.4	Fatores de Risco.....	26
3.5	Dados Econômico-Financeiros e Comentários dos Administradores sobre o Desempenho.....	27
3.6	Desempenho Portuário	30
3.7	Políticas e Práticas de Governança Corporativa	37
3.8	Descrição da Composição e da Remuneração da Administração.....	39
3.9	Outras Informações Relevantes sobre Governança Corporativa	41

CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA

Em conformidade com o art. 8º, inciso I e VIII, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, a Diretoria Executiva da SOPH subscreve a presente Carta Anual sobre Políticas Públicas e Governança Corporativa referente ao ano de 2026, exercício 2025.

1 IDENTIFICAÇÃO GERAL

Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH

CNPJ: 02.278.152/0001-86.

Sede: Porto Velho/RO.

Tipo de estatal: Empresa pública estadual.

Acionista Controlador: Acionista único - Governo do Estado de Rondônia.

Tipo societário: Sob a forma de sociedade anônima.

Tipo de capital: Fechado

Abrangência de atuação: Regional.

Setor de atuação: Logística de Transporte de navegação interior, infraestrutura, abastecimento, e serviços públicos.

Auditoria independente atual da empresa: CORPORATIVA AUDITORIA E CONSULTORIA LTDA, inscrita no CNPJ sob o nº 42.695.523/0001-40, localizada na Avenida Pau Brasil Lote, nº 10, Sala 1322, Bairro Sul (Águas Claras), CEP nº 71.926- 000, no município de Brasília – DF.

Conselho Superior subscritores da Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa: Membro 9 (nove) conselheiros

Diretoria Executiva

Fernando Cesar Ramos Parente – Diretor-Presidente

Carlos Lopes Silva – Diretor Administrativo e Financeiro

Alfredo Jukio Miyamura Toshimitsu – Diretor de Fiscalização e Operações

Elaborada por:

Flávio de Oliveira Cordeiro – Coordenador de Gestão Portuária

Mês de divulgação: Março de 2026.

2 POLÍTICAS PÚBLICAS

A Lei nº 13.303/2016, em seu artigo 8º, inciso I, estabelece a obrigatoriedade de elaboração da Carta Anual, a ser assinada pelos membros do Conselho de Administração, na qual devem ser explicitados os compromissos assumidos para a consecução dos objetivos de políticas públicas pela empresa pública, pela sociedade de economia mista e por suas subsidiárias.

O documento deve evidenciar o alinhamento dessas entidades ao interesse coletivo ou ao imperativo de segurança nacional que justificou sua criação, bem como definir, de forma objetiva, os recursos alocados para esse fim e os impactos econômico-financeiros decorrentes, os quais devem ser mensurados por meio de indicadores claros e verificáveis.

No âmbito da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, o Conselho de Administração, denominado Conselho Superior – CONSUP, conforme nomenclatura estabelecida em seu Estatuto Social, é o órgão responsável pela aprovação da Carta Anual.

Os membros do Conselho Superior figuram como signatários do documento, cuja elaboração é atribuída à Diretoria Executiva, responsável por sua execução, com o apoio de servidor designado para essa finalidade.

2.1 Interesse Público Subjacente às Atividades Empresariais

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH é uma empresa pública estadual, instituída pela Lei Estadual nº 729, de 14 de julho de 1997, com jurisdição em todo o território do Estado de Rondônia. Dotada de autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira, tem como finalidade primordial o desenvolvimento da rede hidroviária interior e da infraestrutura portuária do Estado, nos termos do artigo 1º de sua lei de criação.

No desempenho de suas atribuições, a SOPH é responsável pela administração do Porto Organizado de Porto Velho, exercendo as funções de Autoridade Portuária, conforme previsto no arcabouço normativo que rege o setor portuário.

A atuação da empresa ocorre em estrita observância ao seu Estatuto Social e às legislações aplicáveis, incluindo a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (Lei das Sociedades por Ações), a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), a Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016 (Lei das Estatais), o Decreto nº

8.033, de 27 de junho de 2013, o Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016, o Decreto nº 30.985, de 2 de dezembro de 2025, entre outras normativas pertinentes ao setor portuário.

Além de sua atuação regulatória e operacional, a SOPH desempenha papel estratégico na implementação das políticas públicas setoriais formuladas pelo Governo do Estado de Rondônia e pelo Poder Concedente, assegurando a integração e a modernização do sistema portuário estadual, o incremento da eficiência logística e a promoção do desenvolvimento socioeconômico regional.

2.2 Políticas Públicas

A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, dispõe, em seu artigo 17, que a administração do porto organizado pode ser exercida diretamente pela União, por entidade delegatária ou por concessionária, nos termos das disposições legais aplicáveis.

Nesse contexto, a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH exerce o papel institucional de Autoridade Portuária, atuando no setor portuário para a consecução de seu objeto social. Suas atribuições encontram-se alinhadas às disposições da Lei nº 12.815/2013 e do Decreto nº 8.033/2013, competindo-lhe, dentre outras, as seguintes atribuições:

- I. cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- II. assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- III. pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- IV. arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
- V. fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- VI. fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- VII. promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
- VIII. autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação,

o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

- IX. autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
- X. suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- XI. reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;
- XII. adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
- XIII. prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
- XIV. estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e
- XV. organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente;
- XVI. promover a realização de obras e serviços de construção e melhoramento dos portos ou ampliação de suas infraestruturas de proteção e de acesso aquaviário sob sua jurisdição e/ou responsabilidade;
- XVII. fiscalizar as áreas e instalações portuárias arrendadas, dentro dos limites do Porto Organizado sob administração da SOPH;
- XVIII. elaborar e submeter à aprovação do poder concedente o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ dos portos, cuja administração esteja sob sua responsabilidade;
- XIX. estabelecer, construir e instalar, se necessário, escritórios ou representações de filiais;
- XX. cooperar com informações para formulação de editais para eventual realização de procedimentos licitatórios a serem reali-

zados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, para contratos de concessão e arrendamentos, sempre que determinado pelo poder concedente, nos termos do § 5º o art. 6º da Lei n. 12.815 de 2013;

- XXI. estabelecer o regulamento de exploração do porto, observadas as diretrizes do poder concedente;
- XXII. decidir sobre conflitos que envolvam agentes que atuam no Porto Organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas;
- XXIII. explorar direta ou indiretamente as áreas não afetadas às operações portuárias, desde que as destinações estejam previstas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto a critério do poder concedente;
- XXIV. exercer a coordenação das comissões locais de autoridades portuárias;
- XXV. propor a desapropriação dos bens necessários à consecução de suas finalidades aos governos federal, estadual e municipal;
- XXVI. fiscalizar e promover a preservação dos recursos naturais e outros que interessarem à infraestrutura hidroviária interior do Estado; e

Parágrafo único. O disposto nos incisos IX e X do caput não se aplicam à embarcação militar que não esteja praticando comércio, nos termos do § 3º do art. 17 da Lei nº 12.815, de 2013.

2.3 Metas Relativas ao Desenvolvimento de Atividades que Atendam aos Objetivos de Políticas Públicas

O Planejamento Estratégico da SOPH 2022–2026 constitui o documento norteador que estabelece os parâmetros adotados para a formulação e a implementação das políticas públicas relacionadas ao setor de infraestrutura portuária.

Nesse contexto, a SOPH definiu objetivos específicos para cada horizonte de planejamento, a saber:

- Promover o desenvolvimento sustentável do Porto;
- Otimizar o uso das instalações e da infraestrutura já existentes no Porto;

- Propor alternativas para o uso de áreas afetadas e não afetadas às operações portuárias, observando-se as especificidades das áreas; e
- Contemplar as melhorias operacionais e os investimentos portuários e de acessos propostos no Plano Mestre.

Para a definição e o acompanhamento das metas estratégicas, foram adotadas as perspectivas da metodologia de gestão estratégica *Balanced Scorecard* (BSC), contemplando as dimensões financeira, do cliente, dos processos internos e de aprendizado e crescimento.

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Porto Velho – PDZ, aprovado em 15 de agosto de 2022, por meio da Portaria nº 1.063 do Ministério da Infraestrutura, contempla estratégias e ações voltadas à expansão e ao desenvolvimento do Porto, de suas áreas e de duas instalações portuárias, estabelecendo metas de expansão no âmbito dos planos de ação e investimentos nele previstos. A publicação do referido Plano ocorreu em 9 de setembro de 2022, na Edição nº 172, Seção 1, página 60, do Diário Oficial da União.

Após a aprovação do PDZ, a Autoridade Portuária implementou ações voltadas à regularização de contratos de exploração no Porto Organizado de Porto Velho, resultando na formalização de 1 (um) contrato de transição, 3 (três) contratos de uso temporário — sendo o último celebrado em julho de 2025 — e 2 (dois) contratos de cessão de uso oneroso.

Adicionalmente, foram implementadas outras iniciativas relevantes, tais como a realização de Chamamento Público para doação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) destinados a novos arrendamentos portuários, bem como a condução de processo seletivo simplificado para 2 (duas) áreas, o qual restou infrutífero por ausência de interessados. Entre as causas identificadas pela Autoridade Portuária destacam-se o cenário de seca extrema no Rio Madeira nos anos de 2023 e 2024, o curto prazo de vigência dos instrumentos contratuais disponíveis para viabilizar investimentos e a inexistência de EVTEA para novos arrendamentos portuários a serem ofertados por meio de leilão no Porto de Porto Velho.

2.4 Recursos para Custeio das Políticas Públicas

A receita da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH é constituída, principalmente, pela arrecadação de tarifas portuárias e,

dentre outras fontes, por dotações consignadas no orçamento do Estado de Rondônia e por créditos abertos por leis especiais, nos termos do artigo 8º da Lei Estadual nº 729/1997. Ressalte-se, contudo, que essas últimas fontes de recursos são repassadas apenas em situações pontuais, de modo a preservar a condição de independência financeira da empresa.

Nesse contexto, o Termo de Compromisso DNIT nº 003/2014, cujo objeto consistiu na modernização e adequação portuária do Porto Organizado de Porto Velho, viabilizou investimentos destinados à aquisição de equipamentos necessários à operacionalização das atividades portuárias. O referido instrumento foi integralmente executado, com o cumprimento de todas as metas pactuadas, culminando na cerimônia de inauguração da nova sede administrativa da SOPH, realizada em 18 de novembro de 2025. A empresa encaminhou ao Poder Concedente — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) — a prestação de contas do Termo de Compromisso, para fins de emissão de parecer técnico e financeiro e registro da aprovação na plataforma do Transferegov, constando nos autos a declaração de que os recursos transferidos tiveram boa e regular aplicação.

A Diretoria Executiva tem envidado esforços no sentido de sanar déficits financeiros oriundos de exercícios anteriores, com vistas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da empresa. O foco dessas ações reside na viabilização da capacidade de investimento na infraestrutura do poligonal portuário, que há longo período demanda intervenções e melhorias.

Desde o exercício de 2022, a administração portuária vem promovendo a regularização fiscal e tributária da SOPH, tendo aderido ao Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, o que possibilitou o equacionamento de débitos junto à Receita Federal do Brasil.

A partir desse cenário, foi fortalecido o canal de interlocução entre a SOPH e o Governo do Estado de Rondônia, com o objetivo de viabilizar os investimentos necessários nas áreas potencialmente operacionais, ampliando a atratividade dos negócios e proporcionando maior segurança às operações portuárias.

No que se refere aos recursos destinados ao custeio das políticas públicas e à sustentabilidade econômico-financeira da Companhia, destaca-se que, a partir de 2022, o Governo do Estado de Rondônia realizou aportes relevantes à SOPH, por meio de subvenções econômicas e aportes de capital, com vistas à

recomposição de caixa, regularização de passivos e viabilização de investimentos estruturantes.

No exercício de 2022, por meio da Lei nº 5.366, de 30 de junho de 2022, foi destinada à SOPH subvenção econômica no montante de R\$ 7.000.000,00, em um contexto de dificuldades financeiras, necessidade de regularização do Cais Flutuante e elevado passivo trabalhista. Parte dos recursos foi utilizada para custeio operacional e parte para quitação de ações trabalhistas. Ainda em 2022, por meio da Lei nº 5.400, de 18 de julho de 2022, foi autorizado aporte de capital no valor de R\$ 7.000.000,00, destinado à contratação de empresa especializada para elaboração de projetos executivos, orçamentos e supervisão técnica das obras de reforma e ampliação do Cais Flutuante.

No exercício de 2023, a SOPH recebeu, por meio da Lei nº 5.681, de 14 de dezembro de 2023, nova subvenção econômica no valor de R\$ 7.000.000,00, destinada à cobertura de despesas de custeio e à recomposição do fluxo de caixa. Desse montante, R\$ 1.800.000,00 foram utilizados para viabilizar o processo de rescisão contratual da empresa Portobrás, sendo o valor remanescente aplicado na manutenção das atividades operacionais, em contexto de redução de receitas. Tal cenário decorreu, principalmente, da paralisação temporária das operações da empresa Hermasa por aproximadamente três meses, em razão da execução de investimentos contratuais, incluindo manutenção de esteiras e instalação de coletores de pó, além da redução de faturamento decorrente das condições estabelecidas no Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento Portuário nº CDP/APPV nº 96/001/00, que previu abatimentos relacionados aos investimentos realizados.

Adicionalmente, no exercício de 2023, foi autorizado aporte de capital no valor de R\$ 1.000.000,00, por meio da Lei nº 5.650, de 17 de novembro de 2023, destinado a investimentos na infraestrutura portuária.

Importa destacar que, no referido período, a Companhia enfrentou impactos financeiros relevantes, dentre os quais: (i) a assunção de parcelamentos de passivos tributários e fiscais pretéritos, com elevado comprometimento mensal de caixa; (ii) a paralisação das operações da arrendatária Hermasa para execução de investimentos obrigatórios; (iii) a necessidade de atendimento a exigências ambientais, especialmente do IBAMA, relacionadas à manutenção de esteiras e instalação de sistemas de controle de emissões de pó; e (iv) a paralisação

parcial das operações decorrente de intervenções no Cais Flutuante, estimada em dois meses. Tais fatores resultaram em impacto negativo estimado em aproximadamente R\$ 5.000.000,00 na arrecadação da Companhia.

No exercício de 2024, além da continuidade dos efeitos da crise hídrica que afetou severamente a navegabilidade na região amazônica, destaca-se a iniciativa da SOPH no sentido de promover a atualização de sua lei de criação, com vistas à adequação às disposições da Lei nº 13.303/2016, em atendimento, inclusive, a recomendações dos órgãos de controle, especialmente o Tribunal de Contas do Estado.

Paralelamente, a SOPH avançou nas tratativas junto ao Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes – DER/RO para a execução de serviços de recuperação da pavimentação das vias internas do Porto Organizado de Porto Velho, com a aplicação de recursos do Governo do Estado de Rondônia. A iniciativa contribui para a melhoria da mobilidade dos modais terrestres no interior do porto, especialmente durante as operações de carregamento e descarregamento de granéis sólidos, tendo sua etapa inicial concluída em dezembro de 2025.

Com vistas à ampliação de suas receitas, a administração portuária tem buscado viabilizar a regularização plena das operações, em conformidade com a legislação portuária vigente, inclusive por meio da revisão de sua estrutura tarifária, em consonância com o Calendário do 2º Ciclo de Revisões Tarifárias estabelecido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, previsto para junho de 2026, bem como da regularização das áreas junto aos órgãos competentes, a exemplo do Ministério de Portos e Aeroportos – MPA e da própria ANTAQ.

Em continuidade à interlocução institucional mencionada, as ações de execução orçamentária para investimentos já aportados prosseguiram no exercício de 2024, com a contratação da empresa vencedora do certame licitatório destinado à elaboração dos projetos de manutenção e ampliação do cais, estrutura na qual se concentram mais de 80% das principais operações do Porto Organizado de Porto Velho, com destaque para a movimentação de cargas a granel sólido, fundamental para a dinâmica operacional do porto.

Adicionalmente, a Diretoria Executiva da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH obteve a aprovação da proposta de execução

das Obras de Recuperação do Cais Flutuante do Porto Organizado de Porto Velho, com vistas à celebração de instrumento de repasse, por meio de Termo de Compromisso a ser formalizado na Plataforma TransfereGov, entre a União Federal e a SOPH, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – Novo PAC. O referido instrumento prevê investimentos superiores a dezoito milhões de reais.

No tocante a novos investimentos, a Autoridade Portuária obteve autorização da Agência Reguladora para o desfazimento de bens reversíveis inservíveis, por meio de alienação por venda, oriundos do plano de investimentos da empresa HERMASA. Os bens serão levados à hasta pública, sendo que os recursos auferidos serão integralmente revertidos em investimentos no setor de segurança e controle de acesso do Porto Organizado de Porto Velho, conforme plano de aplicação aprovado pela ANTAQ. Tal iniciativa visa fortalecer a reestruturação da empresa, contribuindo para a melhoria da prestação dos serviços portuários e das condições de trabalho de seus profissionais.

2.5 Impacto Econômico-Financeiro da Operacionalização das Políticas Públicas

No exercício de 2022, o contrato de arrendamento de granéis sólidos vegetais foi renovado por meio de seu primeiro termo aditivo, contemplando, no período de outubro a dezembro de 2023, a realização de investimentos no Terminal Portuário, atualizados no montante de R\$ 13.208.735,64, os quais contribuíram para o aumento da capacidade operacional e para a modernização dos equipamentos utilizados na movimentação de soja e milho.

Os valores referentes a esse arrendamento foram atualizados em consonância com os contratos de arrendamento vigentes no setor portuário, o que resultou em redução significativa das receitas auferidas pela Autoridade Portuária decorrentes da movimentação de cargas no referido terminal.

No último biênio, em razão da execução dos investimentos previstos no contrato de arrendamento de granéis sólidos vegetais, observou-se incremento na movimentação de cargas em comparação ao período anterior à assinatura do referido contrato, ocorrida em 2022. Não obstante, a Movimentação Mínima Contratual (MMC) não tem sido atingida de forma recorrente desde o exercício de 2016, situação que vem sendo formalmente comunicada à Agência Nacional de

Transportes Aquaviários – ANTAQ e ao Ministério de Portos e Aeroportos.

Considerando os valores da subvenção econômica provenientes de recursos estaduais, o Demonstrativo do Resultado referente aos exercícios de 2023 a 2025 apresenta as seguintes informações:

EXERCÍCIO	2023	2024	2025
RECEITA	18.310.130,98	24.541.521,05	29.199.940,14
DESPESA	15.363.500,30	24.912.914,31	26.643.851,92
RESULTADO	2.946.630,68	- 371.393,26	2.556.088,22

(Fonte: Portal SOPH)

Os recursos estaduais aportados revelaram-se fundamentais para a manutenção da empresa, tendo sido destinados exclusivamente ao pagamento de despesas pretéritas de natureza previdenciária, tributária, trabalhista e indenizatória, bem como à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da SOPH.

Não obstante as medidas administrativas adotadas pela Autoridade Portuária com vistas à captação de novos parceiros para a operacionalização da movimentação de cargas por meio do Porto Organizado de Porto Velho, a aplicação de recursos em investimentos estruturais mostra-se essencial para ampliar a capacidade operacional do porto, viabilizando a celebração de novos contratos de arrendamento.

Nesse sentido, com a publicação do Decreto nº 30.985, de 2 de dezembro de 2025, a SOPH passou a ser oficialmente reconhecida como empresa estatal dependente do Governo do Estado de Rondônia, a partir de 1º de janeiro de 2026, devendo apresentar Plano de Sustentabilidade Econômica e Financeira, com vigência de até 3 (três) anos, com o objetivo de restabelecer a condição de empresa estatal não dependente.

2.6 Comentários dos Administradores

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH destaca-se como empresa pública estadual responsável pela administração do Porto Organizado de Porto Velho, operando uma ampla diversidade de cargas, que inclui granéis sólidos e líquidos, carga geral, contêineres e veículos.

A SOPH dispõe de áreas estratégicas passíveis de arrendamento, o que possibilita novas ocupações e a atração de investimentos. Essas iniciativas contribuem para o incremento da movimentação de cargas no Porto, promovendo o desenvolvimento logístico e econômico da região.

Com vistas a viabilizar esses investimentos, foram implementadas diversas ações estruturantes, com destaque para o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto Organizado de Porto Velho, aprovado em 2022. Esse instrumento de planejamento portuário identifica áreas disponíveis para arrendamentos, amplia os espaços de exploração e otimiza a capacidade de armazenamento para operações de importação e exportação, assegurando maior eficiência operacional.

Além das áreas disponíveis, o PDZ contempla regiões já ocupadas, áreas destinadas à cessão de uso oneroso, planos de ação e investimentos, bem como informações relativas aos acessos aquaviários e rodoviários, à poligonal portuária, ao canal de acesso e à bacia de evolução.

O avanço na adequação do PDZ para fins de licitação de áreas fortalece a movimentação portuária, viabiliza novos investimentos e consolida a SOPH como agente estratégico para o crescimento econômico do Estado de Rondônia. A implantação de novas fontes de receita na poligonal portuária segue um modelo estruturado de licitações e contratos de arrendamento, com prazos de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogáveis por igual período, assegurando maior previsibilidade e capacidade de investimento na infraestrutura logística do Porto.

Atualmente, encontram-se em andamento ações de prospecção e formalização contratual, dentre as quais destacam-se:

a) contrato de transição celebrado para a área denominada Recinto Alfandegado, destinada à movimentação de cargas de exportação, encontrando-se em fase final de elaboração o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, pela arrendatária, com vistas à futura licitação para arrendamento da área;

b) condução de tratativas relativas à manifestação de interesse de empresa detentora de Contratos de Uso Temporário para movimentação de fertilizantes, visando à ocupação de novas áreas arrendáveis;

c) disponibilização de áreas para Uso Temporário, com contratos de vigência de até 48 (quarenta e oito) meses;

d) oferta de áreas por meio de processo seletivo simplificado, incluindo as áreas PVH-01, Área 10 e Área 11;

e) atualização do Memorial Descritivo de Valores para cessão de uso oneroso, a ser disponibilizado por meio de chamamento público.

Essas iniciativas fomentam o crescimento do setor logístico estadual, fortalecem a infraestrutura portuária e ampliam as oportunidades para o desenvolvimento econômico do Estado, representando, ainda, alternativa estratégica para empresas interessadas em expandir sua capacidade operacional no Porto Organizado de Porto Velho.

As ações integram os esforços da gestão estadual para otimizar a utilização das áreas operacionais, em consonância com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho, aprovado pelo Ministério da Infraestrutura, reforçando a relevância do terminal portuário no fluxo logístico regional e sua contribuição direta para a economia de Rondônia.

Com a implementação dessas iniciativas, a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH reafirma seu compromisso com a modernização e a expansão do Porto Organizado de Porto Velho, impulsionando o desenvolvimento regional e contribuindo de forma decisiva para o posicionamento de Rondônia como um hub logístico estratégico, capaz de integrar cadeias produtivas, ampliar fluxos de comércio e consolidar sua relevância no cenário logístico e econômico nacional.

2.7 Movimentação de Cargas

As principais cargas movimentadas no Porto consistem em grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho, fertilizantes, além de cargas gerais, como açúcar, semirreboques com cargas refrigeradas e contêineres de madeira.

Apesar dos reflexos da crise hídrica verificada nos anos anteriores, o Estado de Rondônia, de acordo com dados oficiais a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) registrou uma produção recorde de soja e milho de 5,37 milhões de toneladas, representando um aumento de 30,6% em relação à safra anterior. Ainda que tenha ocorrido atraso na colheita, o incremento na produção de grãos foi confirmado.

Entretanto, em sentido oposto ao crescimento da produção, observou-se a ocorrência de gargalos no escoamento desses grãos. O aumento do volume

produzido, associado à limitação no número de barcaças disponíveis, bem como ao maior tempo demandado entre o carregamento na origem, o descarregamento no destino final e o retorno das embarcações, contribuiu para a redução da movimentação portuária anual.

Em decorrência da colheita tardia da safra 2024/2025 e das dificuldades logísticas no escoamento dos grãos sólidos, o Porto de Porto Velho registrou, em 2025, uma redução de 3.708,72 toneladas na movimentação anual de grãos sólidos, em comparação ao ano anterior. Ressalte-se, contudo, que houve aumento no volume de embarques, no montante de 49.744,09 toneladas em relação ao exercício precedente.

De forma consolidada, a movimentação portuária total (embarques e desembarques) apresentou uma redução anual de 0,18% (dezoito centésimos por cento). Observou-se, por outro lado, um crescimento de 2,61% (dois inteiros e sessenta e um centésimos por cento) nos embarques, com destaque para soja e milho. Em sentido oposto, registrou-se retração de 48,37% (quarenta e oito vírgula trinta e sete por cento) no total de desembarques. Importa esclarecer que esse percentual refere-se ao conjunto das mercadorias desembarcadas no Porto, abrangendo diferentes tipologias de cargas, não se limitando ao segmento de fertilizantes. Embora o fertilizante represente o item de maior relevância dentro do total desembarcado, ele constitui apenas uma das cargas que compõem esse agregado, razão pela qual a variação global dos desembarques não deve ser interpretada como reflexo exclusivo do comportamento desse produto específico, conforme demonstrado a seguir:

SENTIDO	2024	2025	VARIAÇÃO
Embarque	1.906.644,97	1.956.389,06	2,61%
Desembarque	110.498,07	57.045,26	- 48,37%
Total em toneladas	2.017.143,04	2.013.434,32	- 0,18%

(Fonte: Portal SOPH)

No detalhamento por carga, observa-se que, dentro do total de desembarques registrados em 2025, o volume de fertilizantes apresentou redução de 39.680,24 toneladas em comparação ao ano anterior, passando de 66.096,24 toneladas em 2024 para 26.416,00 toneladas em 2025. Essa redução específica no desembarque de fertilizantes representa **uma queda percentual relevante**

dentro do item fertilizante — devendo ser interpretada dentro do contexto mais amplo do desempenho de desembarques gerais, e não como o fator isolado da retração global de 48,37% dos desembarques totais.

Entre os fatores que mais impactaram negativamente o desempenho de desembarques no Porto Organizado de Porto Velho nos últimos anos estão:

- A severa estiagem de 2023 e 2024 que prejudicou a safra e o escoamento de graneis sólidos vegetais via porto;
- A Suspensão temporária dos serviços de alfandegamento no Porto Organizado, afetando o despacho de contêineres, açúcar e óleo vegetal;
- Prolongamento da suspensão de navegação em 2024 em determinados trechos de grande importância logística;
- E o impacto do fechamento temporário da fronteira terrestre do Brasil com a Venezuela em 2025, que interrompeu fluxos comerciais bilaterais e afetou rotas de escoamento regional, sobretudo de produtos agrícolas, em razão de medidas de controle fronteiriço adotadas pelas autoridades venezuelanas.

Ressalvados os dados anteriormente apresentados, observa-se que os eventos relacionados à operação de graneis sólidos, especialmente soja e milho, têm contribuído de forma significativa para a evolução da movimentação portuária ao longo dos últimos anos. Nesse contexto, registra-se um crescimento médio anual de 2,61%, bem como um crescimento acumulado de 24,15% no triênio, quando comparado ao ano de 2023, conforme se demonstra a seguir:

SEN-TIDO	2023	2024	2025	VARIAÇÃO (2023-2025)	VARIAÇÃO ANUAL (2024-2025)
Embarques	1.636.735,39	1.906.644,97	1.956.389,06	19,53%	2,61%
Desembarques	71.512,23	110.498,07	57.045,26	- 20,23%	- 48,37%
Total	1.708.247,62	2.017.143,04	2.013.434,32	17,87%	- 0,18%

(Fonte: Portal SOPH)

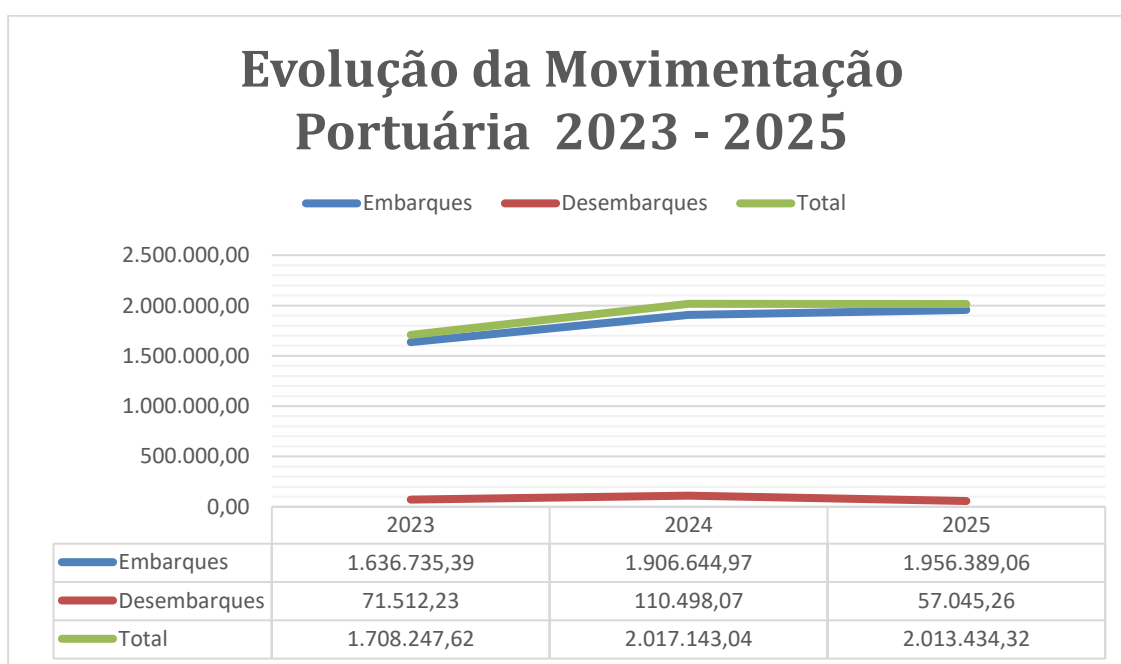
Os dados consolidados evidenciam que, embora tenha havido leve retração no volume total entre 2024 e 2025 (-0,18%), o patamar de movimentação manteve-se praticamente estável e significativamente superior ao registrado em 2023, refletindo a consolidação do crescimento observado no triênio. O gráfico

demonstra que o aumento expressivo verificado entre 2023 e 2024 foi determinante para elevar o nível estrutural de movimentação do Porto, estabelecendo um novo patamar operacional acima de 2 milhões de toneladas anuais.

Observa-se que os embarques representam a parcela predominante da movimentação portuária, mantendo trajetória ascendente no período analisado, com crescimento contínuo entre 2023 e 2025. Esse comportamento está diretamente associado ao desempenho dos graneis sólidos vegetais, especialmente soja e milho, que constituem o principal vetor logístico do Porto de Porto Velho.

Por outro lado, os desembarques apresentaram comportamento mais volátil, com elevação em 2024 e redução em 2025, influenciados principalmente pela dinâmica da importação de fertilizantes e demais insumos. Ainda assim, a participação dos desembarques no volume total permanece proporcionalmente inferior à dos embarques, o que explica o impacto limitado dessa variação no resultado global.

A representação gráfica permite visualizar com clareza essa dinâmica: crescimento consistente dos embarques, oscilação dos desembarques e estabilidade do volume total em 2025, consolidando o Porto de Porto Velho como elo estratégico do corredor logístico do Madeira, mesmo diante de adversidades climáticas e operacionais enfrentadas no período.



(Fonte: Portal SOPH)

EMBARQUE 2025															
ITEM	CARGAS	TIPO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
1	AÇUCAR	CG		3.534,32	1.732,38					733,00		4,07			6.003,77
2	ALUMÍNIO E SUAS OBRAS	CG			714,92										714,92
3	ARROZ	CG			100,00										100,00
4	AUTOMÓVEIS/ VEÍCULOS	CG	260,00	729,50	477,80	2.526,10	700,00	12,00	122,00	215,00	270,00	137,00	2.786,10	4,00	8.239,50
5	ALIMENTOS PARA ANIMAIS				299,00										299,00
11	CALCARIO (Adubo animal ou vegetal)	GS		50,00											50,00
13	CARNES				23,00										23,00
14	COMBUSTÍVEIS / SUBPRODUTOS DE PETRÓLEO	GL			823,00						1.536,82				2.359,82
15	CONTEINERES (t)			3.292,28	1.427,64	2.059,16	2.059,16		2.842,14	1.909,97	2.506,86	2.233,40	1.847,50	1.491,16	21.669,27
18	FÉCULA	CG		76,00	252,00		88,00								416,00
20	FARINHA DE TUBÉRCULOS (Mandioca))	CG		50,00	140,75										190,75
30	MILHO				30,00							720,00		9.865,00	10.615,00
31	MINÉRIOS, ESCÓRIAS E CINZAS							4.900,00	5.204,46						10.104,46
33	ÓLEO VEGETAL	CG			212,60		109,20			25,00					346,80
37	RAÇÃO	CG		136,27	668,06		104,75								909,08
38	REATORES, CALDEIRAS, MÁQUINAS							7,00	262,00		14,00				283,00
39	SAL; ENXOFRE; TERRAS E PEDRAS; GESO, CAL E CIMENTO	CG		36,42						2,15					38,57
41	SEMIRREBOQUE	VC	5.761,30	5.722,45	5.966,69	6.365,82		3.614,46	3.641,46	5.451,84	5.080,83	5.072,70	5.445,58	6.219,47	58.342,60
42	SOJA	GS	80.989,00	199.057,00	209.044,91	237.138,00	203.508,77	148.582,00	188.771,00	123.370,00	48.084,00	79.373,00	176.550,00	141.031,00	1.835.498,68
43	TRIGO (Farinha))	CG			181,83										181,83
44	VIDRO E SUAS OBRAS												3,00		3,00
	TOTAL		87.010,30	212.684,24	222.094,58	248.089,08	206.569,88	157.108,46	200.588,06	131.968,96	57.478,51	87.554,17	186.632,18	158.610,63	1.956.389,06

DESEMBARQUE 2025															
ITEM	CARGAS	TIPO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
1	AUTOMÓVEIS/ VEÍCULOS	VEIC	108,00	152,00	29,00			2,00			2,00	272,00			565,00
4	COMBUSTÍVEIS /SUB PROD PETR E BIODIESEL	GL	1.396,11		2.236,71					1.611,52	1.600,00	1.536,82	572,42	1.678,16	10.631,74
5	CONTAINER			25,90											25,90
7	FERTILIZANTES	GS	3.160,04	2.342,51		3.126,39		476,40	6.007,59		11.303,20				26.416,13
8	MADEIRA	CG	200,00												200,00
10	PEDRA BRITA						1.353,49								1.353,49
14	REATORES, CADEIRAS, MÁQUINAS									606,00					606,00
15	SAL; ENXOFRE; TERRAS E PEDRAS; GESSO, CAL E CIMENTO	CG						6,00							6,00
16	SEMIRREBOQUE	VEIC	1.568,00	1.368,00	1.528,00	1.392,00		1.967,00	1.720,00	1.788,00	1.720,00	1.482,00	1.564,00	1.144,00	17.241,00
	TOTAL		6.432,15	3.888,41	3.793,71	4.518,39	1.353,49	2.445,40	7.733,59	4.005,52	14.625,20	3.290,82	2.136,42	2.822,16	57.045,26

TOTAIS MENSAIS	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	ACUMULADO
EMBARQUE / EXPORTAÇÃO	87.010,30	212.684,24	222.094,58	248.089,08	206.569,88	157.108,46	200.588,06	131.968,96	57.478,51	87.554,17	186.632,18	158.610,63	1.956.389,06
DESEMBARQUE / IMPORTAÇÃO	6.432,15	3.888,41	3.793,71	4.518,39	1.353,49	2.445,40	7.733,59	4.005,52	14.625,20	3.290,82	2.136,42	2.822,16	57.045,26
MOVIMENTAÇÃO	93.442,45	216.572,65	225.888,29	252.607,47	207.923,37	159.553,86	208.321,65	135.974,48	72.103,71	90.844,99	188.768,60	161.432,79	2.013.434,32

Fonte: Portal SOPH

2.8 Outras Informações Relevantes sobre Objetivos de Políticas Públicas

Com o objetivo de promover maior uniformidade regulatória e padronização tarifária entre os Portos Organizados do país, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) editou a Resolução nº 61, de 30 de novembro de 2021, estabelecendo a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias, bem como os procedimentos aplicáveis ao reajuste e à revisão tarifária.

Em consonância com essa diretriz regulatória, a SOPH obteve a aprovação de sua estrutura tarifária padronizada por meio da Deliberação ANTAQ nº 119, de 24 de agosto de 2022. A adequação do Porto Organizado de Porto Velho à nova estrutura representou avanço institucional relevante, alinhando seus serviços ao padrão regulatório nacional e conferindo maior previsibilidade, transparência e segurança jurídica às operações portuárias.

Ainda no exercício de 2022, foram aprovados dois importantes instrumentos de planejamento: o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Porto Velho e o Plano Estratégico da SOPH, com vigência para o período de 2022 a 2026. Ambos passaram a orientar as ações institucionais a partir de 2023, estabelecendo diretrizes para expansão operacional, organização espacial do porto, atração de investimentos e melhoria da eficiência administrativa.

A implementação desses instrumentos representou mudança estruturante na gestão portuária, ao incorporar rotinas sistemáticas de planejamento, acompanhamento de metas e monitoramento de resultados. Embora o processo ainda esteja em fase de amadurecimento, com aperfeiçoamentos em curso quanto aos mecanismos de mensuração e avaliação de desempenho, observa-se evolução significativa em comparação aos exercícios anteriores.

A aprovação do PDZ possibilitou, ainda, a regularização de contratos vencidos e a celebração de novos instrumentos contratuais com empresas interessadas em operar no Porto Organizado, fomentando a ampliação das atividades econômicas e a diversificação de cargas. O instrumento contratual mais recente foi celebrado em julho de 2025, consolidando a estratégia de expansão e ocupação ordenada da área portuária.

No exercício de 2025, o Porto Organizado de Porto Velho registrou movimentação superior a 2 milhões de toneladas, mantendo nível operacional expressivo mesmo após os impactos da severa crise hídrica enfrentada nos exer-

cícios anteriores. Observou-se crescimento de 2,61% nos embarques, com destaque para soja e milho, além da ampliação da ocupação econômica do polígono portuário por meio da celebração de novos instrumentos contratuais e da realização de processo seletivo com vistas à celebração de novo arrendamento transitório de áreas operacionais. No campo estrutural, foram concluídas melhorias relevantes, incluindo a inauguração da nova sede administrativa bem como a entrega do armazém alfandegado, fortalecendo a infraestrutura de apoio às operações e ao comércio exterior.

Ao completar 50 anos de operação, o Porto reafirmou seu papel como ativo estratégico na matriz logística do Arco Norte, contribuindo para o escoamento da produção regional e para a integração de Rondônia aos principais corredores nacionais de exportação. Os resultados alcançados em 2025 evidenciam não apenas a recuperação operacional, mas também a consolidação de um modelo de gestão orientado ao planejamento, à atração de investimentos e à geração de valor público, reforçando a relevância do Porto de Porto Velho como instrumento de política pública voltado ao desenvolvimento econômico estadual.

Ressalte-se que diversas ações previstas no planejamento estratégico foram impactadas pela seca histórica do Rio Madeira nos anos de 2023 e 2024 — sendo 2024 marcado pela mais grave crise hídrica registrada na região, com efeitos diretos sobre a navegação e as operações portuárias em Rondônia e no Amazonas.

Ainda assim, em 2025, o Porto Organizado de Porto Velho demonstrou capacidade de resiliência institucional, apresentando incremento na movimentação de cargas e avanço na formalização de novos instrumentos contratuais, reafirmando seu alinhamento às diretrizes de política pública voltadas ao desenvolvimento logístico, à atração de investimentos e ao fortalecimento da economia estadual.

3 GOVERNANÇA CORPORATIVA

3.1 Atividades Desenvolvidas

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) é empresa pública estadual que tem por finalidade, nos termos do art. 3º de seu Estatuto Social, exercer as funções de Autoridade Portuária no âmbito do Porto

Organizado de Porto Velho, sob sua administração e responsabilidade, em consonância com as políticas públicas setoriais formuladas pelo Governo do Estado de Rondônia e pelo Poder Concedente.

A administração do Porto é exercida pela SOPH na condição de Autoridade Portuária, competindo-lhe as atribuições previstas na Lei nº 12.815/2013, especialmente em seu art. 17, bem como aquelas estabelecidas no art. 4º de seu Estatuto Social. Entre suas competências destacam-se a gestão da infraestrutura portuária, a fiscalização das operações, a celebração e acompanhamento de instrumentos contratuais, o ordenamento do uso das áreas e instalações, e a garantia da regularidade e eficiência dos serviços prestados no Porto Organizado.

As atividades desenvolvidas pela SOPH estão alinhadas à sua missão institucional de organizar, administrar e viabilizar o transporte aquaviário, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico do Estado de Rondônia e para a integração logística da Região Norte aos corredores nacionais e internacionais de comércio.

No que se refere à visão institucional, a empresa busca consolidar-se como referência em excelência na gestão de políticas públicas voltadas ao transporte aquaviário na Região Norte. Para tanto, pauta sua atuação nos valores da ética, isonomia, inovação, excelência técnica, capacidade operacional, comprometimento institucional, proatividade, transparência, acessibilidade e responsabilidade social e ambiental.

Os serviços prestados pela SOPH, no exercício de suas atribuições como Autoridade Portuária, estão estruturados conforme a tabela tarifária vigente do Porto Organizado de Porto Velho, observando a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), conforme detalhamento a seguir:

TABELA	DESCRIÇÃO
Tabela I	Infraestrutura de Acesso Aquaviário
Tabela II	Instalações de Acostagem

Tabela III	Infraestrutura Operacional ou Terrestre
Tabela IV	Movimentação de Cargas
Tabela V	Utilização de Infraestrutura de Armazenagem
Tabela VI	Utilização de Equipamentos
Tabela VII	Diversos Padronizados
Tabela VIII	Uso Temporário e Arrendamento Realizado com Base em Estudos Simplificados
Tabela IX	Complementares

Os valores cobrados pelos serviços tarifários destinam-se à manutenção, conservação e melhoria contínua da infraestrutura portuária disponibilizada aos usuários, bem como à cobertura dos custos operacionais e administrativos inerentes à atuação da Autoridade Portuária. A estrutura tarifária vigente observa os parâmetros regulatórios estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), assegurando transparência, previsibilidade e isonomia na cobrança pelos serviços prestados.

A arrecadação decorrente das tarifas portuárias constitui fonte essencial para a sustentabilidade econômico-financeira da empresa, contribuindo para a preservação do equilíbrio das contas públicas, a realização de investimentos estruturais e o cumprimento das obrigações institucionais da SOPH enquanto empresa pública estadual responsável pela gestão do Porto Organizado de Porto Velho.

3.2 Estrutura de Controles Internos e Gerenciamento de Risco

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) possui, em sua estrutura organizacional, a Setorial de Controle Interno (SECONI), vinculada diretamente à Presidência, com a atribuição de monitorar e avaliar as atividades desenvolvidas pela empresa. Compete à unidade verificar o cumprimento de programas, objetivos, metas e orçamentos, bem como avaliar a conformidade das políticas administrativas e a fidedignidade das informações produzidas, assegurando a legalidade, legitimidade, economicidade, transparência

e efetividade da arrecadação e da aplicação dos recursos públicos no âmbito interno da entidade.

A SOPH adota o modelo de governança das Três Linhas de Defesa, estruturado pelo *Institute of Internal Auditors* (IIA), em consonância com o Decreto Estadual nº 23.277, de 16 de outubro de 2018, que dispõe sobre o Sistema Estadual de Controle Interno. Esse modelo é compreendido da seguinte forma:

- **Primeira Linha de Defesa** – Composta pelos gestores e empregados das áreas técnicas e operacionais, responsáveis pela execução dos processos, identificação e gerenciamento dos riscos inerentes às suas atividades, bem como pela implementação de controles e medidas corretivas necessárias.
- **Segunda Linha de Defesa** – Formada pelas funções de governança, gestão de riscos, controle interno, compliance e integridade, além das demais áreas corporativas responsáveis pelo apoio metodológico às unidades de negócio na identificação, avaliação, tratamento e monitoramento dos riscos, bem como pela elaboração de normativos internos relacionados ao tema.
- **Terceira Linha de Defesa** – Representada pela Controladoria-Geral do Estado, que exerce atividade independente e objetiva de avaliação e consultoria, atuando como Órgão Central do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Estadual, com a finalidade de agregar valor e aprimorar os processos de gestão e governança.

Um daqueles documentoNo que se refere ao gerenciamento de riscos, a SOPH iniciou a implantação formal da Gestão de Riscos no exercício de 2024, com a elaboração de Plano de Ação destinado a promover adequações relativas aos pontos de melhoria identificados em relatório conclusivo, além de propor medidas voltadas ao aperfeiçoamento dos processos de governança e gestão. Entre as ações previstas, destaca-se a elaboração e implementação da Política Corporativa de Gerenciamento de Riscos (ação nº 11), cuja conclusão ocorreu no exercício de 2025, representando marco relevante para o fortalecimento do sistema de gestão de riscos da empresa. Com a formalização da Política, as

práticas de controle interno e gestão de riscos avançaram para fase de estruturação e integração institucional, encontrando-se em processo de expansão e aprimoramento contínuo, com vistas à plena abrangência de todas as áreas e agentes da empresa.

No que tange à transparência ativa, a empresa disponibiliza informações por meio do Portal de Transparência do Governo do Estado, acessível pelo link: <https://rondonia.ro.gov.br/soph/>.

A SOPH também oferece ao cidadão e aos clientes informações e prestação de serviços de forma presencial, no endereço físico situado na Rua Terminal dos Milagres, nº 400, Bairro Panair, bem como por meio eletrônico, pelo e-mail gabportopv@gmail.com e pelo telefone (69) 3229-3904, reforçando seu compromisso com a acessibilidade, a publicidade dos atos administrativos e a *accountability institucional*. Adicionalmente, é possível obter informações institucionais por meio do perfil oficial no Instagram: [@portodeportovelho](https://www.instagram.com/portodeportovelho).

No que se refere à transparência passiva, a empresa responde diretamente a todas as demandas registradas por meio do sistema e-SIC.

Além disso, cumpre as diretrizes de transparência passiva por intermédio da plataforma Ouvidoria/Fala-BR, mantendo canal de ouvidoria vinculado ao portal da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, disponível no link: <http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/sobre/lai/4-ouvidoria/>.

3.3 Compliance

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH tem como premissa assegurar a conformidade nos processos de tomada de decisão e na execução dos atos de gestão, orientando sua atuação por padrões elevados de ética, integridade e transparência, observados por todos os agentes que compõem sua estrutura organizacional.

Nesse contexto, a empresa busca consolidar uma cultura institucional de integridade, garantindo que suas ações estejam permanentemente alinhadas aos princípios da governança corporativa, à legislação aplicável e às melhores práticas regulatórias e setoriais do segmento portuário.

Estruturada de forma integrada, cada área da SOPH exerce atribuições específicas e complementares, atuando de maneira coordenada para o alcance dos objetivos estratégicos da empresa, com foco na eficiência administrativa, na

responsabilidade na gestão dos recursos públicos e na geração de valor institucional.

A área de Conformidade, fortalecida ao longo dos últimos anos, desempenha papel central no suporte à implementação e ao monitoramento do cumprimento das exigências legais, regulamentares e normativas, bem como na disseminação dos princípios de integridade e das boas práticas de governança corporativa. Atua, ainda, de forma contínua no aprimoramento dos processos internos, no fortalecimento dos mecanismos de controle e supervisão e na mitigação de riscos, contribuindo para o robustecimento do ambiente de governança, a prevenção de irregularidades e o incremento da credibilidade institucional perante os órgãos de controle, o mercado e a sociedade.

3.4 Fatores de Risco

Os fatores de risco da SOPH, identificados por setor, são mapeados com base na análise dos procedimentos vigentes, na avaliação dos processos internos e na mensuração do grau de exposição institucional a eventos que possam impactar o alcance dos objetivos estratégicos, operacionais, financeiros e regulatórios da empresa.

A classificação e a priorização desses riscos consideram critérios técnicos previamente definidos, observando-se indicadores relacionados à probabilidade de ocorrência, ao impacto potencial, ao nível de controle existente e à capacidade de resposta institucional, dentre outros parâmetros estabelecidos no âmbito da gestão de riscos.

Identidade	Imagem Nome e alcunha Comunicação
Clima	Mudanças Climáticas
Negócios	Concorrência Investidores
Econômico	Mercado Regional
Governança	Cultura Organizacional Estrutura da Organização
Financeiro	Gestão Financeira

Administrativa	Gestão Administrativa Processos Internos
Comercial	Gestão de Contratos e Clientes
Meio Ambiente	Regularidade e Execução
Operação	Infraestrutura Capacidade Operacional Logística Armazenagem Equipamentos
Pessoas	Mão de obra disponível Capacitação Saúde e segurança no trabalho
Informática	Segurança da Informação Sistemas de TI Banco de Dados

3.5 Dados Econômico-Financeiros e Comentários dos Administradores sobre o Desempenho

A região de Rondônia vem apresentando significativa expansão do setor agrícola, com destaque para o cultivo de soja e milho, considerando-se, ainda, a produção oriunda dos Estados vizinhos de Mato Grosso e Acre. Esse cenário tem impulsionado o interesse e a instalação de novas estruturas portuárias na região, especialmente após a aprovação do Plano Diretor do Porto Organizado de Porto Velho, que conferiu maior segurança jurídica e diretrizes para investimentos no setor portuário.

Nesse contexto, destaca-se que o Terminal de Uso Privado responsável pela maior movimentação de grânéis sólidos vegetais na região também mantém contrato de arrendamento no Porto Organizado de Porto Velho, sendo historicamente relevante para a movimentação de grãos na instalação portuária pública.

Em fevereiro de 2022, foi celebrado novo termo aditivo ao contrato de arrendamento junto ao então Ministério da Infraestrutura, à SOPH e à empresa Hermasa, prevendo a realização de investimentos destinados à modernização das estruturas operacionais e ao aumento da capacidade de movimentação. Os investimentos foram executados ao longo do exercício de 2023, considerando a exigência de cumprimento da movimentação mínima contratual estabelecida.

Todavia, nos exercícios de 2023 e 2024, o Rio Madeira enfrentou uma seca histórica, considerada a menor registrada nos últimos anos, o que impactou diretamente a navegação e resultou na paralisação parcial das operações portuárias. Em razão desse cenário adverso, não foi possível atingir a movimentação mínima contratual, fixada em 2,4 milhões de toneladas, apesar de os investimentos realizados ampliarem a capacidade operacional instalada.

Com a renovação do termo aditivo do arrendamento portuário, observou-se redução significativa na receita auferida pela SOPH, uma vez que deixou de haver o pagamento, pela arrendatária, dos valores compensatórios relativos à movimentação mínima não realizada. Ressalte-se que parcela expressiva da carga de granéis sólidos da arrendatária vinha sendo movimentada prioritariamente em seu Terminal de Uso Privado, em detrimento do Porto Organizado.

Adicionalmente, a movimentação de milho no Porto Organizado apresentava limitações em razão da ausência de sistemas de captação de pó. Tais equipamentos estavam previstos no escopo dos investimentos contratuais e foram instalados em 2023, durante o período de vazante do Rio Madeira, conforme manutenção programada pela arrendatária. A implantação dos captadores de pó atende às exigências do órgão ambiental e às condicionantes para a renovação da Licença de Operação, além de possibilitar a movimentação plena de cargas como milho, com redução significativa da emissão de particulados na área do Porto e em seu entorno.

Diante do contexto de crise hídrica prolongada, paralisações operacionais e impactos diretos sobre a arrecadação, a SOPH necessitou solicitar novos aportes de recursos junto ao Governo do Estado, com vistas à manutenção de suas atividades e à continuidade da prestação dos serviços portuários.

Apesar dos desafios enfrentados, novos contratos operacionais foram firmados a partir de 2024, contribuindo para a diversificação das cargas e a recomposição gradual das receitas. Destacam-se a continuidade do contrato de transição da empresa BDX, no segmento de contêineres; a celebração de contrato de uso temporário com a empresa Fertitex, atuante no segmento de fertilizantes; e com a empresa Emam, no segmento de derivados de petróleo. Em 2025, foi aprovado contrato de uso temporário com a empresa CBAA, também atuante no mercado de derivados de petróleo.

Com a celebração desses novos contratos, projeta-se o aumento das receitas contratuais e o fomento à movimentação de cargas, decorrente da ampliação das operações das empresas instaladas no Porto Organizado. Mesmo diante dos efeitos da crise hídrica nos dois últimos exercícios, o Porto Organizado de Porto Velho registrou, em 2025, movimentação superior a 2 milhões de toneladas de cargas, ainda que o volume total tenha sido ligeiramente inferior ao apurado no exercício anterior.

Sentido	2023	2024	2025
Embarque	1.636.735,39	1.906.644,97	1.956.389,06
Desembarque	71.512,23	110.498,07	57.045,26
Total	1.708.247,62	2.017.143,04	2.013.434,32

(Fonte: Portal SOPH)

No que se refere às receitas portuárias, compostas pelas tarifas operacionais e pelos contratos de arrendamento e uso, o Porto de Porto Velho registrou crescimento relevante no exercício de 2025 em comparação a 2024.

A Receita Operacional Bruta passou de **R\$ 11.702.877,15**, em 2024, para **R\$ 13.942.941,41**, em 2025, representando **aumento de 19,14%** no período. O desempenho positivo reflete a consolidação das ações estratégicas implementadas pela SOPH, voltadas ao fortalecimento contratual, à ampliação da base arrecadatória e à melhoria da eficiência operacional.

Observa-se, portanto, um crescimento expressivo nas principais rubricas vinculadas à atividade-fim do Porto.

RECEITA OPERACIONAL BRUTA	2024	2025
Receitas da Infraestrutura de Acesso	2.848.194,81	3.130.401,87
Receitas da Infraestrutura de Acostagem	1.691.201,03	2.275.860,79
Receitas da Infraestrutura Operacional	2.037.109,40	2.887.198,87
Receitas de Movimentação de Carga	40.801,79	103.710,04
Receitas de Armazenagem	978.934,66	1.310.336,98
Receitas por Utilização de Equipamentos	2.345,98	-
Receitas Por Diversos Padronizados	264.093,51	293.877,09
Receitas com Contratos de Arrendamento	2.930.522,73	3.891.176,77
Receitas com Contratos de Uso	87.258,47	50.379,00
TOTAL DA RECEITA OPERACIONAL BRUTA	11.702.877,15	13.942.941,41

Tais dados refletem as ações realizadas pela SOPH nas suas atividades, contribuindo de forma significativa para o aumento da receita portuária.

O ano de 2024, foi marcado pela limitação na navegação que perduraram mais tempo que o normal. No total, aproximadamente quatro meses sem operações portuárias regulares, principalmente de granéis sólidos vegetais que compreendem a maior parte da movimentação de cargas no Porto de Porto Velho, em decorrência da crise hídrica em Rondônia.

Em 2025, a queda na importação e no transporte de fertilizantes em Rondônia decorreu da conjugação de fatores logísticos, climáticos e econômicos, com destaque para a seca histórica na região amazônica — intensificada pelo fenômeno El Niño — que comprometeu a navegabilidade dos rios Madeira e Amazonas e desestruturou o fluxo hidroviário do Arco Norte, elevando custos e forçando maior dependência da já sobrecarregada BR-364. Paralelamente, a deterioração da relação de troca entre soja/milho e fertilizantes, aliada à volatilidade de preços e à menor rentabilidade do produtor, levou à redução ou postergação das compras, especialmente para a segunda safra 2025/26. Somam-se a isso gargalos rodoviários, filas para escoamento da safra e aumento expressivo dos custos de frete, resultando em um “travamento” logístico regional que restringiu o fluxo de insumos no estado, ainda que o mercado nacional de fertilizantes tenha registrado recordes de importação no período.

3.6 Desempenho Portuário

O Porto Organizado de Porto Velho apresenta perfil operacional diversificado, caracterizado pela movimentação de distintas naturezas de carga, viabilizada por infraestrutura adequada e pela atuação coordenada de operadores portuários e arrendatários estratégicos. Sua matriz operacional contempla, entre os principais segmentos, os granéis sólidos vegetais, granéis líquidos, contêineres, carga geral e veículos, refletindo a relevância do Porto como elo logístico fundamental para o escoamento da produção regional e para o abastecimento do Estado.

I. Granel Sólido

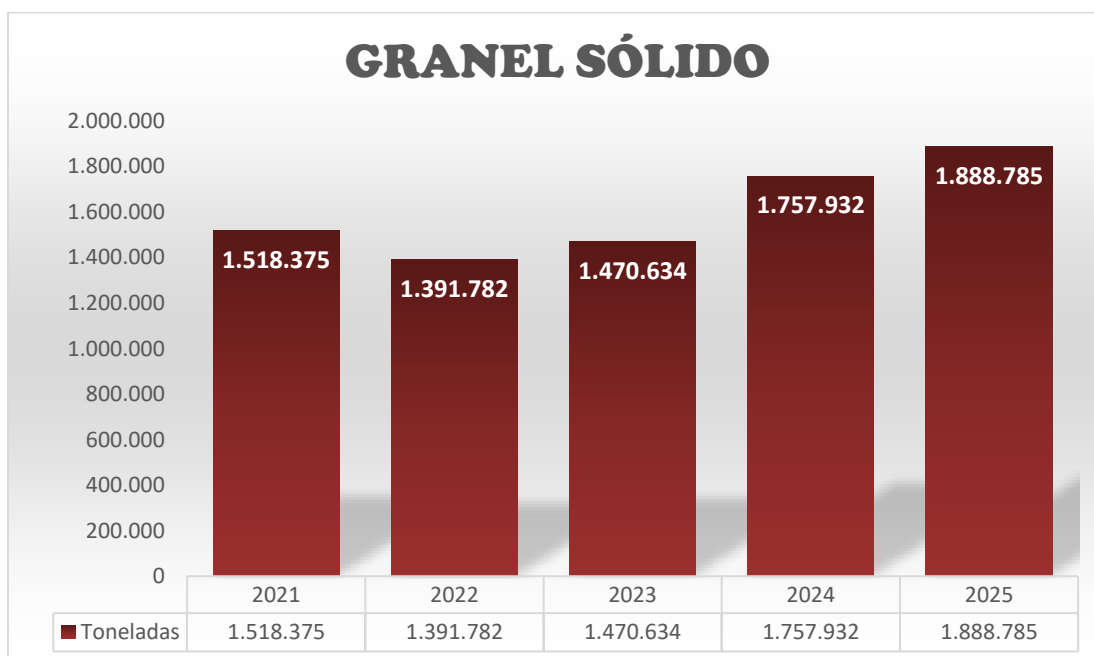
O segmento de granéis sólidos vegetais constitui o principal vetor de movimentação do Porto de Porto Velho, sendo composto predominantemente por

soja e milho. Trata-se da carga de maior representatividade em termos de volume anual, refletindo a vocação agroexportadora da Região Norte e sua integração logística com a produção oriunda de Rondônia, Mato Grosso e Acre.

A infraestrutura dedicada a esse segmento é composta por área arrendada dotada de quatro silos de armazenagem, com capacidade estática total de 40.000 toneladas, além de sistemas de recepção, expedição e embarque compatíveis com operações de grande escala. Investimentos recentes realizados pelo arrendatário ampliaram a eficiência operacional e a capacidade instalada, incluindo a implantação de sistemas de controle ambiental, como captadores de pó, adequando as operações às exigências regulatórias e ambientais vigentes.

Além dos granéis sólidos de origem vegetal, o Porto também movimenta outros produtos a granel, como fertilizantes e derivados de petróleo — destacando-se o Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP), essencial para obras de infraestrutura viária no Estado — contribuindo para a diversificação da matriz operacional e maior estabilidade das receitas portuárias.

A movimentação de granéis sólidos no Porto Organizado de Porto Velho apresentou o seguinte comportamento no período analisado:



(Fonte: SOPH)

Observa-se que, após retração em 2022, o segmento retomou trajetória de crescimento em 2023, com expansão mais acentuada em 2024, mesmo diante da

severa estiagem que impactou a navegabilidade dos rios Madeira e Amazonas. O desempenho de 2024 demonstrou resiliência operacional e capacidade de adaptação logística por parte do arrendatário e da administração portuária.

No exercício de 2025, registrou-se movimentação de 1.888.785 toneladas, representando o maior volume da série histórica analisada e crescimento em relação a 2024. Esse resultado evidencia consolidação da infraestrutura instalada, maturação dos investimentos realizados e fortalecimento do corredor logístico de exportação via Porto de Porto Velho.

O desempenho de 2025 confirma a posição estratégica do Porto como elo fundamental da cadeia agroexportadora da Região Norte, demonstrando ganho de eficiência operacional, ampliação da competitividade logística e maior integração com os fluxos produtivos do Centro-Oeste e Norte do país.

II. Carga Geral

No segmento de carga geral, a movimentação no Porto Organizado de Porto Velho caracteriza-se pela diversidade de mercadorias acondicionadas em sacarias, cargas paletizadas, big bags e outras formas de unitização. Entre os principais produtos movimentados destacam-se açúcar, ração animal, óleo vegetal, cimento, trigo, féculas e demais insumos destinados, sobretudo, ao abastecimento regional e à distribuição intermodal por meio de balsas.

No período de 2021 a 2025, a movimentação apresentou oscilações relevantes, conforme demonstrado:



(Fonte: SOPH)

Observa-se que, após recuperação gradual entre 2023 e 2024, o exercício de 2025 registrou retração significativa no volume movimentado.

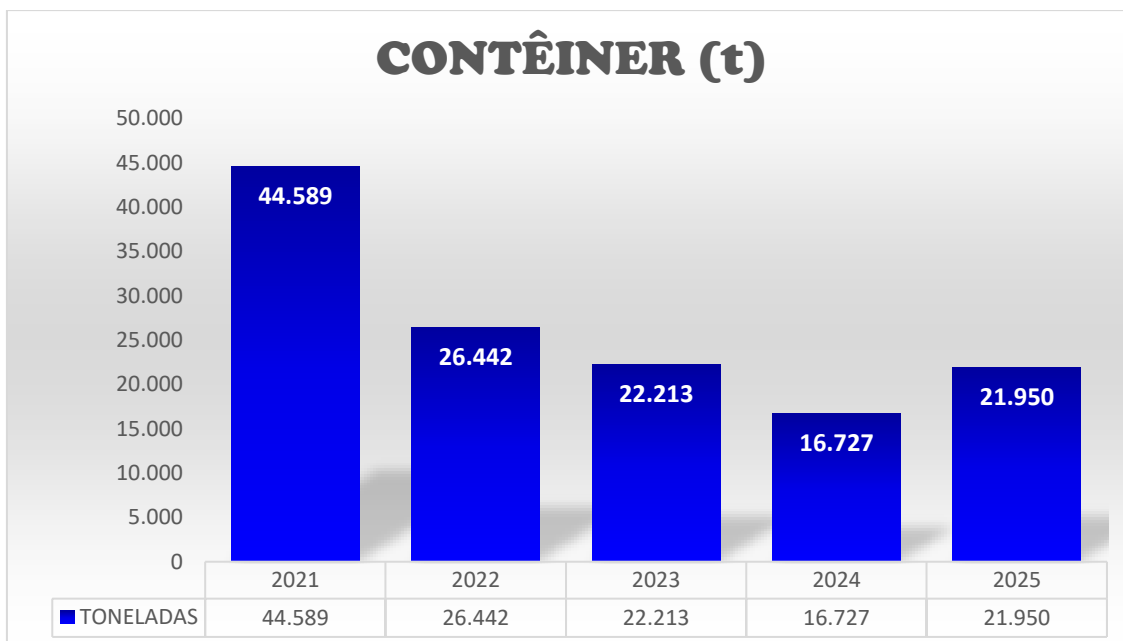
Essa redução está diretamente associada à reconfiguração logística ocorrida no entorno da área urbana, com a ampliação e consolidação de instalações portuárias privadas adjacentes, que absorveram parcela expressiva das operações anteriormente realizadas no Porto Organizado. Tal movimento impactou especialmente as cargas de menor escala e maior flexibilidade operacional, típicas do segmento de carga geral.

Sob a perspectiva institucional, o cenário de 2025 evidencia a necessidade de reavaliação estratégica do posicionamento do Porto nesse segmento, com foco na otimização de infraestrutura, na agregação de valor aos serviços prestados e na busca por maior competitividade frente às estruturas privadas instaladas na região. A diversificação operacional permanece como ativo relevante, porém demanda ações voltadas ao fortalecimento da atratividade comercial e à retenção de cargas.

III. Contêiner (t)

Nos últimos 5 (cinco) anos, a movimentação de contêineres no Porto de Porto Velho apresentou tendência de retração entre 2021 e 2024, com leve recuperação no exercício de 2025. Inicialmente, as operações eram realizadas por diversas empresas; contudo, atualmente apenas uma empresa executa a movimentação de contêineres no Porto, tendo firmado contrato de transição iniciado em 2023 para ocupação da área denominada Recinto Alfandegado, com a finalidade de adequar e estruturar a movimentação de cargas de exportação e importação.

Conforme demonstrado no gráfico, os volumes movimentados foram os seguintes:



(Fonte: SOPH)

Observa-se que 2021 registrou o maior volume da série histórica recente. A partir de 2022 houve redução progressiva, reflexo de reestruturações operacionais, transição contratual e ajustes logísticos no modelo de exploração da área alfandegada. Em 2024, o segmento atingiu o menor volume do período analisado, também influenciado pelas severas restrições de navegabilidade decorrentes da crise hídrica que afetou a região Norte.

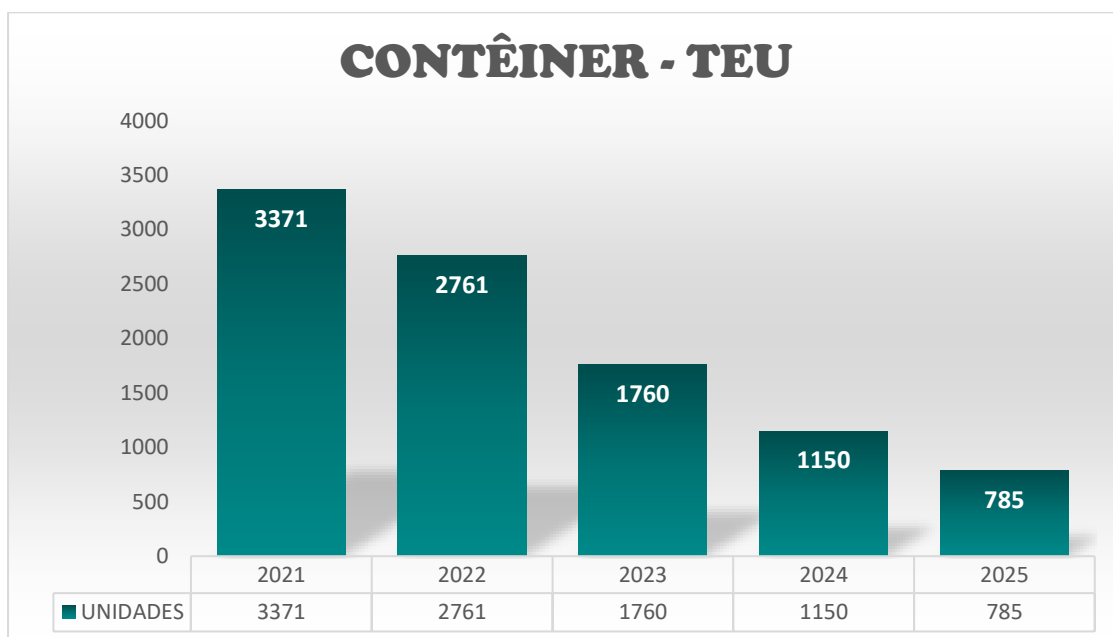
No exercício de 2025, verificou-se movimentação de 21.950 toneladas, representando crescimento em relação a 2024. Esse resultado sinaliza início de recuperação do segmento, possivelmente associado à consolidação do contrato de transição firmado em 2023, à estabilização das operações no Recinto Alfandegado e à retomada gradual da logística fluvial.

Embora o volume ainda permaneça abaixo dos patamares observados em 2021 e 2022, o desempenho de 2025 demonstra reorganização operacional e tendência de reequilíbrio da movimentação de contêineres no Porto de Porto Velho, indicando potencial de crescimento à medida que a estrutura alfandegada atinja plena capacidade operacional.

IV. Contêiner - TEU

A movimentação de contêineres é mensurada em unidade padrão internacional denominada TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*), conforme demonstrado no gráfico correspondente.

No período de 2021 a 2025, a movimentação apresentou o seguinte comportamento:



(Fonte: SOPH)

Observa-se trajetória contínua de redução ao longo do período analisado, com decréscimo mais acentuado entre 2022 e 2024 e nova retração em 2025.

Os contêineres movimentados correspondem principalmente a produtos de madeira e minério. A redução verificada a partir de 2023 está associada à paralisação da coleta de contêineres em Porto Velho, ocorrida em 2023 e parte de 2024, em razão da impossibilidade de atracação de navios porta-contêineres em Manaus, o que comprometeu a regularidade da cadeia logística fluvial.

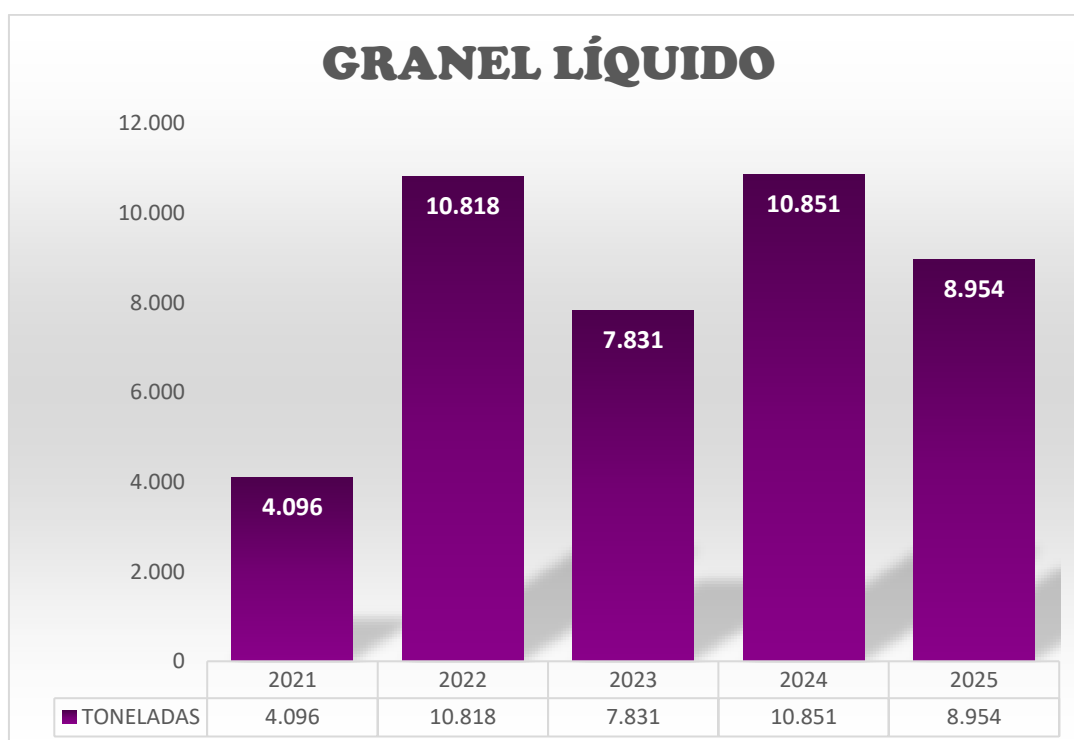
Além desse fator, contribuíram para a diminuição da movimentação a paralisação e greve do IBAMA, bem como a suspensão do alfandegamento do Porto, circunstância que exigiu do operador a solicitação de Ato Declaratório Executivo (ADE) para viabilizar a operação das cargas na área do terminal arrendado em caráter transitório.

No exercício de 2025, embora tenham sido mantidas as operações no âmbito do contrato de transição firmado para ocupação do Recinto Alfandegado, a movimentação permaneceu em patamar reduzido, refletindo os efeitos ainda

persistentes das restrições logísticas e operacionais verificadas nos anos anteriores, bem como o processo gradual de reorganização da operação de contêineres no Porto de Porto Velho. O desempenho indica que o segmento ainda se encontra em fase de reestruturação, com expectativa de recuperação condicionada à estabilidade regulatória, à regularização plena do alfandegamento e à normalização das rotas fluviais.

V. Granel Líquido

Também há operação no porto com derivados de petróleo, especialmente o Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP). A movimentação dessa carga nos últimos 5 (cinco) anos apresentou comportamento oscilante, com evolução significativa a partir de 2022, consolidando-se principalmente em 2024 em razão da celebração de novo instrumento contratual com a empresa operadora e da instalação de novos tanques de armazenamento, conforme demonstrado no gráfico.



(Fonte: SOPH)

O ano de 2024 foi marcado por seca extrema que impactou diretamente as operações portuárias e a navegabilidade dos rios Madeira e Amazonas. Ainda assim, as ações adotadas pela SOPH possibilitaram desempenho satisfatório na movimentação de cargas, especialmente em decorrência dos novos

instrumentos contratuais firmados e dos investimentos realizados pelas empresas arrendatárias, cujos efeitos positivos ainda não foram percebidos de forma integral em razão dos impactos da crise hídrica que assolou a região de Rondônia e do Amazonas.

No exercício de 2025, a movimentação atingiu 8.954 toneladas, representando redução em relação ao pico observado em 2024. Contudo, o volume permanece em patamar superior ao registrado em 2021 e acima do observado em 2023, evidenciando a manutenção da operação de granéis líquidos em nível relevante, mesmo diante das adversidades hidrológicas enfrentadas nos exercícios anteriores. O desempenho de 2025 indica estabilidade operacional do segmento, com tendência de consolidação da capacidade instalada e maturação dos investimentos realizados.

3.7 Políticas e Práticas de Governança Corporativa

A SOPH encontra-se em processo de atualização de seu Estatuto Social, com vistas à plena adequação às disposições da Lei nº 13.303/2016 (Lei das Estatais) e demais normativos aplicáveis às empresas públicas. A revisão busca assegurar alinhamento às melhores práticas de governança corporativa, bem como compatibilizar a estrutura organizacional e os mecanismos de controle interno às exigências legais vigentes.

No âmbito desse processo, a Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico (SEDEC) contratou consultoria especializada para elaboração de proposta de atualização estatutária. Paralelamente, a Secretaria de Estado de Finanças (SEFIN), por meio de equipe técnica dedicada às empresas estatais, também apresentou minuta de Estatuto Social. As propostas encontram-se em análise, podendo resultar na consolidação de texto unificado, de modo a atender, de forma técnica e eficiente, às necessidades institucionais da empresa e às diretrizes normativas aplicáveis.

No campo da integridade institucional, destaca-se que a SOPH aprovou, em 2021, seu Código de Conduta e Ética, instrumento que estabelece diretrizes institucionais, princípios fundamentais e deveres aplicáveis a administradores, empregados e demais colaboradores. O Código disciplina, entre outros aspec-

tos, as relações internas, o relacionamento com a sociedade, com o meio ambiente, com outras instituições e com órgãos públicos, reforçando os pilares da ética, transparência, imparcialidade e publicidade.

O fortalecimento das práticas de governança e conformidade tem sido reconhecido nacionalmente. Pelo quarto ano consecutivo, a SOPH recebeu premiações de destaque no setor portuário. Em 2025, conquistou o 3º lugar no Prêmio CIDESPORT, na categoria Portos Públicos com movimentação de até cinco milhões de toneladas.

Em 2024, o Porto de Porto Velho obteve o 1º lugar na categoria “Conformidade Regulatória”, na modalidade Porto Público, durante a 7ª edição do Prêmio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em Brasília. A premiação reconheceu as melhores práticas regulatórias com base no modelo quantitativo de risco infracional da Agência, considerando o quinquênio 2019–2023.

Esse reconhecimento soma-se a conquistas anteriores. Em 2022, o Porto de Porto Velho alcançou o 1º lugar na categoria “Avanço IGAP” do Prêmio Portos + Brasil, promovido pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR). Já em 2023, a mesma premiação concedeu à SOPH o 2º lugar na categoria “Variação da Margem EBITDA”, indicador que evidencia eficiência operacional e desempenho econômico-financeiro.

No campo da responsabilidade social, a SOPH também foi contemplada com o Selo Nacional de Responsabilidade Social pelo Trabalho no Sistema Prisional – Selo “Resgata”, concedido pela Secretaria Nacional de Políticas Penais (SENAPPEN). Atualmente em seu quinto ciclo de concessão, a certificação é destinada a organizações que promovem a inclusão social por meio da contratação de pessoas em situação de vulnerabilidade. Para obtê-la, a SOPH demonstrou o cumprimento de critérios relacionados à contratação mínima desses profissionais, à oferta de condições dignas de trabalho e à adoção de práticas voltadas à reintegração social.

O conjunto dessas iniciativas, premiações e certificações evidencia o amadurecimento das práticas de governança corporativa da SOPH, reforçando sua atuação pautada na conformidade regulatória, na responsabilidade socioambiental e na eficiência da gestão pública, consolidando o Porto de Porto Velho como referência no setor portuário nacional.

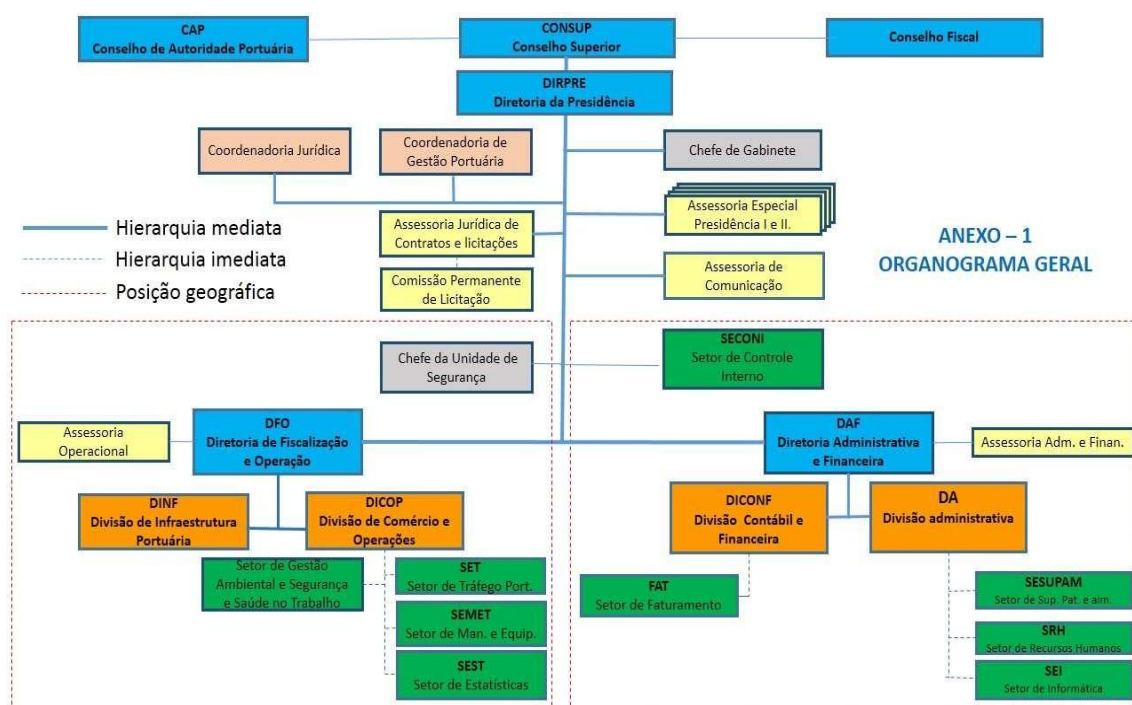
3.8 Descrição da Composição e da Remuneração da Administração

A estrutura de governança e administração da SOPH está organizada nos termos de seu Estatuto Social e em conformidade com a legislação aplicável às empresas públicas estaduais. É composta pelo Conselho Superior, pelo Conselho de Autoridade Portuária, pelo Conselho Fiscal e pela Diretoria Executiva.

A Diretoria Executiva é integrada pela Diretoria da Presidência, pela Diretoria Administrativa e Financeira e pela Diretoria de Fiscalização e Operação, contando, ainda, com o suporte das respectivas Unidades Administrativas, responsáveis pela execução técnica e operacional das atividades da empresa.

Essa estrutura assegura adequada segregação de funções, promovendo o alinhamento entre a deliberação estratégica e a execução operacional, além de fortalecer os mecanismos de governança, controle interno e supervisão administrativa, em observância aos princípios da legalidade, eficiência, transparência e *accountability*.

O organograma geral da SOPH encontra-se apresentado a seguir, refletindo a disposição hierárquica e funcional dos órgãos de governança e das unidades administrativas que compõem a empresa.



(Fonte: Portal SOPH)

No âmbito remuneratório, o Conselho Fiscal constitui o único órgão colegiado da estrutura de governança que percebe remuneração mensal. Trata-se de instância permanente de fiscalização da gestão administrativa, financeira e patrimonial da empresa, sendo composto por 3 (três) membros efetivos.

A remuneração mensal dos Conselheiros Fiscais observa os normativos estaduais aplicáveis, bem como os parâmetros estabelecidos às empresas públicas, em conformidade com a Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, em especial o art. 162, § 3º, que estabelece os parâmetros mínimos para a fixação da remuneração dos membros do Conselho Fiscal.

Art. 162. Somente podem ser eleitos para o conselho fiscal pessoas naturais, residentes no País, diplomadas em curso de nível universitário, ou que tenham exercido por prazo mínimo de 3 (três) anos, cargo de administrador de empresa ou de conselheiro fiscal.

[...]

§ 3º A remuneração dos membros do conselho fiscal, além do reembolso, obrigatório, das despesas de locomoção e estada necessárias ao desempenho da função, será fixada pela assembleia geral que os eleger, e não poderá ser inferior, para cada membro em exercício, a 10% (dez por cento) da que, em média, for atribuída a cada diretor, não computados benefícios, verbas da representação e participação nos lucros. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.457, de 5/5/1997).

Dessa forma, a remuneração mensal dos membros do Conselho Fiscal observa os valores abaixo discriminados:

Conselho Fiscal	Valor Unitário	Valor Total
3 Conselheiros	R\$ 3.668,07	R\$ 11.004,21

No que se refere à remuneração da Diretoria Executiva, o subsídio é fixado por deliberação do Conselho Superior, formalizada em ata de reunião, observado o limite do teto remuneratório aplicável aos Secretários de Estado, nos termos da legislação vigente.

O subsídio do Diretor Administrativo e Financeiro e do Diretor de Fiscalização e Operação corresponde a 80% (oitenta por cento) do valor atribuído ao Diretor-Presidente, respeitados os parâmetros normativos e os limites constitucionais aplicáveis.

Dessa forma, a remuneração mensal da Diretoria Executiva observa os valores abaixo discriminados:

CARGO	SALÁRIO	ADICIONAL DE RISCO	REMUNERAÇÃO
Diretor-Presidente	R\$ 28.215,94	R\$ 11.386,38	R\$ 39.602,32
Diretor Administrativo e Financeiro	R\$ 22.572,76	R\$ 9.229,10	R\$ 31.801,86
Diretor de Fiscalização e Operação	R\$ 22.572,76	R\$ 9.229,10	R\$ 31.801,86

3.9 Outras Informações Relevantes sobre Governança Corporativa

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) reafirma seu compromisso permanente com a transparência, a integridade, a conformidade normativa e a eficiência na gestão pública, observando as melhores práticas de governança corporativa aplicáveis às empresas estatais.

Por meio de modelo de gestão responsável, sustentável e orientado a resultados, a empresa fortalece seu papel como ativo estratégico para o desenvolvimento econômico e social do Estado, contribuindo para a modernização da infraestrutura portuária, para o aprimoramento do ambiente regulatório e para a consolidação de Rondônia como polo logístico de relevância regional e nacional.

Nesse contexto, a SOPH mantém agenda contínua de aprimoramento de seus processos internos, com ênfase no fortalecimento dos mecanismos de controle interno, gestão de riscos, compliance e integridade institucional. Destaca-se, ainda, a busca permanente por inovação administrativa, eficiência operacional e racionalização de recursos, assegurando maior transparência na prestação de contas e melhor desempenho institucional.

As demais informações relativas à atuação da SOPH no âmbito da Governança Corporativa encontram-se disponíveis para consulta no sítio eletrônico oficial do Porto de Porto Velho, em observância aos princípios da publicidade e do acesso à informação.

Fernando Cesar Ramos Parente
Presidente do CONSUP

Elias Rezende de Oliveira
Conselheiro do CONSUP

Éder André Fernandes Dias
Conselheiro do CONSUP

Alessandro Freitas dos Santos
Conselheiro do CONSUP

Rafael da Silva Martins
Conselheiro do CONSUP

Franco Maegaki Ono
Conselheiro do CONSUP

Marco Antônio Riveiro de Menezes Lagos
Conselheiro do CONSUP

Luiz Paulo da Silva Batista
Conselheiro do CONSUP

Francisco José da Silva Oliveira
Conselheiro do CONSUP



RONDÔNIA
★
Governo do Estado

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH
Gabinete - SOPH-GAB

TERMO

TERMO DE CIÊNCIA E APROVAÇÃO CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E DE GOVERNANÇA CORPORATIVA– 2025.

Os membros do Conselho Superior da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – CONSUP/SOPH, por meio deste termo, declaram que tiveram pleno acesso à Carta Anual de Políticas Públicas e de Governança Corporativa (ID.70590650), referente ao exercício de 2025. Após a devida análise, manifestam sua ciência, concordância e aprovação integral do referido documento, para fins de registro e publicação, em cumprimento ao disposto nos incisos I e VIII do Art. 8º da Lei nº 13.303/2016.

Porto Velho, 27 de março de 2026.

Fernando Cesar Ramos Parente
Presidente/CONSUP



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO CESAR RAMOS PARENTE**, **Presidente**, em 30/03/2026, às 11:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.](#)



Documento assinado eletronicamente por **MARCO ANTÔNIO RIBEIRO DE MENEZES LAGOS**, **Secretário(a)**, em 30/03/2026, às 11:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.](#)



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Paulo da Silva Batista**, **Secretário(a)**, em 30/03/2026, às 12:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.](#)



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL DA SILVA MARTINS**, **Usuário Externo**, em 30/03/2026, às 12:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.](#)



Documento assinado eletronicamente por **Franco Maegaki Ono, Secretário de Estado de Finanças**, em 31/03/2026, às 15:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.](#)



Documento assinado eletronicamente por **EDER ANDRE FERNANDES DIAS, Diretor(a)**, em 01/04/2026, às 09:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do [Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.](#)



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [portal do SEI](#), informando o código verificador **70590829** e o código CRC **92EEC2FC**.

Referência: Caso responda este(a) Termo, indicar expressamente o Processo nº 0040.000110/2026-42

SEI nº 70590829