

PORTOS RS - AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS RIO GRANDE DO SUL S/A
EMPRESA PÚBLICA DE CAPITAL FECHADO

CNPJ Nº 46.191.353/0001-17

NIRE 4350032051-4

ATA DO COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO Nº 06/2023 - LIVRO 002

6ª REUNIÃO DO COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO

REALIZADA EM 12 DE MAIO DE 2023

Aos doze dias do mês de maio do ano de dois mil e vinte e três, às nove horas, na sede da Portos RS, realizou-se, em caráter ordinário, a sexta reunião híbrida do ano de dois mil e vinte e três do Comitê de Auditoria Estatutário da Portos RS - Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul S/A, inscrita no CNPJ nº 46.191.353/0001-17 e NIRE nº 4350032051-4, com endereço na Av. Honório Bicalho s/nº, bairro Getúlio Vargas, cidade do Rio Grande/RS, devidamente convocada pelo Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário, com a presença dos membros do Comitê de Auditoria Estatutário [REDACTED] (videoconferência), Flávio [REDACTED] (videoconferência) e Zulmir [REDACTED] (videoconferência), secretariada pelo Gerente de Governança, Vinícius [REDACTED] (presencial), e com a presença dos convidados João Alberto [REDACTED], Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro e Diretor Técnico (presencial), Lucas [REDACTED], Diretor de Infraestrutura (presencial), Michel [REDACTED], Gerente Financeiro e Contábil (presencial), Eduardo [REDACTED], Gerente de Engenharia Marítima e Hidroviária (presencial), Karen [REDACTED], Gerente de Engenharia (presencial) e Rômulo [REDACTED], Gerente da Unidade Administrativa de Segurança Portuária (presencial), para deliberar sobre a seguinte **PAUTA**: 1. Aprovação da ata da quinta reunião ordinária do ano de dois mil e vinte e três; 2. Ciência das atas do Conselho de Administração relativas ao primeiro trimestre de dois mil e vinte e três; 3. Ciência das atas do Conselho Fiscal relativas ao primeiro trimestre de dois mil e vinte e três; 4. Ciência sobre a realização das avaliações de desempenho do ano de dois mil e vinte e dois do colegiado; 5. Avaliação do desempenho dos indicadores do Planejamento Estratégico no primeiro trimestre de dois mil e vinte e três; 6. Análise de desempenho da execução orçamentária no primeiro trimestre de dois mil e vinte e três; 7. Análise do contrato firmado com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem Ltda.; 8. Análise do contrato firmado com a empresa Eagle Soluções Tecnológicas Ltda.; 9. Análise dos contratos nº 1057 e 1254 firmados com a Associação Arranjo Produtivo Local Marítimo do Rio Grande do Sul – APL Marítimo; e 10. Análise do relatório da área de Auditoria Interna da Portos RS. Inicialmente, verificou-se a existência do quórum de instalação, previsto no

portosrs.com.br
protocolo@portosrs.com.br

Matriz – Rio Grande (Correspondências)
Avenida Honório Bicalho, S/N — Getúlio Vargas
Rio Grande/RS – Brasil, CEP 96201-020
Fone: +55 53 3231-1376

Unidade – Pelotas
Rua Benjamin Constant, 701 – Centro
Pelotas/RS – Brasil, CEP 96010-020
Fone: +55 53 3278-7272

Unidade – Porto Alegre
Avenida Mauá, 1.050 – Centro Histórico
Porto Alegre/RS – Brasil, CEP 90010-110
Fone: +55 51 3288-9207

artigo 94, parágrafo único, do Estatuto Social da Portos RS, com a presença dos três membros do Comitê. Dando sequência, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário chamou à ordem o **primeiro item da pauta**, com a apreciação da minuta da ata da quinta reunião do ano de dois mil e vinte e três do colegiado, encaminhada juntamente com a convocação da presente reunião. **Deliberação:** após prestados alguns esclarecimentos, o Comitê aprovou, por unanimidade, o inteiro teor da ata da quinta reunião ordinária do ano de dois mil e vinte e três, realizada em onze de abril do corrente ano. No **segundo item da pauta**, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário apresentou, para ciência, a ata da terceira reunião ordinária do Conselho de Administração, encaminhada juntamente com a convocação da presente reunião. Fazendo uso da palavra, o Coordenador do Comitê ponderou que não foram disponibilizadas integralmente as atas relativas ao primeiro trimestre de dois mil e vinte e três, restando ainda a apreciação da ata da quarta reunião ordinária do Conselho de Administração, que ainda não foi assinada e, por este motivo sugeriu, com aquiescência dos demais membros, a permanência da pauta na reunião ordinária subsequente, visando oportunizar a completude da atividade descrita no Plano Anual de Trabalho do Comitê de Auditoria Estatutário, com a ciência de todas as atas relativas ao primeiro trimestre de dois mil e vinte e três do Conselho de Administração da Portos RS. **Deliberação:** o Comitê se deu por ciente da ata da terceira reunião ordinária do Conselho de Administração, restando determinada a permanência da pauta na reunião ordinária subsequente, visando a apreciação da ata remanescente. No **terceiro item da pauta**, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário apresentou, para ciência, ata do Conselho Fiscal relativa ao primeiro trimestre de dois mil e vinte e três, encaminhada juntamente com a convocação da presente reunião. Fazendo uso da palavra, o Coordenador do Comitê ponderou que foram analisadas na última reunião ordinária as da primeira e segunda reunião ordinárias do Conselho Fiscal, restando à apreciação da ata da terceira reunião para a completude da ciência sobre as atas relativas ao primeiro trimestre do corrente ano. Continuando, os membros do Comitê analisaram a ata da terceira reunião ordinária do Conselho Fiscal, concluindo a atividade descrita no Plano Anual de Trabalho do Comitê de Auditoria Estatutário, com a ciência das atas relativas ao primeiro trimestre de dois mil e vinte e três do Conselho Fiscal da Portos RS. **Deliberação:** o Comitê se deu por ciente da ata da terceira reunião ordinária do Conselho Fiscal, concluindo a apreciação das atas relativas ao primeiro trimestre do corrente ano do Conselho Fiscal da Portos RS e cumprindo a atividade descrita no Plano Anual de Trabalho do Comitê de Auditoria Estatutário. No **quarto item da pauta**, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário apresentou, para ciência e ratificação, as informações relativas à realização das avaliações de desempenho do ano de dois mil e vinte e dois do colegiado. Fazendo uso da palavra, o Coordenador do Comitê cientificou os presentes sobre a realização da autoavaliação de desempenho individuais e coletivas, relativas ao

ano de dois mil e vinte e dois, do Comitê de Auditoria Estatutário da Portos RS, cumprindo a previsão estatutária e regimental do colegiado. Ademais, o Coordenador do Comitê ponderou que as avaliações de desempenho dos demais colegiados não foram realizadas pelos membros do Comitê de Auditoria Estatutário, tendo em vista que o colegiado foi instalado no final de dezembro do ano de dois mil e vinte e dois. **Deliberação:** o Comitê se deu por ciente e ratificou a realização das autoavaliações de desempenho individuais e coletivas, relativas ao ano de dois mil e vinte e dois, do Comitê de Auditoria Estatutário da Portos RS. Dando prosseguimento, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário propôs a inversão dos itens de pauta, de modo que serão apreciados, primeiramente, o **sétimo e o oitavo** itens da pauta que versam sobre a análise dos contratos firmados com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem Ltda. e a análise do contrato firmado com a empresa Eagle Soluções Tecnológicas Ltda. antes dos demais, em virtude de compromissos anteriormente assumidos pelos responsáveis pelos esclarecimentos sobre as pautas, proposição que foi assentida pelos demais membros do Comitê. Às nove horas e vinte e dois minutos o Diretor de Infraestrutura, o Gerente de Engenharia Marítima e Hidroviária, a Gerente de Engenharia e o Gerente da Unidade Administrativa de Segurança Portuária iniciaram suas participações na presente reunião. No **sétimo item da pauta**, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário colocou à apreciação do colegiado a análise dos contratos firmados com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem Ltda., concedendo a palavra ao Diretor de Infraestrutura, Sr. Lucas [REDACTED], para esclarecimentos sobre a pauta, ponderando que a mesma foi trazida para apreciação nesta reunião, visando oportunizar ao colegiado um detalhamento maior acerca do serviço de dragagem de manutenção, bem como sobre a periodicidade do serviço, a forma de controle das atividades e os parâmetros de valores de mercado utilizados na elaboração do termo de referência do processo licitatório, assim como compreender os motivos pelos quais houve a necessidade da celebração de termo aditivo. Fazendo uso da palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] expôs que o processo licitatório referente à dragagem teve origem na Diretoria de Infraestrutura e, desde a conclusão do processo de transformação da Superintendência do Porto do Rio Grande para empresa pública, o referido processo foi tido como prioridade pelos administradores da Portos RS, em virtude da dragagem anterior, que retirou cerca de dezoito mil metros cúbicos, ter sido realizada no ano de dois mil e vinte, bem como a necessidade de melhorias nas condições operacionais do acesso ao canal. Continuando, o Sr. Lucas [REDACTED] explicou aos membros do Comitê que o serviço de dragagem consiste na retirada do sedimento do canal, no armazenamento do sedimento numa cisterna, no transporte do sedimento até o sítio de descarte previamente licenciado pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, com uma distância de aproximadamente trinta e três quilômetros do cais do Porto Novo, e, por fim, o descarte do sedimento e o retorno da draga para a próxima

campanha de dragagem, esclarecendo que a disparidade dos valores frente aos outros portos se dá pela distância do local onde está se realizando a dragagem e o local de descarte dos sedimentos, visto que o grande custo da operação está relacionado ao consumo de combustível, além dos diferentes modelos de dragas e do preço unitário do metro cúbico dragado. Continuando, o Sr. Lucas [REDACTED] esclareceu aos membros do Comitê sobre a restrição de calado vigente na época, em virtude de incidentes ocorridos devido ao assoreamento do canal, que corroboraram com a priorização do certame referente à obra de dragagem, ponderando que foi necessária a compreensão de quantos metros cúbicos poderiam ser dragados, através dos dados referentes à batimetria disponibilizada pela Praticagem do Rio Grande, relacionando com os recursos previamente aprovados para a realização do serviço, usando como base a planilha de preços referência do ciclo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT para, posteriormente, determinar no termo de referência os volumes que seriam dragados, de acordo com o recurso disponível versus o preço unitário de cada trecho, ponderando que quanto mais distante o trecho, mais caro se tornava o metro cúbico. Prosseguindo, o Sr. Lucas [REDACTED] continuou a sua explicação sobre o tema, esclarecendo que para a realização da primeira etapa da dragagem foram utilizados os dados referentes à batimetria realizada no mês de abril de dois mil e vinte e dois e disponibilizados pela Praticagem do Rio Grande, uma vez que não havia recursos disponíveis para dragar cerca de onze milhões de metros cúbicos para o restabelecimento do calado operacional, conforme a carta náutica. Todavia, após o início da execução da obra no mês de outubro foi realizada uma nova batimetria para verificação do canal, onde foram verificadas divergências e novos assoreamentos em relação à batimetria anteriormente apresentada, sendo constatado que o maior problema se encontrava na saída do canal de acesso, próximo aos Molhes da Barra, restando à opção de oportunizar uma melhor condição operacional ao porto se os volumes dragados fossem readequados, ainda em conformidade com os recursos disponíveis, realizando a dragagem de dois milhões, oitocentos e cinquenta mil metros cúbicos ao invés dos dois milhões iniciais, recuperando o calado do canal em sessenta centímetros e propiciando que navios maiores continuassem entrando na área portuária. Continuando, o Sr. Lucas [REDACTED] informou os membros do Comitê que a empresa pública atualmente tem um contrato firmado para a realização de batimetrias anuais que irão auxiliar no monitoramento dos assoreamentos e profundidades, suscitando uma precisão maior de informações que balizarão os próximos processos licitatórios referentes à dragagem. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê questionou sobre a existência de estudos que permitam condições e conclusões de planejamentos consistentes acerca dos níveis de dragagem anualmente necessárias para manter a trafegabilidade adequada na área portuária. Retomando a palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] esclareceu que a extinta Superintendência do Porto do Rio Grande

não possuía levantamentos hidrográficos periódicos, pois as dragagens realizadas antes da criação da empresa pública advinham do Plano Nacional de Dragagem do Governo Federal, o qual realizava, dentro de um projeto maior, a dragagem do Porto Organizado do Rio Grande, inviabilizando conclusões pretéritas sobre a periodicidade da realização das dragagens, todavia, com a celebração dos contratos para a realização dos levantamentos hidrográficos ou batimetrias, pela empresa pública, poderá se estabelecer um estudo acerca do tema, sendo evidenciado até o momento que os volumes atuais são menores que os anteriormente apresentados. Ademais, o Sr. Lucas [REDACTED] cientificou os membros do Comitê que o canal de acesso ao Porto Organizado do Rio Grande possui três trechos com profundidades distintas, sendo eles: o canal externo, com profundidade de dezoito metros, o canal interno, com profundidade de dezesseis metros e meio e o cais do porto com dez metros e meio, ponderando que a conquista das profundidades é de extrema relevância para os portos, uma vez que é considerado um grande diferencial comercial, além de ser o dado que baliza os armadores a considerarem o porto para a realização de suas operações, visto que eles buscam menos tempo de espera, menor frete e maior capacidade de carga. Continuando, o Sr. Lucas [REDACTED] reiterou a preocupação da Diretoria Executiva da Portos RS com a realização recorrente de dragagens, pois manter a dragagem de grandes magnitudes se torna insustentável, porém há a necessidade de nesse primeiro momento sanar o passivo postergado para que se tenha a manutenção do canal por um valor de investimento menor, expondo que, no seu entendimento, a próxima dragagem extinguirá o passivo, destacando a realização de um estudo, por solicitação do extinto Ministério da Infraestrutura e atual Ministério de Portos e Aeroportos, para que a empresa Infra S.A compreenda os pontos relevantes acerca da concessão do canal, o que poderia representar um custo de dragagem menor, uma vez que a dragagem constante retira menores volumes, com maior frequência. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê observou que a dragagem é o maior e principal custo para a Portos RS, tendo sido motivo de discussão no fechamento das demonstrações financeiras, devido a compreensão do sistema de custeio da empresa pública, uma vez que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ compreende que o sistema de custeio deve ser de absorção integral, ou seja, todos os custos estão dentro da tarifa, desta forma, questionou se existe algum ponto de equilíbrio referente aos altos custos da tarifa e a diminuição da competitividade. Retomando a palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] esclareceu que é importante a compressão sobre o quanto importante é possuir o maior calado, oportunizando as operações em navios maiores, e o quanto esse acréscimo representaria na receita para compensar a cobrança da tarifa, pois a tabela escalona por tamanho de navio, ou seja, navios maiores pagam mais, porém acarretaria em um reinvestimento na manutenção do canal. Continuando, o Sr. Lucas [REDACTED] ponderou que foi solicitado pelos armadores o aumento do calado no Terminal de Contêineres, pois há

pretensões de reescalonamento de navios menores, para portos menores, oportunizando a entrada de navios de grandes cargas no Porto do Rio Grande, destacando a existência de grande vantagem frente aos portos do Uruguai e da Argentina. Dando continuidade, o Coordenador do Comitê concedeu a palavra aos demais membros do colegiado para seus questionamentos sobre a pauta. Fazendo uso da palavra, o Sr. Flávio [REDACTED], membro do Comitê, questionou se existem dados que comprovem que a realização de dragagem com maior frequência resulta em um custo menor. Fazendo uso da palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] informou que existem apenas dados que foram apresentados em contratos firmados com portos da Colômbia e da Argentina que possuem dragagem continuada por vinte e cinco anos, os quais oferecem segurança jurídica para a dragueira e retiram o custo de mobilização e desmobilização, acarretando na disponibilização de dados comparativos entre contratos longínquos e contratos de empreitada. Retomando a palavra, o Sr. Flávio [REDACTED] questionou se nos três trechos com profundidades anteriormente informadas navegam todos os tipos de embarcações. Fazendo uso da palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] informou que não são todos os tipos de embarcação que navegam nos trechos destacados, propondo o envio de um layout, para conhecimentos dos senhores membros do Comitê, demonstrando as profundidades de cada berço dos terminais e o reescalonamento da nova proposição para a próxima campanha de dragagem. Fazendo uso da palavra, o Sr. Fernando Antonio [REDACTED], membro do Comitê, questionou se o contrato prevê a redução do valor nos casos em que se constata, através da batimetria, a necessidade de menor dragagem. Fazendo uso da palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] informou que o contrato firmado contém a determinação de valor unitário, ou seja, é devido o valor que é dragado. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê solicitou esclarecimentos acerca de como é realizado o acompanhamento da execução e a medição do resultado do serviço prestado, bem como em qual momento da medição que resulta no montante a ser pago pelo serviço. Fazendo uso da palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] explicou que as medições ocorrem desde o momento em que o sedimento é puxado, transportado e descarregado, ocorrendo a batimetria anterior e posterior a dragagem para aferir os dados, ponderando que todo o ciclo de dragagem é monitorado em tempo real pelos sensores da draga, destacando que durante o ciclo não pode haver interrupções, sendo necessário dragar um volume um pouco maior para evitar riscos de assoreamento. Continuando, o Sr. Lucas [REDACTED] esclareceu que são os períodos pré e pós dragagem que delimitam o montante final a ser despedido, ponderando que o valor é pago apenas pelo solo dragado, independente de compactação, cientificando que a maior parte do que é dragado é água, havendo a necessidade de medição da profundidade do canal ao final da dragagem. Por fim, o Coordenador do Comitê questionou se o encalhe do Navio “Nord Aegean” teve relação com a dragagem do canal de acesso ao Porto do Rio Grande. Fazendo uso da palavra, o Sr. Lucas

■■■■ explicou que os representantes da Marinha do Brasil estão finalizando o inquérito sobre o encalhe do Navio, informando que os dados apresentados até o momento informam que o encalhe ocorreu por questões climatológicas e não pela profundidade do canal de acesso.

Deliberação: após prestados alguns esclarecimentos e sanadas as dúvidas, o Comitê analisou os contratos firmados com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem Ltda. e se deu por ciente do funcionamento e monitoramento das atividades realizadas. Entretanto, deliberou por dar continuidade ao exame do contrato em apreço na próxima reunião. Às dez horas e trinta e cinco minutos o Gerente de Engenharia Marítima e Hidroviária encerrou sua participação na presente reunião. Às dez horas e quarenta minutos o Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro e o Gerente Financeiro e Contábil iniciaram suas participações na presente reunião. Dando prosseguimento, no **oitavo item da pauta**, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário colocou à apreciação do colegiado a análise do contrato firmado com a empresa Eagle Soluções Tecnológicas Ltda., o qual tem como objeto a modernização de infraestrutura, implantação dos sistemas de monitoramento e automação de acesso de pessoas e veículos para atendimento da legislação de ISPS Code e de alfandegamento, na modalidade de locação, incluso serviço de manutenção e suporte técnico de todas as soluções implantadas, nas condições estabelecidas no Termo de Referência, concedendo a palavra ao Diretor de Infraestrutura, Sr. Lucas ■■■■, ao Gerente da Unidade Administrativa de Segurança Portuária, Sr. Rômulo ■■■■ e a Gerente de Engenharia, Sra. Karen ■■■■, para esclarecimentos sobre a pauta, ponderando que a mesma foi trazida para apreciação nesta reunião, visando oportunizar ao colegiado um detalhamento maior acerca do serviço de prestado, bem como sobre o histórico que determinou a necessidade de implantação do sistema de monitoramento. Fazendo uso da palavra, o Sr. Lucas ■■■■ explicou que o ISPS Code é um código de segurança internacional aplicado às instalações portuárias, o qual permite a certificação dos portos para a realização de operações internacionais, ponderando que no ano de dois mil e dezessete a extinta autarquia perdeu a certificação por falta de atendimentos básicos a requisitos de segurança e monitoramento, assim, um dos objetivos principais da empresa pública com a realização do certame que gerou a contratação em análise é a adequação das instalações para obtenção do certificado. Fazendo uso da palavra, o Sr. Rômulo ■■■■ discorreu sobre o apanhado histórico da instalação de equipamentos no Porto do Rio Grande, esclarecendo que o último investimento ocorrido foi no ano de dois mil e quinze, com a instalação de equipamentos que estão em funcionamento até os dias atuais, mas que não foram suficientes para manter a certificação pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS, nos anos seguintes, em virtude do caráter precário das instalações, bem como do aprimoramento das leis e dos cuidados no quesito de segurança, fazendo necessária a

adequação e a modernização. Fazendo uso da palavra, a Sra. Karen [REDACTED] esclareceu que a CONPORTOS é a Comissão no âmbito nacional que gerencia e expede a certificação, enquanto a Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS é responsável pelo acompanhamento e disseminação de informações à CONPORTOS sobre o andamento das certificações e instalações portuárias dentro dos Estados, prezando pelo atendimento das legislações e do ISPS Code. Continuando, a Sra. Karen [REDACTED] cientificou os membros do Comitê que ela e o Sr. Rômulo [REDACTED], Gerente da Unidade Administrativa de Segurança Portuária, são representante suplente e titular, respectivamente, na referida Comissão Estadual. Retomando a palavra, o Sr. Rômulo [REDACTED] cientificou aos membros do Comitê sobre a existência de um calendário anual elaborado pela CONPORTOS o qual determinou que as instalações portuárias fossem adequadas até o mês de junho do corrente ano para que, posteriormente, comecem a ser realizadas as auditorias para emissão dos certificados, entretanto, devido ao passivo nacional existente, com aproximadamente trinta e três instalações em andamento e apenas seis certificados em vigência, o Sr. Rômulo [REDACTED] acredita que a Comissão Nacional deverá continuar auditando as instalações até o ano subsequente. Ademais, o Sr. Rômulo [REDACTED] informou que apenas os portos com navegação de longo curso necessitam da certificação, ponderando que entre os portos administrados pela autoridade portuária, somente o Porto de Pelotas não se qualifica para receber a certificação, restando ao Porto do Rio Grande e ao Porto de Porto Alegre a adequação das instalações. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê solicitou esclarecimentos acerca dos aspectos formais do contrato, uma vez que chamou atenção dos membros deste colegiado a denominação da empresa no contrato firmado, encaminhado para apreciação e disponibilizado no site da Portos RS, o qual consta que a Eagle é uma empresa individual de responsabilidade limitada. Fazendo uso da palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] informou que desconhece a natureza jurídica da empresa contratada, mas através de consulta ao comprovante de inscrição e de situação cadastral se pode verificar um equívoco na elaboração contratual. Continuando, o Sr. Lucas [REDACTED] explicou os aspectos formais do objeto do contrato, esclarecendo que o valor expressivo se deve a todas as adequações que são os escopos contratuais, tais como obras de engenharia, desenvolvimento de tecnologia da informação, manutenção dos equipamentos, obras relacionadas ao sistema de segurança do porto, além da disponibilização dos equipamentos atualizados ao final do contrato de cinco anos. Retomando o uso da palavra, a Sra. Karen [REDACTED] cientificou os membros do Comitê sobre a preocupação da equipe na elaboração do termo de referência, tendo sido solicitados atestados de capacidades técnicas, que pudessem comprovar a possibilidade de execução do serviço em sua complexidade devido às inúmeras disciplinas envolvidas, bem como a realização de uma prova de conceito, após ter sido declarada a vencedora do certame, oportunizando a empresa a

possibilidade de demonstrar minimamente a sua capacidade de execução do contrato. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê ponderou que a impressão que fica é que o sistema está começando do zero e que os investimentos realizados anteriormente, no período da extinta autarquia, não foram reaproveitados, sendo assim necessário questionar sobre as avaliações que foram realizadas para a adequação de um sistema dessa magnitude de investimento, o qual acarreta um custo de aproximadamente dez milhões de reais por ano para a empresa pública. Retomando a palavra, o Sr. Lucas [REDACTED] esclareceu que a extinta Superintendência do Porto do Rio Grande possuía uma grande dificuldade na atualização anual de novas tecnologias, devido à complexidade e a dependência para a realização de processo licitatório junto ao sistema do Estado do Rio Grande do Sul que ocasionaram na falta do atendimento das adequações exigidas por lei, promovendo o excesso de passivos a serem atendidos pela empresa pública nos dias atuais, expondo que após a conclusão do contrato em análise será necessária apenas a manutenção dos equipamentos que ficarão sob responsabilidade da Portos RS, diminuindo o montante a ser despendido em comparação ao montante atual. Ademais, o Sr. Lucas [REDACTED] expôs a relevância da obtenção do certificado através das adequações e modernizações que estão sendo realizadas frente à CONPORTOS, CESPORTOS e Receita Federal, de modo que pôde ser demonstrado para as referidas instituições que a empresa pública está indo ao encontro das previsões legais que prezam pela readequação das instalações, oportunizando que o cais público do Porto do Rio Grande siga com suas operações. Retomando a palavra, a Sra. Karen [REDACTED] esclareceu que a modernização realizada na infraestrutura portuária, como a adequação das balanças de acesso aos *gates*, refletem em melhorias e impactam diretamente a parte operacional do porto, complementando que estão sendo aproveitadas as partes do sistema anterior, desde que os mesmos não estejam obsoletos, havendo a necessidade de adequação frente as novas tecnologias, possibilitando a diminuição da mão de obra e do erro humano nas atividades realizadas. Fazendo uso da palavra, o Sr. João Alberto [REDACTED] explicou que a Diretoria Executiva da Portos RS tem ciência de que um dia terão que utilizar a reserva financeira, por compreender que a mesma foi realizada devido ao conhecimento acerca do grande passivo de infraestrutura existente, mas que em contrapartida estão sendo tomados os cuidados necessários com os custos, embora compreenda a extensa e robusta caminhada para que a empresa pública tenha o equilíbrio real sobre as despesas. Por fim, o Sr. Lucas [REDACTED] assegurou que a Portos RS tem dedicado todos os esforços para que as instalações portuárias tenham um aumento de receita, declarando que a empresa pública tem um cenário promissor pela frente. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê agradeceu a explicação sobre o objeto do contrato e ressaltou a preocupação do colegiado com o equilíbrio entre receitas e despesas da empresa pública, declarando que

prosseguirá no acompanhamento do contrato. **Deliberação:** após prestados alguns esclarecimentos e sanadas as dúvidas, o Comitê analisou o contrato firmado com a empresa Eagle Soluções Tecnológicas Ltda. e se deu por ciente do funcionamento e monitoramento das atividades realizadas. Entretanto, deliberou por dar continuidade ao exame do contrato em apreço na próxima reunião. Às onze horas e quarenta e cinco minutos o Diretor de Infraestrutura, a Gerente de Engenharia e o Gerente da Unidade Administrativa de Segurança Portuária encerraram suas participações na presente reunião. Retomando a ordem do dia, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário colocou à apreciação do colegiado o **quinto item da pauta**, com a avaliação do desempenho dos indicadores do Planejamento Estratégico no primeiro trimestre de dois mil e vinte e três, solicitando ao Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro, Sr. João Alberto [REDACTED], esclarecimentos sobre a pauta, questionando quando o Comitê de Auditoria Estatutário poderá analisar os indicadores de desempenho e o Planejamento Estratégico aprovados pela Diretoria Executiva e pelo Conselho de Administração da Portos RS. Fazendo uso da palavra, o Sr. João Alberto [REDACTED] esclareceu aos membros do Comitê que as demonstrações financeiras relativas ao exercício de dois mil e vinte e dois foram apresentadas em todas as instâncias cabíveis dentro dos setores do Estado do Rio Grande do Sul, aguardando apenas a resolução de um impasse acerca da assinatura dos documentos. No que concerne ao Planejamento Estratégico e ao Relatório da Administração, o Sr. João Alberto [REDACTED] informou que os mesmos foram apresentados ao Governo do Estado, que disponibilizou o novo mapa estratégico do governo para adequação e alinhamento dos documentos anteriormente elaborados pela Portos RS, restando ainda a realização dos ajustes na estrutura documental para o fechamento dos documentos. Continuando o Sr. João Alberto [REDACTED] informou que irá encaminhar, para conhecimento dos membros do Comitê, o material que está em fase de conclusão, oportunizando a discussão acerca dos indicadores de desempenho da Portos RS. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê assentiu, junto aos demais membros do Comitê com o envio do material pelo Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro, ponderando que pauta permanecerá em discussão na reunião ordinária vindoura do colegiado. **Deliberação:** após prestados alguns esclarecimentos e sanadas as dúvidas, o Comitê aprovou, por unanimidade, o encaminhamento, por parte do Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro, dos documentos previamente elaborados relativos aos indicadores de desempenho e do Planejamento Estratégico da Portos RS, permanecendo a pauta em discussão na reunião ordinária subsequente. Em seguida, no **sexto item da pauta**, o Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário colocou à apreciação do colegiado a análise de desempenho da execução orçamentária no primeiro trimestre de dois mil e vinte e três, solicitando ao Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro, Sr. João Alberto [REDACTED], esclarecimentos sobre a pauta.

Fazendo uso da palavra, o Sr. João Alberto [REDACTED] esclareceu aos membros do Comitê sobre a modificação do sistema para o fechamento das informações referentes às demonstrações financeiras, ponderando que a representante do escritório contábil Axis do Brasil irá entregar os balancetes e demonstrativos contábeis do primeiro trimestre no dia quinze de maio do corrente ano, ponderando que a nova plataforma fornece os dados relativos às contas a pagar e permitindo a anexação dos extratos que geram as conciliações. Fazendo uso da palavra, o Sr. Michel [REDACTED] cientificou que com a utilização da nova plataforma foi possível concluir o primeiro quadrimestre de dois mil e vinte e três em apenas uma semana, esclarecendo que os dados não foram trazidos para apreciação do colegiado em virtude da necessidade de apuração dos impostos. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê questionou o que foi acordado com o escritório contábil acerca do dia para o fechamento do balancete. Retomando a palavra, o Sr. Michel [REDACTED] informou que o fechamento do balancete deve ocorrer após a apuração do imposto, visto que até o dia dez de cada mês são recebidas notas fiscais referentes ao pagamento de fornecedores de competência do mês anterior. Retomando a palavra, o Coordenador do Comitê ponderou que a Portos RS não pode depender dos fornecedores para encerrar os balancetes, devendo os mesmos ser encerrados no máximo até o dia dez do mês seguinte, para que sejam apreciados pelos órgãos colegiados da empresa, havendo a necessidade de adequação do setor contábil da Portos RS quanto a rotina para contabilização das notas de fornecedores e prestadores de serviços, ao final do mês de competência, pois da maneira que está sendo realizado impossibilitará o fechamento do balancete mensal em prazo razoável. Retomando a palavra, o Sr. Michel [REDACTED] informou que irá alinhar o que foi discutido na presente reunião com a representante do escritório Axis do Brasil e informará aos membros do Comitê sobre a conclusão acerca da data para o fechamento do balancete. Por fim, o Coordenador do Comitê questionou ao Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro, qual a estimativa do recolhimento dos impostos atrasados que foram provisionados no balanço. Fazendo uso da palavra, o Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro informou que os valores já foram pagos no dia vinte e oito de abril de dois mil e vinte e três, cientificando que no primeiro trimestre não há valores relativos a impostos para pagar e que o que foi recolhido supriu todas as obrigações. **Deliberação:** após prestados alguns esclarecimentos e sanadas as dúvidas, o Comitê se deu por ciente das informações financeiras, devendo o tema referente a execução orçamentária no primeiro trimestre de dois mil e vinte e três permanecer na pauta da reunião ordinária subsequente. Por fim, o Coordenador do Comitê, com aquiescência dos demais membros, propôs a retirada do **nono e o décimo itens da pauta**, devido à necessidade de encerramento da presente reunião, em virtude do debate extenso sobre as pautas dos contratos, solicitando que os mesmos sejam pautados para reapreciação do colegiado em reunião ordinária subsequente. Nada mais havendo a tratar, o Coordenador do

Comitê de Auditoria Estatutário deu por encerrada a reunião, determinando a lavratura de ata que, após lida e aprovada por todos os membros do Comitê, vai assinada por mim, Gerente de Governança, e pelo Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário.

Documento assinado digitalmente
gov.br ZULMIR [REDACTED]
Data: 13/06/2023 21:43:45-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Documento assinado digitalmente
gov.br VINICIUS [REDACTED]
Data: 13/06/2023 16:12:05-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário

Gerente de Governança