

# Relatório de Auditoria Anual de Contas

Presidência da República

Secretaria de Governo

Secretaria de Controle Interno

**Unidade Auditada: COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE - CODERN**

**Exercício: 2014**

**Ordem de Serviço nº: 0159/2015**

**Município/UF: Brasília - DF**

**Relatório nº: 14/2015**

**UCI Executora: Secretaria de Controle Interno da Secretaria de Governo da Presidência da República – Ciset/SG-PR.**

Senhor Coordenador-Geral,

1. Em atendimento à determinação contida na Ordem de Serviço n.º 159/2015, consoante o estabelecido na Seção III, Capítulo VII da Instrução Normativa SFC n.º 1, de 06/04/2001, apresentam-se os resultados dos exames realizados sobre a prestação de contas anual apresentada pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN.
2. Registra-se, preliminarmente, que, em conformidade com o Manual de Auditoria Anual de Contas/2015 da Controladoria-Geral da União, órgão central do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal, o presente Relatório de Auditoria Anual de Contas compõe-se de duas partes. A primeira, denominada **Análise Gerencial**, contém, de forma sintética, as análises elaboradas pela equipe de auditoria para os itens definidos pelo Tribunal de Contas da União e é assinada pelos membros da equipe de auditoria. A segunda, denominada **Achados de Auditoria**, constitui-se do anexo ao Relatório, em que são discriminadas as informações e as constatações evidenciadas e elaboradas pela referida equipe e que dão suporte ao conteúdo da primeira parte do Relatório.

# ANÁLISE GERENCIAL

## 1. INTRODUÇÃO

1. Os trabalhos de campo foram realizados no período de 22/6/2015 a 26/6/2015, na sede da Companhia Docas do Rio Grande do Norte, localizada no Porto de Natal/RN e no período de 30/06/2015 a 03/7/2015, no Porto de Maceió/AL, por meio de testes, análises e consolidação de informações coletadas ao longo do exercício examinado e de informações apresentadas pela Unidade Auditada, em estrita observância às normas de auditoria aplicáveis ao Serviço Público Federal. Nenhuma restrição foi imposta à realização dos exames.

2. Para a consecução do objetivo proposto e obtenção de evidências suficientes, adequadas, relevantes e úteis, foram utilizadas as técnicas básicas de auditoria, quais sejam: análises documentais, entrevistas, indagações escritas, conferência de cálculos e inspeções físicas. Todas as análises estão suportadas por papéis de trabalho arquivados nesta Secretaria de Controle Interno da Secretaria de Governo da Presidência da República - Ciset/SG-PR.

## 2. ESCOPO DOS EXAMES

3. O trabalho compreendeu a avaliação da gestão da Unidade Jurisdicionada - UJ com base nas disposições propugnadas pelo Tribunal de Contas da União, por meio da Decisão Normativa nº 140/2014, de 15/10/2014, de forma a proporcionar visão sistêmica das principais ações empreendidas pelos gestores no exercício de 2014 e dos resultados decorrentes.

4. Ressalta-se que, conforme previsto no art. 9º, §6º, da mencionada Decisão Normativa, em comum acordo com a Secretaria de Controle Externo do TCU no Rio Grande do Norte – Secex/RN, conforme Ata de Reunião de 03/12/2014, e em razão da necessidade de acompanhamento de aspecto específico e relevante da gestão da Unidade, efetuaram-se ajustes no escopo da auditoria nas contas de modo a excluir os seguintes itens previstos no Anexo IV da DN nº 140/2014: 5) Avaliação da Gestão de Transferências Concedidas; 7) Avaliação de Passivos; 8) Gestão de Tecnologia da Informação; 9) Gestão do Patrimônio Imobiliário; 10) Gestão sobre Renúncias Tributárias; e 14) Política de Acessibilidade

5. Ainda, de acordo com o escopo ajustado com a Secex/RN do TCU, foram avaliados os estágios, desempenhos e resultados dos seguintes aspectos específicos do Programa Portos Eficientes: i) Programa Nacional de Dragagem I e II; ii) Obras do PAC; e iii) Sistemas VTMS, Portolog e Porto 24 Horas.

6. Por fim, o ajuste de escopo acordado também teve o propósito de avaliar os controles internos administrativos afeitos à política tarifária aplicada pela Unidade Jurisdicionada, bem como a efetividade da atividade de fiscalização portuária frente ao novo marco regulatório, qual seja a Lei nº 12.825/13.

7. Para fins de registro, o citado acordo celebrado com a Secex - RN configura peça deste processo de contas, em cumprimento ao § 8º do art. 9º da DN TCU nº 140/2014.

### **3. RESULTADOS DOS TRABALHOS**

8. Em acordo com o que estabelece o Anexo IV da DN nº 140/2014 e com o que foi ajustado com o TCU, foram efetuadas as seguintes análises:

#### **3.1 AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE DAS PEÇAS**

9. A avaliação da conformidade de peças considerou as exigências estabelecidas nos incisos I e II do art. 13 da Instrução Normativa do Tribunal de Contas da União – IN/TCU nº 63/2010, relacionadas à apresentação, organização e conteúdo do Relatório de Gestão e das peças complementares que constituirão os processos de contas da Unidade.

10. Quanto à apresentação, diante da implantação do novo Sistema de Prestação de Contas (e-Contas), que entrou em vigor em março de 2015, verificou-se que o Relatório de Gestão, bem como o Rol de Responsáveis, ambos relativos ao exercício de 2014, foram encaminhados eletronicamente ao Tribunal de Contas da União via Sistema e-Contas, no dia 30/4/2015, sem a análise preliminar deste Órgão de Controle Interno, tendo em vista não ter sido requerida pela Companhia a prerrogativa estabelecida no item 4.3 da Portaria Ciset/SG-PR nº6, de 13 de abril de 2015, bem como no item 4.2 da Portaria da Controladoria-Geral da União nº 650, de 28/3/2014.

11. Referente à organização e conteúdo, a análise das informações anexadas ao sistema culminou na identificação de inconformidades com as disposições da Decisão Normativa-DN/TCU nº 134/2013, alterada pela DN/TCU nº 139/2014, da Portaria TCU nº 90/2014, da DN/TCU nº 140/2014 e da Instrução Normativa - IN/TCU nº 63/2010, como registrado na CONSTATAÇÃO 1.1.1, que, contudo, não impactam a opinião quanto à gestão do exercício em análise.

#### **3.2 AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS QUANTITATIVOS E QUALITATIVOS DA GESTÃO**

12. A avaliação dos resultados quantitativos e qualitativos da gestão considerou o desempenho da execução de projetos e atividades orçamentárias; abordando a eficácia e a eficiência na execução dessas ações da Lei Orçamentária Anual (LOA) e as dificuldades concernentes à sua execução, conforme abordagem da Unidade Jurisdicionada (UJ).

13. Convém informar que os objetivos do Programa 2074 – Transporte Marítimo se referem a ações executadas por mais de uma Companhia Docas. Por isso, esses objetivos são de responsabilidades do órgão supervisor, a Secretaria de Portos da Presidência da República. Além disso, as ações Programa 0807 – Gestão e Manutenção de Infraestrutura de Empresas Estatais não possuem objetivos de definidos no PPA.

14. A Lei Orçamentária Anual – LOA/2014<sup>1</sup> e seus créditos adicionais estabeleceram dotação orçamentária de R\$ 126.213.423,00 (cento e vinte e seis milhões, duzentos e treze mil, quatrocentos e vinte e três reais), dos quais a unidade só executou R\$ 34.812.268,00 (trinta e quatro milhões, oitocentos e doze mil, duzentos e sessenta e oito reais), ou seja, 27,58%.

---

<sup>1</sup> Lei 12.952, de 20/01/2014.  
1501767

15. Conforme **Quadro 1**, a baixa execução não fica caracterizada pontualmente, e sim em todas as ações da CODERN. Ressalte-se, inclusive, que, em metade delas não houve execução alguma.

**Quadro 1:** Dotação e execução orçamentária por ação.

Programa (Cod)	Ação (Cod)	Dotação Atual (R\$)	Execução (R\$)	Execução (%)	
2074	101O - Construção da Nova Sede Administrativa do Porto de Natal - (RN)-	5.000.000	0,00	0,00%	
	12LN - Construção do Berço 4, no Porto de Natal (RN)	11.000.000	0,00	0,00%	
	12LN - Construção do Berço 4, no Porto de Natal (RN)	71.672.841	24.469.656	34,17%	
	145H - Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos, no Porto de Natal (RN)	10.710.596	2.256.277	21,07%	
	145U - Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos, no Terminal Salineiro de Areia Branca (RN)	16.533.305	7.605.381	46,00%	
	14KL - Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária	1.300.000	0,00	0,00%	
	14N0 - Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos, no Porto de Maceió (AL)	1.000.000	0,00	0,00%	
	14RC - Implantação do Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos	3.500.000	0,00	0,00%	
	<b>Subtotal dos Projetos no Programa</b>		<b>120.716.742</b>	<b>34.331.314</b>	<b>28,44%</b>
	20HL - Estudos e Projetos para Infraestrutura Portuária	1.600.000	394.889	24,68%	
20HM - Estudos para o Planejamento do Setor Portuário	1.460.231	46.400	3,18%		
<b>Subtotal das Atividades no Programa</b>		<b>3.060.231</b>	<b>441.289</b>	<b>14,42%</b>	
<b>Subtotal do Programa 2074</b>		<b>123.776.973</b>	<b>34.772.603</b>	<b>28,09%</b>	
0807	4102 - Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos	731.450	39.665	5,42%	
	4103 - Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento	1.705.000	0	0,00%	
	<b>Subtotal das Atividades no Programa</b>		<b>2.436.450</b>	<b>39.665</b>	<b>1,63%</b>
<b>Subtotal do Programa 0807</b>		<b>2.436.450</b>	<b>39.665</b>	<b>1,63%</b>	
<b>Total</b>		<b>126.213.423</b>	<b>34.812.268</b>	<b>27,58%</b>	

**Fonte:** Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP).

16. A baixa execução orçamentária evidencia uma baixa execução física. Aliada a isso, existe um descompasso entre ambas na ação 20HL, em que, dos 16 (dezesesseis) projetos previstos, só foi realizado 1 (um), o que configura um percentual de apenas 6,25%, quando a execução orçamentária representou 24,68% da dotação atual.

17. Essas observações deram origens à INFORMAÇÃO 3.1.1. e consequente CONSTATAÇÃO 3.1.2.

18. Com relação à implementação do planejamento estratégico da CODERN, a Unidade informou que tem como objetivos e metas complementares: (i) aumentar a receita operacional; ampliar a capacidade portuária por meio de adequação da infraestrutura terrestre e marítima;

(ii) promover a melhoria da infraestrutura de turismo marítimo, concluído a obra do TMP do Porto de Natal; e (iii) implantar modelos de modernização de gestão e de sistemas e promover a regularização ambiental e melhorar o nível de serviço, identificando os Planos de Ações necessários ao alcance dos objetivos e metas da CODERN, que destacou-se: plano de desenvolvimento da tecnologia da informação; plano de capacitação e desenvolvimentos de pessoas; plano de marketing e comunicação (comercial); plano de gerenciamento de custos; plano de infraestrutura marítima e terrestre (plano de investimento); plano de gestão ambiental integrada; e plano de segurança portuária.

19. Ressalte-se que a CODERN evidencia essas preocupações no seu mapa estratégico, conforme **figura 1** constante da INFORMAÇÃO 2.1.1. Entretanto, o desafio da Companhia é fazer gestão para que ocorra a devida implementação do Planejamento Estratégico, com o acompanhamento dos resultados, via indicadores de desempenho da gestão implantados, conforme **Quadro 5** constante da INFORMAÇÃO 4.1.1.

### **3.3 AVALIAÇÃO DOS INDICADORES DE GESTÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA - UJ**

20. Buscando atender o estabelecido pela Corte de Contas nesse item, conforme escopo ajustado, a equipe de auditoria procurou evidenciar “a atualização/instituição, utilidade e confiabilidade dos indicadores de gestão eventualmente utilizados pela UJ para acompanhar o desempenho de seus processos finalísticos”. Foram usados, pela equipe de auditoria, como referência, os aspectos estabelecidos na DN TCU nº 140/2014, quanto aos indicadores da Unidade: a) capacidade de representar, com a maior proximidade possível, a situação que a UJ pretende medir e de refletir os resultados das intervenções efetuadas na gestão; b) capacidade de proporcionar medição da situação pretendida ao longo do tempo, por intermédio de séries históricas; c) confiabilidade das fontes dos dados utilizados para o cálculo do indicador, avaliando, principalmente, se a metodologia escolhida para a coleta, processamento e divulgação é transparente e reaplicável por outros agentes, internos ou externos à Unidade; d) facilidade de obtenção dos dados, elaboração do indicador e de compreensão dos resultados pelo público em geral; e e) razoabilidade dos custos de obtenção do indicador em relação aos benefícios para a melhoria da gestão da Unidade.

21. No Relatório de Gestão, referente ao exercício de 2014, a UJ destaca que uma série de intempéries impactou negativamente os resultados obtidos para alguns dos indicadores da Companhia. Desta forma, evidencia-se que eles foram implantados e que há preocupação da UJ em acompanhar o seu desempenho.

22. Um fator limitante na confiabilidade dos dados é a forma de apurá-los, por meio de planilhas, em razão da não existência, até o momento, de um sistema de gestão integrado, impactando em riscos e em falta de agilidade na obtenção da informação, o que deu origem à CONSTATAÇÃO 4.1.2. Cumpre informar, no entanto, os esforços no sentido de implantação do Sistema Integrado de Gestão Empresarial Portuária, que deverá iniciar seu período de testes a partir de setembro ou outubro de 2015.

### **3.4 AVALIAÇÃO DA GESTÃO DE PESSOAS**

23. Para a avaliação da gestão de pessoas, a equipe de auditoria teve que analisar duas situações distintas: uma referente aos portos de Natal e de Areia Branca e outra inerente ao porto de Maceió. Isso devido à situação da CODERN, que administra diretamente aqueles primeiros e através de convênio esse último.

24. Como características similares, existe a necessidade de adequação da força de trabalho, via aprovação de planos de cargos e salários e posterior realização de concurso público. Ressalte-se que mais de 90% da força de trabalho do porto de Maceió já pode ou está prestes a adquirir o direito à aposentadoria. Em relação aos portos de Natal e de Areia Branca, apesar de ter sido realizado um concurso recentemente, os baixos salários são elementos desmotivadores para o preenchimento das vagas. Muitos recém-empobados já saíram por melhores oportunidades, sendo que, para algumas categorias, tendo economista como exemplo, não houve sequer inscritos quando do lançamento do edital.

25. A não observância ao estabelecido no Código de Ética da Companhia, quando da contratação de assessores em cargos comissionados é outra característica comum à CODERN, tanto na sede quanto na Administração do Porto de Maceió (APMC). Tal fato originou as CONSTATAÇÕES 5.1.4, 5.1.5 e 5.1.8.

26. Outrossim, existem características inerentes a cada porto, distintamente. No caso dos portos de Natal e de Areia Branca, há distorções nas tabelas salariais bem peculiares: empregados que necessitam de complementação salarial para receberem o salário mínimo fazem com que o empregado ganhe o mesmo salário do início ao final da carreira. Foi detectada, também, a implantação do piso salarial da categoria de engenheiros, com reajustes vinculados ao salário mínimo, o que deu origem à CONSTATAÇÃO 5.1.3. Por fim, observou-se, ainda, pagamento de adicional de risco em desacordo com a legislação que o regulamenta, sendo objeto da CONSTATAÇÃO 5.1.2.

27. Em relação ao porto de Maceió, esta equipe de auditoria fez considerações acerca de reajustes em benefícios sem critérios definidos, concessão de empréstimos sem amparo legal, fragilidade do controle de pessoas, através da utilização de ponto manual. As duas últimas deram origens às CONSTATAÇÕES 5.1.10 e 5.1.7, respectivamente.

28. Quanto aos benefícios referentes a auxílio para aquisição de óculos e auxílio farmácia provenientes do Plano Único de Carreira da antiga Portobrás, seria providencial o estabelecimento de critérios inerentes ao espaço temporal e aos percentuais de reajustes, com o intuito de evitar distorções referentes a concessões aleatórias, privilegiando a transparência e evitando ônus inadequado aos cofres da instituição.

### 3.5 AVALIAÇÃO DA GESTÃO DE COMPRAS E CONTRATAÇÕES

29. De acordo com o escopo ajustado com o TCU, coube à equipe de auditoria a avaliação de contratações que buscam estruturar o órgão para o alcance de seus objetivos institucionais. Ou seja, não fez parte do escopo deste item, a análise da gestão de compras e contratações, estipulada pelos parâmetros da DN TCU nº 140/2014.

30. Para cumprir com o escopo ajustado, a equipe de auditoria selecionou para análise, com base na relação fornecida pela CODERN, três contratos, conforme **Quadro 2**, em virtude de suas particularidades, quais sejam, a similaridade dos serviços prestados em dois e a contratação emergencial no terceiro.

**Quadro 2** – Contratos por amostragem.

CONTRATO Nº	OBJETO DA CONTRATAÇÃO	Valor (R\$)	MODALIDADE LICITATÓRIA
12/2014	Elaboração de projeto executivo de sistema CFTV para CODERN: Sede, Porto de Natal, Terminal de Passageiros (TMP), Gerência do Terminal Salineiro de Areia Branca (GerTAB) e o Terminal Salineiro de	14.865,43	Dispensa, art. 24, II e § 1º c/c inciso II, alínea "a" do art. 23 da Lei 8666/93

	Areia Branca.		
13/2014	Elaboração de projeto executivo de sistema CAPV para CODERN: Sede, Porto de Natal, ASSEDORN.	12.971,80	I Dispensa, art. 24, II e § 1º c/c inciso II, alínea "a" do art. 23 da Lei 8666/93
004/2014	Prestação de serviços de vigilância ostensiva armada (90 dias) no pátio da ASSEDORN e no TMP Porto de Natal.	197.973,60	Contratação direta. emergencial, art. 24, inciso IV da Lei 8666/93.

Fonte: CODERN, em resposta à SA nº 3/2015.

31. As contratações resultaram em dispensas de licitação, em função do valor ou devido à urgência.

32. Pela análise dos autos, verificou-se que, apesar do prévio conhecimento da realização da Copa do Mundo de futebol, com jogos na sede de Natal, o que poderia ter envidado um planejamento com antecedência em relação ao contrato de segurança, a contratação por emergência se justifica pelo fato do anterior ter finalizado em maio/2014, ou seja, com prazo exíguo para a abertura e conclusão de um procedimento licitatório, levando em consideração a repercussão internacional do evento.

33. Com relação aos outros dois contratos, em virtude dos valores, proximidade da contratação e objetos semelhantes, a equipe de auditoria gerou a CONSTATAÇÃO 6.1.2.

### 3.6 PORTOS EFICIENTES

34. Em cumprimento ao escopo ajustado com o TCU, a equipe de auditoria realizou avaliação de impacto, quanto ao Programa Portos Eficientes, mais precisamente em relação ao desempenho da UJ, referentes as seguintes iniciativas: i. Programa Nacional de Dragagem – PND, I e II; ii) obras do PAC; e iii) sistema *Vessel Traffic Management Information System - VTMISS*, Portolog; e Porto 24 Horas.

35. Em relação ao PND II, a não disponibilidade de recursos financeiros públicos tem inviabilizado sua execução. Ressalte-se que o anteprojeto de dragagem para o porto de Maceió está pronto, porém isso não garante a sua realização.

36. No que se refere ao VTMISS e ao Portolog, nenhum dos três portos administrados pela CODERN faz parte do objeto das cooperações firmadas pela Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, com a Universidade Federal de Santa Catarina. Assim, a análise deste item do escopo ajustado com o TCU restou prejudicada.

37. Quanto às obras abrangidas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), das três previstas no orçamento da CODERN, apenas uma foi executada, no caso a implantação do terminal de passageiros no porto de Natal. Em 2014, a obra foi finalizada, restando a aquisição de parte do aparelhamento necessário ao seu pleno funcionamento. De qualquer forma, já existe aporte de dotação orçamentária para tal finalidade desde 2014, e a CODERN pretende utilizá-la em 2015, conforme resposta às SAs de nºs 01/2015 e 19/2015, constantes das INFORMAÇÕES 8.1.3.

38. O programa Porto 24 horas, por sua vez, envolve uma composição de vários órgãos para seu funcionamento. Em entrevista realizada nos portos de Natal e de Maceió com os envolvidos (Receita Federal, Vigiaagro, ANVISA) foi constatado pela equipe de auditoria que todas essas unidades estão preparadas para a atual demanda do porto de Natal. Em relação ao porto de

Maceió, apenas a Vigiagro apresentou necessidade de reforço na sua força de trabalho, em razão da pouca disponibilização de servidores.

### **3.7 TARIFAS PORTUÁRIAS**

39. De acordo com o escopo ajustado com o TCU, a ênfase da equipe de auditoria em relação às tarifas portuárias deu-se no âmbito da avaliação dos controles internos com relação à aplicação e cobrança das sete tabelas, subdivididas em Infraestrutura, que conta com a tabela I – Utilização da infraestrutura aquaviária, a tabela II – Utilização das instalações de acostamento e a tabela III – utilização da infraestrutura operacional ou terrestre; e em Serviços, que conta com a tabela IV – Serviços de monitoramento de cargas, a tabela V – Armazenagem, a tabela VI – Utilização de equipamentos e a tabela VII – Serviços diversos ou gerais.

40. Acrescente ainda uma oitava tabela criada pela ANTAQ, através da Resolução nº 2.702/12, que diz respeito à utilização de áreas e instalações mediante contrato de uso temporário.

41. Desta forma, com base em entrevistas realizadas na sede da CODERN em Natal e no porto de Maceió e em documentos apresentados, a equipe de auditoria resumiu os fluxos de faturamento nas INFORMAÇÕES 8.2.2. e 8.2.4, respectivamente.

42. Destaque-se que na entrevista realizada em Natal, ficou evidenciada fragilidade no faturamento relativo a contêineres e movimentação de trigo, conforme detalhado na CONSTATAÇÃO 8.2.3.

### **3.8 FISCALIZAÇÃO PORTUÁRIA**

43. No que se refere à fiscalização portuária, buscou-se observar a efetividade da fiscalização nas atividades portuárias, inclusive no que se refere aos contratos administrativos de arrendamento praticados pelos portos de Natal e de Maceió com seus arrendatários.

44. Com relação ao porto de Natal, a Gerência de Auditoria Interna (Geaudi) da Companhia havia realizado uma auditoria em relação ao único contrato de arrendamento existente, o que culminou com a emissão do Relatório de Auditoria nº 04/2014, conforme INFORMAÇÃO 8.3.2.

45. Dentre as falhas detectadas pela Geaudi, destacam-se:

- i. apólices de seguros vencidas;
- ii. ausência nos autos de documentação que embasou os aditivos ao contrato;
- iii. defasagem na correção do contrato;
- iv. impropriedades nas datas de emissão das faturas e nas datas dos pagamentos, o que contraria cláusula contratual; e
- v. locação com preço defasado em relação ao mercado.

46. Dentre as recomendações para saneamento das falhas registradas no mesmo Relatório e acompanhadas pela própria Geaudi, destacam-se:

- a. maior controle dos contratos, procedendo-se solicitação de nova garantia antes do vencimento da existente;
- b. melhorias nos controles internos;



- c correta atualização dos valores dos contratos; e
- d. devida cobrança de valores em aberto, corrigidos.

47. No que concerne ao porto de Maceió, a equipe de auditoria, através da INFORMAÇÃO 8.3.3, detalha uma série de ocorrências que deram origem à CONSTATAÇÃO 8.3.4.

48. Essas ocorrências supracitadas dizem respeito a contratos vencidos, aditivos contratuais em desacordo com as resoluções ANTAQ vigentes, uma empresa arrendatária dispensada de pagamento de constante na tabela III, bem como a utilização de espaço no porto de Maceió por empresa sem contrato de arrendamento firmado.

### **3.9 CONTROLES INTERNOS**

49. A avaliação dos controles internos administrativos instituídos pela Unidade Jurisdicionada consiste na verificação da qualidade e suficiência desses controles, com vistas a garantir que os objetivos estratégicos da Unidade sejam atingidos. Assim, a avaliação foi realizada com base na metodologia COSO<sup>1</sup> de gerenciamento de controles internos, considerando-se seus cinco componentes integrados, a saber: i) Ambiente de Controle; ii) Avaliação e Gerenciamento de Riscos; iii) Atividades de Controle; iv) Informação e Comunicação; e v) Atividades de Monitoramento.

50. Destaca-se que o Ambiente de Controle é em tese, o mais importante componente da referida metodologia, pois influencia diretamente nos demais tópicos. Por Ambiente de Controle, entende-se a maneira como os empregados que compõem a força de trabalho percebem a cultura da organização, ou seja, como os empregados de uma Entidade Pública percebem a influência dos controles existentes ao desenvolverem suas atribuições. O Ambiente de Controle de uma Entidade é definido pela existência e cumprimento dos normativos internos, como Código de Ética, planejamento estratégico, normativos específicos, além da própria postura da administração em relação a esses documentos. Aliado a isso, a maneira como os recursos humanos da empresa são geridos, como os aspectos de valoração, de orientação e de correição, também formam o Ambiente de Controle da Instituição.

51. Assim sendo, considera-se positivo o fato de a Companhia ter instituído o Planejamento Estratégico, cuja elaboração foi iniciada em outubro de 2011 e conforme informação contida no Planejamento para 2014 foram implantadas as etapas de 1 a 4, a saber: capacitação da equipe de desenvolvimento; mapeamento da estratégia; definição e detalhamento dos indicadores e definição de metas. Resta ainda a implantação das etapas 5 e 6 do processo de planejamento, quais sejam definição e priorização de iniciativas e comunicação do painel de desempenho balanceado. Em relação aos indicadores de desempenho da gestão ressalta-se que em 2013 foram estabelecidos 15 (quinze), porém para 2014 esse total foi reduzido para apenas 7 (sete), o que evidencia que o planejamento ainda está em fase de implementação. Diante disso, cabe à Companhia assegurar que os indicadores estabelecidos sejam efetivos, confiáveis e que possam demonstrar e mensurar o desempenho organizacional.

52. Quanto aos controles internos relativos à gestão de pessoas, conforme relatado nos Achados de Auditoria, item 5.1, apesar da não realização de estudos para avaliar a lotação ideal de empregados em relação às atividades e atribuições regimentais, a equipe considera positivo a realização do concurso público, cuja posse dos aprovados ocorreu em 2014. O referido certame objetivou atrair pessoal qualificado para ocupar as vagas existentes, uma vez que o último concurso havia sido realizado em 2005, e nesse íterim, houve crescente número de egressos,

principalmente por conta dos baixos níveis salariais da Companhia. Ressalta-se, porém, que referido concurso não envolveu a ampliação de pessoal para o porto de Maceió.

53. Ainda em relação aos controles internos administrativos, destacam-se positivamente as ações de implantação do Sistema Integrado de Gestão – ERP no Porto de Natal e TERSAB, cuja ferramenta tecnológica objetiva realizar o gerenciamento de processos e de setores, tais como folha de pagamento, protocolo eletrônico, contabilidade, patrimônio, compras, almoxarifado, planejamento, entre outros, sendo que parte do referido sistema está em fase de implementação, conforme relatado no item 3.3 deste Relatório. Vale observar que apesar de o porto de Natal exercer autoridade portuária na administração do porto de Maceió, o mencionado Sistema Integrado de Gestão não está previsto para ter utilização conjunta.

54. Cabe observar que os objetivos estratégicos e as avaliações de riscos tendem a sofrer alterações ao longo do tempo e por isso é necessário realizar o monitoramento nos controles internos administrativos, quanto ao seu funcionamento e à sua adequação. A implantação do Sistema Integrado de Gestão – ERP será ferramenta auxiliar fundamental para a avaliação de riscos e a elaboração de procedimentos de controle, uma vez que dará confiabilidade aos dados constantes dos indicadores de desempenho, conforme informação da UJ destacada no item 4.1 dos Achados de Auditoria.

55. Portanto, a equipe de auditoria identificou avanço no ambiente de controles internos da Unidade com a elaboração do planejamento estratégico e macroprocessos finalísticos mapeados, conforme conteúdo do item 2.1 dos Achados de Auditoria. Contudo, a não confiabilidade dos dados inseridos na aferição dos indicadores propostos nesse planejamento estratégico e a ausência de política institucional para identificação, tratamento e monitoramento de riscos ainda são fatores negativos dos controles internos da UJ. Assim, diante das ações ainda incipientes relativas à implementação de política de gerenciamento de riscos, restou prejudicada a análise dos demais componentes relativos aos controles internos administrativos.

#### **4. CONCLUSÃO**

56. Abordados os pontos requeridos pela legislação aplicável, submete-se o presente Relatório à consideração superior, de modo a possibilitar a emissão do competente Certificado de Auditoria.

Brasília/DF, de outubro de 2015.

**ANEXO I**  
**ACHADOS DA AUDITORIA – Relatório nº 8/2015 – OS nº 2015/159**

1. CONFORMIDADE DAS PEÇAS APRESENTADAS PELA UNIDADE .....	15
1.1. RELATÓRIO DE GESTÃO 2014.....	15
1.1.1. CONSTATAÇÃO .....	15
Inconsistência das informações apresentadas por meio do Relatório de Gestão 2014. ....	15
2. RESULTADOS QUANTITATIVOS E QUALITATIVOS.....	17
2.1. IMPLEMENTAÇÃO DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA UNIDADE .....	17
2.1.1. INFORMAÇÃO .....	17
Programas, Objetivos e Ações sob responsabilidade da Unidade. ....	17
2.2. OBJETIVOS ESTABELECIDOS NO PLANO PLURIANUAL – PPA PARA OS PROGRAMAS TEMÁTICOS DA ÁREA PORTUÁRIA .....	18
2.2.1. INFORMAÇÃO .....	18
Plano Plurianual (PPA). ....	18
3. DESEMPENHO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DAS AÇÕES DA LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL – LOA.....	21
3.1. LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL .....	21
3.1.1. INFORMAÇÃO .....	21
Execução Orçamentária. ....	22
3.1.2. CONSTATAÇÃO .....	33
Baixa execução das ações orçamentárias. ....	33
4. DESEMPENHO DA GESTÃO.....	34
4.1. INDICADORES DE DESEMPENHO DA GESTÃO.....	34
4.1.1. INFORMAÇÃO .....	34
Implementação dos indicadores de gestão. ....	34
4.1.2. CONSTATAÇÃO .....	38
Falha no planejamento das metas e indicadores de gestão, bem como possibilidade de falha na apuração dos dados.....	38
5. CONTROLES INTERNOS .....	39
5.1. GESTÃO DE PESSOAS .....	39
5.1.1. INFORMAÇÃO .....	39
Força de Trabalho da CODERN. ....	39
5.1.2. CONSTATAÇÃO .....	49
Pagamento indevido de adicional de risco portuário a empregado cedido. ....	49
5.1.3. CONSTATAÇÃO .....	55

Reajuste de piso salarial atrelado ao salário mínimo, em desacordo com a Constituição Federal.....	55
5.1.4. CONSTATAÇÃO.....	57
Indício de jornada de trabalho com horário conflitante com o expediente na Companhia. ....	57
5.1.5. CONSTATAÇÃO.....	59
Ausência de análise pregressa de conduta quando da contratação de empregado para ocupar cargo em comissão. ....	59
5.1.6. INFORMAÇÃO.....	59
Consistência dos controles internos administrativos relacionados à gestão de pessoas – porto de Maceió.....	60
5.1.7. CONSTATAÇÃO.....	60
Fragilidade no controle de registro de Ponto. ....	60
5.1.8. CONSTATAÇÃO.....	61
Indício de jornada de trabalho com horário conflitante com o expediente da Companhia. ....	61
5.1.9. INFORMAÇÃO.....	62
Benefícios constantes do PUCS – porto de Maceió.....	62
5.1.10. CONSTATAÇÃO.....	63
Concessão de empréstimo, para empregados, em três parcelas, sem correção, com carência de 60 (sessenta) dias, oriundo de Imposto de Renda retido na fonte.....	63
5.1.11. INFORMAÇÃO.....	65
Empréstimo de férias.....	65
5.2. CARTA DE SERVIÇOS AO CIDADÃO.....	66
5.2.1. INFORMAÇÃO.....	66
Ausência de divulgação da Carta de Serviços ao Cidadão, conforme estipula o Decreto nº 6.932/09.....	66
6. GESTÃO DE COMPRAS E CONTRATAÇÕES.....	67
6.1. DISPENSA DE LICITAÇÃO.....	67
6.1.1. INFORMAÇÃO.....	67
Regularidade dos processos licitatórios e das contratações e aquisições feitas por inexigibilidade e dispensa de licitação.....	67
6.1.2. CONSTATAÇÃO.....	68
Fracionamento de despesas para a contratação de serviços por dispensa de licitação referente aos contratos nº 12 e 13/2014, no montante de R\$ 27.837,23.....	68
7. DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO NOS CONTRATOS COM A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL.....	72
7.1. desoneração da folha de pagamento de acordo com acórdão tcu 1212/2014 – PLENÁRIO	72
7.1.1. INFORMAÇÃO.....	72

Avaliação, quanto à abrangência, suficiência e resultados, das medidas adotadas pela unidade auditada, relacionadas ao Acórdão 1212/2014 – TCU – Plenário, que trata dos reflexos da desoneração da folha de pagamento nos contratos com a Administração Pública Federal.....	72
7.1.2. CONSTATAÇÃO .....	72
Desoneração da Folha de Pagamento.....	72
8. ESCOPO AJUSTADO COM O TCU .....	74
8.1. PORTOS EFICIENTES.....	74
8.1.1. INFORMAÇÃO .....	74
Portos Eficientes.....	74
8.1.2. INFORMAÇÃO .....	75
Programas Nacionais de Dragagem Portuária e Hidroviária I e II.....	75
8.1.3. INFORMAÇÃO .....	80
Obras do PAC. ....	80
8.1.4. INFORMAÇÃO .....	83
Sistema <i>Vessel Traffic Management Information System</i> - VTMIS.....	83
8.1.5. INFORMAÇÃO .....	84
Sistema Portolog. ....	84
8.1.6. INFORMAÇÃO .....	85
Programa Porto 24 Horas.....	85
8.2. TARIFAS PORTUÁRIAS.....	87
8.2.1. INFORMAÇÃO .....	87
Tarifas Portuárias – visão geral.....	87
8.2.2. INFORMAÇÃO .....	88
Tarifas Portuárias – porto de Natal – RN.....	89
8.2.3. CONSTATAÇÃO .....	90
Fragilidades no faturamento de tarifas portuárias relativas à movimentação de contêiner e ao desembarque de trigo – porto de Natal – RN. Ausência de fiscalização.....	90
8.2.4. INFORMAÇÃO .....	92
Tarifas Portuárias – porto de Maceió – AL.....	92
8.3. fiscalização portuária .....	94
8.3.1. INFORMAÇÃO .....	94
Fiscalização Portuária – visão geral.....	94
8.3.2. INFORMAÇÃO .....	95
Falhas de Fiscalização Portuária no arrendamento das áreas ao moinho – porto de Natal – RN. ....	95
8.3.3. INFORMAÇÃO .....	95

Previsão contratual para o não pagamento de tarifa portuária, empresa EMPAT – porto de Maceió – AL. ....	95
8.3.4. CONSTATAÇÃO .....	96
Fragilidade nos controles sobre contratos de uso de áreas no porto de Maceió – AL. Falha na Fiscalização. Inconformidade na realização de aditivo. Períodos de operação não cobertos por instrumento contratual vigente. Formalização de contrato sem a aprovação da ANTAQ. Formalização de contrato com empresa com débitos com a APMC. Ausência de formalização contratual para utilização de área. ....	96
ANEXO II – MATRIZ DE RESPONSABILIZAÇÃO .....	104

# 1. CONFORMIDADE DAS PEÇAS APRESENTADAS PELA UNIDADE

## 1.1. RELATÓRIO DE GESTÃO 2014

### 1.1.1. CONSTATAÇÃO

#### **Inconsistência das informações apresentadas por meio do Relatório de Gestão 2014.**

##### **Fato:**

1. Esta equipe de auditoria avaliou a conformidade das peças do processo de contas elaboradas pela Unidade em cumprimento à DN TCU nº 140/2014, em face das disposições da IN TCU nº 63/2010, DN TCU nº 134/2013 e Portaria TCU nº 90/2014. Nesta CONSTATAÇÃO estão descritas as impropriedades identificadas pela equipe de auditoria, relativas às peças: “Rol de Responsáveis” e “Relatório de Gestão”.

2. Conforme diretrizes estabelecidas pela DN TCU nº 140/2014, o Rol de Responsáveis é peça de apresentação obrigatória pelas Unidades Jurisdicionadas e deve obedecer às disposições dos arts. 10 e 11 da IN TCU 63/2010 e do art. 6º da referida Decisão Normativa.

3. Esta equipe de auditoria analisou o Relatório de Gestão da Companhia Docas do Rio Grande do Norte/CODERN, referente ao exercício 2014, o qual foi inserido no sistema e-Contas do TCU, onde foi constatado o seguinte:

i) No item 3 - Relacionamento com a Sociedade: ausência da Carta de Serviços ao Cidadão Ressalta-se ainda, em relação a esse item, que a justificativa para a não observância da Carta de Serviços ao Cidadão não se aplica tendo em vista principalmente a atividade do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal, onde a Companhia deverá atentar a disposição contida no Art. 11, do Decreto nº 6.932, de 11/8/20119;

ii) Não atendimento da Portaria TCU nº 90/2014, de 16 de abril de 2014, que prevê o preenchimento do quadro Síntese da Remuneração dos Administradores, separadamente para os membros da diretoria estatutária, para os do Conselho Fiscal e para os do Conselho de Administração, com valores totais pagos, nos últimos três exercícios e discriminados por rubrica de remuneração;

iii) Ausência da indicação de itens não constantes no Relatório de Gestão e observar a aposição das ausências de conteúdo justificadas na introdução de cada capítulo e não na introdução do Relatório de Gestão, conforme Art. 2º, § 2º, inciso “b” da Portaria TCU nº 90/2014 de 16 de abril de 2014, a saber: “Caso não seja declarado somente parte do conteúdo de um item, a unidade jurisdicionada deve indicar e justificar a ausência do conteúdo na introdução do capítulo que irá tratar do referido item.”. Inserir o devido comentário no Relatório de Gestão dos subitens que se enquadram no referido Artigo; e

iv) Ausência do Subitem 7.3, alíneas: “a) *Demonstração das medidas adotadas para revisão dos contratos vigentes firmados com empresas beneficiadas pela desoneração da folha de pagamento propiciada pelo art. 7º da lei 12.546/2011 e pelo art. 2º do decreto 7.828/2012, atentando para os efeitos retroativos às datas de início da desoneração, mencionadas na legislação;* b) *Obtenção administrativa do ressarcimento dos valores pagos a maior (elisão do dano) em relação aos contratos já encerrados que foram firmados com empresas beneficiadas pela desoneração da folha de pagamento*

*propiciada pelo art. 7º da lei 12.546/2011 e pelo art. 2º do decreto 7.828/2012; e c) Detalhamento sobre os contratos (vigentes e encerrados) revisados, incluindo número, unidade contratante, nome/CNPJ da empresa contratada, objeto e vigência, com destaque para a economia (redução de valor contratual) obtida em cada contrato”, solicitado no Anexo II à Decisão Normativa-TCU nº 134, de 4 de dezembro de 2013 (Alterada pela Decisão Normativa nº 139, de 24/9/2014, DOU de 01/10/2014) Conteúdos do Relatório de Gestão - Parte A – Conteúdos Gerais.*

#### **Causa:**

4. Falhas na confecção das peças do processo de contas elaboradas pela Unidade, com consequente inobservância a normativos do TCU sobre a elaboração das peças do processo de conta do exercício de 2014.

#### **Manifestação da Unidade:**

5. Através da Carta DP nº 293/2015, de 17 de setembro de 2015, a CODERN esclarece que já providenciou a feitura e de sua Carta de Serviços ao Cidadão e irá divulgá-la no site da Companhia, bem como providenciará a correção do texto no item 3 do Relatório de Gestão, que passará a ser: *“Atualmente, a CODERN divulga seus serviços e suas facilidades por meio do site institucional, folders e anúncios veiculados nos principais meios de comunicação, publicando, também, sua Carta de Serviços ao Cidadão, nos termos do Decreto nº 6.932/2009, na home page da Companhia”*.

6. Com relação ao item iii, a CODERN justificou, na mesma Carta DP nº 293/2015, que o TCU, através de e-mail de 23/06/2015, solicitou a inclusão das informações que *“não são aplicáveis à Codern ou não ocorreram no período da gestão (2014)”*, Introdução do Relatório de Gestão.

7. Na Carta DP nº 301/2015, de 24 de setembro de 2015, a CODERN esclarece que *“foi feita a inclusão dos quadros sobre Síntese da Remuneração dos Administradores de forma separada – Diretoria, CONSAD e CONFIS – no Relatório de Gestão da CODER, que está enviado novamente ao TCU”*, bem como o Subitem 7.3 relativo às medidas adotadas para revisão dos contratos com empresas beneficiadas pela desoneração da folha de pagamento – Art 7º da Lei 12.546/2011 e pelo Art. 2º do Decreto 7.828/2012.

#### **Análise da Equipe de Auditoria:**

8. A equipe de auditoria observou que a Carta de Serviços ao Cidadão foi disponibilizada no site da Companhia no mês de setembro de 2015. Com relação ao item iii, a justificativa da CODERN foi acatada, uma vez que a Companhia cumpriu orientação do TCU, conforme e-mail supracitado do TCU apresentado e arquivado em nossos papéis de trabalho.

9. A CODERN acatou as observações dos demais subitens e se prontificou a fazer as devidas correções no Relatório de Gestão.

#### **Recomendações:**

10. Recomendação 1: Proceder aos ajustes no Relatório de Gestão do exercício de 2014 referentes aos apontamentos feitos nesta CONSTATAÇÃO e solicitar a devida retificação ao TCU, Secretaria de Controle Externo – SECEX do Rio Grande do Norte.



11. Recomendação 2: Instituir rotina de controle com o fito de observar devidamente os normativos do TCU que estabelecem parâmetros para a elaboração das peças do processo de contas.

## **2. RESULTADOS QUANTITATIVOS E QUALITATIVOS**

### **2.1. IMPLEMENTAÇÃO DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA UNIDADE**

#### **2.1.1. INFORMAÇÃO**

##### **Programas, Objetivos e Ações sob responsabilidade da Unidade.**

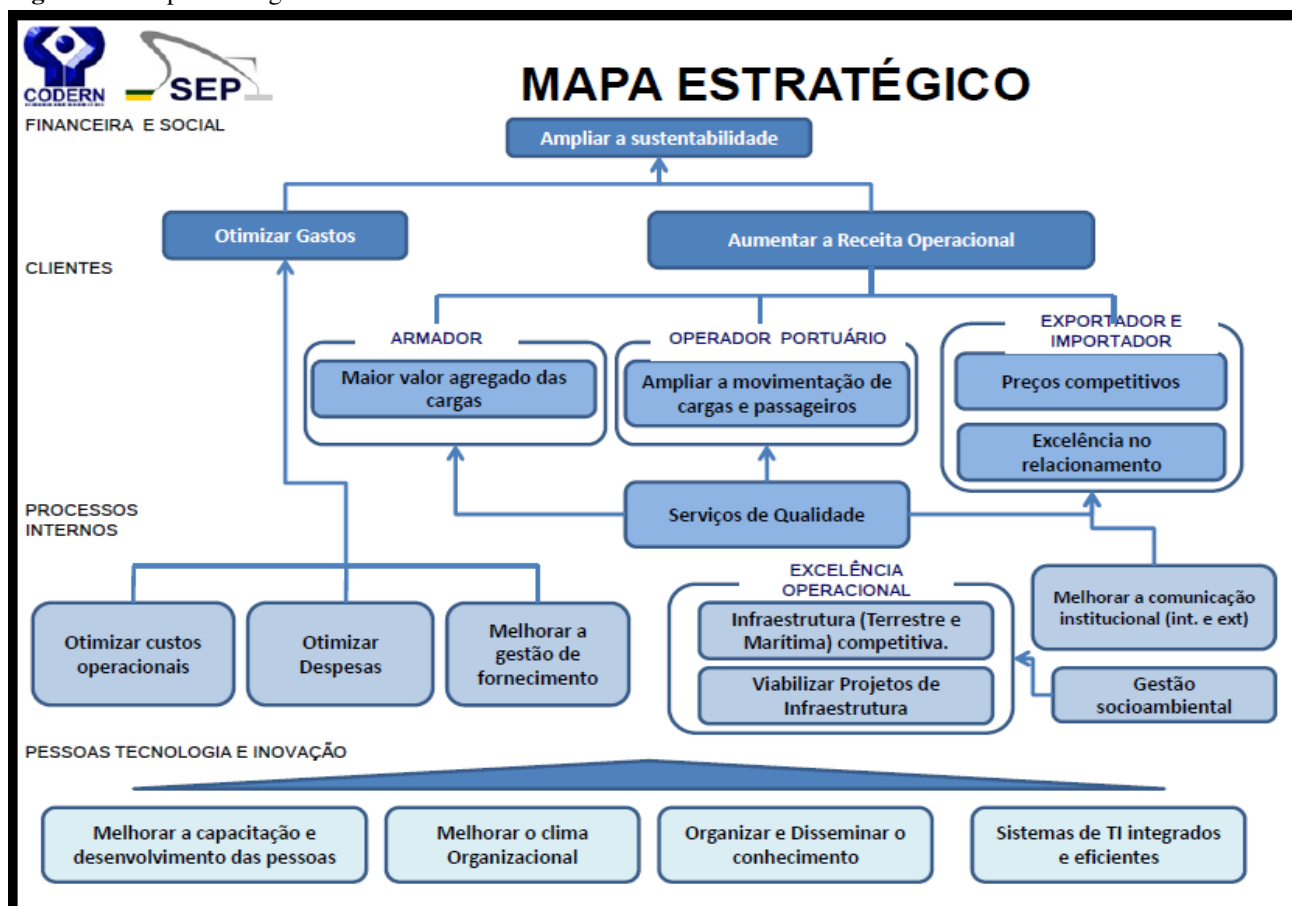
12. Esta equipe de auditoria buscou avaliar a eficácia e a eficiência do desempenho da CODERN em seus processos finalísticos, analisando, com foco na identificação de eventuais fragilidades que pudessem impactar o seu desempenho quantitativo e qualitativo. Para tanto, foram observados os seguintes aspectos:

- a) implementação do planejamento estratégico da Unidade;
- b) alcance dos objetivos estabelecidos no Plano Plurianual – PPA para os programas temáticos da área portuária; e
- c) desempenho qualitativo e quantitativo das ações da Lei Orçamentária Anual – LOA.

13. Em resposta à SA nº 02/2015 emitida pela equipe de auditoria a CODERN encaminhou, por meio da Carta DP nº 180/2015, de 08 de junho de 2015, o mapa estratégico da UJ (**figura 1**) e afirma que tem como objetivos e metas complementares: aumentar a receita operacional; ampliar a capacidade portuária por meio de adequação da infraestrutura terrestre e marítima; promover a melhoria da infraestrutura de turismo marítimo, concluído a obra do TMP do Porto de Natal; implantar modelos de modernização de gestão e de sistemas, promover a regularização ambiental e melhorar o nível de serviço, identificando os Planos de Ação necessários ao alcance dos objetivos e metas da CODERN, que destacamos: plano de desenvolvimento da tecnologia da informação; plano de capacitação e desenvolvimentos de pessoas; plano de marketing e comunicação (comercial); plano de gerenciamento de custos; plano de infraestrutura marítima e terrestre (plano de investimento); plano de gestão ambiental integrada; e plano de segurança portuária.

14. Conforme exposição da **figura 1** verifica-se a ênfase na melhoria dos fatores financeiro e social, buscando a elevação da receita, redução dos gastos e evidenciando a preocupação com a sustentabilidade; a satisfação dos clientes, oferecendo serviços de qualidade, com preços competitivos e excelência no relacionamento; melhoria nos processos internos, buscando otimização dos custos e melhoria da gestão de fornecimento; e, finalmente, com relação a pessoas e tecnologia da informação, ênfase na capacitação e no desenvolvimento, com acesso à informação, bem como implantação de sistemas de TI integrados e eficientes. Desta forma, a CODERN evidencia preocupação com o desenvolvimento do Planejamento Estratégico, restando fazer a devida gestão para sua implementação, via acompanhamento da efetividade dos indicadores de desempenho da gestão.

Figura 1 – Mapa estratégico da CODERN.



Fonte: CODERN, em resposta à Solicitação de Auditoria nº 02/2015.

## 2.2. OBJETIVOS ESTABELECIDOS NO PLANO PLURIANUAL – PPA PARA OS PROGRAMAS TEMÁTICOS DA ÁREA PORTUÁRIA

### 2.2.1. INFORMAÇÃO

#### Plano Plurianual (PPA).

15. As ações da CODERN estão contempladas em dois Programas Orçamentários: o Programa 2074 – Transporte Marítimo e o Programa 0807 – Gestão e Manutenção da Infraestrutura de Empresas Estatais.

16. O Programa 2074 – Transporte Marítimo é contemplado com ações orçamentárias em todas as sete Companhias Docas que são unidades orçamentárias da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, bem como na própria SEP/PR, Órgão Supervisor. No que se refere à CODERN, o Programa conta com 10 (dez) ações, das quais 8 (oito) são projetos e 2 (duas) são atividades voltadas para estudos sobre o setor portuário. Quando da Auditoria anual de Contas da SEP/PR de 2014, referido Programa já foi objeto de análise por parte desta

CISSET/SG-PR. Quanto ao Programa 0807 – Gestão e Manutenção de Infraestrutura de Empresas Estatais, suas ações e duas atividades de manutenção não possuem objetivos definidos no PPA.

17. Desta forma, transcrevemos abaixo as informações do Relatório de Auditoria de Contas de 2014 da SEP/PR referentes ao Programa Temático Transporte Marítimo, como informação adicional a este Relatório de Auditoria, uma vez que a SEP/PR é o Órgão responsável pelo programa no PPA.

### **Programa 2074 – Transporte Marítimo**

18. O PPA 2012-2015 estabelece oito objetivos relativos ao Programa 2074, dos quais sete têm metas a serem cumpridas pela SEP/PR.

19. O **Objetivo 0177** - Assegurar condições adequadas de profundidade aos portos marítimos brasileiros é monitorado pela realização da meta Intervir em 17 portos marítimos brasileiros de forma a assegurar condições adequadas de profundidade. De acordo com informação inserida no campo de meta total realizada, até o final de 2014 a SEP/PR já teria intervindo com dragagens em 10 portos, embora essa quantidade não coincida com o acumulado informado nos anos anteriores (2012: nove intervenções; e 2013: seis), mas corrobora com as informações descritas no campo de texto (análise crítica) em relação a todas as intervenções realizadas. Também de acordo com as informações do campo de texto, a SEP deve contratar outras três intervenções, iniciar a do porto do Rio de Janeiro – RJ, contratada ao final de 2014, e contratar outra intervenção no Porto de Santos. Ou seja, até o final de 2015 espera-se que a SEP/PR tenha concluído ou iniciado um total de 14 intervenções, o que representaria 82,35% da meta prevista no PPA.

20. Quanto ao **Objetivo 0183** - Ampliar a capacidade portuária, por meio da adequação da infraestrutura e superestrutura nos portos organizados marítimos brasileiros, a SEP/PR tem como meta Adequar instalações portuárias de acostagem, de proteção à atracação e operação de navios, de movimentação e armazenagem de cargas, de circulação e das instalações gerais e de suprimento em 21 portos organizados marítimo. De acordo com documento anexado ao Siop pela SEP/PR, até o momento foram concluídas três adequações, uma em 2012 e duas em 2013, embora os campos das metas estejam preenchidos ao contrário. Em todo caso, **a meta se refere a porto adequado, e não a obra concluída**. Portanto, a obra concluída no porto de Vitória – ES não pode ser considerada como uma adequação, pois no mesmo porto há outra obra em andamento e previsão de licitação de uma terceira em 2015.

21. No documento há relatos sobre todas as obras, concluídas ou não. Os relatos evidenciam que há, entre outras informações, outras quatro adequações em andamento e previsão de licitação em 2015 de outras seis obras, quatro no porto de Santos - SP. Por fim, conclui-se que a SEP/PR não conseguirá alcançar a meta de adequação de 21 portos ao final de 2015.

22. Pelo **Objetivo 0188** - Promover a melhoria da infraestrutura de turismo marítimo de passageiros e a integração porto-cidade por meio da revitalização de áreas portuárias, cabe à SEP a meta de Implantar 6 terminais de passageiros em portos marítimos organizados. De acordo com as informações inseridas no campo de texto do Siop, um terminal foi implantado em 2013, dois em 2014, um outro parcialmente em 2014 e outro a ser finalizado em 2015, embora as metas alcançadas estejam registradas com um total de três implantações até o final de 2014. De qualquer maneira, a SEP/PR deve alcançar a meta do objetivo, pois a implantação

no porto do Rio de Janeiro – RJ foi excluída da carteira do Plano de Aceleração do Crescimento. Vale destacar que essa obra se refere à construção do píer em Y e está suspensa.

23. O **Objetivo 0198** - Aprimorar a gestão e a operação da infraestrutura portuária brasileira por meio do desenvolvimento de sistemas de inteligência logística e de segurança portuária, e pela implantação do modelo de Gestão Portuária por Resultados (GPPR) nas entidades responsáveis pela administração de portos marítimos reúne um total de cinco metas para a SEP/PR.

24. A meta de implantação de *Vessel Traffic Management Information System* – VTMISS (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) em seis portos ainda permanece com registro de execução igual a zero, embora no campo de texto do Siop exista a informação de elaboração de projetos e de início de processos licitatórios em três companhias docas. Vale ressaltar que as ações orçamentárias de implantação de VTMISS não tiveram execução em 2014, como descrito na INFORMAÇÃO 7.1.5 deste Relatório.

25. A meta de implantação do Programa Carga Inteligente – Portolog também permanece com registro igual a zero. No campo de texto há a informação de que o porto mais avançado na implantação do programa é o porto de Santos – SP, seguido pelo porto de Vitória – ES. Como ocorre com a meta de implantação de VTMISS, as seis ações de implantação do Portolog no Programa 0909, não foram executadas em 2014.

26. A meta Implantar o modelo de Gestão Portuária por Resultados (GPPR) nas 7 Companhias Docas vinculadas à Secretaria de Portos da Presidência da República tem registro de uma Unidade Executada em 2014, embora de acordo com a informação do campo textual, não é possível constatar a conclusão da implantação em nenhum porto, embora já em andamento em alguns deles. As sete ações relacionadas ao GPPR previstas no Programa Orçamentário 0909 não foram executadas em 2014.

27. Já o registro da meta Implantar o Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária nas 07 Companhias Docas vinculadas à Secretaria de Portos da Presidência da República considera o cumprimento de 100% do total proposto em 2014, embora as ações orçamentárias para aquisição de equipamentos do sistema, Programa 0909, não tenham sido executadas em 2014.

28. Implantar o Sistema de Atendimento Portuário Unificado - Porto Sem Papel em 35 portos é a única das cinco metas do Objetivo 0198 que já foi integralmente realizada.

29. A SEP/PR é responsável por duas metas relativas ao **Objetivo 0232** - Promover a regularização ambiental dos portos organizados, adequando suas necessidades de operação, manutenção e ampliação às normas ambientais e de saúde vigentes, de modo a assegurar a operação legal e sustentável no setor portuário.

30. De acordo com o informado no campo de texto do Siop em relação à primeira meta, é possível concluir pela regularização portuária de apenas um porto, embora os registros unitários relativos a 2012, 2013 e 2014 apresentem as quantidades de 5, 2 e 2, e o percentual acumulado de 2012 a 2015 informem 20%. Em todo caso, do mesmo campo textual verifica-se que a implantação do programa depende de certidão emitida por Órgãos Ambientais para cada porto envolvido. Ou seja, o alcance da meta proposta no PPA não depende exclusivamente de esforços da SEP/PR e das Companhias Docas.

31. Quanto à meta Implantar o Sistema de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos em 22 Portos Organizados Marítimo, a SEP/PR registrou no campo textual os avanços feitos pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, com quem a SEP/PR celebrou Termo de Cooperação, embora, até a presente data, ainda não tenha havido execução. Como mencionado no subitem anterior deste item, em 2014 não houve execução de nenhuma ação orçamentária do Programa 0909 relativa à implantação do Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes nos Portos Marítimos Brasileiros – PGRS nas Companhias Docas.

32. Ao **Objetivo 0233** - Aprimorar a gestão e a formulação de políticas para o setor portuário marítimo de forma a contribuir com um planejamento logístico integrado para o país estão relacionadas duas metas. A primeira delas é elaborar três estudos para simplificar procedimentos e reduzir o custo de movimentação nos portos organizados marítimos no transporte de mercadorias por cabotagem e, de acordo com o registrado no Siop, dois estudos foram elaborados em 2013 e o terceiro está em desenvolvimento por meio de parceria com o Banco Mundial.

33. A segunda meta é elaborar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) para 34 Portos Organizados Marítimos. Conforme registrado no Siop, até 2014 haviam sido elaborados seis PDZs. Entretanto, também como informado pela SEP/PR no Siop, desde a publicação da Medida Provisória nº 595, em 6/12/2012, a elaboração desses Planos é de responsabilidade de cada porto.

34. O **Objetivo 0453** - Ampliar a capacidade portuária por meio da reestruturação e da implantação de novos portos organizados marítimos é composto de seis metas, todas de responsabilidade da SEP/PR: i) Conceder dois Portos Organizados Marítimos; ii) Dotar de infraestrutura adequada as instalações portuárias do porto de Pecém (CE); iii) Elaborar 4 estudos e projetos para outorga de novos Portos Organizados e Terminais Portuários Marítimos; iv) Elaborar as diretrizes de outorgas para os Portos Organizados Marítimos; v) Implantar 2 novos Portos Organizados Marítimos; e vi) Realizar 159 arrendamentos em Portos Organizados Marítimos.

35. Todas as metas permanecem com registro igual a zero. De acordo com as informações do campo textual do Siop, isso se dá, principalmente, porque algumas das metas tornaram-se total ou parcialmente inválidas em função do novo marco regulatório do setor portuário, e porque há outras dificuldades que atrasam as implementações propostas.

36. Portanto, de acordo com as informações inseridas pela SEP/PR no Siop e os resultados das análises empreendidas pela equipe de auditoria quanto à execução de ações da LOA 2014, é pouco provável que a SEP/PR consiga alcançar sete dos oito objetivos que lhe cabem em relação ao Programa 2074 até o final de 2015, último ano do vigente PPA. O único objetivo passível de ser alcançado é o 0188, desde que excluída da meta proposta a implantação relativa ao porto do Rio de Janeiro – RJ.

### **3. DESEMPENHO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DAS AÇÕES DA LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL – LOA**

#### **3.1. LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL**

##### **3.1.1. INFORMAÇÃO**

## Execução Orçamentária.

37. A Unidade Jurisdicionada (UJ), conforme consulta ao Siop, quadro 3 - Espelho da Execução no exercício de 2014, executou 10 (dez) ações do Programa Temático 2074 – Transporte Marítimo e 02 (duas) ações do Programa 0807 – Programa de Gestão e Manutenção de Infraestrutura de Empresas Estatais, verificando que todas elas tiveram uma baixa e/ou nenhuma execução orçamentário-financeira. Quanto aos aspectos de execução física, observa-se que não foram atingidas as metas estabelecidas em nenhuma das ações vinculadas aos Programas. Ressalte-se que essa situação vem se repetindo, apesar do comprometimento da CODERN, estabelecido no Relatório de Auditoria Anual de Contas nº 18/2014, referente ao exercício de 2013, de acompanhar das aplicações do disponibilizado no Orçamento de Investimentos e no Plano de Dispêndios Globais da Companhia.

38. Com o propósito de obter informações sobre a execução de suas ações orçamentárias, esta equipe de auditoria emitiu as Solicitações de Auditoria nº 01/2015, 19/2015 e 23/2015. No **Quadro 3** a seguir constam os questionamentos feitos ao gestor e as manifestações apresentadas, além de análises da equipe de auditoria:

**Quadro 3 - Espelho da Execução – CODERN – dezembro/2014.**

Ação – Localizador – Produto		Dotação Atual	Execução	R\$ 1,00
				% Execução
<b>Ação</b>	<b>10IO - Construção da Nova Sede Administrativa do Porto de Natal - (RN)</b>			
<b>Localizador</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	5.000.000	0	0,00%
<b>Produto</b>	Obra executada (percentual de execução física)	100	0	0,00%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a não execução e as providências adotadas para a devida execução da ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>Esta ação não foi realizada em virtude do prédio antigo a ser adequado para a construção da nova sede da CODERN/Natal se tratar de instalações tombadas pelo IPHAN. Foi elaborado estudo básico para o projeto arquitetônico visando consulta prévia a esse órgão, que por sua vez solicitou projetos complementares, que ainda estão tramitando.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	Justificativa acatada parcialmente, uma vez que, se houve “consulta prévia” a ainda estão faltando projetos complementares, não havia necessidade de contemplação da dotação <i>a priori</i> .			
<b>Resposta da CODERN Anexo I à Carta DP nº 301/2015, de 24/09/2015</b>	<i>a. Entendemos que não há inconveniência alguma em prevê dotação orçamentária para um projeto que se pretende implantar, principalmente se não houver liberação dos recursos aprovados, conseqüentemente não prejudicando o andamento de outros projetos. b. Informamos que já demos entrada no IPHAN, quanto ao projeto relativo a área atual em vista para a construção da nova sede, de forma a esse órgão avaliar as adequações necessárias, porém até o momento não</i>			

	<i>tivemos retorno, o que tem retardado a implantação do projeto.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	A informação da CODERN corrobora com a posição da equipe de auditoria. Em não havendo ainda autorização dos órgãos competentes não há a necessidade da contemplação da ação no orçamento. Por outro lado, em havendo a contemplação e constatando a impossibilidade de sua execução, a dotação poderia ter sido contingenciada.			
<b>Ação</b>	<b>12LN - Construção do Berço 4, no Porto de Natal (RN)</b>			
<b>Localizador</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	11.000.000	0	0,00%
<b>Produto</b>	Obra executada (percentual de execução física)	4	0	0,00%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a não execução e as providências adotadas para a devida execução da ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>A realização dessa ação foi comprometida conforme a seguir relatamos: Na segunda metade de 2013 a CODERN conseguiu a aprovação da Secretaria de Portos – SEP/PR para inclusão das defensas dos 4 (quatro) pilares centrais da Ponte Newton Navarro que se localiza na entrada do canal de acesso ao Porto de Natal, visto que as referidas proteções eram de responsabilidade do Governo do RN. Tal inclusão foi necessária para garantir a segurança da navegação, frequentemente questionada pela Capitania dos Portos, a qual, devido a este problema limitou os acessos noturnos ao Porto, proibindo as atracções/desatracações noturnas. Após decisão da CODERN de utilizar a modalidade licitatória RDC INTEGRADA para este projeto, a CODERN procedeu então com novas sondagens que foram executadas em novembro/2013 e as novas especificações técnicas para a contratação de um anteprojeto foram concluídas em dezembro/2013. Em 2014, deu-se continuidade, através de contratação de empresa especializada para a elaboração de um anteprojeto, conforme a modalidade RDC INTEGRADA, com prazo de entrega previsto para setembro de 2014. No entanto, foram encontradas uma série de inconsistências técnicas, cuja análise e correção são extremamente importantes para a conclusão plena do anteprojeto, ficando a entrega para fevereiro de 2015. Somente após o término do anteprojeto, que será a base para a licitação da obra na modalidade RDC INTEGRADA, teremos a previsão de início do processo licitatório para a 1ª quinzena de março/2015, iniciando, assim, a ação efetivamente.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	Justificativa acatada. Dotação no orçamento SEP/PR indisponível.			

Ação	12LP - Implantação de Terminal Marítimo de Passageiros, no Porto de Natal (RN)			
Localizador	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	71.672.841	24.469.656	34,14%
Produto	Obra executada (percentual de execução física)	122	42	34,43%
Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015 e SA nº 19/2015	Justificar a baixa execução financeira e física e o que foi feito com a porcentagem utilizada na presente ação. Informar medidas que estão sendo tomadas para execução total da ação.			
Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015 e MEMO nº 078/2015 – GEPLAN, de 25/06/2015, (Papel de Trabalho 01)	<i>A obra de construção do Terminal Marítimo foi concluída em 31/07/2014, embora já estivesse liberada operacionalmente para funcionamento durante a Copa do Mundo, na 1ª quinzena de junho/2014, através da conclusão dos setores 2 e 3. Ao longo da execução dessa obra, foram surgindo fatores imprevisíveis que resultaram em aditivos. A dotação orçamentária inicialmente destinada a essa obra foi acrescida no final do exercício, embora não tenha sido pleiteado o acréscimo em sua totalidade. Entretanto, haverá necessidade de utilização de parte desse acréscimo, em 2015, para suprir custos adicionais decorrentes dos fatores que, se não sanados poderiam impactar a conclusão da obra, com evidente objetivo da melhoria da infraestrutura de turismo marítimo de passageiros, prevista pela SEP dentro do PPA do Governo Federal. Dessa forma, o baixo índice de realização está vinculado ao valor de 30 milhões de reais aprovado além do necessário solicitado pela CODERN para liquidação financeira da obra.</i>			
Análise da equipe de auditoria	A justificativa apresentada pela CODERN demonstra o descompasso entre o planejamento e a execução. Desta forma, o fato do término da construção não evidencia o término do projeto, pois o mesmo se caracteriza pela implantação do terminal. Nos objetivos propostos está claro que, além da construção, existia a previsão de aquisição de equipamentos para o terminal. Sendo assim, o aporte adicional alocado pela SEP/PR deve contemplar bem mais do que especificamente a construção da obra. Por outro lado, fica caracterizada também a ausência de comunicação entre a SEP/PR e a CODERN, evidenciando falha no planejamento e na gestão.			
Resposta da CODERN anexo I à Carta DP nº 301/2015, de 24/09/2015	<i>a. Recomendações a atender: Verificando a análise da equipe de auditoria observamos o seguinte: A SEP/PR ao atender a nossa solicitação de crédito adicional no valor de R\$ 17,2 milhões adicionou, além deste valor, equivocadamente mais R\$ 30,0 milhões, conforme citado em nossa justificativa por ocasião da elaboração do Relatório de Gestão 2014. Corrobora esse argumento o fato daquela Secretaria só ter registrado como Restos a Pagar 2014 o valor acima solicitado pela CODERN, significando que aqueles R\$ 30,0</i>			



	<p><i>milhões não foram liberados ou registrados dentro do próprio exercício como Restos a Pagar e não terão efeitos no orçamento do exercício seguinte. Endossa essa lógica a não repetição pela colocação da SEP/PR daquele valor para o exercício de 2015, e somente R\$ 1,0 milhão aprovado para este exercício, uma vez que a CODERN por ocasião da Proposta do Orçamento de Investimentos para 2015 não solicitou recursos para esta Ação por considerá-la concluída. A comunicação entre a SEP/PR e a CODERN é considerada satisfatória, registrando apenas a ausência por parte da SEP/PR da informação sobre o valor de R\$ 30,0 milhões.</i></p> <p><i>b. Informamos que apesar da obra já está concluída, ainda existem necessidades no TMP apresentadas pelos setores comercial e de TI e já analisadas pela área de engenharia/operações no valor de R\$ 633.257,66.</i></p>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	A informação da CODERN corrobora com a posição da equipe de auditoria. Houve falha de comunicação, o que ocasionou uma alocação de R\$ 30,0 milhões sem necessidade. Por outro lado, ainda há a necessidade de equipar o Terminal, o que não constava da previsão da CODERN.			
<b>Ação</b>	<b>145H - Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos, no Porto de Natal (RN)</b>			
<b>Localizador</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	10.710.596	2.256.277	21,07%
<b>Produto</b>	Obra executada (percentual de execução física)	15	3	20,00%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a baixa execução financeira e física e o que foi feito com a porcentagem utilizada na presente ação. Informar medidas que estão sendo tomadas para execução total da ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>Foram realizadas diversas obras de adequação e melhoria das instalações do Porto de Natal, destacando dentre elas: a continuidade de serviços técnicos especializados de apoio à fiscalização das obras e serviços de engenharia da CODERN; recuperação das caixas de passagens de energia; Fornecimento e instalação de sistema de armazenagem do tipo porta-pallets; 1ª etapa da manutenção, controle e modernização das subestações 01 (SE-01) através de serviços nos Grupos Geradores Leon Heimer (dois grupos de 625 KVA) e no (SE-02) através de serviços nos Grupos Geradores STEMAC (Dois GG de 450KVA), localizados no Porto de Natal; instalações de portões; grades; alambrados e cerca concertina no Porto de Natal; aquisição de equipamentos de informática; adequação civil da sala de geração da subestação SE-02; aquisição de nova usina de geração na subestação nº 02 (03 X 500KVA); execução de reforma e pintura no edifício Sede. Em andamento: aquisição de 12 unidades de lanternas sinalizadoras solares para a sinalização náutica do Porto de Natal;</i>			

	<i>realização de serviços de recuperação com tratamento anticorrosivo e pintura de 22 cabeços de amarração/atracação em aço carbono no Porto de Natal; recuperação do estacionamento da GEOPER e do forro da Sede da CODERN Natal. Ressaltamos que os recursos do Tesouro aprovados para o exercício não foram liberados.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	Justificativa acatada.			
<b>Ação</b>	<b>145U - Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos, no Terminal Salineiro de Areia Branca (RN)</b>			
<b>Localizador</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	16.533.305	7.605.381	46,00%
<b>Produto</b>	Obra executada (percentual de execução física)	11	5	45,45%
<b>Questionamento da da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a baixa execução financeira e física e o que foi feito com a porcentagem utilizada na presente ação. Informar medidas que estão sendo tomadas para execução total da ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>Foram realizadas diversas obras e suprimentos para melhoria das instalações do Terminal Salineiro de Areia Branca para assegurar a operacionalidade do porto 24 horas, destacando dentre elas: Serviço de levantamento sísmico e sonográfico da Bacia de Evolução e Canal de Acesso ao TERSAB; Avaliação de Riscos, ajustes e atualização dos Planos de Segurança Pública na Gerência do TERSAB; Aquisição e operacionalização de um Sistema de suprimento de energia elétrica própria do Terminal Salineiro de Areia Branca, denominado de 'USINA DE GERAÇÃO PRÓPRIA DE ENERGIA ELÉTRICA'; aquisição de talhas de catracas e talhas de correntes para uso na Gerência em Areia Branca e no Porto-Ilha; aquisição de correntes e manilhas para utilização nas boias que compõem o sistema de sinalização do Canal de Acesso ao TERSAB; descarregamento e transporte marítimo no trecho Gerência em Areia Branca ao Terminal de 01 pá mecânica e 02 tratores de esteiras; recuperação da laje de entrada do Terminal Salineiro de Areia Branca; execução das obras de adequação da sala de geradores e salas de painéis, para instalações da nova Usina de Geração Energia Elétrica do Terminal Salineiro de Areia Branca; - UTE; serviços de manutenção corretiva no poço artesiano em operação no Terminal Salineiro de Areia Branca; Aquisição de painéis metálicos e elementos de borracha para manutenção dos sistemas de defensas dos Dolphins de Atracação do TERSAB; aquisição de rodas, coroas e pinhões para utilização nos Descarregadores de Barcaças. Em andamento: Encontra-se em fase de aquisição: instalação de dois dessalinizadores para garantir o abastecimento d'água</i>			

	<i>no Terminal Salineiro; execução de serviços de engenharia para a recuperação dos equipamentos e componentes dos sistemas de translação, içamento/fechamento da caçamba e transportadores de correia do descarregador de barçaça (DB 01) do TERSAB; aquisição de caçambas mecânicas para uso nos descarregadores de barçaças do TERSAB, aquisição de trilhos e acessórios para a instalação, no TERSAB, aquisição de cabos de aço polido para uso no TERSAB, aquisição de correia transportadora para o sistema de carregamento; aquisição de correntes e manilhas; aquisição de cabo de aço de alma de aço. Ressaltamos que os recursos do Tesouro aprovado para o exercício não foram liberados.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	Justificativa acatada.			
<b>Ação</b>	<b>14KL - Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária</b>			
<b>Localizador</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	1.300.000	0	0,00%
<b>Produto</b>	Implantação realizada (percentual de execução física)	100	0	0,00%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a não execução e as providências adotadas para a devida execução da ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>Ação comprometida de realização. Foram previstos estudos e projetos nas áreas de logística, segurança portuária, gestão e operação dos portos de Natal e de Areia Branca. Informamos que os referidos projetos ainda se encontram em fase de elaboração. Ressaltamos que não houve liberação de recursos financeiros.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	Existe dotação no orçamento SEP/PR 2014, no valor de R\$ 8.000.000, inscritos em Restos a Pagar (RAP) para 2015. A não utilização sem justificativa plausível implica em cancelamento, de acordo com o Decreto 8412/2015.			
<b>Resposta da CODERN anexo I à Carta DP nº 301/2015, de 24/09/2015</b>	<i>a. Recomendações a atender: Os Projetos Básicos para o Sistema de Controle de Acesso (SCA) e Circuito Fechado de TV (CFTV) para o Porto de Natal e para a Gerência do Terminal Salineiro de Areia Branca (GERTAB), incluindo o Porto Ilha, forma concluídos no ano de 2014 e seus orçamentos médios obtidos em pesquisa mercadológica totalizaram cerca de R\$ 3.500.000,00 (três milhões e quinhentos mil reais), o que inviabiliza a sua implantação no momento, devido à falta de recursos financeiros. Paliativamente, estão sendo elaborados serviços de engenharia, nos valores estimados de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), nos SCA e CFTV do Porto de Natal e GERTAB, a fim de recuperá-los para que possamos cumprir o estabelecido no ISPS CODE, até a possibilidade de obtenção de recursos financeiros para</i>			

	<i>iniciarmos a implantação dos novos SCA e CFTV.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	A justificativa corrobora com a observação de melhoria da gestão orçamentária quando da alocação da dotação.			
<b>Ação</b>	<b>14N0 - Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos, no Porto de Maceió (AL)</b>			
<b>Localizador</b>	0027 - No Estado de Alagoas	1.000.000	0	0,00%
<b>Produto</b>	Obra executada (percentual de execução física)	100	0	0,00%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a não execução e as providências adotadas para a devida execução da ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>Ação comprometida em virtude de se encontrar em tramitação a homologação do processo e revisão dos preços ofertados.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	Justificativa acatada.			
<b>Ação</b>	<b>14RC - Implantação do Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos</b>			
<b>Localizador</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	3.500.000	0	0,00%
<b>Produto</b>	Implantação realizada (percentual de execução física)	100	0	0,00%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a não execução e as providências adotadas para a devida execução da ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>A realização dessa ação foi comprometida conforme a seguir relatamos. Ao longo do exercício de 2014, a CODERN por meio da Coordenadoria de meio Ambiente trabalhou na elaboração das especificações técnicas com vistas a licitação do Projeto Arquitetônico da Área de Transbordo Temporário (ATT) de Resíduos Sólidos Portuários, que integra o PGRS. No entanto, a SEP/PR em conjunto com a COPPE/UFRJ desenvolveu um modelo de Projeto Único para atender ao Programa de Gerenciamento de Resíduos Portuários, no qual a CODERN submeteu o trabalho realizado à SEP para avaliação e/ou adequação, razão pela qual não ocorreu processo licitatório em 2014. Desenvolveu-se também levantamento de dados para subsidiar Projeto Básico de Esgotamento Sanitário do Porto de Natal, integrante do Programa de Efluentes Líquidos. Uma das etapas desse projeto consiste de um estudo de sondagem geofísica da malha de esgotamento sanitária física e levantamento topográfico, ações essas que estão em andamento para fins de licitação prevista para início de 2015.</i>			

<b>Análise da equipe de auditoria</b>	<p>A SEP/PR disponibilizou R\$ 3.000.000 que, em virtude de não utilização e de não contingenciamento, pode ter prejudicado a disponibilização em outra ação com execução mais viável. Falha de planejamento.</p>			
<b>Resposta da CODERN anexo I à Carta DP nº 301/2015, de 24/09/2015</b>	<p><i>Esta ação versa sobre um orçamento específico de Gestão Ambiental por meio do Projeto Resíduos Portuários ou RESPORTOS; verticalizado pela Secretaria de Portos/PR, o qual teve suas primeiras discussões no Porto de Natal em agosto/2011 e só iniciando sua execução em junho/2012.</i></p> <p><i>A sua Fase I foi concluída em janeiro/2014 com a entrega do Relatório Final e o Guia de Boas Práticas Portuárias; ambos aprovados pela SEP/IVIG/COPPE/UFRJ. Após conclusão do Relatório Final, a CODERN apresentou 03 (três) Projetos para Construção da Central de Resíduos sendo que: o primeiro projeto e o segundo projeto foram considerados inadequados com os critérios sanitários e ambientais respectivamente. Solicitamos do IDEMA – órgão ambiental licenciador – uma análise prévia da área e do projeto que foram definitivamente aprovados, o que resultou no terceiro Projeto para execução da Área de Transbordo Temporário (ATT).</i></p> <p><i>A II fase requeria que, com base no Relatório final, a CODERN apresentasse as desconformidades ambientais de maior dificuldade para obtenção do licenciamento, pois essas seriam contempladas com a Ação Orçamentária em pauta. Em reunião realizada com a SEP, as Equipes Técnicas do IVIC/COPPE/UFRJ e CODERN, transcorrida em março/2014 foram definidos os projetos da Área de Transbordo Temporário e o Projeto de Tratamento de Efluentes Líquidos. Em junho de 2014 ocorreram mudanças de gestão na SEP que implicaram, em mudanças metodológicas, e uma paralisação desta ação, sendo retomada em fevereiro de 2015.</i></p> <p><i>Em fevereiro/2015 foram retomados os trabalhos para continuidade do Projeto RESPORTOS, o que resultou com a definição de um Projeto Básico, e que deverá embasar a elaboração dos Termos de Referência para proceder com a licitação.</i></p> <p><i>Situação atual: A CODER//DTC/Engenharia respondeu aos últimos questionamentos do IVIG/COPPE/UFRJ no dia 21.07.2015, encaminhando à Coordenadora Vânia Sanches, responsável pelo Projeto de Resíduos Portuários com vistas a conclusão do Projeto da ATT.</i></p> <p><i>Quanto ao Projeto de Efluentes Líquidos, o COPPE/UFRJ encaminhou em junho/2015 informações sobre o Levantamento Topográfico e a Proposta Preliminar do Sistema de Esgotamento Sanitário para o Porto de Natal para análise pela Equipe de Engenharia/DTC. Em 28.08.2015 a CODERN recebeu o primeiro traçado do Projeto de Efluentes do Porto de</i></p>			

	<i>Natal. A COORMA encaminhou para Equipe de Engenharia/GEOPER/DTC para emitir Nota Técnica à Equipe do COPPE sobre o Parecer de viabilidade do Projeto.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	A justificativa corrobora com a análise da equipe quanto à falha no planejamento.			
<b>Ação</b>	<b>20HL - Estudos e Projetos para Infraestrutura Portuária</b>			
<b>Localizador</b>	0001 – Nacional	1.600.000	394.889	24,68%
<b>Produto</b>	Estudo realizado (unidade)	16	1	6,25%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a baixa execução financeira e descompasso com a meta de estudo realizado. Informar o que esta sendo feito para corrigir esse descompasso e o que foi executado com a porcentagem utilizada nessa ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>Foi concretizada a assinatura do contrato objetivando a parametrização e a implantação do Sistema Integrado de Gestão Empresarial Portuária – SIGEPORT para os Portos de Natal e de Areia Branca para sistematizar a gestão administrativa, orçamentária, financeira e portuária da CODERN, carente de melhoria nos seus processos internos. O referido contrato tem o valor de R\$ 1.600,0 mil e duração de 36 meses, a partir de 14/04/2014. Em 2014 foram executados 22,22 %, razão pela qual o restante do pagamento e conclusão está previsto para o decorrer de 2015 e 2016.</i>			
<b>Análise equipe de auditoria</b>	O valor contemplado no orçamento de 2014 não deveria ter sido o valor total do projeto, e sim, uma previsão parcial. Falha de planejamento.			
<b>Resposta da CODERN anexo I à Carta DP nº 301/2015, de 24/09/2015</b>	<i>Devido à necessidade de implantação do Sistema ERP para desenvolvimento do Sistema Gestão Corporativa Portuária Operacional/Administrativa, antes financiado pela SEP/PR (via Banco Interamericano), passou a ser financiado com recursos do Tesouro Nacional, de acordo com a manifestação daquela Secretaria. Ocorreu que devido à dificuldade da CODERN obter novos recursos para financiamento desta Ação, via Tesouro Nacional, mediante entendimento com a SEP/PR, foi solicitado o Remanejamento da Ação 145H – Adequação das Instalações Gerais e de Suprimento do Porto de Natal (RN), utilizando parte do Saldo de Exercício Anterior, via cancelamento e Abertura de Crédito para esta Ação, conforme nossa Carta DP 181/2013, de 05/06/2013. Pelo acima exposto, pode-se constatar que não era viável fazer tal solicitação de crédito para os respectivos anos de duração do projeto, razão pela qual discordamos da manifestação da equipe de auditoria, via programação do Orçamento de Investimentos para incorporação do saldo remanescente desta ação.</i>			
<b>Análise equipe</b>	A justificativa apresentada só corrobora com a			

<b>de auditoria</b>	manifestação da equipe de auditoria. Devido à incapacidade de consecução dos recursos, a dotação alocada deveria ter sido proporcional e não o valor total da ação.			
<b>Ação</b>	<b>20HM - Estudos para o Planejamento do Setor Portuário</b>			
<b>Localizador</b>	0001 – Nacional	1.460.231	46.400	3,18%
<b>Produto</b>	Estudo realizado (unidade)	14	1	7,14%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a baixa execução financeira e descompasso com a meta de estudo realizado. Informar o que esta sendo feito para corrigir esse descompasso e o que foi executado com a porcentagem utilizada nessa ação.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	<i>Foi realizado projeto executivo do sistema CFTV (Sede, Porto de Natal, ASSEDORN, Terminal Marítimo de Passageiros - TMP, Gerência do Terminal Salineiro de Areia Branca, em terra, e Terminal Salineiro de Areia Branca, em alto mar); Elaboração de Projeto executivo do sistema de controle de acesso de pessoas e veículos da CODERN; Elaboração de projeto executivo do sistema de cabeamento estruturado da área administrativa e operacional da Sede, Porto de Natal, ASSEDORN, Terminal Marítimo de Passageiros - TMP, Gerência do Terminal Salineiro de Areia Branca, em terra, e Terminal Salineiro de Areia Branca, em alto mar. Foi assinado contrato nº 040/2014 destinado à realização de serviços de levantamento batimétrico com <b>multifeixe</b>, categoria “A”, no canal de acesso e na bacia de evolução do Porto de Natal com elaboração de um anteprojeto de ampliação da bacia para 450 m e retificação do canal de acesso com, no mínimo, 1.000 m lineares.</i>			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	A Unidade não justificou a razão da baixa execução.			
<b>Resposta da CODERN anexo I à Carta DP nº 301/2015, de 24/09/2015</b>	<i>Informamos que estamos trabalhando nas necessidades já apresentadas pelo setor da GEOPER, através do PPA, contidas nesta ação, porém enfatizamos a falta de recursos financeiros nesta ação, de forma que no contrato nº 040/2014 relativo a estudos de batimetrias, que fazem parte desta ação, ocorreram atrasos no cronograma físico, em decorrência de falta de saldo em caixa.</i>			
<b>Análise equipe de auditoria</b>	Devido à falta de recursos, a dotação poderia ter sido cancelada ou contingenciada.			
<b>Ação</b>	<b>4102 - Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos</b>			
<b>Localizador</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	350.000	34.794	9,94%
<b>Localizador</b>	0027 - No Estado de Alagoas	381.450	4.871	1,28%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº</b>	Justificar a baixa execução financeira e o que foi executado com a porcentagem utilizada nessa ação.			

<b>01/2015</b>				
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte Os recursos próprios foram aplicados na aquisição de 01 TV LCD, 04 aparelhos de ar condicionado, 01 estante, 01 balança eletrônica com capacidade para 150 kg, 02 bebedouros, 03 fragmentadoras, 25 beliche de madeiras, 08 arquivos de aço, 06 estantes de aço, 10 armários de aço, 02 aparelhos de telefone, 01 pistola para pintura, 01 TV de LED, 01 cadeira ficha estofada, 02 cadeiras de secretárias e 01 triturador de alimentos. A insuficiência de geração de recursos próprios não permitiu melhor desempenho nesta ação.			
	0027 - No Estado de Alagoas Os recursos próprios foram aplicados na aquisição armário de aço, armário para pastas suspensas, armário para pastas AZ, bebedouro elétrico e escada. A insuficiência de geração de recursos próprios não permitiu melhor desempenho nesta ação.			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	Justificativa acatada.			
<b>Ação</b>	<b>4103 - Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento</b>			
<b>Localizador</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte	200.000	0	0,00%
<b>Localizador</b>	0027 - No Estado de Alagoas	1.505.000	0	0,00%
<b>Questionamento da equipe de auditoria - SA nº 01/2015</b>	Justificar a não execução.			
<b>Resposta da CODERN - Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015</b>	0024 - No Estado do Rio Grande do Norte Não houve realização nesta ação em razão da insuficiência de geração de recursos próprios.			
	0027 - No Estado de Alagoas Inexistência de liquidez, em razão do passivo acumulado junto ao PORTUS, INSS, PIS E COFINS.			
<b>Questionamento equipe de auditoria - SA nº 23/2015</b>	Esclarecimento quanto à relação da ação com o passivo acumulado junto à PORTUS e contribuições sociais, tendo em vista que tais passivos não condizem com a finalidade da ação.			
<b>Resposta da CODERN – APMC (Papel de Trabalho 01)</b>	A título de esclarecimentos a não realização da ação 4103 – Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento, Localizador 0027 – No Estado de Alagoas, se deve a insuficiência de geração de recursos próprios, o que frente às obrigações não foram suficiente sequer para adimplir, totalmente, aquelas junto ao PORTUS, INSS, PIS e COFINS, portanto a realização desses investimentos ficou prejudicada, repetimos, pela insuficiência de geração de recursos próprios, enquanto que a citação do passivo foi só ilustrativa, no sentido de ser prioridade sua regularização.			
<b>Análise da equipe de auditoria</b>	Justificativa acatada.			



<b>Total</b>	<b>126.213.423</b>	<b>34.812.268</b>	<b>27,58%</b>
--------------	--------------------	-------------------	---------------

**Fontes:** Siop e CODERN, em resposta às Solicitações de Autoria n°s 01, 19 e 23/2015.

### **3.1.2. CONSTATAÇÃO**

#### **Baixa execução das ações orçamentárias.**

##### **Fato:**

39. De acordo com levantamentos feitos no Siop, a CODERN teve em 2014, a exemplo de exercícios orçamentário-financeiros anteriores, uma baixa execução em relação à alocação de sua dotação orçamentária. Desta forma, de um total de R\$ 126.213.423,00 (cento e vinte e seis milhões, duzentos e treze mil e quatrocentos e vinte e três reais) só foram executados R\$ 34.812.268,00 (trinta e quatro milhões, oitocentos e doze mil e duzentos e sessenta e oito reais), ou seja, apenas 27,58%. Destaque-se que este não é um problema pontual, visto que todas as ações orçamentárias sob sua responsabilidade apresentam desempenho não satisfatório, sendo que 50% das ações não tiveram execução alguma.

##### **Causas:**

40. Dependência externa para a execução das ações orçamentárias no que concerne à alocação e liberação de dotação orçamentária.

41. Necessidade de aprimoramento da comunicação e integração junto ao Órgão Setorial de Orçamento para evitar descompasso entre a necessidade da Unidade Orçamentária e a alocação da dotação.

42. Falhas nos controles internos adotados na gestão das ações orçamentárias.

##### **Manifestação da Unidade:**

43. Tanto os teores das manifestações quanto às análises parciais da equipe de auditoria constam na INFORMAÇÃO 3.1.1.

##### **Análise da Equipe de Auditoria:**

44. Do **Quadro 3**, constante da INFORMAÇÃO 3.1.1, pode-se verificar que a CODERN teve a metade de suas ações sem execução e a outra metade com baixos níveis de execução.

45. Quanto à ação 12LP – Terminal Marítimo de Passageiros, este projeto foi objeto de fiscalizações do TCU, sendo que a última, ocorrida entre fevereiro e março de 2014, deu origem ao Processo TC 002.334/2014-3, que resultou no Acórdão 1.693/2014-TCU-Plenário, em que foi decidida a notificação da CODERN quanto ao atraso nas obras e descompasso da execução dos serviços em relação ao cronograma físico-financeiro.

46. Acrescente-se ao exposto a informação contraditória entre a baixa execução da referida ação, em que a CODERN justifica a baixa execução em virtude de alocação por parte da SEP/PR de mais R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) do que o pleiteado e a posterior constatação de que seria necessária pelo menos parte desta alocação adicional para concluir a implantação do Terminal.

47. Convém destacar que a Unidade não soube precisar o montante necessário para equipar adequadamente o Terminal de Passageiros.

48. Realmente, a construção foi concluída, mas, o Terminal não está totalmente equipado para o seu funcionamento pleno, conforme informação da própria CODERN encaminhada pela Carta DP nº 180/2015, de 08/06/2015.

49. As demais ações apresentam uma baixa e/ou nenhuma execução, conforme informações colhidas no Siop. A resposta da SA nº 01/2015, encaminhada pela CODERN, por meio da Carta DP 180/2015, apresenta justificativas que reforçam o entendimento desta equipe de auditoria, para que a Companhia melhore sua gestão orçamentária.

#### **Recomendações:**

50. Recomendação 1: Realizar acompanhamento da execução orçamentário-financeira para subsidiar a alocação da dotação quando da elaboração de sua proposta orçamentária, bem como da solicitação de créditos adicionais.

51. Recomendação 2: Considerar os resultados dos levantamentos sobre os principais fatores que podem atrasar ou impedir a execução de cada ação orçamentária do, quando da elaboração de seu planejamento orçamentário.

52. Recomendação 3: Manter canal de comunicação aberto com a unidade de planejamento do Órgão Setorial de Orçamento (SEP/PR), evitando desconexões entre a necessidade orçamentária da Unidade Orçamentária e a alocação por parte da SEP/PR.

## **4. DESEMPENHO DA GESTÃO**

### **4.1. INDICADORES DE DESEMPENHO DA GESTÃO**

#### **4.1.1. INFORMAÇÃO**

##### **Implementação dos indicadores de gestão.**

53. Ao atender ao estabelecido pela Corte de Contas nesse item, conforme escopo ajustado, a equipe de auditoria procurou evidenciar “a atualização/instituição, utilidade e confiabilidade dos indicadores de gestão eventualmente utilizados pela UJ para acompanhar o desempenho de seus processos finalísticos”. Foram usados pela equipe de auditoria, como referência, os aspectos estabelecidos na DN TCU nº 140/2014, quanto aos indicadores da Unidade, a saber: a) capacidade de representar, com a maior proximidade possível, a situação que a UJ pretende medir e de refletir os resultados das intervenções efetuadas na gestão; b) capacidade de proporcionar medição da situação pretendida ao longo do tempo, por intermédio de séries históricas; c) confiabilidade das fontes dos dados utilizados para o cálculo do indicador, avaliando, principalmente, se a metodologia escolhida para a coleta, processamento e divulgação é transparente e reaplicável por outros agentes, internos ou externos à Unidade; d) facilidade de obtenção dos dados, elaboração do indicador e de compreensão dos resultados

pelo público em geral; e e) razoabilidade dos custos de obtenção do indicador em relação aos benefícios para a melhoria da gestão da Unidade.

54. Assim, a equipe de auditoria emitiu a Solicitação de Auditoria n° 02/2015, respondida pela Companhia, por meio da Resposta SA n° 02/2015, encaminhada pela Carta DP 180/2015, afirmando que no seu planejamento estratégico foram escolhidos, conforme **Quadro 4** abaixo, 07 (sete) principais indicadores de desempenho e que são acompanhados mensalmente em reunião gerencial e trimestralmente pelo Conselho de Administração da CODERN, além da Diretoria-Executiva.

**Quadro 4** - Mapa de indicadores de desempenho da CODERN.

NOME	DESCRIÇÃO	OBJETIVO (EFICIÊNCIA; EFICÁCIA; EFETIVIDADE)	FÓRMULA DE CÁLCULO	ÁREA DA UJ RESPONSÁVEL PELA MEDIÇÃO	FONTE DE DADOS PRIMÁRIOS	AGENTE RESPONSÁVEL PELO DADO PRIMÁRIO	FORMA DE FORNECIMENTO DO DADO PRIMÁRIO (PREENCHIMENTO DE SISTEMAS; PREENCHIMENTO MANUAL; ETC.)	PERIODICIDADE DE LEVANTAMENTO DOS DADOS PRIMÁRIOS	FORAM REALIZADOS ESTUDIOS PARA A DEFINIÇÃO DA PERIODICIDADE IDEAL (S/N)	FORMA DE DIVULGAÇÃO INTERNA DA METODOLOGIA DE COLETA E PROCESSAMENTO DE DADOS
Margem EBITDA	Lucro operacional ajustado (excluído os efeitos da Depreciação e do Resultado Financeiro) sobre a Receita Operacional Líquida dos Portos de Natal e de Areia Branca	EFETIVIDADE Objetiva ampliar a sustentabilidade, aumentando o resultado financeiro continuamente para suprir as necessidades de custo.	$[(\text{Lucro Operacional Contábil} - \text{Resultado Financeiro} + \text{Depreciação} + \text{Amortização}) / \text{Receita Operacional}] \times 100$	GERFIN	DRE Demonstrativo de Resultado	Francisco Josefran Júnior	Planilha eletrônica com preenchimento manual do dado.	Mensal	Sim	Reunião Gerencial Mensal e Acompanhamento Trimestral pelo Conselho de Administração
Comprometimento dos Custos Operacionais	Custo Operacional sobre a Receita Operacional dos Portos de Natal e de Areia Branca	EFICIÊNCIA Otimizar custos operacionais e despesas.	$(\text{Custo Operacional} / \text{Receita Operacional Líquida}) \times 100$	GERFIN	DRE Demonstrativo de Resultado	Francisco Josefran Júnior	Planilha eletrônica com preenchimento manual do dado	Mensal	Sim	Reunião Gerencial Mensal e Acompanhamento Trimestral pelo Conselho de Administração
Receita / m <sup>2</sup>	Receita Operacional em relação à área operacional dos Portos de Natal e de Areia Branca	EFICIÊNCIA Objetiva aumentar receita operacional decorrente da movimentação de cargas e passageiros.	$\text{Receita Operacional Líquida} / \text{m}^2 \text{ de área Operacional}$	GERFIN	DRE Demonstrativo de Resultado e Plantas dos Portos de Natal e Areia Branca	Francisco Josefran Júnior	Planilha eletrônica com preenchimento manual do dado	Mensal	Sim	Reunião Gerencial Mensal e Acompanhamento Trimestral pelo Conselho de Administração
Evolução Carga Movimentada	Movimentação das cargas (embarcadas e desembarcadas) nos portos de Natal e de Areia Branca	EFICÁCIA Objetiva ampliar e diversificar a movimentação de cargas em toneladas e em TEU's.	$(\text{Tonelada movimentada período atual} / \text{Tonelada})$	GEOPER	Estatística Portuária	Vinícius Cavalcante	Planilha eletrônica com preenchimento manual do dado	Mensal	Sim	Reunião Gerencial Mensal e Acompanhamento Trimestral pelo Conselho de Administração

<b>Execução Orçamentária de Investimentos</b>	Orçamento de Investimento aprovado pela LOA em relação aos valores efetivamente investidos em estudos, projetos, serviços e obras	<b>EFICIÊNCIA</b> Objetiva viabilizar Projetos de Infraestrutura, provendo recursos orçamentários e financeiros para atender a demanda dos investimentos portuários	Valor realizado até o mês do Orçamento de Investimento / Valor Previsto até o mês do Orçamento de Investimento)	GEPLAN	Orçamento de Investimento	Antônio Francisco da Silva	Orçamento de Investimento	Mensal	Sim	Reunião Gerencial Mensal e Acompanhamento Trimestral pelo Conselho de Administração
<b>Consignação média</b>	Movimentação das cargas (embarcadas e desembarcadas) nos portos de Natal e de Areia Branca em relação aos navios cargueiros atracados	<b>EFICIÊNCIA</b> Objetiva oferecer infraestrutura (terrestre e marítima) competitiva, disponibilizando acessos, atracação/desatração e operação dos navios.	Toneladas Movimentadas / Quantidade de Atracções	GEOPER	REONAV Relatório de Estadia do Navio	Vinícius Cavalcante	Planilha eletrônica com preenchimento manual do dado	Mensal	Sim	Reunião Gerencial Mensal e Acompanhamento Trimestral pelo Conselho de Administração
<b>Produtividade da operação</b>	Movimentação das cargas (embarcadas e desembarcadas) nos portos de Natal e de Areia Branca em relação ao tempo de operação dos navios	<b>EFICIÊNCIA</b> Objetiva prestar serviço de qualidade aos clientes na movimentação de carga e passageiro com praticidade (agilidade), eficiência e economia	Tonelada movimentada / tempo de operação do navio	GEOPER	REONAV Relatório de Estadia do Navio	Vinícius Cavalcante	Planilha eletrônica com preenchimento manual do dado	Mensal	Sim	Reunião Gerencial Mensal e Acompanhamento Trimestral pelo Conselho de Administração

**Fonte:** CODERN, em resposta à Solicitação de Auditoria nº 02/2015.

55. Ainda em relação à resposta da SA nº 2/2015, a CODERN acrescentou ao referido Quadro a seguinte informação:

O levantamento dos dados ainda é realizado de forma manual por meio de lançamentos em planilhas eletrônicas. A falta de um Sistema de Gestão Integrada impacta na rapidez da apuração dos dados; na probabilidade de erros; no desperdício de tempo que poderia ser mais ampliado para análises mais apuradas e em tempo hábil a possíveis ações de melhorias nos resultados da gestão da Companhia. Ressalta-se, todavia, que se encontra em fase de implantação Sistema Integrado de Gestão Empresarial Portuária-SIGEPOR - que ao final da implantação possibilitará rapidez na obtenção e nas análises dos indicadores. Em razão da CODERN ainda estar em fase inicial da efetiva aplicabilidade desse processo de Planejamento Estratégico (Indicadores e Metas) não é possível ainda fazer a avaliação de custo de obtenção desses indicadores em relação aos benefícios para melhoria da gestão.

56. A partir da resposta a SA nº 02/2015, pode-se observar os índices desses indicadores, conforme **Quadro 5**, os quais podem servir como uma boa informação gerencial, carecendo apenas de mais confiabilidade pela forma como os dados são apurados e lançados, o que resultou na **CONSTATAÇÃO 4.1.2**, deste Relatório.

57. Diante do exposto, entende-se que a CODERN tem apresentado evoluções no acompanhamento de suas metas e objetivos estratégicos, evidenciadas pela aprovação do seu Planejamento Estratégico e elaboração de 07 (sete) indicadores de desempenho, assim como o devido acompanhamento institucional para realizar as avaliações desses indicadores. Relevante informar que a CODERN, em seu Relatório de Gestão, deixa claro que, em virtude de ser um trabalho em início de efetivação, ainda apresenta falhas na estimativa de metas, dentre outras. Ressalte-se que a consciência das atuais limitações é fator importante e fundamental dentro do processo de correção.

**Quadro 5** - Mapa e comentários de índices dos indicadores da CODERN.

Denominação	Índice de Referência 2013	Índice Previsto 2014	Índice Observado 2014	Periodicidade	Fórmula de Cálculo
<b>Margem EBITDA</b> Objetiva ampliar a sustentabilidade, aumentando o resultado financeiro continuamente para suprir as necessidades de custeio.	-33%	-25%	-49%	mensal	$[(\text{Lucro Operacional Contábil} - \text{Resultado Financeiro} + \text{Depreciação e Amortização}) / \text{Receita Operacional Líquida}] \times 100$
<b>Comprometimento dos Custos Operacionais</b> Objetiva otimizar custos operacionais e despesas.	107%	97%	119%	mensal	$(\text{Custo Operacional} / \text{Receita Operacional Líquida}) \times 100$
<b>Receita / m<sup>2</sup></b> Objetiva aumentar receita operacional decorrente da movimentação de cargas e passageiros.	R\$ 18,30/m <sup>2</sup>	R\$ 21,40/m <sup>2</sup>	R\$ 20,23/m <sup>2</sup>	mensal	$\text{Receita Operacional Líquida} / \text{m}^2 \text{ de área Operacional}$
<b>Evolução Carga Movimentada</b> Objetiva ampliar e diversificar a movimentação de cargas em toneladas e em TEU's.	119%	121%	119%	mensal	$(\text{Tonelada movimentada período atual} / \text{Tonelada movimentada período anterior}) \times 100$
<b>Produtividade da operação</b> Objetiva prestar serviço de qualidade aos clientes na movimentação de carga e passageiro com praticidade (agilidade), eficiência e economia.	408,25t/h	534,58t/h	426,28t/h	mensal	$\text{Tonelada movimentada} / \text{tempo de operação do navio}$
<b>Consignação média</b> Objetiva oferecer infraestrutura (terrestre e marítima) competitiva, disponibilizando acessos, atracação/desatracação e operação dos navios.	14.797 t/navio cargueiro	12.436t/n	16.515t/h	mensal	$\text{Toneladas Movimentadas} / \text{Quantidade de Atracções}$
<b>Execução Orçamentária de Investimentos</b> Objetiva viabilizar Projetos de Infraestrutura, provendo recursos orçamentários e financeiros para atender a demanda dos investimentos portuários.	35,59%	100%	27,55%	mensal	$\text{Valor realizado até o mês do Orçamento de Investimento} / \text{Valor Previsto até o mês do Orçamento de Investimento}) \times 100$

58. Ainda em atendimento ao Anexo IV da DN TCU N° 140, item 3, de 15 de outubro de 2014, e tomando como referência o disposto no **Quadro 5**, a equipe de auditoria procedeu a análise dos indicadores de desempenho da gestão da CODERN com base nos aspectos da completude, comparabilidade, confiabilidade, acessibilidade e economicidade, conforme abaixo:

**i) completude** (capacidade de representar, com a maior proximidade possível, a situação que a UJ pretende medir e de refletir os resultados das intervenções efetuadas na gestão): da relação apresentada pela CODERN, constata-se que os indicadores utilizados atendem ao aspecto da completude quanto ao que se pretende medir. Entretanto, há de ser destacado que a CODERN não possui indicadores para aferir e acompanhar a satisfação dos públicos interno (empregados) e externo (clientes);

**ii) comparabilidade** (capacidade de proporcionar medição da situação pretendida ao longo do tempo, por intermédio de séries históricas): os resultados dos indicadores utilizados pela CODERN permitem ser comparados ao longo do tempo, atendendo, portando, ao aspecto da comparabilidade;

**iii) confiabilidade** (confiabilidade das fontes dos dados utilizados para o cálculo do indicador, avaliando, principalmente, se a metodologia escolhida para a coleta, processamento e divulgação é transparente e reprodutível por outros agentes, internos ou externos à Unidade): Não atende ao aspecto da confiabilidade, tendo em vista que o levantamento de dados ainda é realizado de forma manual, possibilitando uma margem de erro bastante significativa;

**iv) acessibilidade** (facilidade de obtenção dos dados, elaboração do indicador e de compreensão dos resultados pelo público em geral): de maneira geral, os indicadores da CODERN podem ser obtidos, elaborados e compreendidos, necessitando que se tenha uma maior divulgação da metodologia de coleta e de processamento de dados de cada indicador, para que haja mais compreensão e confiabilidade e se propicie melhor aspecto de acessibilidade, facultando a compreensão também ao público externo; e

**v) economicidade** (razoabilidade dos custos de obtenção do indicador em relação aos benefícios para a melhoria da gestão da Unidade): Não foi possível avaliar, pois, segundo a própria CODERN *não é possível ainda fazer a avaliação de custo de obtenção desses indicadores em relação aos benefícios para melhoria da gestão.*

#### 4.1.2. CONSTATAÇÃO

##### **Falha no planejamento das metas e indicadores de gestão, bem como possibilidade de falha na apuração dos dados.**

##### **Fato:**

59. A UJ destaca, em seu Relatório de Gestão, que uma série de intempéries impactaram negativamente os resultados obtidos para alguns dos indicadores da Companhia. Desta forma, evidencia-se que os indicadores foram implantados e que há preocupação da UJ em acompanhar o seu desempenho.

60. Um fator limitante na confiabilidade dos dados é a forma de apurá-los, por meio de planilhas, em razão da não existência, até o momento, de um sistema de gestão integrado, impactando em riscos e em falta de agilidade na obtenção da informação.

61. Cumpre informar, no entanto, os esforços no sentido de implantação do Sistema Integrado de Gestão Empresarial Portuária, que deverá iniciar seu período de testes a partir de setembro ou outubro de 2015.

##### **Causas:**

62. Ausência de informação sobre a relação custo x benefício na implementação dos indicadores como instrumento de análise para o gestor.

63. Inserção de dados de forma manual.

##### **Manifestação da Unidade:**

64. Em resposta à Solicitação de Auditoria nº 02/2015, encaminhada pela Carta DO 180/2015, a UJ afirma que:

*O levantamento dos dados ainda é realizado de forma manual por meio de lançamentos em planilhas eletrônicas. A falta de um Sistema de Gestão Integrada impacta na rapidez da apuração dos dados; na probabilidade de erros; no desperdício de tempo que poderia ser mais ampliado para análises mais apuradas e em tempo hábil a possíveis ações de melhorias nos resultados da gestão da Companhia.*

65. Em complemento, de acordo com a Carta DP nº 301/2015, de 24 de setembro de 2015, a CODERN acatou as recomendações da equipe de auditoria e informou que já providenciou a expedição de Portaria DP nº 110/2015, “constituindo comissão para revisar e aperfeiçoar os Indicadores de Gestão da Companhia no prazo até final de novembro/2015”.

##### **Análise da Equipe de Auditoria:**

66. A manifestação da CODERN consubstancia a constatação quanto à necessidade de aperfeiçoamento dos indicadores e metas para uma melhor tomada de decisão da UJ, bem como de aperfeiçoar seus processos, em virtude da não confiabilidade do posto em prática atualmente.

67. Por outro lado, ressalte-se o esforço da UJ na implantação e implementação de indicadores de avaliação de gestão, tanto técnicos como econômico-financeiros. A própria

Unidade destaca a dificuldade inicial que está tendo, porém, vislumbra que *a tendência é que cada vez mais a Companhia ajuste o seus procedimentos, os seus planos e suas estratégias, de tal forma que aprimore o seu conhecimento e, com isso, nos exercícios seguintes essas falhas deixem de existir.*

68. Convém ressaltar, ainda, que todas as manifestações aqui apresentadas não contemplam o porto de Maceió, inclusive no que se refere à implantação do sistema SIGEPORT.

### **Recomendações:**

69. Recomendação 01: Instituir, com urgência, comissão para propor medida visando revisar e aperfeiçoar os indicadores de gestão da CODERN, bem como a estimativa de metas.

70. Recomendação 02: Promover, após a implantação do novo sistema SIGEPORT, os treinamentos necessários aos empregados de todos os setores envolvidos no levantamento e na apuração dos indicadores de gestão, conforme levantamento realizado no porto de Natal.

## **5. CONTROLES INTERNOS**

### **5.1. GESTÃO DE PESSOAS**

#### **5.1.1. INFORMAÇÃO**

##### **Força de Trabalho da CODERN.**

71. De acordo com o escopo ajustado com o TCU, a avaliação da gestão de pessoas teve como foco identificar eventuais fragilidades que possam ter prejudicado o desempenho quantitativo e qualitativo das ações desenvolvidas pela Companhia, com vistas a assegurar que essas ações contribuam de fato para o alcance dos objetivos e metas da Unidade.

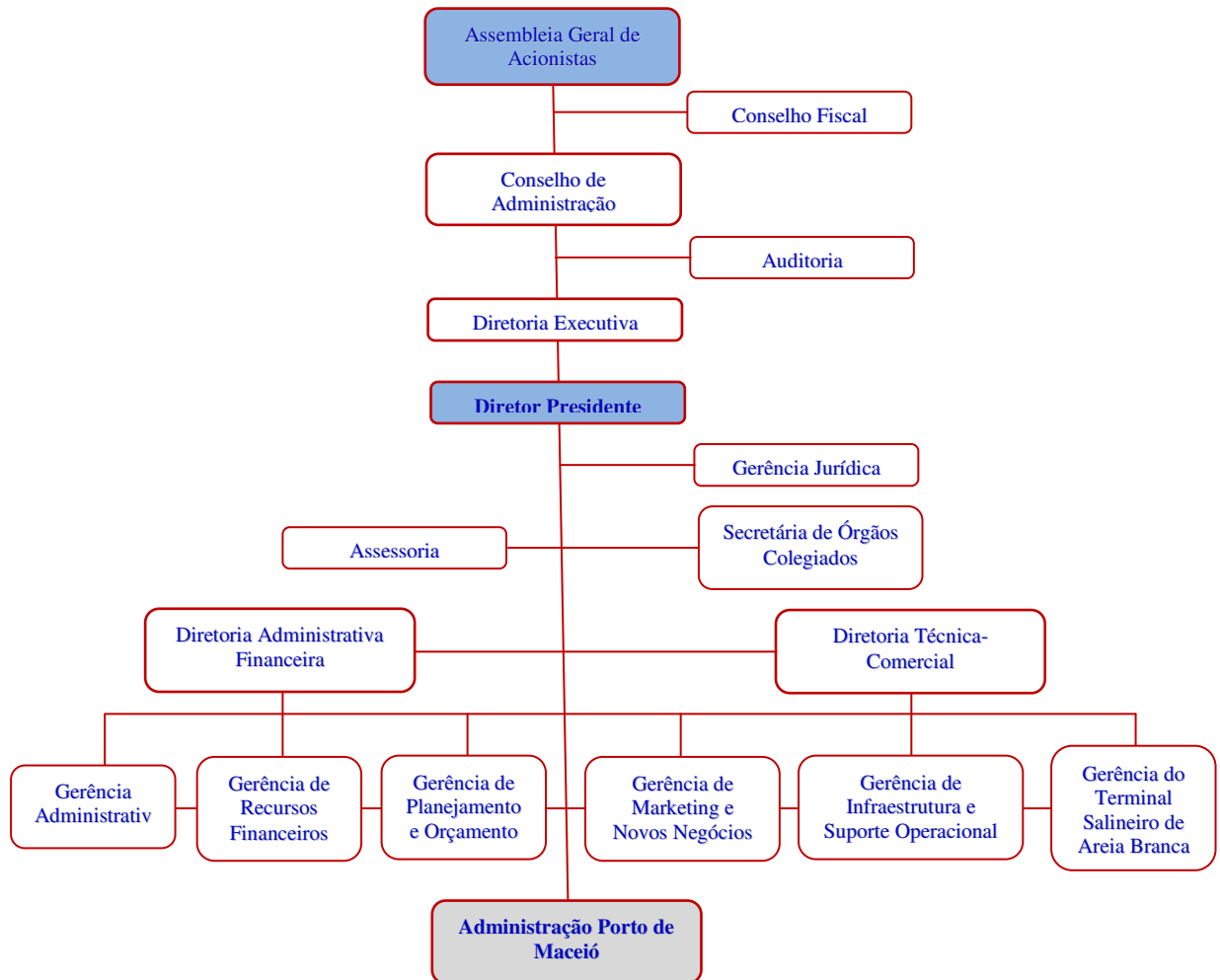
72. O Estatuto Social atribui à Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN a função de autoridade portuária em portos organizados em outros Estados, conforme consignado no Capítulo II, Art. 3º, §1º, que trata da descentralização de serviços portuários. Assim, a CODERN exerce autoridade portuária na administração do porto de Natal, Terminal Salineiro de Areia Branca e também no porto de Maceió, esse último mediante Convênio nº SEP/001/2007-DC, firmado em 31/12/2007, com a então Secretaria Especial de Portos da Presidência da República – SEP/PR, o qual se encontra vigente por meio do 6º Termo Aditivo, com vigência até 31 de dezembro de 2015.

73. Destaca-se ainda, a publicação da Portaria DP nº 064/2014, de 30 de julho de 2014, em atendimento à recomendação do CONSAD, na 560ª Reunião Ordinária, de 18 de janeiro de 2013, pela qual foram delegadas competências à Administração do porto de Maceió/AL, voltadas à prática de atos de gestão, em decorrência do novo aditamento ao mencionado convênio de descentralização.

74. A avaliação sobre a força de trabalho será realizada considerando-se as especificidades de cada unidade que compõe a Companhia Docas do Rio Grande do Norte/CODERN, ou seja, análise de gestão de pessoas relativa ao porto de Natal e Terminal Salineiro de Areia Branca/TERSAB e do porto de Maceió.

75. Conforme pode ser observado nos organogramas a seguir, a força de trabalho do porto de Natal incluindo o Terminal Salineiro está distribuída em duas Diretorias, compostas por seis Gerências, além da Gerência de Auditoria Interna e Gerência Jurídica, ao passo que o porto de Maceió está organizado por setores, subsetores e assessorias.

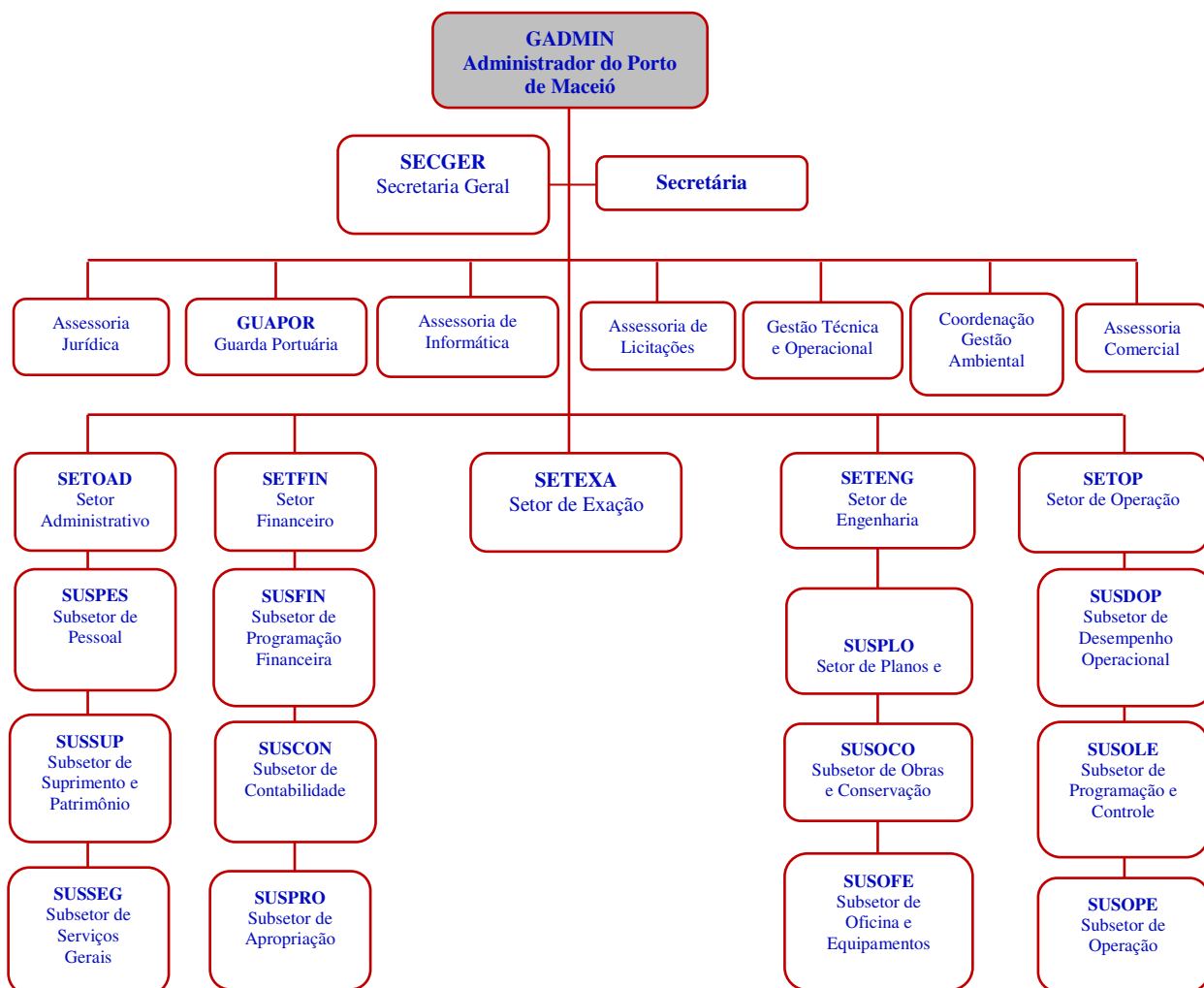
**Figura 2** – Organograma da CODERN.



**Fonte:** Sítio da CODERN.



**Figura 3** – Organograma do Porto de Maceió.



**Fonte:** Sítio do Porto de Maceió/APMC.

76. Para realizar a avaliação ajustada com o TCU, esta equipe de auditoria utilizou alguns dos itens da DN TCU nº 140/2014 relativos à gestão de pessoas; à avaliação de gestão de compras e contratações; e à avaliação sobre os reflexos da desoneração da folha de pagamento, a saber:

- i) Adequabilidade da força de trabalho da Unidade frente às suas atribuições:
  - a) porto de Natal e Terminal Salineiro de Areia Branca/TERSAB; e
  - b) porto de Maceió.
- ii) Observância da legislação sobre admissão, remuneração, cessão e requisição de pessoal, bem como sobre a concessão de aposentadorias, reformas e pensões;
- iii) Consistência dos controles internos administrativos relacionados à gestão de pessoas no porto de Natal/TERSAB;
- iv) Consistência dos controles internos administrativos relacionados à gestão de pessoas no porto de Maceió;

- v) Regularidade dos processos licitatórios e das contratações e aquisições feitas por inexigibilidade e dispensa de licitação;
- vi) Qualidade dos controles internos administrativos relacionados à atividade de compras e contratações; e
- vii) Avaliação, quanto à abrangência, suficiência e resultados, das medidas adotadas pela Unidade auditada relacionada ao Acórdão 1212/2014 – TCU – Plenário, que trata dos reflexos da desoneração da folha de pagamento nos contratos com a Administração Pública Federal.

**i) Adequabilidade da força de trabalho da Unidade frente às suas atribuições:**

**a) porto de Natal e Terminal Salineiro de Areia Branca/TERSAB:**

77. A Companhia informou não possuir estudos que demonstrem a lotação ideal de funcionários para executar as suas atribuições legais e regimentais, entretanto, lançou o Edital de Pregão Eletrônico nº 25/2013 onde realizou concurso público regido pelo Edital nº 1, de 16 de dezembro de 2013, para o provimento de cargos efetivos no seu quadro de pessoal onde foram disponibilizadas 35 vagas para preenchimento imediato para cargos de nível fundamental, médio e superior, além da formação de cadastro de reserva. O prazo de validade do concurso foi estabelecido em dois anos, a partir de maio de 2014, podendo ser prorrogado, uma única vez, por igual período.

78. O referido concurso público, conforme informação do gestor encaminhada através da Carta DP 299/2014, objetivou ocupar as vagas existentes, já que desde a realização do último concurso no ano de 2005, aproximadamente 70% dos admitidos naquela época deixaram a Companhia devido ao baixo nível salarial. Mesmo com a realização do novo certame, observou-se o desinteresse por parte dos candidatos considerado o baixo número de inscritos e tendo como consequência, também, o não preenchimento de vagas para as especialidades de economista, técnico em eletromecânica e jatista. Importa destacar que foi observada a desistência de cinco novos empregados aprovados no último certame, os quais pediram desligamento com menos de um ano de admissão por conta do baixo nível salarial.

79. O **Quadro 6** a seguir apresenta o quantitativo da força de trabalho do porto de Natal e do Terminal Salineiro, em dezembro de 2014, com a série histórica dos exercícios de 2012, 2013 e 2014:

**Quadro 6 - Força de Trabalho: Porto de Natal e Terminal Salineiro de Areia Branca.**

<b>Tipologias dos Cargos</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>1. Empregados em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)</b>	196	189	235
<b>1.1. Membros de poder e agentes políticos</b>			
<b>1.2. Empregados de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)</b>	196	189	235
<b>1.2.1. Empregados de carreira vinculada ao órgão</b>	196	189	235
<b>1.2.2. Empregados de carreira em exercício descentralizado</b>			
<b>1.2.3. Empregados de carreira em exercício provisório</b>			
<b>1.2.4. Empregados requisitados de outros órgãos e esferas</b>			
<b>2. Empregados com Contratos Temporários</b>			
<b>3. Empregados sem Vínculo com a Administração Pública (exemplo: ocupantes de cargos em comissão)</b>	15	15	12
<b>4. Total de Empregados (1+2+3)</b>	<b>211</b>	<b>204</b>	<b>247*</b>

**Fonte:** Setorial de Gestão de Pessoas do Porto de Natal – GEADMI.

(\*) Não estão incluídos os três diretores.

80. Do **Quadro 6** é possível verificar que houve um incremento de 21% do quantitativo da força de trabalho em 2014, em relação a 2013, face à posse de 56 empregados admitidos pelo concurso público realizado, que foi homologado em abril de 2014. As admissões iniciaram-se em de junho de 2014, sendo alocados alguns novos empregados no porto de Natal e outros no Terminal Salineiro de Areia Branca.

81. Importa destacar que a CODERN elaborou novo Plano de Cargos, Carreira e Salários, Novo Plano de Cargos e Comissionados e Funções Gratificadas e, ainda, uma nova Estrutura Organizacional, cujo processo encontra-se em fase de apreciação pelo DEST/MPOG desde setembro de 2014, por meio do qual a Companhia dimensionou o quadro de pessoal para a CODERN/Sede e Terminal Salineiro de Areia Branca.

82. No **Quadro 7**, tem-se o quantitativo de empregados por faixa etária do porto de Natal e Terminal Salineiro de Areia Branca, situação em 31/12/2014:

**Quadro 7** - Empregados por Faixa Etária no Porto de Natal e Terminal Salineiro de Areia Branca.

Tipologias do Cargo	Quantitativo de Pessoas por Faixa Etária				
	Até 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	De 51 a 60 anos	Acima de 60 anos
<b>1. Provimento de Cargo Efetivo</b>	39	78	32	42	44
<b>1.1. Empregados de Carreira, sem cargos de confiança</b>	39	69	31	40	41
<b>1.2. Empregados de Carreira, com cargos de confiança</b>	0	9	1	2	3
<b>2. Provimento de Cargo em Comissão</b>	2	3	3	3	1
<b>2.1. Ocupantes de Cargos de confiança Especial</b>	2	3	3	3	1
<b>3. Totais (1+2)</b>	<b>41</b>	<b>81</b>	<b>35</b>	<b>44</b>	<b>45</b>

**Fonte:** Setorial de Gestão de Pessoas do Porto de Natal – GEADMI.

Obs: Não foram incluídos os três diretores.

83. Do **Quadro 7** acima pode-se verificar que cerca de 15% dos empregados que compõem a força de trabalho da Companhia está com idade acima de 60 anos e encontram-se em condições de aposentadoria a curto prazo.

84. No **Quadro 8**, tem-se a informação do quantitativo de empregados por nível de escolaridade:

**Quadro 8** – Empregados do porto de Natal e Terminal Salineiro de Areia Branca por nível de escolaridade.

Tipologias do Cargo	Quantitativo de Pessoas por Nível de Escolaridade								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1. Provimento de Cargo Efetivo</b>		11	20	33	101	70			
<b>1.1. Empregados de Carreira, sem cargos de confiança</b>		11	20	33	99	56			
<b>1.2. Empregados de Carreira, com cargos de confiança</b>					2	14			
<b>2. Provimento de Cargo em Comissão</b>						12			
<b>2.1. Ocupantes de Cargos de confiança Especial</b>						12			
<b>3. Totais (1+2)</b>		<b>11</b>	<b>20</b>	<b>33</b>	<b>101</b>	<b>82</b>			
<b>LEGENDA</b>									
<b>Nível de Escolaridade</b>									
1 - Analfabeto; 2 - Alfabetizado sem cursos regulares; 3 - Primeiro grau incompleto; 4 - Primeiro grau; 5 - Segundo grau ou técnico; 6 - Superior; 7 - Aperfeiçoamento / Especialização / Pós-Graduação; 8 - Mestrado; 9 - Doutorado/Pós Doutorado/PhD/Livre Docência; 10 - Não Classificada.									

Fonte: Setorial de Gestão de Pessoas do Porto de Natal – GEADMIN.

Obs: Não estão incluídos os três diretores.

85. Do **Quadro 8** verifica-se a qualificação dos empregados que compõem a força de trabalho da Companhia Docas do Rio Grande do Norte, onde é possível constatar que 165 empregados, representando 66% do total de empregados, possuem formação em nível intermediário ou inferior, ao passo que somente 34% possuem formação em nível superior, não sendo observado nenhum caso de empregado com nível de pós-graduação, quer seja *latu sensu* ou *strictu sensu*.

**b) porto de Maceió:**

86. O **Quadro 9** a seguir apresenta o quantitativo da força de trabalho do porto de Maceió, em dezembro de 2014, com a série histórica dos exercícios de 2012, 2013 e 2014:

**Quadro 9** - Quantitativos de Empregados do porto de Maceió.

Tipologias dos Cargos	2012	2013	2014
<b>1. Empregados em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>58</b>
<b>1.1. Membros de poder e agentes políticos</b>			
<b>1.2. Empregados de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)</b>	60	60	58
<b>1.2.1. Empregados de carreira vinculada ao órgão</b>	60	60	58
<b>1.2.2. Empregados de carreira em exercício descentralizado</b>			
<b>1.2.3. Empregados de carreira em exercício provisório</b>			
<b>1.2.4. Empregados requisitados de outros órgãos e esferas</b>			

<b>2. Empregados com Contratos Temporários</b>			
<b>3. Empregados sem Vínculo com a Administração Pública (exemplo: ocupantes de cargos em comissão)</b>	10	10	10
<b>4. Total de Empregados (1+2+3)</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>68</b>

Fonte: Setorial de Gestão de Pessoas do porto de Maceió.

87. Do **Quadro 9** observa-se que o quantitativo de empregados sofreu pequena variação para menos para o exercício de 2014. O percentual de empregados sem vínculo com a Administração Pública permaneceu em torno de 14%.

88. No próximo **Quadro**, pode-se visualizar o quantitativo de pessoal do porto de Maceió por nível de escolaridade:

**Quadro 10** - Quantitativo de Empregados do porto de Maceió por nível de escolaridade.

Tipologias do Cargo	Quantitativo de Pessoas por Nível de Escolaridade								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1. Provimento de Cargo Efetivo</b>			2	4	30	21	1		
<b>1.1 Empregados de Carreira, sem cargos de confiança</b>			2	3	19	16	1		
<b>1.2 Empregados de Carreira, com cargos de confiança</b>				1	11	5			
<b>2. Provimento de Cargo em Comissão</b>					1	9			
<b>2.1 Ocupantes de Cargos de confiança Especial</b>					1	9			
<b>3. Totais (1+2)</b>			2	4	31	30	1		
<b>LEGENDA</b>									
<b>Nível de Escolaridade</b>									
1 - Analfabeto; 2 - Alfabetizado sem cursos regulares; 3 - Primeiro grau incompleto; 4 - Primeiro grau; 5 - Segundo grau ou técnico; 6 - Superior; 7 - Aperfeiçoamento / Especialização / Pós-Graduação; 8 - Mestrado; 9 - Doutorado/Pós Doutorado/PhD/Livre Docência; 10 - Não Classificada.									

Fonte: Setorial de Gestão de Pessoas do porto de Maceió.

89. Do **Quadro 10** constata-se que dos 68 empregados que compõem a força de trabalho no Porto de Maceió, 54% possuem formação em nível intermediário ou inferior, ao passo que 44% possuem formação em nível superior e somente um empregado possui especialização ou pós-graduação.

90. O **Quadro 11** a seguir, nos mostra a força de trabalho do porto de Maceió por faixa etária:

**Quadro 11:** Quantitativo de Empregados do porto de Maceió por Faixa Etária.

Tipologias do Cargo	Quantitativo de Pessoas por Faixa Etária
---------------------	--

	Até 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	De 51 a 60 anos	Acima de 60 anos
<b>1. Provimento de Cargo Efetivo</b>				40	16
<b>1.1. Empregados de Carreira, sem cargos de confiança</b>			2	32	8
<b>1.2. Empregados de Carreira, com cargos de confiança</b>				8	8
<b>2. Provimento de Cargo em Comissão</b>	1	3	1	4	1
<b>2.1. Ocupantes de Cargos de confiança Especial</b>	1	3	1	4	1
<b>3. Totais (1+2)</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>44</b>	<b>17</b>

Fonte: Setorial de Gestão de Pessoas do porto de Maceió.

91. Contata-se pelo **Quadro 11** que dos 68 empregados em 31/12/2014, 65% estão com idade na faixa de 51 a 60 anos e que somados àqueles com idade superior a 60 anos, o índice sobe para quase 90% da força de trabalho da Companhia, ou seja, são empregados em vias de buscar a aposentadoria no curto prazo. Diante de tal panorama, o gestor destaca que isso interfere também diretamente na quantidade e na qualidade da força de trabalho, onde os empregados não manifestam interesse em realizar capacitação e consequentemente, sobressaem com pouco empenho na realização de suas atividades rotineiras.

**ii) Observância da legislação sobre admissão, remuneração, cessão e requisição de pessoal, bem como sobre a concessão de aposentadorias, reformas e pensões:**

92. Os empregados da CODERN estão sujeitos ao regime jurídico do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 – Consolidação das Leis do Trabalho, e ainda pela Lei nº 4.860, de 26/11/1965, que dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados, e também ao estabelecido em seu Estatuto Social. Sobre as questões relativas à apreciação da legalidade dos atos de admissão e de concessões de aposentadoria, reforma e pensões, a Unidade utiliza-se do Sistema de Apreciação e Registro dos Atos de Admissão e Concessões (SISAC), cujas informações são encaminhadas para apreciação do TCU, conforme disposição contida no inciso III do Art. 71 da CF.

93. Sobre as **requisições de pessoal**, a gestão do porto de Natal ressaltou que são realizadas mediante pedido fundamentado do gestor da área e que necessariamente são submetidas à análise da Diretoria.

94. A equipe de auditoria constatou que o porto de Natal e o porto de Maceió fazem gestão diferenciada relativa aos **planos de cargos e salários**, onde no porto de Natal vigora o Plano de Cargos e Salários aprovado no exercício de 2002, ao passo que no porto de Maceió foi mantido o PUCS – Plano Único de Cargos e Salários implantado à época pela extinta empresa Portobras. A gestão do porto de Natal destacou que foi elaborado novo Plano de Cargos, Carreira e Salários, o qual se encontra em fase de aprovação no Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/DEST/MPOG.

95. Vale ressaltar que o valor inicial da tabela do **atual PCCS do porto de Natal**, implantado no início de 2002, tem valor atualizado de R\$ 434,68 (quatrocentos e trinta e quatro reais e sessenta e oito centavos), sendo necessária a inclusão de valor em rubrica complementar para que possa atingir o valor estabelecido para o salário mínimo nacional, que atualmente é de R\$ 788,00 (setecentos e oitenta e oito reais).

96. No **porto de Maceió**, constatou-se que o plano vigente permanece sendo o instituído pela extinta Portobras. Entretanto, o gestor destacou a **existência de levantamento para propor um novo Plano de Cargos, Carreira e Salários**, além da possibilidade de organizar um concurso público, tendo em vista o considerável quantitativo de empregados com faixa etária em vias de solicitar aposentadoria.

97. Nas justificativas técnico-administrativas encaminhadas ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG para embasar a necessidade da aprovação do novo Plano de Cargos, Carreira e Salário da CODERN, o gestor destacou os benefícios e vantagens advindas da nova proposta com o intuito de reter os empregados atuais; reduzir a rotatividade (*turnover*); atrair novos empregados altamente qualificados nos próximos concursos; manter um senso de equidade e justiça entre os empregados; reduzir custos com serviços extraordinários (horas extras); clareza na política de salários atendendo à legislação trabalhista; dentre outros. Sobre o impacto financeiro, a Companhia apresentou demonstrativo que resulta em incrementos nos gastos mensais com a folha de pagamento na ordem de R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais).

98. Diante da situação avaliada sobre o quadro de pessoal, especificadamente em relação às propostas elaboradas para aprovação de novos planos de cargos e salários, constata-se que na CODERN, tanto o porto de Natal/ TERSAB quanto o porto de Maceió encontram-se em descompasso nas ações relacionadas à política salarial, onde cada unidade busca por aprovação de planos distintos apesar de estarem intrinsicamente relacionadas, com carreiras afins e atividades comuns, inclusive pelo fato de o porto de Maceió ser unidade subordinada ao porto de Natal.

99. Observa-se, diante da situação atual do quadro de empregados, que é imperiosa a necessidade de se buscar soluções para promover melhorias qualitativas e quantitativas da força de trabalho da CODERN, inclusive para atender às diretrizes contidas no inciso III do Art. 3º da Lei nº 12.815/2013, quanto ao aspecto do aprimoramento da gestão dos portos organizados objetivando a valorização e qualificação da mão de obra portuária e a eficiência das atividades prestadas.

### **iii) Consistência dos controles internos administrativos relacionados à gestão de pessoas – porto de Natal e TERSAB:**

100. Na abordagem sobre os controles internos utilizados pela área de pessoal da CODERN, foram feitos questionamentos por meio de solicitação de auditoria, separadamente para o porto de Natal/ TERSAB e porto de Maceió, todos respondidos pelos gestores.

101. Conforme informações obtidas pela equipe, a Coordenação de Recursos Humanos do porto de Natal foi criada em 2008 após aprovação pelo Conselho de Administração e suas atribuições estão definidas na Estrutura Organizacional da Companhia. O setor possui empregado formalmente designado para gestão das atividades relacionadas à gestão de pessoas, atualmente ocupado por empregado do quadro efetivo, conforme Portaria DP Nº 108/12. A referida coordenação está subordinada à Gerência Administrativa, a qual compete, dentre

outras atribuições, conforme Resolução nº 025/2008<sup>2</sup>, a execução das atividades relativas a recursos humanos, através da coordenação dos processos de seleção, formação educação e treinamento dos funcionários, coordenar as atividades do Plano de Cargos, Carreiras e Salários e os sistemas de avaliação, promoção, reclassificação e mediante recomendação da Diretoria Executiva da Companhia, coordenar a política de pessoal da CODERN.

102. A gestão dos recursos humanos do Porto de Natal é de responsabilidade da Coordenação de Recursos Humanos, subordinada à Gerência Administrativa, a qual compete, dentre outras atribuições, conforme Resolução nº 025/2008 supracitada, a execução das atividades relativas a recursos humanos, através da coordenação dos processos de seleção, formação, educação e treinamento dos funcionários, coordenar as atividades do Plano de Cargos, Carreiras e Salários e os sistemas de avaliação, promoção, reclassificação e, mediante recomendação da Diretoria Executiva da Companhia, coordenar a política de pessoal da CODERN.

103. O Código de Ética da Companhia foi aprovado pela 1041ª Reunião da Diretoria Executiva, de 29 de setembro de 2005, conforme Resolução nº 080/2005, e está disponível na página da internet da CODERN, cujos princípios são pautados pelo respeito e compromisso com o bem social, virtude e qualidade moral, ecologia e a valorização do ser humano.

104. Constatou-se que o porto de Natal encontra-se em processo de renovação e atualização dos sistemas informatizados, onde está implantando o Sistema Integrado de Gestão – ERP, desenvolvido por empresa contratada, especializada na área de tecnologia da informação, voltada para a gestão administrativo-orçamentária, financeira e portuária, bem como para a prestação de serviços de desenvolvimento, implantação, treinamento, manutenção corretiva, atualização de versão e suporte técnico do software de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio Grande do Norte-CODERN. O referido sistema será o gerenciador de processos e setores tais como folha de pagamento, protocolo eletrônico, contabilidade, patrimônio, compras, almoxarifado, planejamento, entre outros, onde diversos módulos já estão sendo testados e em fase de implementação. Observa-se que o Contrato nº 009/2014, Cláusula Terceira “Do Prazo”, celebrado para a implantação do referido sistema prevê vigência até abril/2017, podendo ser prorrogado conforme definição contida no Art. 57 da Lei 8.666/93.

105. O gestor informou também, em resposta à SA nº 18/2015, através de documento sem número, que existem diversas normas que regulamentam a política de benefícios oferecidos aos empregados, tais como Resolução nº 072/2012, Norma de 16/01/2015 e Resolução 040/2010. Porém, a Companhia busca aprimorar seus manuais de procedimentos com a viabilização e realização de treinamentos na área de mapeamento/modelagem de processos. Ressaltou que, embora atualmente, já existam alguns sistemas de controle informatizados para registro e controle de afastamentos médicos, treinamentos, convocações/admissões – concurso público, existe um estudo com vistas a possibilitar a inclusão de módulo específico de recursos humanos e ou de gestão de pessoas no sistema integrado de gestão – ERP (*Enterprise Resource Planning*), que está em fase de implantação.

106. Ainda conforme informação do gestor, em resposta à SA nº 18/2015, no mesmo documento sem número, a política de capacitação de empregados da CODERN no porto de Natal, desenvolvida por meio do Programa de Desenvolvimento de Pessoas, prevê ciclos de

---

<sup>2</sup> Estrutura Organizacional e Deliberação CONSAD nº 04/2008 de 30/5/2008.



execução com renovação anual, garantindo a periodicidade para atendimento às demandas de treinamento por setores.

107. No exercício de 2014 foram capacitados 49 servidores efetivos e lotados em áreas finalísticas da Companhia, através de cursos, palestras e participação em congresso, sendo a maioria realizada na sede da Companhia e no Órgão Gestor de Mão de Obra/OGMO. Ressalta-se o aspecto positivo da ação, que envolveu aproximadamente 20% da força de trabalho da Companhia, na busca de assegurar melhor qualificação para os servidores.

108. Os controles administrativos utilizados para o acompanhamento da frequência dos empregados no porto de Natal é realizado por meio de registro em ponto eletrônico digital. Entretanto, não ficou evidenciado a efetividade desse controle para os casos de absenteísmo, banco de horas ou para o cômputo de horas extras.

109. Com relação à rotatividade de empregados, a CODERN destaca a grande evasão de empregados quer seja em função de aposentadoria, quer seja devido à tabela salarial praticada pela Companhia. Para a reposição dessa mão de obra a Companhia promove a convocação dos candidatos aprovados no concurso, que tem vigência até maio de 2016, podendo ser prorrogado por mais dois anos, e que fazem parte do cadastro de reserva. Sobre as providências adotadas em relação ao baixo nível da tabela salarial, a expectativa da Unidade é que tal fator seja superado caso haja a implantação do novo Plano de Cargos e Salários que está em fase de análise pelo Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais/DEST/MPOG.

110. Analisando a folha de pagamentos do porto de Natal em 2014, esta equipe de auditoria identificou indício de pagamento de indenização de risco em desacordo com o que preceitua a Lei nº 4.860, em seu art. 14, § 2º, o que deu origem à CONSTATAÇÃO 5.1.2.

### **5.1.2. CONSTATAÇÃO**

#### **Pagamento indevido de adicional de risco portuário a empregado cedido.**

##### **Fato:**

111. Analisando a folha de pagamentos do Porto de Natal em 2014, esta equipe de auditoria identificou pagamento retroativo de indenização de risco portuário para empregado que estava cedido a outro Órgão Federal. O valor do pagamento, R\$ 69.030,05 consta na folha do mês de julho de 2014.

##### **Causas:**

112. Falhas nos controles de gestão de pessoas.

113. Falha na aplicação da legislação específica sobre o pagamento de adicional de risco.

##### **Manifestação da Unidade:**

114. Esta equipe de auditoria emitiu a Solicitação de Auditoria nº 27/2015, por meio da qual solicitou esclarecimento ao gestor acerca do pagamento de adicional de risco a empregado cedido pela CODERN para o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), Autarquia Federal sediada em Fortaleza – CE.

115. A CODERN informou, por meio dos Memorandos Geadmi 217/2014, de 10 de julho de 2014 e Geadmi 260/2015, de 24 de julho de 2015, que o valor havia sido pago ao empregado em referência ao somatório de parcelas brutas devidas a título de “Adicional de Risco” e não pagas referentes ao período de junho de 2012 a junho de 2014, sendo posteriormente quitadas em 16 de julho de 2014.

116. A Gerência Administrativa da Companhia encaminhou cópia do Memorando nº 260/2015, de 24 de julho de 2015, em resposta à referida SA desta equipe de auditoria, destacando que a Gerência Jurídica, por meio do Memo. nº 142/2012-GERJUR, indicou que “as verbas devidas ao empregado cedido deveriam ser indicadas pelo órgão cessionário”, o que, segundo a CODERN, foi solicitado ao Departamento Nacional de Obras contra as Secas - DNOCS (solicitação não anexada).

117. Declarou ainda que, para realizar o pagamento retroativo solicitou parecer ao seu Órgão Jurídico, que se manifestou de forma favorável, através do Memorando nº 159/2014. Ressalte-se que, neste mesmo documento, a Gerência Jurídica afirma que “o DNOCS, no ofício 513/2013/DG/GAB, se pronunciou favorável ao pagamento de adicional de risco”.

118. A Gerência Jurídica destacou, finalmente, que, após os cálculos efetuados, todos os valores pagos ao empregado foram ressarcidos pelo DNOCS.

#### **Análise da Equipe de Auditoria:**

119. Com base nas informações prestadas pela CODERN, esta equipe de auditoria destaca que o DNOCS, através do Ofício nº 513/2013/DG/GAB, assinado pelo Diretor-Geral Substituto, esclarece que:

*a. o servidor manteve frequência integral até aquele momento;*

*b. o cargo por ele exercido no DNOCS necessita da efetiva habilitação em engenharia civil, devido a necessidades técnicas;*

*c. reafirma a necessidade da continuação da informação mensal dos valores pagos pela CODERN ao referido engenheiro, a exemplo de informação anterior, explicitando salário, adicionais e encargos pagos no mês de maio, limitando-se a destacar que os valores foram acatados e ressarcidos, não se pronunciando quanto ao mérito da questão. (observação final e grifo nosso).*

120. Ainda sobre o assunto, destaca-se que a Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965, ao dispor sobre o regime de trabalho nos Portos Organizados, em seu art. 14, § 1º e 2º, versa que:

Art 14. A fim de remunerar os riscos relativos à **insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes, fica instituído o "adicional de riscos" de 40%** (quarenta por cento) que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário do período diurno e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos. **(grifo nosso)**

§ 1º Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

2º Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

121. Cumpre informar que o engenheiro assumiu o cargo comissionado no DNOCS em abril de 2012, tendo percebido o referido adicional nos meses de abril e maio de 2012, num valor não corrigido de R\$ 3.565,90 (R\$ 1.782,95 + R\$ 1.782,95). A partir do mês de junho de 2012 até junho de 2014, o pagamento do seu salário passou a ser efetuado sem o adicional

supracitado. Só em 4 de junho de 2014, praticamente quando de seu retorno à CODERN, foi feita a solicitação de recebimento retroativo das parcelas do adicional, relativas ao período não recebido, que ocasionou no pagamento em julho de 2014 de R\$ 69.030,05.

122. Desta forma, apesar de não ter ocasionado prejuízo à CODERN, uma vez que os valores foram ressarcidos pelo DNOCS, o pagamento do adicional de risco ao referido empregado, enquanto afastado da Companhia, configura recebimento em desacordo com a legislação, com evidência de dano ao Erário.

123. Dessa maneira, não foi acatado pela equipe o teor da manifestação apresentada pelo gestor.

### **Manifestação da Unidade após a versão preliminar do Relatório de Auditoria:**

124. Através da Carta DP nº 307/2015, de 30 de setembro de 2015, a CODERN prestou os seguintes esclarecimentos:

Além das informações já prestadas anteriormente, necessário se faz acrescer, de forma sequencial e mostrando que a reivindicação do empregado existia desde o instante em que a parcela de adicional de risco, que era constante e fazia parte de sua remuneração em face das atividades de engenheiro em muito similares na CODERN e no DNOCS, lhe foi retirada:

Informamos que o funcionário em análise percebia adicional de risco, em estrita obediência aos vários laudos sobre tal assunto realizados na CODERN, a exemplo de todos que têm/tinham atividade semelhante, devido a sua constante e obrigatória presença e atuação como engenheiro responsável em fiscalização e acompanhamento de obras e operações, **desde o mês de fevereiro a novembro de 2007 (20 anos e 10 meses).(grifo nosso)**

A CODERN havia assinado em 17 de novembro de 1986, Termo de Conciliação (**Anexo I**) que reconhecia aos que trabalhavam em atividades insalubres o pagamento de 40% (quarenta por cento), o que foi sendo processado a partir de 1987, sendo analisado e conferido tal direito ao funcionário ora em comento a partir de fevereiro de 1987, devidamente respaldado em laudo Pericial existente nesta Companhia. (**grifo nosso**)

Com a sua assunção ao cargo de Diretor Presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (função não privativa de engenheiro) em dezembro de 2007 e conseqüente afastamento daquelas atividades deixou de perceber o adicional de risco durante todo o lapso temporal de sua gestão encerrada em janeiro de 2012 (mês subsequente). Ao ser nomeado em Abril de 2012, pela Presidência da República para a Direção Geral do DNOCS se deparou com a possibilidade de optar pela remuneração do cargo em comissão de Diretor Geral do DNOCS ou pelo percentual de 60% (sessenta por cento) dessa remuneração adicionada à remuneração integral de sua unidade de origem, havendo escolhido esta última.

Carta DP-230/2012 (**Anexo II**), de origem desta CODERN, cita nominalmente Ofício número 86/DA/CRH do DNOCS que informa sobre tal opção do engenheiro aqui referenciando e, listando item a item, salários e encargos relativos ao mês de maio, **solicita ao DNOCS “informações sobre quais verbas devem ser pagas pela CODERN ao funcionário, para posterior reembolso pelo órgão cessionário (DNOCS)”.(grifo nosso)**

O DNOCS **respondeu à Carta DP-230/2012**, através do Ofício 113/DA/CRH (**Anexo III**), **dizendo das providências de ressarcimento dos valores de que trata a referida Carta 230/2012**”, “cujo crédito em favor da CODERN será efetuado nos próximos dias”. **Não externou, portanto, nenhuma restrição a quaisquer dos itens que compunham a remuneração do servidor.(grifo nosso)**

Registramos, em acréscimo, Ofício Nº 513/20013/DG/GAB (**Anexo IV**), firmado pelo Diretor Geral do DNOCS substituto que, de forma clara e precisa, **afirma em 30 de agosto de 2013**, “a necessária continuidade da informação mensal dos valores de remuneração pagos ao referido engenheiro, a exemplo de Carta DP 230/2012, de 13 de julho de 2012, dessa procedência, que explicitava valores de salário, adicionais e encargos pagos no mês de maio de 2012, itens e valores que foram inteiramente acatados (Ofício 113/DA/CRH-DNOCS) e ressarcidos, a exemplo daqueles anteriores relativos a abril de 2012 e de todos os demais posteriores, à essa Companhia Docas do Rio Grande do Norte”. O mesmo Ofício justificava o acatamento ao esclarecer “que o exercício da função de Diretor Geral do DNOCS exige não só atividades burocráticas, como também a **habitual, permanente, não ocasional e nem intermitente presença em obras sob execução ou fiscalização do DNOCS**” (ou seja reconhecendo o efetivo exercício da atividade de risco). Lembrou o missivista a obrigação do ocupante daquela função de Diretor Geral do DNOCS ter, não por acaso e sim por exigência legal expressa na redação do Artigo 10, seção II, da Lei 4.229 de 01 de junho de 1983, a habilitação em Engenharia Civil, para o efetivo cumprimento da sua presença em obras as mais complexas e de porte avantajado. **(grifo nosso)**

Sem nenhuma razão técnica ou legal estabelecida, porém, o então presidente já havia sustado o pagamento da parcela referente ao adicional de risco antes mesmo do envio daquela correspondência (Carta DP 230/2012) e não deu prosseguimento a pleito então dirigido de retorno do pagamento.

O pagamento em evidência foi efetuado em absoluta consonância com os termos do Parecer/MP/CONJUR/CCV/Nº 0107-3.17/2010 (**Anexo V**), que, citando o Decreto nº 4.050: **(grifo nosso)**

“Art 1º.....

*Parágrafo Único. Ressalvadas as gratificações relativas ao exercício de cargos comissionados ou função de confiança e chefia na unidade de origem, poderão ser objeto de reembolso de que trata o inciso III outras parcelas decorrentes de legislação específica ou resultantes de vínculo de trabalho, tais como: gratificações natalinas, abono pecuniário, férias e seu adicional, provisões, gratificação semestral e licença prêmio. (incluído pelo Decreto nº 4.493, de 3.12.2002)”. **(grifo nosso)***

Conclui:

*“A única exceção trazida pelo parágrafo único acima é no sentido de impedir o reembolso das “gratificações relativas ao exercício de cargos comissionados ou função de confiança e chefia na entidade de origem”. Nada mais lógica, uma vez que, cedido, o servidor/empregado não estará mais exercendo cargos comissionados ou função de confiança e chefia na unidade de origem.” **(grifo nosso)***

E sequencia:

*.....”Além disso, a expressão “tais como” tem nítido caráter exemplificativo, podendo ser lida da seguinte forma “tais como, mas não somente”. A razão de ser da expressão é justamente permitir o reembolso de outras parcelas, uma vez que seria impossível à norma prever cada um dos tipos de parcelas a serem recebidas pelo servidor/empregado.” **(grifo nosso)***

E acrescenta, como argumento técnico:

*“Argumento Técnico: do ponto de vista do interesse da União seria interessante erigir óbices à cessão de empregados de empresa pública ou sociedade de economia mista? Entendemos que não, pois isso poderia prejudicar de maneira decisiva a elaboração e a implementação das políticas públicas.” **(grifo nosso)***

Assim é, que atendidas as premissas acima expostas e considerando que **as funções exercidas pelo funcionário no DNOCS abrangiam de forma idêntica várias daquelas que deram guarida à concessão do adicional de risco nesta CODERN**. Atendido, da mesma forma, o posicionamento da Gerência Jurídica desta CODERN em seu memorando 159/2014 (**Anexo VI**)

foi concedido ao funcionário o retorno do pagamento das parcelas vencidas do adicional de risco, que foram inteiramente ressarcidas pelo DNOCS. **(grifo nosso)**

É o pronunciamento desta CODERN, protestando pela absoluta boa fé e atendimento aos ditames legais.

### **Análise da Equipe de Auditoria após Manifestação da Unidade, quando da apresentação da versão preliminar do Relatório de Auditoria:**

125. A Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965, dispõe sobre o regime de trabalho nos Portos Organizados, e dá outras providências. Seu artigo 14 versa sobre o “adicional de riscos”, que engloba insalubridade, periculosidade, dentre outros. Os parágrafos de 1º a 3º estabelecem que (grifos nossos):

§ 1º Este adicional **somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.**

§ 2º Este adicional **somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.**

§ 3º As Administrações dos Portos, no prazo de 60 (sessenta) dias, discriminarão, ouvida a autoridade competente, os serviços considerados sob risco.

126. Desta forma, a Lei se reporta aos Portos Organizados e estabelece que as Administrações dos Portos estabelecerão os serviços considerados sob risco. Tanto a Lei se reporta a serviço nos Portos Organizados como estabelece prazo para que as Administrações Portuárias a regulem, dentro de seu raio de competência. Desta forma, acrescido ao fato disposto no §2º e principalmente devido à hierarquia das legislações, em que um parecer não se pode sobrepor a uma lei, não foi acatada pela equipe de auditoria o teor da manifestação da Unidade.

127. Mesmo demonstrada a impropriedade na aplicação de adicional de riscos portuários a empregado que atua fora do Porto Organizado, esta equipe de auditoria entende pertinente esclarecer outros pontos da manifestação do gestor apresentada após a versão preliminar deste Relatório:

- Ao contrário do afirmado pelo gestor, o adicional de riscos portuários não faz parte da remuneração do empregado. Isso fica claro na própria manifestação, quando informado que o empregado, ao passar a exercer o cargo de Diretor-Presidente da CODERN, deixou de receber o referido adicional por estar afastado das atividades de risco. A não inclusão do referido adicional à remuneração também está estabelecida nos parágrafos 1º e 2º do art. 14 da Lei nº 4.680/1964, como já transcrito.

- O fato de a Lei nº 4.229/1963, que transformou o DNOCS em Autarquia, exigir no seu art. 10º a formação de engenheiro civil para o exercício no cargo de Diretor-Geral da entidade não tem nenhuma relação com o recebimento de adicional de riscos portuários, ou mesmo de insalubridade ou de periculosidade. Afinal, esses adicionais são devidos em função do ambiente laboral e das atividades desempenhadas, e não por causa de formação acadêmica de engenheiro. Isso também se depreende da leitura dos já citados parágrafos 1º e 2º do art. 14 da Lei nº 4.680/1964 sobre o adicional de riscos portuários, e também do art. 195, e seu § 1º, da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT (grifos nossos) ao exigir perícia:

Art. . 195 - A caracterização e a classificação da insalubridade e da periculosidade, segundo as normas do Ministério do Trabalho, **far-se-ão através de perícia** a cargo de Médico do Trabalho ou Engenheiro do Trabalho, registrados no Ministério do Trabalho. [\(Redação dada pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977\)](#)

§ 1º - É facultado às empresas e aos sindicatos das categorias profissionais interessadas requererem ao Ministério do Trabalho a realização de **perícia em estabelecimento ou setor deste**, com o objetivo de caracterizar e classificar ou delimitar as atividades insalubres ou perigosas. ([Redação dada pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977](#))

• O Parecer/MP/CONJUR/CCV/Nº 0107-3.17/2010 foi emitido pela Consultoria Jurídica da Advocacia-Geral da União no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Nesse documento, há orientações sobre o reembolso de valores à Empresa Pública ou de Sociedade de Economia Mista que cede empregado a Órgãos, Autarquias ou Fundações da União. No documento, realmente há os trechos transcritos na manifestação da UJ quanto à possibilidade de o empregado continuar a receber outras parcelas não previstas no Decreto nº 4.050/2001. Porém, deve ser destacado que a emissão do parecer tem como tema central o pagamento de participação nos lucros a empregado cedido. Para avaliar a situação de pagamento de adicional de insalubridade ou de periculosidade a ocupante de cargo comissionado, inclusive empregado de Empresa Pública ou de Sociedade de Economia Mista cedido a Órgãos, Autarquias ou Fundações da União, o mais indicado seria adotar como referência a Nota Informativa nº 273/2013/CGNOR/DENOP/SEGEP/MP, emitida pelo MP. Desse documento, destacamos a conclusão embasada no PARECER Nº 0457-3.10/2013/ACS/CONJUR-MP/CGU/AGU que remete à anteriormente mencionada exigência de laudo pericial, nos termos de normatização emitida pelo então Ministério do Trabalho – MTb:

14. Questão “a”: Considerando o disposto no art. 19, § 1º, da Lei nº 8.112, de 1990, e a Norma Regulamentadora nº 15, aprovada pela **Portaria nº MTb nº 3.214, de 08 de junho de 1978**, o servidor ocupante de cargo em comissão ou função de confiança poderá perceber os adicionais de insalubridade e de periculosidade?

15. Resposta: O fato de o servidor ser ocupante de cargo em função de confiança não inviabiliza o recebimento de adicional de insalubridade ou periculosidade.

16. Não obstante, **como se trata de função de chefia ou direção, a qual em tese não expõe o servidor a agentes nocivos habitualmente, não é possível manter o pagamento do adicional anteriormente recebido sem a devida comprovação da continuidade da exposição. (grifamos)**

128. Vale ressaltar, em todo caso, que o pagamento de adicional de insalubridade ou de periculosidade a servidor ou empregado em exercício no DNOCS deve seguir legislação específica distinta daquela que ampara o adicional de riscos pagos a empregados que laboram em Companhias Docas. Ou seja, caso fosse cabido algum adicional de risco ou periculosidade ao empregado cedido ao DNOCS, deveria a Autarquia pagar diretamente ao empregado nos termos da legislação trabalhista, e não por meio de ressarcimento à CODERN por causa de adicional de riscos portuários a empregado afastado das atividades portuárias.

129. Portanto, é necessária a restituição aos cofres públicos dos valores pagos indevidamente a título de adicional de riscos portuários relativos a abril de 2012 (R\$ 1.782,95), maio de 2012 (R\$ 1.782,95) e ao período de junho de 2012 a junho de 2014 (R\$ 69.030,05, pagos em julho de 2014).

130. Ainda sobre a política de remuneração do quadro de empregados, a equipe detectou que a remuneração para o cargo de Analista Técnico Administrativo I (engenheiro) é complementada com o pagamento de “diferença de piso salarial da categoria”, sem estar contemplado em acordo coletivo de trabalho. Acerca do assunto, esta equipe de auditoria solicitou informações sobre referido pagamento com seu amparo legal, no item 1.3 da SA nº 26/2015, o que originou a CONSTATAÇÃO 5.1.3.

## Recomendações:

1501767

54

131. Recomendação 1: Adotar medidas administrativas para a reparação dos valores indevidamente pagos a título de adicional de risco portuário, atualizados monetariamente.

132. Recomendação 2: Instaurar procedimento administrativo disciplinar condizente para apurar responsabilidades pelos pagamentos do adicional de riscos portuários em desacordo com a Lei nº 4.860/1.965, art. 14 e seus parágrafos.

### **5.1.3. CONSTATAÇÃO**

#### **Reajuste de piso salarial atrelado ao salário mínimo, em desacordo com a Constituição Federal.**

##### **Fato:**

133. Em trabalho de campo, de acordo com dados captados no sistema de pagamento da CODERN, bem como em informações captadas no Relatório de Auditoria Interna nº 008/2014 da Companhia, esta equipe de auditoria detectou pagamento de remuneração de categoria de analista técnico administrativo engenheiro, indexada ao salário mínimo, ocasionando distorção da tabela salarial da categoria em relação às demais.

##### **Causas:**

134. Falhas no controle da gestão de pessoas.

135. Falha na observância do artigo 7º, inciso IV da Constituição Federal e da jurisprudência citada a seguir acerca do assunto.

##### **Manifestação da Unidade:**

136. Sobre o questionamento, a CODERN prestou o seguinte esclarecimento, através de documento sem número arquivado em nossos papéis de trabalho:

A respeito da rubrica nº 7250 “Dif. Piso Sal. Categoria”, informamos que o amparo legal é a Lei Federal nº4950-A/66, art. 5º e 6º. Esclarecemos ainda, que no início do ano de 2013 a Diretoria da Presidência consultou formalmente a Secretaria de Portos – SEP a respeito do referido assunto, que respondeu através da Nota Técnica nº25/2013/SEP/PR, encaminhada pelo Ofício nº282/2013/SEP/PR, na qual sugeriu que tal assunto fosse objeto de parecer jurídico e decisão administrativa da empresa. Em 17/04/13 a GERJUR emitiu o parecer nº 061/2013, e com base no referido parecer e demais documentos citados acima, a DIREX decidiu manter a mesma forma de pagamento que vinha adotada pela CODERN, conforme item 2.2 da ATA DA 1271ª REUNIÃO DA DIRETORIA-EXECUTIVA DA CODERN.

### **Análise da Equipe de Auditoria:**

137. A CODERN justifica o pagamento embasado na Lei 4.950-A/66. O entendimento sobre o assunto é que no ato do ingresso do empregado na Companhia, ele faz juz ao pagamento do piso salarial da categoria, porém os reajustes devem ser estabelecidos em acordo coletivo de trabalho, sendo sua vinculação ao salário mínimo, vedada pela própria Constituição Federal, em seu artigo 7º, inciso IV:

**Art. 7º** São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

**IV** - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender a suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim. (grifo nosso).

138. Ao pesquisar a jurisprudência acerca do assunto, a equipe de auditoria deparou-se com as seguintes conclusões:

Em síntese, reconhece-se o direito à percepção inicial do piso profissional fixado em múltiplos de salário-mínimo, sem vinculação a esse para o fim de reajuste, o que fica para a disciplina de lei específica (no caso de ente público empregador) ou de norma coletiva ou contratual (no caso de empregador da iniciativa privada). (Leite de Carvalho, DEJT-8/6/2012).

Ainda que assim não fosse, conforme ressaltei na decisão agravada, não há afronta à Súmula Vinculante nº 4 deste Supremo Tribunal Federal, pois pela decisão impugnada não se determinou a utilização do salário mínimo como indexador, ou seja, o salário profissional após fixado em múltiplos de salário mínimo, nos termos da Lei 4.950-A/1966 não segue os aumentos do salário mínimo. A jurisprudência deste Supremo Tribunal Federal consolidou-se no sentido de a inconstitucionalidade da vinculação do salário mínimo restringe-se a sua utilização como índice de atualização, sem impedimento de seu emprego para fixação de valor inicial da condenação, a qual deve ser corrigida, daí em diante, pelos índices oficiais de atualização. (RCL18356 AGR/PE – STF em 11/11/2014).

139. Assim sendo, resta a interpretação de que o estabelecimento de um piso profissional inicial atrelado ao salário mínimo tem aceitação por parte de alguns juristas, porém os reajustes, a partir daí, deverão ser estabelecidos por acordo coletivo de trabalho, tendo por base os índices oficiais, sendo considerado ilegal e inconstitucional qualquer vinculação ao salário mínimo para efeito desses reajustes.

### **Manifestação da Unidade após a versão preliminar do Relatório de Auditoria:**

140. A CODERN informou, através da Carta DP nº 307, de 30 de setembro de 2015, que acata inteiramente as recomendações. Por outro lado, solicita esclarecimento de como proceder em relação ao reajuste de junho, uma vez que já contemplou os engenheiros em janeiro com reajuste vinculado ao salário mínimo, bem como se os próximos reajustes deverão ser da mesma data base dos portuários.

### **Análise da Equipe de Auditoria após Manifestação da Unidade, quando da apresentação da versão preliminar do Relatório de Auditoria:**

141. Cumpre observar que, quanto à aplicação do valor inicial do piso salarial vinculado ao salário mínimo, o entendimento ainda não é definitivo. A Súmula Vinculante 4 do Supremo Tribunal Federal (STF) enuncia que: "*Salvo nos casos previstos na Constituição, o salário*



*mínimo não pode ser usado como indexador de base de cálculo de vantagem de servidor público ou de empregado, nem ser substituído por decisão judicial".*

142. Com base no exposto acima, o Ministro Luiz Fux deferiu Medida Liminar na Reclamação (RCL) 19130 para suspender decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 6ª Região (Pernambuco) que admitiu a utilização do salário mínimo na fixação do piso salarial de um engenheiro mecânico, empregado celetista da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). Segundo o Ministro Fux, ao deferir a liminar:

Na ADPF 53, foi deferido o pedido liminar para suspensão das decisões impugnadas, que reconheceram aplicável a Lei 4.950-A/1966, referentes a servidores celetistas. No caso, o autor da ação trabalhista tinha vínculo celetista com a reclamante, conforme se infere do ato reclamado. Dessa forma, enquadra-se a situação fática àquela descrita na ADPF 53, sendo recomendável a suspensão da decisão reclamada.

143. Ainda baseado na citada Súmula Vinculante, a primeira Turma do TRT/MS por unanimidade, negou o pedido de engenheiro ambiental para fixar o piso profissional em múltiplos do salário mínimo (PROCESSO nº 0025568-33.2014.5.24.0002 RO). O Juiz do Trabalho Convocado, Tomáz Bawden de Castro Silva, relatou do processo, explica que a Lei n. 4.950-A/1966, ao atrelar o piso salarial de categorias profissionais ao valor do salário mínimo não foi recepcionada pela Constituição Federal, que, ao dispor sobre o salário mínimo, vedou expressamente a sua vinculação para qualquer fim (artigo 7º, IV).

144. Como a Ciset/SG-PR não é órgão normativo, cabe à CODERN fazer consulta de procedimento para o reajuste dos engenheiros a partir de agora junto ao Órgão competente, no caso o Departamento de Coordenação e Controle de Empresas Estatais (DEST) do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão. Da mesma forma, convém à Companhia se resguardar consultando também ao DEST quanto ao entendimento da aplicabilidade do piso salarial inicial, conforme recomendação 4 da Constatação.

#### **Recomendações:**

145. Recomendação 1: Corrigir distorções das tabelas da categoria em relação às demais.

146. Recomendação 2: Observar o cumprimento da legislação já a partir da aplicação do reajuste salarial de 2015.

147. Recomendação 3: Consultar a DEST sobre a aplicabilidade do piso salarial inicial para os engenheiros, até o entendimento definitivo..

148. Recomendação 4: Simultaneamente à recomendação nº 3, observar o desdobramento quanto ao entendimento da constitucionalidade da vinculação de piso salarial inicial ao salário mínimo, uma vez que sua aceitação ainda não é unanimidade entre os juristas .

#### **5.1.4. CONSTATAÇÃO**

##### **Indício de jornada de trabalho com horário conflitante com o expediente na Companhia.**

##### **Fato:**

149. Indício de jornada de trabalho com horário conflitante com o da CODERN, por parte do empregado L.R.C.J, OAB 4971RN, em desacordo com o disposto no Código de Ética da Companhia:

*“Art. 18. É vedado aos empregados e contratados da CODERN:*

*(...)*

*III – envolver-se em quaisquer atividades que conflitem como o horário de trabalho, sua atenção e tempo à CODERN.”*

150. Ainda em relação à nomeação de ocupantes de cargo em comissão, a equipe de auditoria detectou e questionou sobre o posicionamento da Comissão de Ética em relação da nomeação de ex-assessor que tinha procedimento administrativo com indícios de danos ao Erário, o que gerou a CONSTATAÇÃO 5.1.5.

#### **Causas:**

151. Falhas no controle da gestão de pessoas.

152. Falha na observância de artigo do Código de Ética da Companhia acerca do assunto.

#### **Manifestação da Unidade:**

153. Sobre o questionamento, a resposta da Companhia à SA 26/2015, em documento sem número, arquivado em nossos papéis de trabalho, foi a seguinte:

*“Conforme informado pela Gerência Administrativa, quando da nomeação do Assessor L.R.C.J. foi exigida apenas a declaração de que não exercia cargo, emprego ou função na Administração Pública Federal, Estadual ou Municipal, autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista ou sociedades controladas, direta ou indiretamente, pelo poder público; não faz parte da documentação exigida para nomeação de cargos comissionados a declaração de disponibilidade de tempo integral.”*

154. Em resposta à versão preliminar do Relatório de Auditoria, de acordo com a Carta DP nº 301/2015, de 24 de setembro de 2015, a CODERN acatou as recomendações da equipe de auditoria e informou que “irá incluir no rol de documentos necessários para a nomeação, a declaração de disponibilidade de tempo integral, além de regularizar todos os casos em que a nomeação do empregado esteja em desacordo com a legislação e, em especial, com o estabelecido no Código de Ética da Companhia”.

#### **Análise da Equipe de Auditoria:**

155. A resposta da CODERN corroborou para a comprovação da falha, onde afirmou não fazer parte da documentação exigida para nomeação a declaração de disponibilidade de tempo integral. Assim, tendo em vista que a atividade de advogado se prolonga por horários conflitantes com os da Companhia em função de participação em audiências, isso evidencia o não cumprimento do estabelecido no Art. 18, inciso III do Código de Ética da Companhia.

#### **Recomendações:**

156. Recomendação 1: Regularizar, com urgência, todos os casos em que a nomeação do empregado esteja em desacordo com a legislação e em especial com o estabelecido no Código de Ética da Companhia.

157. Recomendação 2: Observar o cumprimento do estabelecido no art. 18 do Código de Ética da CODERN, quando da nomeação de novos integrantes de cargo em comissão.

### **5.1.5. CONSTATAÇÃO**

**Ausência de análise pregressa de conduta quando da contratação de empregado para ocupar cargo em comissão.**

**Fato:**

158. Em referência à conduta do empregado e ex-assessor G.L.B., a equipe de auditoria identificou o procedimento administrativo nº 1.28.100.000364/2012-77, instaurado pela Procuradoria da República em Mossoró/RN para apuração indícios de dano ao Erário, que gerou questionamento à CODERN.

**Causa:**

159. Falhas no controle da gestão de pessoas.

**Manifestação da Unidade:**

160. Instada a se manifestar, através da SA nº 26/2015, sobre o fato e as medidas adotadas, o gestor afirmou, através de documento sem número, que a Comissão de Ética não tomou conhecimento do caso e conseqüentemente não instaurou apuração.

161. Em complemento, de acordo com a Carta DP nº 301/2015, de 24 de setembro de 2015, a CODERN acata as recomendações da equipe de auditoria e informa que “incluirá no rol de documentos necessários para a nomeação, a análise pregressa por parte da Comissão de Ética da Companhia quando da contratação de seus assessores e demais ocupantes de cargos de comissão”.

**Análise da Equipe de Auditoria:**

162. A informação da CODERN evidencia a existência da falha, configurando necessidade de maior pesquisa por parte da Comissão de Ética da Companhia quando da contratação de seus assessores e demais ocupantes de cargos comissionados.

**Recomendação:**

163. Recomendação: necessidade de análise pregressa por parte da Comissão de Ética da Companhia quando da contratação de seus assessores e demais ocupantes de cargos comissionados.

### **5.1.6. INFORMAÇÃO**

## **Consistência dos controles internos administrativos relacionados à gestão de pessoas – porto de Maceió.**

164. Nas ações inerentes ao porto de Maceió, o gestor destaca, em resposta à SA nº 05/2015, em documento sem número arquivado no anexo VI ao papel de trabalho, que o setor de gestão de pessoas está formalmente instituído, sendo subordinado ao setor administrativo, conforme previsto no organograma da Unidade, onde o empregado designado para gestão das atividades relacionadas à gestão de pessoas é o chefe do setor administrativo. Ressalta que a carência de pessoal e falta de instrumentos atualizados prejudicam as atividades do setor, a exemplo das atividades e/ou funções a serem desempenhadas pelo responsável do setor não estarem mapeadas. Destacou também não possuir políticas e procedimentos para capacitação ou para avaliação de seus empregados.

165. Com relação a políticas e procedimentos para avaliação dos empregados, a Unidade se manifestou informando que o novo Plano de Cargos, em análise, prevê a instituição e avaliação periódica dos empregados.

166. Diante desse cenário, constata-se que a ausência ou a qualificação inadequada da força de trabalho da área dificulta tanto a elaboração de uma estratégia de atuação interna ou outras ações de gerenciamento como avaliação de riscos, quanto uma definição e realização de atividades de monitoramento para os controles internos utilizados nas atividades do setor, resultando em atividades de controle precárias.

167. Com relação ao controle da frequência dos empregados no porto de Maceió, este é realizado por meio de cartão de ponto manual, à exceção dos chefes de setores, que assinam folha de frequência, e os chefes de setores e cargos comissionados, que são isentos. Desta forma, a equipe identificou fragilidade no processamento do ponto, o que resultou na CONSTATAÇÃO 5.1.7 e em consequente recomendação.

### **5.1.7. CONSTATAÇÃO**

#### **Fragilidade no controle de registro de Ponto.**

##### **Fato:**

168. O Controle de Ponto Eletrônico é uma solução moderna, confiável e que oferece autonomia para os gestores controlarem as marcações de todos os seus colaboradores, utilizando-se de maior confiança e agilidade no fluxo de informações e facilitando o trabalho da equipe de recursos humanos da empresa, evitando assim, fragilidades no processo para o cálculo da remuneração dos empregados. No entanto, no porto de Maceió, ainda há a existência de controle de ponto através de relógio com cartão manual.

##### **Causas:**

169. Falhas no controle da gestão de pessoas.

170. Fragilidade do registro de ponto através de sistema em relógio com cartão manual.

### **Manifestação da Unidade:**

171. Em resposta à SA nº 5, a APMC já havia se manifestado que, para controle de frequência de seu corpo de trabalho, fazia uso de relógio de ponto manual.

172. Em complemento, encaminhado pela Carta DP nº 306/2015, de 30 de setembro de 2015, Ofício APMC nº 215/2015 de 29 de setembro de 2015, a unidade afirma que adotará a recomendação e que as providências serão tomadas até o dia 31 de outubro de 2015.

### **Análise da Equipe de Auditoria:**

173. A utilização do atual sistema de controle de ponto, através de relógio de ponto manual, pode gerar prejuízo e distorções nos controles de assiduidade, de pontualidade, bem como na remuneração dos empregados.

### **Recomendação:**

174. Recomendação: Incrementar os controles de registro de ponto dos empregados e prestadores de serviços do porto de Maceió.

## **5.1.8. CONSTATAÇÃO**

### **Indício de jornada de trabalho com horário conflitante com o expediente da Companhia.**

#### **Fato:**

175. Em relação à gestão de pessoas no porto de Maceió, a equipe de auditoria constatou que o empregado M.M.S., OAB 7334AL, que exerce função sem vínculo efetivo na Assessoria Jurídica do porto de Maceió, advoga em diversos processos externos, em descumprimento ao estabelecido no Art. 18, inciso III do Código de Ética da CODERN, que prevê:

Art. 18. É vedado aos empregados e contratados da CODERN:

III – envolver-se em quaisquer atividades que conflitem com o horário de trabalho, sua atenção e tempo à CODERN.

### **Manifestação da Unidade:**

176. Instada sobre a situação através da SA nº 26/2015, a APMC alegou, por meio de documento sem número arquivado nos papéis de trabalho da equipe de auditoria, volume IV, o seguinte:

“Quanto ao previsto no inciso III do art. Nº 18 do Código de Ética da CODERN, registre-se que já há observância dessas diretrizes, sem, contudo, ter sido matéria consignada em documento específico, uma vez que o ato de nomeação é de responsabilidade da CODERN / SEDE.

Diante da especificidade do questionamento, resolvemos preparar Termo de Ciência do Código de Ética, na integralidade, para o aludido empregado, bem como para todos os demais assessores, cujos instrumentos serão anexados às fichas funcionais. Nesse sentido, cópia da Declaração de Ciência ao Código de Ética da CODERN, firmada pelo Dr. Marcelo Madeiro, já se encontra anexada ao presente documento.”

177. Em resposta à versão preliminar do Relatório de Auditoria, por meio do Ofício APMC nº 215, de 29 de setembro de 2015, encaminhado pela Carta DP nº 306/2015, de 30 de setembro

de 2015, a APMC declara que a “recomendação foi acatada e colocada em prática, com a assinatura da Declaração de Ciência ao Código de Ética da CODERN, documento padrão elaborado pela APMC, por todos os detentores de Cargo Comissionado...”.

#### **Análise da Equipe de Auditoria:**

178. Tendo em vista que a atividade de advogado se prolonga por horários conflitantes, principalmente em função de participação em audiências, isso certamente fere determinação do Código de Ética da Companhia.

179. Diante do fato, a resposta da Companhia à SA 26/2015 corroborou para a comprovação da falha, quando afirmou não fazer parte da documentação exigida para nomeação a declaração de disponibilidade de tempo integral e também, que o ato de nomeação é de responsabilidade da CODERN/Sede.

#### **Recomendações:**

180. Recomendação 1: Regularizar, com urgência, todos os casos em que a nomeação do empregado esteja em desacordo com a legislação e em especial com o estabelecido no Código de Ética da Companhia.

181. Recomendação 2: Observar o cumprimento do estabelecido no art. 18 do Código de Ética da CODERN, quando da nomeação de novos integrantes de cargo em comissão.

### **5.1.9. INFORMAÇÃO**

#### **Benefícios constantes do PUCS – porto de Maceió.**

182. Em observação a política de benefícios oferecidos exclusivamente aos empregados da APMC, em específico a concessão de benefício para aquisição de medicamentos (farmácia) e benefício para aquisição de óculos, em resposta à Solicitação de Auditoria N° 26/2015, através de documento sem número arquivado no volume VI dos papéis de trabalho, a gestão informou que tais benefícios estão previstos no Plano Unificado de Cargos e Salários e no Plano de Saúde Ocupacional e assim, são mantidos até o presente momento e também, que são disciplinados pela Administração do Porto de Maceió (APMC), sob a forma de Instruções Normativas Internas.

183. Sobre o benefício relativo à “dentista”, a gestão destacou que o mesmo foi incorporado ao plano de saúde corporativo, de acordo com Acordos Coletivos de Trabalho.

184. Quanto aos outros dois, a APMC vem estabelecendo reajustes através de medidas internas, sem um critério pré-estabelecido, contemplando os índices discriminados no **Quadro 12**.

185. É importante observar, também, que, além dos índices, a ausência de critério também pode ser observada na periodicidade de concessão dos reajustes.

**Quadro 12 – Benefícios concedidos e valores corrigidos - 12/2004 a 11/2014.**

Benefício	Valor em 12/2004	Valor em 07/2005	% Reajuste de 12/2004 a 07/2005	Valor em 11/2011	% Reajuste de 07/2005 a 11/2011	Valor em 11/2014	% Reajuste de 11/2011 a 11/2014	% Reajuste de 12/2004 a 11/2014
-----------	------------------	------------------	---------------------------------	------------------	---------------------------------	------------------	---------------------------------	---------------------------------

Farmácia	R\$ 200,00	R\$ 250,00	25,00%	R\$ 360,65	44,26%	R\$ 428,95	18,94%	114,48%
Óculos	<b>R\$ 140,00</b>	<b>R\$ 200,00</b>	<b>42,86%</b>	<b>R\$ 272,77</b>	<b>36,39%</b>	<b>R\$ 324,42</b>	<b>18,94%</b>	<b>131,73%</b>

Fonte: APMC em resposta à SA nº 26/2015.

186. Outrossim, no mesmo período, tomando por base dois índices estabelecidos para o cálculo inflação, o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Índice Geral de Preços do Mercado (IGPM), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), conforme **Quadro 13**, detecta-se que os reajustes concedidos foram bem superiores à inflação, principalmente em decorrência do que foi praticado em julho de 2005.

**Quadro 13** – Índices de Inflação - 12/2004 a 11/2014.

Índice	% no Período de 12/2004 a 07/2005	% no Período de 07/2005 a 11/2011	% no Período de 11/2011 a 11/2014	% no Período de 12/2004 a 11/2014
IPCA	4,31%	40,69%	19,56%	68,85%
IGPM	2,15%	36,20%	17,67%	69,07%

Fonte: site do Banco Central do Brasil.

187. Ainda em relação à SA nº 26/2015, a equipe de auditoria questionou a APMC sobre a existência de amparo legal para a concessão de empréstimo para financiar o pagamento parcelado do imposto de renda retido na fonte aos empregados, na folha de novembro de 2014, o que levou à CONSTATAÇÃO 5.1.11.

#### **Manifestação da Unidade:**

188. Apesar de não ser uma Constatação, a APMC, no Ofício APMC nº 215, de 29 de setembro de 2015, declarou que utilizará o IPCA para os reajustes dos benefícios por ocasião das datas base da categoria.

#### **5.1.10. CONSTATAÇÃO**

**Concessão de empréstimo, para empregados, em três parcelas, sem correção, com carência de 60 (sessenta) dias, oriundo de Imposto de Renda retido na fonte.**

#### **Fato:**

189. Em análise às rubricas da folha de pagamento de pessoal no mês de novembro de 2014, a equipe de auditoria detectou uma devolução de Imposto de Renda por parte da APMC aos empregados da Companhia.

190. Referida devolução foi ocasionada em virtude de a APMC ter efetuado pagamentos de atrasados inerentes a horas extras de meses anteriores naquela folha. Como o Imposto de Renda retido na fonte tem por base o regime de caixa, quando somadas remunerações de meses

anteriores, alguns empregados passaram para uma faixa imediatamente superior à que estão enquadrados normalmente, passando a ser tributado por uma alíquota maior. Em busca de minimizar o impacto do desconto com a alíquota superior, em função de uma solicitação do Sindicato dos Trabalhadores Portuários, a APMC resolveu parcelar o pagamento do imposto de renda para os seus empregados.

191. Se houve pagamento a maior, quando da declaração de ajuste anual do Imposto de Renda Pessoa Física, em abril do ano seguinte, o assalariado teria o devido ressarcimento, por parte da Receita Federal do Brasil.

192. A APMC recolheu o Imposto de Renda à Secretaria da Receita Federal do Brasil, porém, quando da efetivação dos descontos aos seus empregados, procedeu a um parcelamento desse imposto de renda retido na fonte aos empregados do porto de Maceió sem amparo legal com potencial prejuízo ao Erário, uma vez que o empréstimo foi pago em três parcelas, sem correção, com carência de 60 (sessenta) dias.

193. Referido parcelamento beneficiou a 66 (sessenta e seis) empregados da Companhia, perfazendo um valor total de R\$ 156.970,60 (cento e cinquenta e seis mil, novecentos e setenta reais e sessenta centavos).

#### **Causa:**

194. Fragilidade nos controles internos administrativos afetos à gestão administrativa.

#### **Manifestação da Unidade:**

195. Em resposta ao questionamento constante da SA nº 26/2015, por meio de documento sem número arquivado no volume VI dos papéis de trabalho, acerca do empréstimo para financiar o pagamento do imposto de renda, a APMC declarou que:

*“Tal procedimento consistiu no parcelamento, em 3 (três) vezes, do valor apurado do IRRF referente à folha de novembro/2014 adicionado às diferenças acumuladas no período de junho a outubro/2014. Foi autorizado, em caráter excepcional, pelo Dirigente da APMC em 19.11.2014, a partir de entendimentos mantidos com o Presidente do Sindicato dos Portuários – SINDPORT/AL, sob a justificativa de compensar o não recebimento do reajuste de 6,37% (seis vírgula trinta e sete por cento) em 1º de junho de 2014, data-base da categoria e 05 (cinco) meses antes, portanto, do referido mês*

*Em outras palavras, o que se pretendeu com a adoção da medida em tela foi evitar que os descontos acumulados relativos ao aludido período, inclusive o mês de novembro/2014, fossem efetuados de uma só vez, comprometendo, assim, às margens consignáveis dos empregados desta APMC.*

*A autorização em questão, repita-se, em caráter excepcional, teve como base, exclusivamente, a compensação temporária do montante de descontos dos empregados, cujos valores que deixaram de ser retidos em novembro/2014, tiveram suas exações realizadas em janeiro, fevereiro e março/2015, conforme comprovantes, em anexo.”*

196. Por fim, mediante Ofício APMC nº 215, de 29 de setembro de 2015, a Unidade acatou as recomendações e informou que já houve o cálculo dos valores corrigidos a serem devolvidos e que serão descontados dos empregados na folha de outubro de 2015.

#### **Análise da Equipe de Auditoria:**

197. A apuração do Imposto de Renda Pessoa Física segue o regime contábil de caixa. Desta forma, caso exista a observância de acumulação de ganhos em um único mês, sobre o total



incidirá a alíquota, independentemente a qual período se refira. O financiamento promovido pela APMC, mesmo que a título excepcional, conforme justificado, não encontra amparo legal, tanto que na justificativa apresentada pelo gestor, este amparo não foi informado, apesar de ter sido solicitado pela equipe de auditoria na SA 26/2015.

198. Tal situação configura, inclusive, um contraponto à concepção estabelecida pelo administrativista Helly Lopes Meireles, em sua obra, *Direito Administrativo Brasileiro*, qual seja: *Na Administração Pública não há liberdade nem vontade pessoal. Enquanto na administração particular é lícito fazer tudo que a lei não proíbe, na Administração Pública só é permitido fazer o que a lei autoriza.* (grifo nosso).

#### **Recomendações:**

199. Recomendação 1: Orientar formalmente todos os setores responsáveis de forma a evitar a concessão de empréstimo e quaisquer outros benefícios aos empregados sem amparo legal.

200. Recomendação 2: Adotar providencias cabpara eventual reparação dos valores referentes à correção do empréstimo concedido, corrigidos monetariamente.

201. Recomendação 3: Abertura de procedimento administrativo disciplinar condizente para apuração de responsabilidades referentes ao objeto do pagamento indevido.

### **5.1.11. INFORMAÇÃO**

#### **Empréstimo de férias.**

202. Ainda em resposta à SA nº 26/2015, em documento sem número arquivado em nossos papéis de trabalho, em referência ao benefício intitulado “Empréstimo de Férias” sob a rubrica 1037, a APMC destaca que o mesmo é concedido aos empregados, conforme decisão contida nos autos do processo 80-2007-007-19-00-9, TRT 19º região 7ª Vara do Trabalho de Maceió/AL, conforme transcrição abaixo:

“CONCLUSÃO:

*CONCLUSÃOIII. CONCLUSÃO Face o exposto, e considerando o mais que dos autos consta, decide este Juízo julgar PARCIALMENTE PROCEDENTES os pedidos formulados por SINDICATO DOS TRABALHORES NOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS DO ESTADO DE ALAGOAS – SINDPORT/AL, através da Reclamação Trabalhista ajuizada em fase de CORDEN – COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE, Reclamada, para condenar esta a restabelecer a concessão do empréstimo de férias aos seus empregados admitidos anteriormente a 27.08.87, imediatamente após a ciência da presente decisão...*

203. Assim, a equipe de auditoria constatou junto às fichas financeiras dos empregados, que a APMC está cumprindo a determinação legal no que concerne ao benefício em questão, ou seja, sua concessão está restrita apenas aos empregados admitidos anteriormente a 27 de agosto de 1987.

204. Cumpre informar, ainda, que, no período analisado, houve três exonerações de cargo de confiança por parte do porto de Maceió, inclusive com uma recondução. Destaque-se que, em todas as três situações, inclusive nesta em que houve a recondução, o empregado teve a liberação do valor do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço acrescida da multa rescisória, caracterizando a demissão por parte do empregador e não entrega de cargo por parte do empregado.

## 5.2. CARTA DE SERVIÇOS AO CIDADÃO

### 5.2.1. INFORMAÇÃO

**Ausência de divulgação da Carta de Serviços ao Cidadão, conforme estipula o Decreto nº 6.932/09.**

#### **Fato:**

205. O Decreto nº 6.932, de 11 de agosto de 2009, em seu art. 11, instituiu a obrigatoriedade aos órgãos do Poder Executivo Federal de elaborar e divulgar “Carta de Serviços ao Cidadão”, no âmbito de sua esfera de competência, tendo como *objetivo. informar o cidadão dos serviços prestados pelo órgão ou entidade, das formas de acesso a esses serviços e dos respectivos compromissos e padrões de qualidade de atendimento ao público*, com informações claras e precisas relativas aos serviços prestados, especialmente relacionados a:

*I - o serviço oferecido;*

*II - os requisitos, documentos e informações necessários para acessar o serviço;*

*III - as principais etapas para processamento do serviço;*

*IV - o prazo máximo para a prestação do serviço;*

*V - a forma de prestação do serviço;*

*VI - a forma de comunicação com o solicitante do serviço; e*

*VII - os locais e formas de acessar o serviço.*

§ 3º *Além das informações descritas no § 2º, a Carta de Serviços ao Cidadão deverá detalhar os padrões de qualidade do atendimento relativos aos seguintes aspectos:*

*I - prioridades de atendimento;*

*II - tempo de espera para atendimento;*

*III - prazos para a realização dos serviços;*

*IV - mecanismos de comunicação com os usuários;*

*V - procedimentos para receber, atender, gerir e responder às sugestões e reclamações;*

*VI - fornecimento de informações acerca das etapas, presentes e futuras, esperadas para a realização dos serviços, inclusive estimativas de prazos;*

*VII - mecanismos de consulta, por parte dos usuários, acerca das etapas, cumpridas e pendentes, para a realização do serviço solicitado;*

*VIII - tratamento a ser dispensado aos usuários quando do atendimento;*

*IX - requisitos básicos para o sistema de sinalização visual das unidades de atendimento;*

*X - condições mínimas a serem observadas pelas unidades de atendimento, em especial no que se refere a acessibilidade, limpeza e conforto;*

*XI - procedimentos alternativos para atendimento quando o sistema informatizado se encontrar indisponível; e*

*XII - outras informações julgadas de interesse dos usuários.*

206. Cumpre informar, ainda, que o documento deverá ser disponibilizado em local de fácil acesso bem como no sítio eletrônico do órgão na rede mundial de computadores. (grifo nosso).

207. A UJ através da Carta DP nº 301/2015, de 24 de setembro de 2015, afirmou que já preparou sua Carta de Serviços e que irá divulgar no *site* da Companhia.

208. A equipe de auditoria detectou que a Carta de Serviços ao Cidadão está disponível no *site* da Companhia desde setembro de 2015. Portanto, a recomendação que constava na versão preliminar deste Relatório foi excluída por esta equipe de auditoria, embora permaneça o registro por ter impactado no exercício de 2014.

## 6. GESTÃO DE COMPRAS E CONTRATAÇÕES

### 6.1. DISPENSA DE LICITAÇÃO

#### 6.1.1. INFORMAÇÃO

**Regularidade dos processos licitatórios e das contratações e aquisições feitas por inexigibilidade e dispensa de licitação.**

209. De acordo com o escopo ajustado com o TCU, coube à equipe de auditoria a *avaliação de contratações que buscam estruturar o órgão para o alcance de seus objetivos institucionais*. Ou seja, não fez parte do escopo deste item, a análise da gestão de compras e contratações, estipulada pelos parâmetros da DN TCU nº 140/2014.

210. Conforme informações prestadas pela CODERN, por meio da Carta DP nº 180/2015, em resposta à SA nº 3/2015, a equipe de auditoria selecionou três contratações para análise, conforme disposto no **Quadro 14**:

**Quadro 14** – Contratações analisadas pela equipe de auditoria.

Contrato	Modalidade de licitação	Objeto da licitação	Valor (R\$)
<b>Contrato nº 12/2014</b>	Dispensa Art. 24, II e §1º c/c inciso II, alínea “a” do art. 23 da Lei 8.666/93.	Contratação de empresa especializada para elaboração de Projeto Executivo de Sistema de CFTV para CODERN-RN incluindo a Sede, Porto de Natal, Terminal de Passageiros (TMP), Gerência do Terminal Salineiro de Areia Branca (GerTAB) e o Terminal Salineiro de Areia Branca (TerSAB).	14.865,43
<b>Contrato nº 13/2014</b>	Dispensa Art. 24, II e §1º c/c inciso II, alínea “a” do Art. 23 da Lei 8.666/93.	Contratação de empresa especializada para elaboração do Projeto Executivo para Implantação do Sistema de CAPV para Sede, Porto de Natal, AsseDoRN, TMP, GerTAB e TerSAB, com objetivo principal de atender o novo Plano de Segurança da CODERN e as orientações da COMPORTOS, CESPOTOS, RFB e ISPS-CODE	12.971,80
<b>Contrato nº 004/2014</b>	Contratação Direta Emergencial, Art. 24, inciso IV da Lei	Contratação de empresa de segurança privada para prestação de serviços de vigilância ostensiva armada (noventa dias) no pátio da	197.973,60

	8.666/93.	ASSEDORN e no TMP Porto de Natal	
--	-----------	----------------------------------	--

**Fonte:** Resposta à SA nº 3/ 201, encaminhada pela Carta DP 180/2015.

211. Sobre o processo de contratação emergencial da empresa de segurança privada, cumpre informar que a empresa contratada é a mesma que já tinha contrato com a CODERN, que findou próximo ao evento Copa do Mundo de futebol. Apesar de já ser sabido que ocorreria o evento em Natal e que seria necessária a existência da vigilância para garantia da segurança dos turistas, não foi tomadas providências antecipadas, de modo que, amparado pela Lei nº 8.666, em seu art. 24, inciso IV, foi feita a contratação emergencial, devido à exiguidade de tempo entre o final do contrato até então existente e a realização do evento.

### 6.1.2. CONSTATAÇÃO

#### **Fracionamento de despesas para a contratação de serviços por dispensa de licitação referente aos contratos nº 12 e 13/2014, no montante de R\$ 27.837,23.**

##### **Fato:**

212. Em referência aos Contratos nº 12 e nº 13/2014, constantes do Quadro 14 da INFORMAÇÃO 6.1.1, foram celebrados com a mesma empresa prestadora de serviços, na mesma data, qual seja 7 de maio de 2014, com as finalidades de elaboração de projetos executivos de sistemas de segurança para a CODERN, contemplando os portos de Natal, inclusive sede e Terminal de Passageiros, e de Areia Branca.

213. Os instrumentos foram celebrados em valores que, isoladamente, estão amparados para dispensa de licitação pelo art. 24 da Lei nº 8.666/93. Porém, o somatório dos valores dos dois contratos perfaz um total de R\$ 27.837,23 (vinte e sete mil, oitocentos e trinta e sete reais e vinte e três centavos), que ultrapassa o referido limite, configurando fragilidade na contratação dos serviços.

##### **Causa:**

214. Fragilidade nos controles internos administrativos.

##### **Manifestação da Unidade:**

215. A Unidade, por meio do Anexo III à Carta DP nº 301/2015, de 2/9/2015, apresentou a seguinte manifestação após a confecção da versão preliminar deste Relatório:

Antes de justificarmos, devemos descrever algumas informações importantes:

##### **Objetivo de cada contrato:**

- Contrato nº 12/2014 – Contratação de empresa especializada para elaboração de projeto executivo para Implantação do **Sistema de CFTV para Sede, Porto de Natal, ASSEDORN, Terminal Marítimo de Passageiros, GERTAB e TERSAB**, com objetivo principal de atender o novo Plano de Segurança da CODERN e as orientações da CONPORTOS, CESPOTOS, RFB e ISPS-CODE.
- Contrato nº 13/2014 – Contratação de empresa especializada para elaboração de projeto executivo do **Sistema de Controle de Acesso de Pessoas e Veículos da**

**CODERN (Sede, Porto de Natal, ASSEDOR, Terminal Marítimo de Passageiros, GERTAB e TERSAB).**

#### **Conceito dos Sistemas:**

- Circuito Fechado de Televisão (CFTV) – é um sistema de televisão que distribui sinais provenientes de câmeras localizadas em locais específicos, para um ou mais pontos de visualização. Na Companhia, este projeto tem como objetivo principal controlar a movimentação portuária, além do registro da gravação de sinistros, em vídeo, das áreas alfandegadas ou restritas ao acesso.
- Sistema de Controle de Acesso (SCA) – é a prática de permitir o acesso a um prédio ou sala, apenas para pessoas autorizadas. O controle físico de acesso pode ser obtido através de pessoas (um guarda, segurança ou recepcionista), através de meios mecânicos como fechaduras e chaves ou através de outros meios tecnológicos, como sistemas baseados em cartões de acesso. Na CODERN, este projeto tem o objetivo principal de controlar o acesso de pessoal e veículos em todos os ambientes da Companhia, seja eles alfandegados ou não.

Notadamente os dois projetos atendem exigências da Guarda da CODERN, orientada pelas exigências da CONPORTOS, CESPORTOS, RFB, ISPS-Code e compõem exigências de TAC da ANTAQ, o que poderia causar dúvidas sobre a unidade do objeto, todavia, ante os esclarecimentos trazidos à baila quanto ao objeto dos projetos aventados, temos claramente que se tratam de **objetos distintos com estrutura e finalidades absolutamente diferentes.**

Observamos ainda que foi realizada ampla pesquisa mercadológica, na qual solicitou-se orçamento de várias empresas, algumas delas com capacidade técnica de atender somente um projeto ou outras aos dois simultaneamente, configurando-se a escassez de empresas atuantes no mercado especializada no fornecimento dos dois sistemas.

Isso posto, por haver nos autos dos processos referentes aos contratos aventados, ampla pesquisa mercadológica, preços compatíveis com o mercado, objetos diferentes e com finalidades distintas, não há que se falar em fracionamento de despesas e, muito menos, de dano ao erário. Não cabe, portanto, apuração de responsabilidade.

#### **Análise da Equipe de Auditoria:**

216. A equipe de auditoria não acata o teor da manifestação da Unidade. Ao contrário do alegado, os dois sistemas devem ser, ao menos, complementares para atender às exigências da Receita Federal do Brasil – RFB quanto a recintos alfandegados, conforme disposto na Portaria RFB nº 3.518/2011:

Art. 17. O local ou recinto deverá dispor de **sistema de monitoramento e vigilância de suas dependências, dotado de câmeras** que permitam captar imagens com nitidez, inclusive à noite, nas áreas de movimentação de viajantes e cargas, e de armazenagem de mercadorias, e nos pontos de acesso e saída autorizados e outras definidas pela RFB.

§ 1º **Nos pontos de acesso e saída de veículos, o sistema de que trata o caput deverá contar com funcionalidade capaz de efetuar a leitura e identificar** os caracteres das placas de licenciamento e, onde couber, o número de identificação de contêineres.

Art. 18. O local ou recinto deve dispor de **sistema informatizado que controle o acesso de pessoas e veículos, movimentação de cargas e armazenagem de mercadorias.**

(...)

§ 2º O sistema deverá funcionar ininterruptamente e **disponibilizar imagens e informações de forma instantânea, com acesso via Internet para a RFB, em tempo real.** (grifos nossos)

217. Também corrobora a interdependência dos sistemas a mensagem eletrônica enviada pela CODERN para realizar a consulta de preços. Dessa mensagem, destacam-se, com grifos nossos:

A Companhia Docas do RN (Codern) está recrutando empresas especializadas para elaboração de Projeto Executivo para Implantação do Plano de Segurança da Companhia no que diz respeito ao **sistema de CFTV e Controle de Acesso de Pessoas e Veículos** da Sede, Porto de Natal, Terminal de Passageiros (TMP), Gerência do Terminal Salineiro de Areia Branca (GerTAB) e o Terminal Salineiro de Areia Branca (TerSAB).

Contudo, solicitamos a Vossa Senhoria **uma única proposta orçamentária** para elaboração dos referidos documentos, conforme Termo de Referência em anexo.

218. O Tribunal de Contas da União já se manifestou em diferentes Acórdãos quanto à possibilidade de dividir partes de um mesmo objeto sempre que isso se mostrar favorável à administração e incentivar a competitividade, desde que as contratações sejam realizadas na modalidade de licitação aplicável ao objeto inteiro, o que, no caso concreto, deveria ter impedido a realização das duas dispensas de licitação em função do valor de cada contrato:

**a) Acórdão 2219/2010 Plenário:**

*4. Os argumentos trazidos pelos responsáveis não são suficientes para afastar as irregularidades evidenciadas. Por não existir vedação legal para que o objeto licitado seja dividido, a realização de vários procedimentos, por si só, não caracteriza o fracionamento indevido da despesa. Todavia, encontra-se expressamente vedado pela legislação que este fracionamento não preserve a modalidade de licitação pertinente para o total de aquisições do exercício (art. 23, § 2º, da Lei nº 8.666/1993), o que ocorreu no caso em análise.*

*5. Os julgados deste tribunal seguem a linha de entendimento de que o objetivo precípua da licitação é conseguir para a Administração Pública a proposta mais vantajosa que atenda às suas reais necessidades, sendo que essa vantagem normalmente traduz-se no menor preço, uma vez assegurada a qualidade do fornecimento. Como regra, deve a Administração buscar ampliar o universo de candidatos no certame, com vistas a aumentar as possibilidades de obter melhores ofertas, objetivo este significativamente prejudicado pelo fracionamento de despesa.*

*6. Nesse contexto, a jurisprudência predominante nesta Corte tem considerado irregular tal ocorrência, ensejando a aplicação de multa aos responsáveis (Acórdãos nºs 85/1999-TCU-Plenário, 93/1999-TCU-1ª Câmara, 125/2000-TCU-Plenário, 313/2000-TCU-2ª Câmara, 88/2000-TCU-2ª Câmara, 335/2010-TCU-2ª Câmara, entre outros).*

**b) Acórdão 3117/2010 Segunda Câmara:**

*Observe, como regra, o dever de licitar, efetuando-se planejamento adequado das contratações de serviços e aquisições, a fim de evitar o fracionamento de despesas e a fuga à modalidade adequada.*

**c) Acórdão 381/2011 Plenário:**

*Abstenha-se de fracionar despesas para realizar contratações mediante dispensas de licitação ou por modalidade de licitação menos rigorosa que a devida para a totalidade das despesas, por contrariar o disposto no art. 23, § 2º, e 24, II, da Lei nº 8.666/1993.*

219. Outro ponto alegado pelo gestor na manifestação se refere à ampla pesquisa de preços. Nos autos dos dois processos, há apenas cópia de uma mesma mensagem eletrônica enviada a uma empresa do ramo, conforme trecho reproduzido acima. Além dessa única mensagem de pesquisa de preços, há, igualmente nos dois autos, propostas das mesmas três empresas, o que não sustenta o posicionamento do gestor de que houve empresas com capacidade para executar apenas um dos dois projetos.

220. Também devem ser destacadas a data de envio da mensagem eletrônica para coletar orçamentos, 20/3/2014, e a data limite para a apresentação da proposta, 21/3/2014. Esse prazo de apenas um dia para a elaboração e a apresentação da proposta demonstra a fragilidade da gestão de compras e contratações da CODERN.

221. O exíguo prazo para apresentação da proposta, na opinião desta equipe de Auditoria de Gestão, era necessário para que a CODERN atendesse exigências da ANTAQ quanto ao funcionamento do sistema de CFTV, que depende e influencia o pleno funcionamento do sistema de acesso de pessoas e veículos, como já demonstrado. Aliás, o não atendimento das exigências embasou advertência à CODERN, conforme Resolução ANTAQ nº 3.736/2011.

222. Além disso, o exíguo prazo para apresentação de proposta evidencia, além de todo o exposto quanto à interdependência dos sistemas, que a escolha pela contratação por dispensas de licitação se deu como maneira de evitar a realização de procedimento licitatório por causa do tempo que isso demandaria. Dessa maneira, a formalização das dispensas em tela configura fracionamento de despesas e exige a apuração de responsabilidade pela conduta.

223. Por fim, cabe alertar ao gestor que o fracionamento de despesas por meio de dispensa de licitação pode ser considerado crime, nos termos do art. 89 da Lei nº 8.666/1.993: *Dispensar ou inexigir licitação fora das hipóteses previstas em lei, ou deixar de observar as formalidades pertinentes à dispensa ou à inexigibilidade: Pena - detenção, de 3 (três) a 5 (cinco) anos, e multa.*

### **Recomendações:**

224. Recomendação 1: Orientar formalmente as áreas responsáveis, para que observem e cumpram os limites impostos pela Lei nº 8.666/93, em seu art. 24, evitando dispensa de licitação sem amparo legal.

225. Recomendação 2: Promova a orientação ou regulamentação interna para estabelecer uma fase de planejamento prévio para as contratações.

## **7. DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO NOS CONTRATOS COM A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL**

### **7.1. DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO DE ACORDO COM ACÓRDÃO TCU 1212/2014 – PLENÁRIO**

#### **7.1.1. INFORMAÇÃO**

**Avaliação, quanto à abrangência, suficiência e resultados, das medidas adotadas pela unidade auditada, relacionadas ao Acórdão 1212/2014 – TCU – Plenário, que trata dos reflexos da desoneração da folha de pagamento nos contratos com a Administração Pública Federal.**

226. O Tribunal de Contas da União proferiu decisão consubstanciada no Acórdão nº 2859/2013-Plenário – (TCU-013.515/2013-6) – que trata de revisão de preços nos contratos anteriormente firmados com empresas beneficiadas pelo plano “Brasil Maior”, que estabeleceu a desoneração da folha de pagamento para alguns setores da economia (mudança da base de cálculo para a contribuição previdenciária), nos termos do art. 7º da Lei nº 12.546/2011 e do art. 2º do Decreto nº 7.828/2012.

227. Posteriormente, foi prolatado o Acórdão nº 1212/2014-TCU – Plenário, na Sessão de 14/05/2014, por meio do qual o TCU apreciou o processo TC 000.677/2014-0, que trata do monitoramento ao cumprimento do Acórdão 2859/2013 – Plenário, conforme definição contida no item 6.4, descrita abaixo:

6.4. Abrangência da deliberação

(...)

6.4.5. Com isso, quer-se reforçar que o acórdão ora monitorado trata, de maneira geral e em sentido amplo, da necessidade de revisão dos contratos firmados pela Administração com empresas de qualquer ramo da atividade econômica que a qualquer tempo tenham sido beneficiadas pela desoneração da folha de pagamento propiciada pelo Plano Brasil Maior, e que, para seu integral cumprimento, deve-se atentar para a escoreita modulação temporal dos efeitos produzidos pela Lei 12.546/2011 e alterações posteriores sobre o assunto.

228. Nesse sentido, a equipe de auditoria solicitou, via SA Nº 4/2015, a relação de contratos celebrados e vigentes nos períodos abrangidos pelas legislações e Acórdãos, além da apresentação dos contratos que sofreram revisão com a respectiva documentação e planilhas de cálculo, para fins de apuração de eventuais valores pagos a maior.

229. Os dados da informação anterior deram origem à **CONSTATAÇÃO 7.1.2.**

#### **7.1.2. CONSTATAÇÃO**

##### **Desoneração da Folha de Pagamento.**

##### **Fato:**

230. Da análise dos processos encaminhados pela CODERN/APMC, identifica-se a contratação da empresa CNPJ 02.527.738/0001-37, cujo serviço de desenvolvimento, manutenção e atualização de sistemas de informática, foi alcançado pela desoneração da folha de pagamento. A alteração no cálculo da contribuição previdenciária se deu por meio do não recolhimento da alíquota de 20% à base do total da folha de pagamento, ou seja, como encargo



incidente sobre a mão-de-obra, passando-se ao recolhimento do percentual de 2,5% e 2,00% à base de cálculo do faturamento bruto, nos períodos de 01/12/2011 a 31/07/2012 e de 01/08/2012 a 31/12/2014, respectivamente.

231. Observa-se que a Companhia contratou os serviços de um escritório para promover a apuração dos valores relativos à desoneração da folha junto à empresa contratada, sendo levantado em novembro de 2014, o valor de R\$ 38.704,52 (trinta e oito mil, setecentos e quatro reais e cinquenta e dois centavos), como sendo devido à APMC, devendo ser ressarcido pela contratada. A planilha de cálculos contendo a apuração sobre os valores a serem ressarcidos foi referendada pelo assessor jurídico da APMC, conforme teor do Processo 668/2014, Parecer nº 115/2014, de 28/11/2014.

232. A Companhia recebeu orientação advinda do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/MPOG/Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais, pelo Ofício Circular nº 1/2014/MP/SE/DEST, de 3 de janeiro de 2014, com os seguintes direcionamentos:

*a. Com base no art. 65, §5º, da Lei 8.666/1993, adotem as medidas necessárias à revisão de seus contratos, mediante alteração nas planilhas de custos, atentando para os efeitos retroativos às datas de início da desoneração;*

*b. Busquem obter administrativamente o ressarcimento dos valores pagos a maior (elisão do dano) em relação aos contratos já encerrados, firmados com empresas beneficiadas pela referida desoneração;*

*c. Informem ao TCU, com cópia para o DEST, no prazo de 60 dias a contar do recebimento deste Ofício Circular, sobre as medidas adotadas para o cumprimento destas orientações, incluindo o detalhamento sobre a quantidade de contratos revisados ou em revisão, valores originais e a economia obtida (redução de valor contratual). Solicita-se que o envio das informações acerca dos contratos seja feita também em meio magnético.*

233. Assim sendo, a empresa contratada discordou e recorreu da decisão ao ser notificada da necessidade de promover o ressarcimento do referido valor apurado em favor da contratante. Porém, o valor mensal do contrato foi reduzido e está sendo faturado no novo valor desde o mês de agosto de 2014, restando o saldo de R\$ 37.540,08 a ser restituído ao porto de Maceió, conforme Parecer da Assessoria Jurídica nº 60/2015, de 5 de maio de 2015.

#### **Causas:**

234. Falha nos controles internos empregados na gestão das transferências relativos aos dispositivos legais a serem observados para o ressarcimento de valores oriundos de contratos celebrados e alcançados pela Lei nº 12.546/2011 e pelo Decreto nº 7.828/2012, assim como pelos Acórdãos nº 2859/2013 e Acórdão nº 1212/2014-TCU –, ambos Plenário.

#### **Manifestação da Unidade:**

235. A CODERN/APMC, através do Ofício nº 215/2015, de 29 de setembro de 2015, relata e apresenta comprovantes de que o valor apurado de R\$ 37.540,08 está sendo ressarcido em 36 parcelas de R\$ 1.042,78 desde fevereiro de 2015, configurando que as providências já foram tomadas em data anterior à realização da auditoria.

#### **Análise da Equipe de Auditoria**

236. Manifestação acatada parcialmente, uma vez que os valores estão sendo ressarcidos sem a devida correção. Convém, ainda, a Unidade ficar atenta à efetivação da medida até o final dos trinta e seis meses, observando a cobrança de possível saldo restante, em caso de rescisão contratual.

### **Recomendação:**

237. Recomendação: considerando que o contrato está em vigência e teve o valor reduzido desde agosto de 2014, de acordo com recálculo elaborado pela APMC, efetivar a cobrança da diferença dos valores apurados que deverão ser ressarcidos à Companhia, devidamente corrigidos monetariamente, com urgência.

## **8. ESCOPO AJUSTADO COM O TCU**

### **8.1. PORTOS EFICIENTES**

#### **8.1.1. INFORMAÇÃO**

##### **Portos Eficientes.**

238. Conforme o escopo ajustado com o TCU, esta equipe de auditoria avaliou, no âmbito da CODERN, iniciativas do programa Portos Eficientes, lançado pela SEP/PR no final de 2013. O programa é resultado de grupo de trabalho instituído pela Casa Civil da Presidência da República no início daquele ano com representantes da Casa Civil, da SEP/PR, da ANTAQ, do Ministério do Planejamento e do Ministério da Fazenda, e visa colocar em prática dispositivos estabelecidos no novo marco regulatório do setor portuário, a Lei nº 12.815/2013, principalmente, para cumprir as diretrizes previstas no art. 3º:

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I – expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integramos portos organizados e instalações portuárias;

II – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

239. Entre as iniciativas desenvolvidas no âmbito do programa, o escopo ajustado com o TCU previu a avaliação: i) dos Programas Nacionais de Dragagem Portuária e Hidroviária I e II; ii) das obras do PAC; iii) do sistema VTMISS; iv) do sistema Portolog; e v) do programa Porto 24 Horas.

240. Importa ressaltar que as avaliações empreendidas buscaram evidenciar o impacto das iniciativas no desempenho da CODERN, com base no novo marco legal, a Lei nº 12.815/2013, e com base no desempenho da própria Unidade no exercício de 2014.

## 8.1.2. INFORMAÇÃO

### Programas Nacionais de Dragagem Portuária e Hidroviária I e II.

241. O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária – PND foi instituído pela Lei nº 11.610/2007, e vigorou até a publicação da Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012. Essa medida provisória, convertida na Lei nº 12.815/2013, estabeleceu o novo marco regulatório do setor portuário e instituiu o PND II.

242. Para realizar a análise de impacto quanto à primeira versão do PND, que posteriormente convencionou-se em identificá-la como PND I, esta equipe de auditora realizou levantamento de execução orçamentária de ações de dragagens, LOAs 2008 a 2012 e considerou as informações de dragagens realizadas no âmbito do PND I publicadas no sítio eletrônico da SEP < <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnd/arquivos/programa-nacional-de-dragagem-pnd1-pac-1.pdf>> e as informações de quais portos estavam previstos no programa, conforme apresentação do Diretor do Departamento de Desempenho Operacional da SEP/PR à Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC, em 29/5/2013.

243. No primeiro momento, foi feita a comparação entre as dragagens em portos da CODERN previstas nas leis orçamentárias vigentes durante o PND I e a relação de dragagens realizadas publicada no sítio eletrônico da SEP/PR.

**Quadro 15** – Previsões nas LOAs de 2008 a 2012 de dragagens em portos da CODERN, em comparação ao realizado pelo PND I.

Porto	Ano da LOA em que houve previsão de dragagem (Ações de responsabilidade da SEP/PR).	Dragagem realizada no âmbito do PND I
Natal (RN)	2009, 2010, 2011	Sim
Maceió (AL)	2011, 2012	Não
Areia Branca (RN)	2011, 2012	Não

**Fontes:** LOAs de 2008, 2009, 2010, 2011 e 2012 e sítio eletrônico da SEP/PR: < <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnd/arquivos/programa-nacional-de-dragagem-pnd1-pac-1.pdf>>

244. Do **Quadro 15**, verifica-se que foram propostas, por meio das leis orçamentárias, dragagens nos três portos sob a administração da CODERN, mas que apenas no porto de Natal houve tais obras. A CODERN, em resposta à Solicitação de Auditoria nº 12/2015, conforme informações prestadas por meio de documento sem número arquivado nos papéis de trabalho, volume VI, apresentou detalhes sobre as obras de dragagens realizadas no porto de Natal:

**Quadro 16** – Dados da dragagem do porto de Natal prevista no PND I.

Tipo de dragagem (aprofundamento)	Áreas dragadas (área de fundeio,	Nº do Contrato	Valor do Contrato (R\$)	Vigência do Contrato	Resultado da dragagem (profundidade da
1501767					

e/ou manutenção)	canal de acesso, bacia de evolução ou berço)				calagem antes e depois da obra, em metros)
<b>Porto de Natal – Dragagem de Aprofundamento</b>	Canal de acesso e bacia de evolução	Contrato nº 24/2009	R\$ 35.878.053,43	30/12/2009 a 30/06/2012	Calado antes: 10 m, depois: 12,5 m.

Fonte: CODERN, em resposta à Solicitação de Auditoria nº 12/2015.

245. Também em resposta à SA nº 12/2015, em documento sem número arquivado em nossos papéis de trabalho, a Unidade informou que a dragagem realizada no porto de Natal *impactou diretamente no aumento da movimentação de cargas do porto, permitindo o acesso de navios porta-contêiner e de granel sólido maiores, atraindo, também, novas cargas de projeto das indústrias de cimento e têxtil.*

246. De fato, pelos Relatórios de Gestão elaborados pela Unidade para os exercícios de 2009 a 2014, é possível verificar que houve incremento na movimentação de carga no porto de Natal. No período de 2009 a 2013, o total evoluiu gradualmente de 274.707 mil toneladas para 466.964 mil. Somente em 2014 houve leve retração em relação ao ano anterior, o que, conforme exposto no item 5.3 do Relatório de Gestão do exercício de 2014, teria sido ocasionado pela redução na exportação de frutas.

247. Porém, esta equipe de auditoria não entende como pertinente atribuir à dragagem o aumento da movimentação de cargas no porto de Natal, já que a CODERN, cerca de três anos após o fim dos serviços de dragagens, ainda não regularizou na Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte o novo calado de 12,5m para o canal de acesso e a bacia de evolução, conforme informações prestadas por meio de documento sem número arquivado nos papéis de trabalho, volume VI e cópias de cartas apresentados pela Unidade em resposta à Solicitação de Auditoria nº 25/2015. Deve ser destacado, em todo caso, que tais cópias de documentos demonstram que a Unidade realizou batimentos de batimetria em agosto de 2012 e novamente no primeiro quadrimestre de 2015, sempre com o propósito de regularizar o novo calado.

248. Na Carta DP nº 301/2015, de 24/9/2015, a Unidade, em manifestação à versão preliminar deste Relatório, apresentou novas informações sobre a regularização do novo calado do canal e da bacia de evolução:

*Informamos que apesar do Contrato nº 24/2009 (obra de dragagem de aprofundamento por resultado dos acessos aquaviários ao Porto de Natal – RN) ter sido concluído em 29/6/2012, foi necessária a validação da dragagem através da batimetria solicitada pelo INPH, concluída em 30/8/2012.*

*Após esse fato, a Capitania dos Portos condicionou a oficialização do aumento da profundidade do canal para 12,5m ao atendimento de outros 3 pontos, haja vista os problemas de segurança à navegação, em virtude da existência da ponte Newton Navarros sem defensas de proteção, somado ao fato de grande área curvilínea no canal de acesso próximo aos vãos centrais da referida ponte.*

*A Capitania exigiu os seguintes pontos: 1) Realizar novo estudo da batimetria considerando mudanças no curso do canal de acesso com uma área retilínea de pelo menos 1 Km ao longo da referida ponte; 2) Colocação das defensas da ponte, visto que com o aumento da profundidade do canal teremos como consequência o aumento das dimensões dos navios que passarão sob a ponte; 3) Alterações no plano atual de balizamento compatibilizando-o com o aumento da profundidade para 12,5m.*

*Diante do exposto acima, informamos que já foram tomadas as devidas providências com relação aos pontos apontados: novo estudo da batimetria já está totalmente pronto e já foi apresentado à Capitania dos Portos; o anteprojeto para contratação das defensas já se encontra pronto para licitar dependendo apenas de dotação orçamentária do Governo federal (Secretaria de Portos da Presidência da República) para a sua execução e sobre o plano de balizamento informamos que já está em desenvolvimento por empresa contratada para, após conclusão, ser apresentado à Praticagem e à Capitania dos Portos para aprovação.*

249. Ainda, mesmo que houvesse a regularização do novo calado para o canal de acesso e a bacia de evolução, a operação de navios maiores no porto de Natal continuaria parcialmente impedida por causa do calado dos berços, que é regulamentado pela Capitania dos Portos em 11,5m, conforme exposto no sítio eletrônico da companhia, na parte de informações técnicas sobre o porto de Natal. Importante destacar que, de acordo com as diretrizes do PND I, a dragagem de berços de atracação era de responsabilidade das companhias docas, por isso não foi objeto da obra contratada pela SEP/PR.

250. Com o propósito de acompanhar a regulamentação do calado de 12,5m para o canal de acesso e a bacia de evolução, esta equipe de auditoria redigiu recomendação sobre o assunto neste documento.

251. No lançamento do PND II, Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, importantes mudanças foram feitas para que a nova versão do programa possa ser mais eficaz e eficiente do que a primeira. Entre as alterações estão: i) a realização de processos licitatórios por parte da SEP/PR, e não das autoridades portuárias; ii) a inclusão de dragagens também em berços, para evitar que resultado de dragagem realizada no âmbito do programa não seja totalmente aproveitado em função de problemas ou ausência de dragagem de responsabilidade da autoridade portuária em berços de atracação; iii) a não limitação de portos sob uma mesma contratação, com o objetivo de diminuir custos por meio do aumento do objeto; iv) a possibilidade de utilização do regime de contratação RDC, com o objetivo de dar maior celeridade à preparação da licitação; e v) aumento do prazo contratual para até dez anos.

252. Também, de acordo com apresentação do Diretor do Departamento de Desempenho Operacional da SEP/PR à Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC, em 29/5/2013, estão cadastrados no PND II os mesmos 34 portos previstos no PND I. Porém, com previsão de realização de obras de dragagem em vinte deles, dos quais destacamos os três portos sob a administração da CODERN: Areia Branca – RN, Natal – RN e Maceió – AL.

253. Os preparativos para o sucesso do PND II, inclusive a elaboração dos anteprojetos para as licitações em regime RDC, fazem parte do objeto do Termo de Cooperação nº 1/2012, Transferência nº 673003, celebrado entre a SEP/PR e a Universidade Federal do Rio de Janeiro. De acordo com informações fornecidas pela SEP/PR à equipe de auditoria durante a Auditoria de Gestão do exercício de 2014 naquele Órgão, através da Nota Técnica nº 31/2015/CGPPAQ/DOSAA/SIP/SEP, de 24 de março de 2015, de modo geral, os produtos dessa cooperação estão atrasados.

254. Como consequência aos atrasos da Cooperação, a SEP/PR lançou, até o momento, licitações para as dragagens de apenas quatro portos previstos no PND II: Rio de Janeiro – RJ, o único contrato já assinado; Paranaguá – PR, cujo resultado da licitação foi homologado em 6/5/2015; Rio Grande – RS, cujo resultado da licitação foi homologado em 6/4/2015; e Santos – SP, cuja terceira tentativa de licitação foi suspensa em 27/3/2015, sem prazo definido para ser retomada.

255. Ainda como consequência dos atrasos da Cooperação com a UFRJ, em entrevista à equipe de auditoria, que realizou os trabalhos de auditoria de gestão do exercício de 2014 na SEP/PR, a Diretora do Departamento de Obras e Serviços Aquaviários do Órgão informou que estão prontos os anteprojetos para as licitações das dragagens nos portos de Maceió – AL e Fortaleza – CE, e que estão em elaboração os anteprojetos para as dragagens nos portos de Aratu – BA (não previsto na relação apresentada à Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC, em 29/5/2013), Salvador – BA, Itajaí – SC, Suape – PE, Itaguaí – RJ e Niterói – RJ.

256. Portanto, para que a SEP/PR consiga licitar as dragagens nos 21 portos previstos no PND II (incluindo o porto de Aratu – BA), ainda deve celebrar os contratos dos portos de Paranaguá – PR e de Rio Grande – RS, retomar a licitação de Santos – SP, licitar as dragagens dos portos de Maceió – AL e Fortaleza – CE, finalizar a elaboração, em parceria com a UFRJ, dos anteprojetos em andamento referentes a seis portos e iniciar a elaboração dos projetos, provavelmente também com parceria externa, de outros nove portos, entre os quais estão incluídos Areia Branca – RN e Natal – RN.

257. Além de todo o exposto sobre o PND II, deve ser considerada a disposição de recursos públicos financeiros para a execução das obras. Portanto, mesmo que a SEP/PR já tenha o anteprojeto da dragagem do porto de Maceió – AL, não é possível afirmar sobre a previsão de contratação da obra.

258. Na opinião do gestor da CODERN, também apresentada em documento sem número arquivado nos papéis de trabalho, anexo VI, em consequência da Solicitação de Auditoria nº 12/2015, são necessárias as seguintes obras de dragagens relativas aos portos de Natal e Areia Branca:

**Quadro 17** – Características das dragagens necessárias para os portos de Natal – RN e Areia Branca – RN, na opinião do gestor da CODERN.

<b>Tipo de dragagem (aprofundamento e/ou manutenção)</b>	<b>Áreas a serem dragadas (área de fundeio, canal de acesso, bacia de evolução ou berço)</b>	<b>Resultado da dragagem a ser contratada (profundidade da calagem antes e depois da obra, em metros)</b>
<b>Porto de Natal</b> Dragagem de aprofundamento e correção do curso do canal	Área de fundeio, canal de acesso e bacia de evolução	Calado antes: 12,5 m, depois: 16 m
<b>Terminal Salineiro de Areia Branca</b> Dragagem de aprofundamento para obter uma profundidade mínima de 17 m, em toda a extensão do canal de acesso, eliminando pontos com profundidade inferior a 17 m	Canal de acesso e Bacia de evolução	Calado antes: 15 m, depois: 17 m
<b>Estuário dos rios Galinhos, Assú, Cavalos e Mossoró</b> Dragagem de aprofundamento	Parte da área dos estuários até as salinas	Calado <b>Rio Mossoró</b> antes: 2,5 m, depois: 7 m Calado <b>Rios Assú, Cavalos e Galinhos</b> antes: 2,5 m, depois: 4 m

**Fonte:** CODERN, em resposta à Solicitação de Auditoria nº 12/2015.

259. Ainda em relação à opinião do gestor, foi esclarecido que:

Para o Porto de Natal: a dragagem e a retificação do trecho do canal, permitindo a entrada de navios maiores e com maior segurança, podendo chegar até 75.000 TPB, desta maneira, o porto poderá receber cargas em maior volume e com uma maior diversificação.

260. O gestor, ao mencionar 75.000 TPB, se refere à capacidade de carga bruta do navio, em toneladas. Essa capacidade depende tanto do navio quanto da resistência da estrutura de atracação no porto, denominada “dolfim”.

261. Em todo caso, cabe novamente destacar que o aprofundamento do calado da área de fundeio, do canal de acesso e da bacia de evolução deve ser acompanhado pela dragagem também do berço de atracação, para se evitar a falha ocorrida no PND I no mesmo porto.

262. Quanto às dragagens relativas ao porto de Areia Branca – RN, também denominado Terminal Salineiro de Areia Branca - Tersab, o gestor informou:

A dragagem dos rios permitirá o acesso das barcaças das salinas a qualquer momento, independentemente assim, da maré. Isto pode chegar a duplicar a quantidade do sal transferido da salina ao TERSAB, por barcaça/dia.

Quanto à dragagem do canal oceânico de acesso ao TERSAB, permitirá a esse porto receber navios maiores de 75.000 TPB, na capacidade máxima dos dolphins.

263. O porto de Areia Branca – RN é uma plataforma localizada em alto mar a cerca de 14 km da costa, onde é movimentado exclusivamente sal extraído de salinas da região. O transporte do sal entre as salinas e o terminal é feito por barcaças dos exploradores das salinas. Do terminal, o sal é embarcado para navios. Essa dinâmica ajuda a entender a opinião do gestor quanto à necessidade de dragagem não só para o canal de acesso e a bacia de evolução do terminal usados pelos navios, mas também para os rios utilizados pelas barcaças como vias de ligação entre as salinas e o terminal em alto mar.

264. Quanto ao porto de Maceió, o gestor também apresentou o preenchimento do quadro proposto na Solicitação de Auditoria nº 12/2015, através de documento sem número, arquivado nos papéis de trabalho, anexo VI.. Entretanto, as informações mais importantes foram fornecidas por meio de cópias de documentos que demonstram a necessidade urgente de obras de dragagem nos acessos e nos berços: a última dragagem realizada no porto de Maceió teria sido realizada em 1999, assim, o calado oficial de 10,5m só seria válido para horários de maré cheia e em determinados locais.

265. A documentação consiste de ofícios enviados à SEP/PR e ao presidente da CODERN em prol de realização de obras para aumentar o calado para 12,5m, tudo conforme relatos de operadores de que o assoreamento no porto prejudica a capacidade de carga a ser embarcada nos navios e coloca em risco embarcações que atracam no porto.

266. Também fazem parte da documentação cópia de ofício enviado pela administração do porto a operador para que fosse considerada a redução em 0,60m do calado oficial de berço e de ofício recebido da Capitania dos Portos de Alagoas com alerta de que cabe à administração do porto, e não à Capitania dos Portos, a redução oficial do calado máximo do porto, tudo conforme exposto na alínea “d” do art. 18 da Lei nº 12.815/2013.

#### **Recomendações:**

1501767

79

267. Recomendação 1: Regularizar o calado de 12,5m para o canal de acesso e a bacia de evolução do porto de Natal, conforme obras de dragagens objeto do Contrato nº nº 24/2009 (PND I).

268. Recomendação 2: Avaliar e definir quanto à redução oficial do calado do canal de acesso, da bacia de evolução e dos berços do porto de Maceió, considerada a segurança de pessoas, embarcações e mercadorias e a prerrogativa legal exposta na alínea “d” do art. 18 da Lei nº 12.815/2013.

### 8.1.3. INFORMAÇÃO

#### Obras do PAC.

269. Para realizar a avaliação deste subitem do escopo ajustado com o TCU, a equipe de auditoria considerou a vigência do atual Plano Plurianual – PPA. Dessa maneira, foram identificadas ações das LOAs de 2012, 2013 e 2014 relacionadas ao Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, para então restringir a análise àquelas que envolvam a execução de obras.

270. As três ações orçamentárias identificadas pela equipe de auditoria se referem a obras no porto de Natal: 12LP, 12LN e 14KL. Desde o início do atual PPA, apenas a Ação 12LP teve execução:

- Ação 12LP – Implantação do Terminal Marítimo de Passageiros, no Porto de Natal (RN):

271. De acordo com informações do sítio eletrônico da SEP/PR, <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-1/obras-do-pac-copa>, a ação faz do PAC- Copa, conjunto de obras públicas para a realização da Copa do Mundo de futebol sediada pelo país em 2014.

272. Para as obras previstas na ação orçamentária, a CODERN realizou a Concorrência nº 41/2011, por meio da qual celebrou o Contrato nº 9/2012. A Cláusula Primeira do instrumento define o objeto:

Construção do Terminal Marítimo de Passageiros do porto de Natal /RN, compreendendo a execução das obras de ampliação do cais nr. 01 e retroárea, construção do dolfim de amarração, reforma do paramento do cais existente e construção das edificações portuárias do terminal do porto de Natal/RN.

273. De acordo com o exposto no Relatório de Gestão de 2014, o Terminal foi inaugurado em 31/7/2014, embora já estivesse liberado para operar durante a Copa do Mundo de futebol.

274. A inauguração do Terminal é um avanço para o processamento de passageiros no porto de Natal, que antes desembarcavam em cais de navios de mercadoria e era montada estrutura provisória para o recebimento dessas pessoas.

275. Porém, a inauguração do Terminal não surtiu o efeito esperado durante a Copa do Mundo de futebol, em 2014. Havia o agendamento de um único navio de turismo, mas o operador do navio desistiu de atracar em Natal por causa do limite de segurança de 50m



definido para embarcações navegarem sob a ponte Newton Navarro, localizada no início do canal de acesso ao porto, já que o navio MSC Divina, em que estavam cerca de 3.000 passageiros, tem 67,69m de altura, conforme informações divulgadas pelo operador em seu sítio eletrônico: <[http://www.msccruzeiros.com.br/br\\_pt/Navios/MS-C-Divina.aspx](http://www.msccruzeiros.com.br/br_pt/Navios/MS-C-Divina.aspx)>. Na ocasião, a CODERN ainda tentou ajustar com o operador para que o navio ficasse fundeado a cerca de 2 milhas náuticas do porto e que os passageiros fossem transportados por embarcações menores do próprio navio até o porto. Porém, o operador preferiu atracar o navio no porto de Recife e transportar por terra, em cerca de 80 ônibus, os passageiros que assistiram a jogo de futebol na cidade de Natal.

276. De acordo com informações prestadas pela CODERN à imprensa durante as discussões com o operador para a atracação do navio, é prática comum fundear grandes navios de passageiros e transportar as pessoas em embarcações menores até o porto. No caso do porto de Natal, faz-se necessária a aquisição de estrutura flutuante para que as pessoas sejam transferidas das embarcações menores para o píer do porto, dada a diferença de altura. Assim, mesmo que a operadora tivesse aceitado a proposta a proposta de fundear o navio de passageiros, caberia à CODERN providenciar o flutuante. Tal iniciativa ainda estava em andamento após a Copa do Mundo de futebol, por meio da Concorrência nº 1/2014.

277. Para o aproveitamento efetivo do Terminal no período pós-Copa do Mundo de futebol, além da aquisição de estrutura flutuante para o atendimento de passageiros de navios com altura superior à da ponte Newton Navarro, a CODERN precisa enfrentar outros desafios. Um deles é a retomada do número de passageiros processados pelo porto de Natal. Tal número diminuiu nos últimos anos, conforme demonstrado no quadro abaixo:

**Quadro 18** – Dados sobre processamento de passageiros pelo porto de Natal no período de 2010 a 2014

Ano	Quantidade de passageiros processados (embarcados + desembarcados)	Quantidade de navios de passageiros que atracaram no porto
2010	4.596	31
2011	8.178	40
2012	2.840	16
2013	1.773	8
2014	1.980	6

Fonte: Codern, em resposta à Solicitação de Auditoria nº 13/2015.

278. A variação do número de passageiros processados pelo porto de Natal no período de 2010 a 2014 tem semelhança com o total de passageiros transportados pelos operadores que formam a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – Abremar em período similar:

**Quadro 19** – Dados sobre passageiros transportados por operadores da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – Abremar nas temporadas iniciadas entre 2010 e 2014.

Temporada	Quantidade de passageiros transportados pelos operadores da associação	Quantidade de navios operados pelos associados
2010/2011	792.752	20

<b>2011/2012</b>	805.189	17
<b>2012/2013</b>	732.163	15
<b>2013/2014</b>	596.532	11
<b>2014/2015</b>	588.669	10

**Fonte:** Abremar, conforme dados divulgados em página do sítio eletrônico da associação. (<http://www.abremar.com.br/temporadas-2/>) e no documento “Cruzeiros Marítimos – Estudos de perfil e impactos econômicos no Brasil”, também disponível no sítio eletrônico da associação.

279. Portanto, em linhas gerais, a diminuição do número de passageiros no porto de Natal está condizente com dados do setor nos últimos anos. Além disso, em resposta à Solicitação de Auditoria n° 13/2015, em documento sem número arquivado nos papéis de trabalho, anexo VI, o gestor especificou que a movimentação de passageiros no porto de Natal teve redução também por causa de limitações impostas à atracação de navios de passageiros em Fernando de Noronha, origem ou destino de parte das embarcações de passageiros que atracavam em Natal. Em 2013 e 2014, a CODERN aferiu tarifas portuárias relativas a navios de turismo que totalizam R\$ 118.477,88 e 134.024,43.

280. Ou seja, a CODERN, para superar o desafio de aumentar o número de passageiros no Terminal, precisará superar a tendência do mercado de navios de cruzeiro. Caso contrário, a companhia continuará a arrecadar tarifas que não sustentam o valor de cerca de R\$ 72 milhões investidos na implantação do terminal de passageiros.

281. O segundo desafio à CODERN é a manutenção do Terminal, dada a baixa capacidade de recursos financeiros no caixa da empresa. Em visita realizada durante os trabalhos de campo da presente auditoria, esta equipe de auditoria identificou início de corrosão em estruturas metálicas de parapeito e infiltração de água no salão inferior do Terminal. Questionada por meio da Solicitação de Auditoria n° 25/2015, a Unidade informou, em documento sem data arquivado nos papéis de trabalho, anexo VI, que já notificou a construtora para a realização dos reparos.

282. O terceiro desafio que cabe à CODERN é tornar rentáveis os espaços comerciais do Terminal, formados por áreas para restaurantes e lojas de artesanatos. Para tanto, a Unidade depende de regulamentação por parte da ANTAQ. Esse terceiro desafio, caso superado, representará aumento de receitas para a CODERN não só quando houver atracação de embarcações de passageiros, mas durante todo o exercício, pois os espaços poderão atender também os moradores da cidade e turistas desvinculados de navios.

- Ação 12LN – Construção do Berço 4, no Porto de Natal (RN):

283. A realização desta obra estava prevista no processo licitatório RDC n° 1/2015, que tinha o seguinte objeto: Construção do berço de Atracação n°4 do porto de Natal, do atracadouro para pesca artesanal e sistema de proteção contra colisões dos pilares centrais da ponte Newton Navarro. Porém, conforme esclarecido em documento acima citado pelo gestor em resposta à Solicitação de Auditoria n° 25/2015, o processo licitatório foi suspenso por causa de limitações financeiras.

284. Na opinião do gestor, também apresentada em manifestação à Solicitação de Auditoria n° 25/2015, a construção do Berço 4° e respectiva retroárea proporcionariam melhores condições para a atracação e navios que transportam contêiner e para a movimentação dos

contêineres no porto, já que o projeto prevê a construção do Berço n° 4 ao lado do atual Berço n° 1.

285. Também, a Ação 12LN se tornou importante para a CODERN por financiar a proteção dos pilares da ponte Newton Navarro, o que permitiria à Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte autorizar a atracação de navios com dimensões maiores no porto de Natal.

- Ação 14RC – Implantação do Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos

286. Quanto a essa ação, o gestor informou que o sucesso do programa depende de construção de Central de Resíduos, ou Área de Transbordo Temporário (ATT). Para isso, a Unidade discute com a SEP/PR, esta em parceria com a Universidade do Rio de Janeiro, um projeto para a central.

#### 8.1.4. INFORMAÇÃO

##### *Sistema Vessel Traffic Management Information System - VTMISS.*

287. O *Vessel Traffic Management Information System* – VTMISS, Sistema de Gerenciamento de Informações de Tráfego de Navios, faz parte do conjunto de ações denominado Inteligência Logística Portuária.

288. Para a implantação de sistemas VTMISS nos portos brasileiros, a SEP/PR conta com suportes da Universidade Federal de Santa Catarina, com quem celebrou o Termo de Cooperação n° 3/2011, Transferência n° 298706, de cujo total de R\$ 25.737.065,00, R\$ 9.698.995,00 são destinados ao objetivo relativo ao VTMISS, o Termo de Cooperação n° 6/2012, Transferência n° 298710, no valor de R\$ 5 milhões, todo esse valor para implantação de VTMISS.

289. Durante os trabalhos da equipe de auditoria que realizou a auditoria de gestão do exercício de 2014 realizada pela CISET/SG-PR, a SEP/PR informou o atual estágio para a implementação do sistema em cada porto brasileiro. Importa ressaltar que os cronogramas são subdivididos em dois grupos de portos, denominados fase 1 e fase 2, conforme o estágio de desenvolvimento e implantação da ferramenta:

**Figura 4** – Fase 1: portos em estágios mais avançados na implantação do VTMISS.

RESPONSÁVEL	SEP / UFSC	PORTO	MARINHA	UFSC	PORTO	PORTO	PORTO	CONTRATADA / PORTO	CONTRATADA / PORTO
PORTO (Valor Previsto do Investimento)	PROJETO DE IMPLANTAÇÃO	ENVIO DO PROJETO À MARINHA	APROVAÇÃO MARINHA	ANTEPROJETO E MINUTA DE EDITAL	PUBLICAÇÃO DO EDITAL	ABERTURA DAS PROPOSTAS	ADJUDICAÇÃO DO VENCEDOR	INÍCIO DA IMPLANTAÇÃO	INÍCIO DA OPERAÇÃO
<b>Santos (R\$ 35,6 milhões*)</b>	Concluído	Concluído	Concluído	Concluído	Concluído - 27/12/2013	Concluído - 05/09/2014	Concluído - 30/10/2014	15/11/2014	15/11/2015
<b>Rio de Janeiro (R\$ 32 milhões)</b>	Concluído - 31/08/2012	Concluído	Concluído - 15/11/2012	Concluído - 15/11/2012	Concluído - 20/10/2014	SUSPENSO - 15/04/2015	15/06/2015	31/08/2015	31/10/2015
<b>Vitória (R\$ 28 milhões)</b>	Concluído 11/10/2012	Concluído	Concluído 28/02/2013	Concluído	Concluído 24/02/2014	Concluído 06/05/2014	Concluído 07/07/2014	Concluído 06/08/2014	06/10/2015
<b>Salvador / Aratu (R\$ 30,3 milhões)</b>	Concluído - 28/07/2014	Concluído - 01/10/2014	Concluído - 11/03/2015	30/06/2015	31/07/2015	31/10/2015	31/01/2016	31/03/2016	15/05/2017
<b>Itaguaí (R\$ 36 milhões)</b>	Concluído - 10/01/2014	Concluído - 24/01/2014	Concluído - 02/07/2014	31/07/2015	31/08/2015	31/11/2015	28/02/2016	30/04/2016	30/06/2017

**Observação:** O porto de Santos já possuía projeto de VTMISS antes da celebração das cooperações com a Universidade Federal de Santa Catarina, conforme esclarecido pela SEP/PR em mensagem eletrônica do dia 28/5/2015.

**Figura 5** – Fase 2: portos em estágios menos avançados na implantação do VTMS.

RESPONSÁVEL	PORTO / UFSC	SEP / UFSC	PORTO	MARINHA	UFSC	SEP / UFSC
PORTO	VISITA TÉCNICA	PROJETO DE IMPLANTAÇÃO	ENVIO DO PROJETO À MARINHA	APROVAÇÃO MARINHA	ANTEPROJETO PRELIMINAR	ANTEPROJETO E MINUTA DE EDITAL
Rio Grande	Concluído	30/11/2013 – Corcl.	10/02/2014 – Conc.	13/05/2014 – Concl.	29/08/2014 – Concl.	31/05/2015
Fortaleza	Concluído	19/09/2014 – Corcl.	03/10/2014 – Conc.	15/11/2014 – Concl.	30/04/2015	30/06/2015
Imbituba	Concluído	28/02/2014 – Corcl.	15/10/2014 – Conc.	30/04/2015	31/06/2015	31/08/2015
Itajaí	Concluído	01/10/2014 – Corcl.	15/10/2014 – Conc.	17/03/2015 – Concl.	31/05/2015	31/07/2015
São Francisco do Sul	Concluído	28/12/2014 – Corcl.	15/10/2014 – Conc.	30/04/2015	31/06/2015	31/08/2015
Itaquí	Concluído	30/04/2015	31/05/2015	31/08/2015	31/10/2015	31/12/2015
Suape	Concluído	30/04/2015	31/05/2015	31/08/2015	31/10/2015	31/12/2015
Belém / Vila do Conde	Concluído	15/05/2015	15/06/2015	15/09/2015	15/11/2015	15/01/2016
Manaus	Concluído	31/05/2015	31/07/2015	31/10/2015	31/12/2015	28/02/2016
Santarém	Concluído	31/05/2015	15/08/2015	31/10/2015	31/12/2015	28/02/2016

**Observação:** O TC nº 6/2012 prevê apoio na implantação de VTMS no porto de Paranaguá- PR, mas como esse porto já possui estudos de mesmo propósito, foi substituído no objeto da cooperação pelo apoio relativo ao porto de Santarém – PA, conforme esclarecido pela SEP/PR em mensagem eletrônica do dia 28/5/2015. Tal fato subsidiou recomendação de ajuste formal do plano de trabalho, conforme registrado na CONSTATAÇÃO 4.4.1.1.

290. Pelas Figuras 4 e 5, constata-se que nenhum dos três portos administrados pela CODERN faz parte do objeto das cooperações firmadas pela SEP/PR com a Universidade Federal de Santa Catarina. Assim, a análise deste item do escopo ajustado com o TCU restou prejudicada.

### 8.1.5. INFORMAÇÃO

#### Sistema Portolog.

291. O sistema Portolog integra o projeto Carga Inteligente e Cadeia Logística Inteligente, ou simplesmente Cadeia Logística Inteligente. Este projeto também faz parte do conjunto de ações denominado Inteligência Logística Portuária e representa a interface terrestre do VTMS.

292. O projeto Cadeia Logística Inteligente prevê a implementação da gestão do tráfego terrestre destinado aos portos por meio da coleta e propagação de informações das cargas e veículos ao longo da trajetória, desde a origem até o porto de embarque.

293. Para colocar em prática o projeto Cadeia Logística Inteligente, a SEP/PR formalizou duas parcerias, ambas em vigência. Com o Serpro, firmou o Contrato nº 5/2011 para o desenvolvimento do sistema de informática Portolog. Com a Universidade Federal de Santa Catarina, celebrou o Termo de Cooperação nº 9/2013 no valor de R\$ 3.169.745,00. Conforme informado pela SEP durante os trabalhos realizados pela equipe de auditoria que realizou a auditoria de gestão do exercício de 2014, as parcerias firmadas suportam a implantação do Portolog em doze portos brasileiros:

**Figura 6** – Estágios da implementação do projeto Cadeia Logística Portuária nos doze portos envolvidos.

Desenvolvim. Sistema Portolog	Portos	Vista Técnica Levant. Dados	Envio dos Dados	Projeto Conceitual e Simulação	Validação Projeto Conceitual	Anteprojeto	Validação do Anteprojeto	TR e Edital	Orçamento Estimado	Elaboração do Termo de Comp. E Plano de Trabalho	Assinatura do Termo de Comp.	Licença Amb. e Autorizações	Publicação do Edital	Licitação	Obras e Implantação Equipamentos	Início Op. Assitada Portolog
		SERPRO	UFSC/SEP	APs	UFSC	APs	UFSC	APs	UFSC/ SEP/APs	SEP/UFSC	SEP/Gov. Estado	SEP/Gov. Estado	APs	APs	APs	APs
30/08/2013	Santos	12/12/12 Concluído	15/07/13 Concluído	12/08/13 Concluído	12/08/13 Concluído	29/11/13 Concluído		04/10/13 Concluído	Concluído	-	-	Concluído	15/05/15 Republicar	22/07/15	17/02/16	30/11/14
	Vitória	07/11/14 Concluído	07/11/14 Concluído	28/11/14 Concluído	03/12/14 Concluído	19/02/15 Concluído	27/02/15 Concluído	27/02/15 Concluído	15/05/15	-	-	30/05/15	11/06/15	18/08/15	24/05/16	27/07/16 Contêiner
	Fortaleza	06/02/13 Concluído	23/07/13 Concluído	12/08/13 Concluído	16/08/13 Concluído	05/12/14 Concluído	19/12/14 Concluído	19/12/14 Concluído	15/06/15	-	-	-	03/08/15	08/10/15	24/03/16	27/05/16 CDC
	Pecém	06/02/13 Concluído	18/06/13 Concluído	20/08/13 Concluído	28/08/13 Concluído	01/08/14 Concluído	29/08/14 Concluído	22/11/14 Concluído	20/04/15	01/06/15	27/07/15	-	07/09/15	12/11/15	15/09/16	12/01/17 Contêiner
	Paranaíba	12/04/13 Concluído	05/08/13 Concluído	23/08/13 Concluído	29/08/13 Concluído	10/11/14 Concluído	24/11/14 Concluído	29/11/14 Concluído	15/05/15	26/06/15	21/08/15	21/08/15	02/10/15	09/12/15	25/05/16	28/07/16 Contêiner
	Santarém	13/12/13 Concluído	24/02/14 Concluído	04/12/14 Concluído	09/12/14 Concluído	18/03/15 Concluído	31/03/15 Concluído	30/05/15	15/07/15	-	-	15/07/15	26/08/15	02/11/15	11/07/16	13/09/16 Carregil
	Rio Grande	04/10/13 Concluído	15/05/14 Concluído	06/06/14 Concluído	27/08/14 Concluído	02/03/15 Concluído	14/04/15	09/06/15	23/06/15	21/07/15	15/09/15	-	29/09/15	04/12/15	20/05/16	25/07/16 Contêiner
	Suape	29/10/13 Antecipado	15/05/14 Concluído	01/08/14 Concluído	24/09/14 Concluído	08/06/15	22/06/15	17/08/15	31/08/15	28/09/15	23/11/15	-	07/12/15	11/02/16	28/07/16	30/09/16 Contêiner
	Itaqui	28/05/14 Concluído	27/06/14 Concluído	14/10/14 Concluído	31/10/14 Concluído	08/06/15	22/06/15	17/08/15	31/08/15	12/10/15	07/12/15	-	11/01/16	17/03/16	19/01/17	24/03/17 G.Vegetal
	Aratu	25/08/14 Concluído	07/11/14 Concluído	05/03/15 Concluído	06/04/15 Concluído	12/06/15	26/06/15	21/08/15	04/09/15	-	-	-	09/10/15	16/12/15	21/09/16	24/11/16 G.Líquido
	Itaguaí	02/10/14 Concluído	17/12/14 Concluído	17/03/15 Concluído	27/03/15 Concluído	29/05/15	12/06/15	07/08/15	04/09/15	-	-	-	30/10/15	06/01/16	12/10/16	15/12/16 Contêiner
	Rio de Janeiro	29/09/14 Concluído	30/01/15 Concluído	12/06/15	26/06/15	11/09/15	25/09/15	20/11/15	04/12/15	-	-	-	29/01/16	06/04/16	11/01/17	16/03/17 Contêiner

Fonte: SEP/PR.

294. Pela **Figura 6**, constata-se que nenhum dos três portos administrados pela CODERN faz parte do conjunto dos portos em que será implantado o Portolog. Assim, a análise deste item do escopo ajustado com o TCU restou prejudicada.

### 8.1.6. INFORMAÇÃO

#### Programa Porto 24 Horas.

295. O Porto 24 Horas visa estender o funcionamento dos órgãos e entidades anuentes que atuam nos portos para diminuir o tempo médio de liberação de cargas importadas e exportadas. A diminuição do tempo médio de liberação de cargas é fator importante para baratear os custos portuários e para prover melhor aproveitamento da estrutura dos portos.

296. Ao contrário do que o nome do programa deixa a entender, o Porto 24 Horas não prevê o funcionamento obrigatório dos órgãos anuentes por um período de 24 horas ao dia, mas pelo horário suficiente para atender a demanda em cada porto, o que pode incluir horas nos finais de semana.

297. Para analisar este item do escopo ajustado com o TCU, esta equipe definiu como procedimento a realização de entrevistas com empregados nos portos administrados pela CODERN e com servidores de órgãos anuentes (Receita Federal do Brasil, Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA e Vigilância Agropecuária Internacional – Vigiagro) que atuam nesses portos. Dessa maneira, não foi possível realizar a avaliação em relação ao Terminal de Areia Branca, já que os trabalhos de campo desta auditoria não incluíram esse porto.

- **Porto de Natal.**

298. Horário de funcionamento do porto: conforme entrevista realizada com a Coordenadora de Meio Ambiente e Segurança, as atracções e desatracações de navio no porto de Natal estão

restritas ao período entre 7h e 17h, por causa de imposição da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte, em decorrência de ausência de defensas nos pilares centrais da ponte Newton Navarro. Portanto, a restrição de horário de atracação e desatracação é similar ao horário de funcionamento administrativo da CODERN, que é das 7h30 às 17h. Fora desse horário e nos dias de finais de semana, a Coordenação de Meio Ambiente e Segurança, assim como demais áreas que tenham alguma atribuição operacional, mantêm empregados de sobreaviso.

299. Receita Federal do Brasil: conforme informado por servidor do Órgão, a estrutura de pessoal da Receita Federal do Brasil no porto é minimamente suficiente para atender a demanda no porto. Seria necessário reforçar a equipe com um Analista Tributário, especialmente por causa dos plantões feitos de quinta-feira a domingo, quando ocorrem os preparativos para o embarque de frutas, e durante os meses de agosto a março, que compreendem os meses com maior exportação de frutas. Quando há processamento de passageiros do exterior no porto, a equipe da Receita Federal do Brasil no porto tem reforço da equipe do aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

300. ANVISA: o servidor da ANVISA entrevistado informou que o Órgão atende imediatamente as demandas relativas ao porto de Natal.

301. Vigiagro: em entrevista por telefone, o servidor informou que a atual capacidade do Órgão no porto é suficiente, e que trabalha com escalas quando necessário. Entretanto, informou que o ideal seria contar com apoio administrativo também aos finais de semana (o apoio administrativo é terceirizado) e que a capacidade do Órgão ficará prejudicada, dada a iminência de aposentadoria de um dos servidores que atuam no porto, o que demandará o reforço de servidor que atua na sede do Órgão.

302. Em suma, todos os entrevistados confirmaram que seus Órgãos e a CODERN possuem capacidade operacional para atender a atual demanda do porto de Natal, e que o sistema Porto Sem Papel, em que são registradas as análises e liberações realizadas por cada Órgão, é ferramenta importante para a avaliação da demanda e o atendimento a distância, se necessário.

- **Porto de Maceió.**

303. Horário de Funcionamento do porto: em entrevista, o chefe do Subsetor de Operação informou que, conforme as escalas de navios, o horário operacional do porto é de 24 horas, inclusive nos finais de semana, desde fevereiro de 2014. Para tanto, há remanejamento interno nas equipes.

304. Receita Federal do Brasil: o servidor do Órgão informou que a sede da Receita Federal do Brasil está localizada em frente ao porto, por isso não é necessário ter equipe dentro do porto. Além disso, disse que o tipo de carga movimentada no porto não requer, em regra, inspeções físicas, por isso o órgão atende a demanda regular durante o horário comercial. Quando necessário, o Órgão organiza plantões.

305. ANVISA: o servidor informou que o órgão tem dois horários de funcionamento no porto. Para atendimento administrativo, funciona em horário comercial, com pausa para o almoço. Já a equipe de fiscalização funciona em escala do tipo 12h x 36h, de 7h a 19h e, se necessário, nos finais de semana. Esse horário de fiscalização é necessário porque o Órgão avalia também empresas que operam no porto, e não apenas os navios. Em todo caso, mesmo no período de safra de açúcar, quando há maior quantidade de navios, não costuma ser necessário o reforço da atual equipe.

306. Vigiagro: o servidor informou que a equipe do Órgão no porto conta com apenas um fiscal e um auxiliar administrativo, que trabalham em horário comercial. Normalmente, essa equipe é suficiente para atender a demanda no porto, mas se o fiscal estiver ausente, é preciso o reforço de algum outro da equipe do Órgão que atua no aeroporto da cidade, mesma situação que ocorre em período de safra de açúcar. Além disso, o fiscal está próximo de se aposentar, o que requererá a designação de um novo servidor. Na opinião do servidor, a equipe do órgão no porto deveria contar com dois fiscais agrônomos e dois veterinários, para permitir férias e capacitações sem necessidade de reforço de servidores da equipe que atua no aeroporto.

307. Em síntese, apenas a equipe da Vigiagro está em situação mais vulnerável quanto à demanda no porto, mesmo com o já horário operacional de 24 horas.

308. Vale ressaltar a criação, por meio do Decreto nº 7.861/2012, da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos – Conaportos, composta por representante da SEP/PR; da Casa Civil da Presidência da República; do Ministério da Justiça; do Comando da Marinha do Ministério da Defesa; da Receita Federal do Brasil, da Vigiagro, da ANVISA; do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; e da ANTAQ. Essa Comissão tem como objetivo a *atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias*. Entre os assuntos debatidos pelos representantes, está o programa Porto 24 Horas, conforme se denota pela leitura das atas das reuniões já realizadas, < <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/conaportos/reunioes>>.

309. Para o caso específico dos portos administrados pela CODERN, a Comissão publicou no dia 4/5/2015 a Resolução nº 3, por meio da qual foram criadas as Comissões Locais da Conaportos nos portos de Areia Branca – RN, Natal – RN e Maceió – AL. Já que, conforme informado pela CODERN, essas comissões ainda estão em fase de formação, não foi possível avaliar como elas tratam do programa Porto 24 Horas nesses portos.

## 8.2. TARIFAS PORTUÁRIAS

### 8.2.1. INFORMAÇÃO

#### Tarifas Portuárias – visão geral.

310. Conforme constante do artigo 27, inciso VII, da Lei nº 10.233, de 5/6/2001, compete à ANTAQ promover as revisões e reajustes das tarifas portuárias. A Lei nº 12.815/13 (nova Lei dos Portos) não só manteve essas atribuições, como estabeleceu que a ANTAQ passasse a atuar de maneira proativa, ou seja, sem necessitar de ser provocada para agir acerca do assunto.

311. Entende-se por tarifas portuárias, de acordo com o artigo 2º, inciso V, da Resolução nº 55 da ANTAQ, as “taxas cobradas pela Autoridade Portuária como contrapartida pelo uso de infraestrutura portuária e pela prestação de serviços de uso comum”.

312. Quanto à padronização das tarifas portuárias, a ANTAQ estabelece a utilização de sete tabelas, subdivididas em Infraestrutura, composta das tabelas I, II e III, e Serviços, composta das tabelas IV, V, VI e VII, a saber:

**Quadro 20 - Estrutura Tarifária.**

<b>Nº da tabela</b>	<b>Objeto</b>
<b>I</b>	Utilização da infraestrutura de acesso aquaviário
<b>II</b>	Utilização das instalações de acostagem
<b>III</b>	Utilização da infraestrutura operacional ou terrestre
<b>IV</b>	Serviços de movimentação de cargas
<b>V</b>	Armazenagem
<b>VI</b>	Utilização de equipamentos
<b>VII</b>	Serviços diversos ou gerais

**Fonte:** Quadro elaborado a partir da Nota Técnica nº 16/2015/GRP/SRG/ANTAQ/SEP, de 22/04/2015.

313. A Resolução nº 2.702/12 da ANTAQ estabeleceu ainda uma oitava tabela, que diz respeito à utilização de áreas e instalações mediante contrato de uso temporário.

314. Destaque-se que a nova Lei dos Portos, em seu artigo 3º, inciso II, estabelece que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias deve garantir a modicidade e publicidade das tarifas e preços praticados no setor, bem como a qualidade da atividade prestada e a efetividade dos direitos ao usuário como forma de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País.

315. Ponto importante abordado na nova lei é que, ao contrário do anteriormente estabelecido, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) passa a ser considerado órgão consultivo, deixando a atribuição de órgão deliberativo. Na prática, isso faz com o CAP perca a prerrogativa de homologar as tarifas portuárias. Essa alteração foi fundamental principalmente em função de reajustes de tarifas irem de encontro aos interesses de parte dos membros que compõem aquele conselho, uma vez que esses reajustes incidiriam sobre suas operações e, conseqüentemente, onerariam os custos desses conselheiros. Com isso, esses membros ofereciam resistência à aplicação de reajustes, o que justifica a defasagem em algumas tarifas. Desta forma, havia portos que não tinham correção nas suas tarifas desde 1995, conforme relatado na Nota Técnica ANTAQ nº 16. No caso dos portos administrados pela CODERN, as últimas atualizações tarifárias foram em 05/2014 para Areia Branca e para Natal e 04/2011 para Maceió.

316. Por outro lado, para aplicar o reajuste nas tarifas, a ANTAQ leva em consideração os ganhos de eficiência das empresas e os repassa aos usuários, refletindo, desta forma, em reajustes inferiores aos índices de inflação.

317. Assim sendo, para o reajuste tarifário autorizado pela ANTAQ partir de março de 2015 para todos os portos públicos, foram levados em consideração os ganhos de eficiência e a data do último reajuste praticado em cada um dos portos contemplados.

318. Nas Informações 6.2.2 e 6.2.4 constam detalhes da aplicação das tarifas nos portos de Natal e de Maceió, respectivamente, e na CONSTATAÇÃO 6.2.3 está exposta fragilidade no faturamento de tarifas no porto de Natal – RN.

## **8.2.2. INFORMAÇÃO**



## **Tarifas Portuárias – porto de Natal – RN.**

319. Com base nas observações de campo, aliadas às respostas às SAs de nºs 9/2015 e 10/2015, arquivadas em papéis de trabalho, anexo VI, e à entrevista nº 1, realizada em 25 de junho de 2015, com foco em tarifas e fiscalização portuária com o gerente da Gerência de Operações da Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN, a equipe de auditoria teve a confirmação das seguintes observações:

### **i) Fluxo de embarque (exportação) de contêineres – principalmente frutas, camarões e peixes:**

i.i) A carga, em contêiner, chega ao porto de caminhão;

i.ii) O contêiner é desembarcado do caminhão por equipamento do operador, é alocado no pátio do porto e conectado à rede elétrica, para o acondicionamento térmico da carga;

i.iii) O navio semanal atraca no porto às quintas-feiras, ao final do dia, ou às sextas-feiras, no início do dia. Em período de safra de frutas, que varia de agosto a março, a frequência de navios aumenta;

i.iv) Logo após a atracação, os contêineres são embarcados com auxílio de equipamentos do operador; e

iv) Após a liberação documental da carga, o navio desatraca, normalmente aos sábados ou aos domingos.

### **ii) Fluxo de desembarque (importação) de trigo a granel:**

ii.i) O navio, com frequência quinzenal, em regra, atraca no porto às terças-feiras ou às quartas-feiras;

ii.ii) O trigo é desembarcado por equipamentos de sucção e de esteiras do próprio arrendatário (moinho). O tempo de desembarque demora de acordo com as condições do tempo (não é possível desembarcar em dias de chuva) e a quantidade de mercadoria importada. Em regra, leva-se um dia para desembarcar 5.000 toneladas; e

ii.iii) Após o desembarque de toda a mercadoria importada pelo moinho, o navio desatraca.

### **iii) Características gerais do fluxo de faturamento:**

iii.i) O faturamento das tarifas portuárias só é efetivado a posteriori, não sendo solicitada uma caução como garantia;

iii.ii) A não existência de um sistema de TI integrado na CODERN faz com que todo o controle seja feito através de planilhas (clipper e excel). Por outro lado, a simples implantação do sistema que está em desenvolvimento pode não solucionar a falha, em um primeiro momento, por dificuldade de mão de obra qualificada; e

iii.iii) A tarifa a ser cobrada é baseada em informações da carga, prestadas pelo Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO ou pelo armador, em caso de contêineres, ou ainda pelo

arrendatário, no caso do trigo. O arrendatário informa o peso da mercadoria para que a CODERN confira e realize a cobrança das tarifas portuárias e o acompanhamento/fiscalização do arrendamento da área.

### **8.2.3. CONSTATAÇÃO**

#### **Fragilidades no faturamento de tarifas portuárias relativas à movimentação de contêiner e ao desembarque de trigo – porto de Natal – RN. Ausência de fiscalização.**

##### **Fato:**

320. Conforme exposto na INFORMAÇÃO 6.2.2, o faturamento das tarifas portuárias aplicadas na movimentação de contêineres e no desembarque de trigo é feito apenas com base em informação e documentação apresentada pelo OGMO e/ou pelo arrendatário ou operador.

321. Assim, as informações apresentadas pela CODERN por meio de respostas às SAs de nºs 9 e 10/2015 e à entrevista com o gerente da Gerência de Operações evidenciaram que não há, por parte da companhia, conferência própria do peso do contêiner, cheio ou vazio, e do trigo, ainda que de forma amostral, o que pode resultar em subfaturamento conforme já registrado pelo Tribunal de Contas da União em análise semelhante na Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA. Tal análise culminou no Acórdão nº 7.313/2014 – 2ª Câmara. Além disso, a carga exportada em contêiner e o trigo importado são liberados para embarque e desembarque, respectivamente, sem que tenha ocorrido o pagamento das tarifas portuárias aplicadas. Neste aspecto, cumpre informar que outras Companhias Docas, a exemplo da CODESP (São Paulo) e da CODESA (Espírito Santo), utilizam-se do instrumento de cobrança de caução, antecipando o recebimento do valor das tarifas e procurando evitar a inadimplência e posterior prejuízo.

322. Ainda em relação à CODESA, referida cobrança também foi objeto de análise que resultou no já mencionado Acórdão TCU nº 7.313/2014 – 2ª Câmara.

323. Quanto à operação do novo sistema em implementação, verificou-se a ausência de treinamento da força de trabalho envolvida em todas as etapas do fluxo de faturamento.

##### **Causas:**

324. Ausência de metodologia, por parte da CODERN, para aferição do peso de contêiner.

325. Ausência de metodologia, por parte da CODERN, para aferição do peso do trigo nas operações de descarga para o arrendatário.

326. Fragilidade no fluxo adotado para a emissão das cobranças das tarifas portuárias.

327. Ausência de capacitação de empregados para operar o sistema em implantação.

##### **Manifestação da Unidade:**

*A Unidade, por meio do Anexo III à Carta DP nº 301/2015, de 2/9/2015, apresentou a seguinte manifestação após a confecção da versão preliminar deste relatório: Informamos que existem comprovações, através do sistema Siscomex Carga da Receita Federal do Brasil (RFB), da quantidade de tonelagem total desembarcada de trigo. Sendo assim, informamos que este documento da RFB continuará a ser utilizado como base para o faturamento a partir do mês de*

*outubro/2015 com o início do funcionamento do novo sistema ERP na área operacional. No que concerne aos contêineres movimentados sua cobrança é efetuada por unidade.*

*Sobre a metodologia de cobrança das tarifas portuárias, bem como a definição das situações de pagamento antecipado, esclarecimentos que estão regidas na Norma de Faturamento, aprovada pela Resolução nº 100/2015.*

*Salientamos que no mês de outubro/2015, teremos o início do faturamento do novo sistema ERP na área operacional, contemplando inclusive o faturamento da Companhia, ocasião que se iniciará o treinamento das pessoas envolvidas.*

### **Análise da Equipe de Auditoria:**

328. O teor da manifestação da UJ à versão preliminar deste Relatório demonstra o saneamento, ou o planejamento de sanear, falhas identificadas por esta equipe de auditoria, ao passo que também evidencia oportunidades de outras melhorias nos controles internos afetos ao fluxo de faturamento:

329. A UJ afirma que a quantidade de tonelagem desembarcada de trigo é registrada no Siscomex Carga da Receita Federal do Brasil - RFB. Esse procedimento é um ponto de controle positivo. Porém, no entender desta equipe de auditoria, a quantidade de um ou dois desembarques semanais de trigo proporciona condição favorável para que a CODERN institua rotina de verificação, mesmo que de forma amostral, com o intuito de constatar se a quantidade de fato movimentada pela arrendatária coincide com aquela inserida no sistema da RFB e à informada à CODERN para o faturamento de tarifas portuárias e de cobranças mensais pelo arrendamento. Assim, permanece válida a recomendação sobre o assunto.

330. Quanto à movimentação de contêiner, a informação apresentada pela UJ não afasta o constatado, pois não permite afirmar que a UJ possui controles efetivos que demonstrem efetivamente se há carga ou não no recipiente. Isso é necessário para a correta cobrança das tarifas portuárias aplicáveis, já que os valores para contêineres cheios são maiores do que os para contêineres vazios. Assim, permanece válida a recomendação sobre o assunto.

331. Quanto à cobrança antecipada, tem-se que a UJ já dotou, por meio de resoluções emitidas em 2015, metodologias que possibilitam a exigência de caução, o que configura outra medida positiva adotada pela Companhia. Assim, esta equipe de auditoria elimina da versão final deste Relatório a recomendação sobre o assunto, proposta na versão preliminar do Relatório.

332. Por fim, a informação de que há previsão para a realização de capacitação dos envolvidos no fluxo de faturamento é fator positivo. Nesse sentido, a recomendação quanto ao assunto permanece válida, como maneira de acompanhar a evolução proposta pela UJ.

### **Recomendações:**

333. Recomendação 1: Desenvolver e implementar metodologia de fiscalização que confira à CODERN maior confiança quanto aos contêineres cheios e vazios, isoladamente, movimentados e ao trigo desembarcado no porto de Natal.

334. Recomendação 2: Promover, até a implantação do novo sistema ERP, os treinamentos necessários aos empregados envolvidos em todas as etapas do fluxo de faturamento.

## **8.2.4. INFORMAÇÃO**

### **Tarifas Portuárias – porto de Maceió – AL.**

335. Durante os trabalhos de campo em Maceió, foi realizado procedimento de entrevista com foco em tarifas e fiscalização portuária com o chefe do Setor de Operação e com o chefe do Subsetor de Programação e Controle, no intuito de esclarecer questões atinentes às Solicitações de Auditoria nº 09 e 10/2015 e confirmar o fluxo do processo de tarifas portuárias.

#### **i) Fluxo de embarque (exportação) de açúcar a granel:**

i.i) Os caminhões carregados com açúcar entram no porto e são descarregados nos armazéns do Porto Organizado de Maceió, os quais estão inseridos no contrato de arrendamento da Empresa Alagoana de Terminais Ltda – EMPAT;

i.ii) Do armazém, a mercadoria é embarcada nos navios por meio de equipamento SHIP LOADER do Porto Organizado de Maceió, o qual está inserido no contrato de arrendamento da Empat;

i.iii) Por meio do Registro de Exportação – RE, o operador informa ao porto a quantidade de mercadoria a ser embarcada em cada navio. Essa quantidade é confrontada pela administração do porto com os cálculos de arqueação do navio feitos pelo despachante aduaneiro, informados por e-mail;

i.iv) Outra maneira de verificar a veracidade da quantidade informada no RE se dá pelos cálculos de arqueação feitos por representante de empresa seguradora da carga. Esses cálculos são apresentados ao porto quando a quantidade calculada não coincide com aquela informada no RE. Nesse caso, a própria seguradora revisa a quantidade embarcada e informa ao porto por e-mail; e

i.v) Verificada exatidão da quantidade mencionada no RE, os dados são enviados ao setor de faturamento.

#### **ii) Fluxo de embarque (exportação) de petróleo e álcool e Fluxo de descarga (importação) de derivados:**

336. Estes fluxos são semelhantes ao do açúcar a granel, com a diferença de que a mercadoria (petróleo) chega aos tanques no porto por oleoduto da própria Petrobrás e as demais de caminhão que são armazenados nos tanques e embarcados nos navios através de oleodutos da Petrobrás.

#### **iii) Fluxo de desembarque (importação) de fertilizantes, trigo, clínquer e demais mercadorias a granel:**

iii.i) Os caminhões vazios são pesados na Balança Rodoviária do Porto Organizado de Maceió, localizada ao lado do armazém nº 5, próximo ao berço de desembarque da mercadoria;

iii.ii) A mercadoria é transportada do navio direto para o caminhão, em regra, por meio de guindastes do porto ou do próprio navio;

iii.iii) Quando o caminhão estiver carregado, ele é novamente pesado na mesma balança. Esta balança é de propriedade do porto, que também a administra, porém, a mão de obra é requisitada ao OGMO/AL, através do Operador Portuário;

iii.iv) A balança possui um sistema informatizado que armazena os dados das pesagens de cada caminhão e os associa ao navio e às placas do caminhão; e

iii.v) Após a segunda pesagem, a balança gera quatro vias do recibo com os dados das pesagens. Uma via é destinada ao Subsetor de Operação, que gera um Resumo de Descarga e este é enviado ao Setor de Faturamento do porto, outra deve ser entregue pelo motorista na saída do porto, a terceira será entregue pelo transportador ao dono da mercadoria e a quarta fica com a própria transportadora.

#### **iv) Fluxo de faturamento:**

iv.i) O empregado do Subsetor de Operação, de posse do RE e dos cálculos de arqueação, além de outros documentos relacionados à exportação ou importação, monta um dossiê para quantificar as tarifas a serem pagas;

iv.ii) As informações do dossiê são registradas em um módulo *off line* do sistema de faturamento no próprio subsetor de operações. Esse módulo é *off line* porque há dificuldades com a internet no prédio em que o subsetor está localizado, próximo da balança de pesagem de caminhões e a cerca de dois km do prédio administrativo, onde está localizado o Setor Financeiro;

iv.iii) Ao final do dia, as informações registradas no módulo *off line* são encaminhadas em um pen drive ao Setor Financeiro, para realizar integração com o módulo *on line* do sistema de faturamento; e

iv.iv) Após a integração, o Setor Financeiro emite a fatura de cobrança das tarifas aplicáveis ao embarque ou desembarque da mercadoria.

#### **v) Características gerais do fluxo de faturamento:**

v.i) As empresas não cadastradas no porto de Maceió, ou inadimplentes com o porto, devem pagar antecipadamente (caução) o total do valor das tarifas, conforme informado no RE ou nos documentos de importação;

v.ii) As empresas já cadastradas e adimplentes recebem a fatura por e-mail, em regra no dia seguinte à operação, para realizar o pagamento no prazo de sete dias corridos;

v.iii) Quando há desconformidade das informações entre a quantidade de mercadoria informada no RE e nos cálculos de arqueação, o porto de Maceió permite a desatracação do navio se a diferença não superar 5%, para mais ou para menos. Caso a diferença seja superior a 5%, o porto só libera o navio após dirimidas as dúvidas quanto às quantidades;

v.iv) O sistema informatizado de faturamento é antigo, concebido na arquitetura Clipper. Isso representa ao menos duas dificuldades: não funciona em computadores mais modernos, de 64 bits, e requer técnico com conhecimento em linguagem defasada de tecnologia da informação. Por isso, o Subsetor de Operações mantém um computador antigo *off line* para registrar as informações dos embarques e desembarques;

v.v) Para proteger as informações gravadas no módulo *off line* do sistema de faturamento, o Subsetor de operações realiza *back up* diário no computador;

v.vi) Para acompanhar as operações de atracação, desatracação, embarque e desembarque, o porto mantém empregados em dois turnos de doze horas, que em conjunto significam o funcionamento operacional do porto 24 horas ao dia, inclusive nos finais de semana; e

v.vii) À EMPAT são cobradas apenas as tarifas previstas nas Tabelas 1 (acesso aquaviário) e 2 (acostagem) – não sendo cobradas tarifas da Tabela 3 (acesso terrestre). Por outro lado, as demais empresas pagam as tarifas de todas as tabelas aplicáveis aos embarques e desembarques de mercadorias.

337. As fragilidades do sistema de informática empregado no fluxo de faturamento no porto de Maceió estão detalhadas na INFORMAÇÃO 6.2.4, juntamente com outras fragilidades de sistemas de TI dos portos da CODERN.

338. Com relação a não cobrança das tarifas da Tabela 3 especificamente para a EMPAT, houve questionamento por parte desta equipe de auditoria. As justificativas da APMC e as considerações da equipe de auditoria estão abordadas no próximo tópico (Fiscalização Portuária), uma vez que envolvem contratos com empresas arrendatárias.

### **Recomendação:**

339. Recomendação: Formalizar e divulgar a obrigatoriedade de apresentação de laudo de arqueação de navio por empresa seguradora ou de outra fonte independente que não seja o operador, como etapa necessária à liberação da carga no porto de Maceió.

## **8.3. FISCALIZAÇÃO PORTUÁRIA**

### **8.3.1. INFORMAÇÃO**

#### **Fiscalização Portuária – visão geral.**

340. A Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014, alterada pela Resolução ANTAQ nº 2, de 13 de fevereiro de 2015, “aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas”.

341. Nestas Resoluções, a ANTAQ enfatiza o compromisso com a regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, modicidade, higiene e limpeza, livre acesso das empresas prestadoras de serviços à área portuária e abstenção de práticas lesivas à livre concorrência, e estabelece as competências e atribuições da autoridade portuária, do operador portuário, dos arrendatários e dos autorizatários, além de estabelecer as infrações e as sanções delas decorrentes.

342. Já a Resolução ANTAQ nº 2240, de 4 de outubro de 2011 “regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados”, inclusive no que se refere ao uso temporário.

343. Na CONSTATAÇÃO 8.3.2, estão registradas impropriedades identificadas pela auditoria interna da CODERN no arrendamento da área do moinho do porto de Natal. Na CONSTATAÇÃO 8.3.4, estão detalhadas impropriedades identificadas pela equipe de auditoria relativas às áreas no porto de Maceió – AL.

### **8.3.2. INFORMAÇÃO**

#### **Falhas de Fiscalização Portuária no arrendamento das áreas ao moinho – porto de Natal – RN.**

344. Com relação ao contrato de arrendamento entre o porto de Natal e o moinho, a Gerência de Auditoria Interna – Geaudi da CODERN realizou, no período de 07/07 a 18/07/2014, e registrou as falhas no Relatório de Auditoria nº 4/2014. Destacam-se as principais falhas:

- a. apólices de seguros vencidas;
- b. ausência nos autos de documentação que embasou os aditivos ao contrato;
- c. defasagem na correção do contrato;
- d. impropriedades nas datas de emissão das faturas e nas datas dos pagamentos, o que contraria cláusula contratual; e
- e. locação com preço defasado em relação ao mercado.

345. As recomendações para saneamento das falhas também foram registradas no mesmo Relatório e são acompanhadas pela própria Geaudi, onde se destacam:

- a. maior controle dos contratos, procedendo-se solicitação de nova garantia antes do vencimento da existente;
- b. melhorias nos controles internos;
- c. correta atualização dos valores dos contratos; e
- d. devida cobrança de valores em aberto, corrigidos.

### **8.3.3. INFORMAÇÃO**

#### **Previsão contratual para o não pagamento de tarifa portuária, empresa EMPAT – porto de Maceió – AL.**

346. Nas entrevistas, com foco em tarifas e fiscalização portuária, realizada com o chefe do Subsetor de Operação e com o chefe do Subsetor de Programação e Controle do Porto de Maceió - CODERN, esta equipe de auditoria foi informada que a empresa EMPAT não paga tarifas portuárias relacionadas à Tabela 3 - Utilização da infraestrutura operacional ou terrestre.

347. Questionado por meio da alínea “d” do subitem 1.3 da Solicitação de Auditoria nº 24/2015, o gestor informou, em documento sem número arquivado em papéis de trabalho, Anexo VI,:

*Quanto ao não pagamento, pela EMPAT, da tarifa prevista na Tabela III - Utilização da Infraestrutura de Acesso Terrestre, o mesmo é justificado pelo fato desta cobrança (antiga Tabela C – Capatazia) ter servido de base de cálculo para o valor do arrendamento, relacionado à movimentação histórica dos últimos 5 (cinco) anos, da qual foi extraída a movimentação média mensal, multiplicada pela tarifa correspondente a esta Tabela, à época (1994), cujo valor inicial da proposta vencedora do processo licitatório, de R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) mensais, era superior ao resultado da equação supracitada. Portanto, a cobrança desta tarifa especificamente foi englobada na cobrança do arrendamento. Mister salientar que tal contrato sofre reajustes anuais pelos índices oficiais do Governo, que, por sua vez, são superiores, no total acumulado, aos reajustamentos tarifários, acrescido do fato que a movimentação física de mercadorias mais do que duplicou no período, em relação à média histórica, base para os cálculos iniciais.*

348. Ou seja, a APMC informa que o valor da tarifa serviu de base de cálculo para o valor do arrendamento.

349. No entendimento dessa equipe, isso não justificaria a não aplicação da Tabela 3, pelo fato de a movimentação física ter mais do que duplicado no período, segundo informação da própria APMC, na resposta à SA nº 24/2015 através do documento supracitado, corroborando com o nosso entendimento de que sua cobrança seria interessante para a elevação da arrecadação do Porto.

350. Entretanto, esta equipe de auditoria deve acatar o teor da manifestação da APMC, pois tanto no contrato original, assinado em 1994, quanto no temporário, assinado em setembro de 2013, há a previsão de que a arrendatária não pague à APMC as tarifas atualmente englobadas na Tabela 3.

351. Vale ressaltar, em todo caso, que entre todas as empresas que operam em áreas do porto de Maceió, apenas à EMPAT foi concedida a prerrogativa de não pagar por alguma tarifa.

#### 8.3.4. CONSTATAÇÃO

**Fragilidade nos controles sobre contratos de uso de áreas no porto de Maceió – AL. Falha na Fiscalização. Inconformidade na realização de aditivo. Períodos de operação não cobertos por instrumento contratual vigente. Formalização de contrato sem a aprovação da ANTAQ. Formalização de contrato com empresa com débitos com a APMC. Ausência de formalização contratual para utilização de área.**

##### **Fato:**

352. Em cumprimento ao escopo ajustado com o TCU, esta equipe de auditoria avaliou, com base na Resolução ANTAQ nº 2240/2011, a fiscalização portuária empreendida pela APMC em relação às empresas que operam em áreas do porto, fundamentalmente acerca dos contratos de arrendamentos e relações estabelecidas entre a Administração do porto de Maceió (APMC) e as empresas estabelecidas fisicamente no porto.. Dessa análise, foram identificadas falhas relativas: i) à realização de aditivo irregular ; ii) a períodos de operação não cobertos por instrumento vigente; iii) à formalização de contrato sem a aprovação da ANTAQ, iv) à



formalização de contrato com empresa com débitos com a APMC; e v) à ausência de formalização contratual para utilização de área do porto de Maceió.

#### **Causas:**

353. Falhas na gestão de contratos de arrendamento.

354. Falhas na fiscalização das operações portuárias de arrendatários.

#### **Manifestação da Unidade:**

355. Com base na Resolução ANTAQ nº 2240/2011, esta equipe emitiu a Solicitação de Auditoria nº 24/2015, por meio da qual questionou o gestor acerca dos contratos de arrendamentos e relações estabelecidas entre a Administração do porto de Maceió (APMC) e as empresas estabelecidas fisicamente no porto. Em resposta, a Unidade disponibilizou em 8/7/2015 documento sem número arquivado nos papéis de trabalho, por meio do qual apresentou os esclarecimentos transcritos nos itens “Manifestação do gestor”.

#### **Análise da equipe de Auditoria:**

356. Com o objetivo de proporcionar melhor entendimento, estão estruturados a seguir os itens questionados pela SA nº 24/2015, as manifestações apresentadas e as análises empreendidas por esta equipe de auditoria:

#### **i.i) Contrato com a empresa Jaraguá Equipamentos. Industriais Ltda:**

##### **Questionamento da SA nº 24/2015:**

Amparo legal para a assinatura de um 2º aditivo ao contrato temporário, uma vez que a resolução ANTAQ nº 2240/2011 prevê uma única renovação por igual período ou, em caso de interesse público, por um período que não ultrapasse, no total, 60 meses.

#### **Manifestação da Unidade:**

357. Esta equipe transcreve a seguir a manifestação apresentada, através de documento sem número, arquivado em nossos papéis de trabalho, com grifos nas partes que julgaram-se mais importantes:

*Trata-se de Contrato de Uso Temporário de Áreas e Instalações Portuárias firmado em 22.12.2011, sob a égide da Resolução nº 2240/2011 – ANTAQ, e que entrou em efetivo vigor a partir de 18.01.2012, em decorrência dos efeitos produzidos pela Resolução nº 2348 - ANTAQ, reconhecendo seu amparo legal.*

*É oportuno ressaltar que, assim como o Contrato inicial, a elaboração dos dois Termos Aditivos foi pautada rigorosamente nas normas específicas da ANTAQ, valendo acrescentar que não havia, como não há, nenhuma vedação quanto à possibilidade de elaboração de mais de um aditivo contratual.*

*Em verdade, o que a Resolução nº 2240/2011 estabelece é que o Contrato deverá possuir vigência inicial de 18 (dezoito) meses, prorrogáveis por igual período, o que, de fato, aconteceu, com fulcro no caput de seu Art. 38.*

*Ocorre, porém, que a Jaraguá formalizou junto a esta Administração, em 14.01.2015, sua intenção de permanecer durante mais 24 (vinte e quatro) meses na Área Operacional AO- 04, exatamente por saber que tal direito lhe era legalmente facultado, caso detivesse um contrato de*

*prestação de serviços que amparasse tal pretensão. Isto consta textualmente da Resolução nº 2240/201, máxime no parágrafo 1º do supracitado Artigo.*

*Outro aspecto de especial relevância, para a exata compreensão da situação ora exposta é o fato de o Porto de Maceió ter mantido, até o ano de 2011, imensas áreas sem qualquer destinação comercial.*

*Em outras palavras, cerca de metade da área útil do Porto, ou seja, algo em torno de cento e sessenta mil metros quadrados entre áreas e instalações portuárias consideradas nobres, do ponto de vista comercial, se encontrava em condições de absoluta precariedade, apesar da notória escassez de espaços portuários disponíveis para novos negócios no âmbito do Sistema Portuário Nacional.*

*Por isso – exatamente, por isso – esta Administração obteve, em 11.04.2011 (Resolução nº 2007-ANTAQ), antes, portanto, da edição da Resolução nº 2240/2011, autorização da ANTAQ para inserção de parâmetros de cobrança pela utilização de espaços portuários, mais precisamente na “Tabela VII – Serviços Diversos”, como forma de se iniciar o processo de reversão do flagrante sucateamento que tanto contribuiu, durante anos, para a depreciação da imagem institucional do Porto de Maceió.*

*Com efeito, esta Administração passou, desde então, a dispor de um mecanismo legal e imparcial que lhe permite conciliar o atendimento das demandas operacionais por áreas e instalações portuárias, quer em condições ordinárias, quer em circunstâncias emergenciais, com as necessidades de geração de recursos financeiros adicionais para o Porto de Maceió, independentemente da existência de um contrato específico.*

### **Análise da Equipe de Auditoria:**

358. A Resolução ANTAQ nº 2240, em seu artigo 38, transcrito a seguir, só permite a prorrogação uma única vez, ao contrário do que afirma a APMC:

Art. 38. O contrato de uso temporário poderá ser firmado pelo prazo de até 18 (dezoito) meses, podendo ser prorrogado uma única vez, por, no máximo, igual período.

§ 1º. Excepcionalmente, quando comprovada a celebração prévia de contrato de prestação de serviço que justifique a ocupação de áreas e instalações portuárias em prazo superior a 18 (dezoito) meses, a Administração do Porto poderá, observado o interesse público, celebrar contrato de uso temporário com prazo de vigência máximo de até 60 (sessenta) meses. (grifo nosso).

### **Questionamento da SA nº 24/2015:**

Respaldo para, mesmo com a assinatura do 2º aditivo em 01.07.2015, com vigência para 24 meses, retroagindo os efeitos para vigorar a partir de 18.01.2015, a empresa ficar instalada no Porto de Maceió entre 13.12.2014 e 18.01.2015 sem vigência contratual.

### **Manifestação da Unidade:**

359. Esta equipe de auditoria transcreve a seguir a manifestação apresentada, através de documento sem número, arquivado em nossos papéis de trabalho, com grifos nas partes que se julgaram mais importantes:

*Por conseguinte, nos foi possível aguardar, com certa tranquilidade, o desfecho da consulta formal realizada junto à ANTAQ, em 12.02.2015, acerca da admissibilidade de um novo aditivo contratual de vinte e quatro meses com a empresa Jaraguá Equipamentos Industriais Ltda., sem que a mencionada lacuna temporal de sete meses até a sua assinatura significasse algum tipo de ilegalidade e/ou prejuízo financeiro para a Administração do Porto de Maceió.*

*No caso em pauta, o maior problema decorrente de uma eventual impossibilidade de extensão do referido prazo contratual consistiria, fundamentalmente, na insegurança jurídica gerada para a Jaraguá, em termos de garantia de permanência para viabilizar o retorno de possíveis investimentos realizados, bem como na inexistência de documento comprobatório de ocupação de área, para fins de habilitação em concorrências no âmbito do segmento de óleo e gás.*

### **Análise da Equipe de Auditoria:**

360. A manifestação do gestor comprova que a Jaraguá ficou estabelecida no porto de Maceió sem cobertura contratual, pois o segundo aditivo, além de não ser previsto na Resolução ANTAQ nº 2240, foi assinado em 01.07.2015, com efeito retroativo para vigorar a partir de 18.01.2015. Desta forma, no mínimo, a relação comercial ficou sem amparo contratual no período de 13.12.2014 a 18.01.2015.

361. Além disso, deve ser destacado que a consulta à ANTAQ foi feita em 12.2.2015, portanto após o fim da vigência do instrumento anterior em 13.12.2014.

362. Dessa maneira, esta equipe de auditoria mantém o registro evidenciado.

### **Questionamento da SA nº 24/2015:**

363. Se a empresa vem cumprindo com regularidade seu compromisso financeiro com o Porto, inclusive se existe parcela em atraso. Em caso afirmativo, quantas parcelas em atraso e qual o valor total pendente.

### **Manifestação da Unidade:**

*Por fim, registre-se que a Jaraguá Equipamentos do Nordeste Ltda. vem cumprindo regularmente seus compromissos financeiros com o Porto, à exceção de 1 (uma) única parcela em aberto, no valor de R\$ 79.500,00 (setenta e nove mil e quinhentos reais), relativa ao mês de junho/2014, inclusa em processo de recuperação judicial.*

### **Análise da Equipe de Auditoria:**

364. A manifestação apresentada pelo gestor através de documento sem número, arquivado em nossos papéis de trabalho, demonstra falha nos controles internos aplicados na gestão dos contatos de arrendamento, já que a existência de débito da empresa Jaraguá com a APMC deveria ter impossibilitado a formalização do segundo contrato de arrendamento em julho de 2015, conforme art. 62 da Lei nº 12.815/2013.

### **ii) Contrato com a empresa Tomé Engenharia S/A:**

#### **Questionamentos da SA nº 24/2015:**

a) a existência de dois contratos temporários iniciais, não sendo um aditivo ao outro, um datado de 18/01/2012 e outro datado de 30/05/2014; e

b) inexistência do termo de reconhecimento da Antaq no contrato datado de 30/05/2014.

### **Manifestação da Unidade:**

365. Esta equipe de auditoria transcreve a seguir a manifestação apresentada, através de documento sem número, arquivado em nossos papéis de trabalho, com grifos nas partes que julgaram-se mais importantes:

*Trata-se de 2 (dois) Contratos de Uso Temporário de Áreas e Instalações Portuárias firmados, respectivamente, em 18.01.2012 e em 30.05.2014, ambos respaldados na Resolução nº 2240/2011 – ANTAQ e cujos fundamentos e vantagens para esta Administração encontram-se descritos na resposta anterior.*

*Entretanto, a orientação para conduzirmos os dois processos separadamente, bem como a forma de expedição dos competentes atos administrativos que legitimaram os efeitos legais dos*

*respectivos Contratos, constituem matérias sobre as quais não temos como nos manifestar, formalmente, visto estarem inseridas na exclusiva competência da ANTAQ.  
O fato é que ambos os contratos possuem, sim, a competente anuência da ANTAQ, embora os expedientes administrativos de autorização adotados pelo Órgão não tenham seguido rigorosamente a mesma metodologia.*

### **Análise da Equipe de Auditoria:**

366. Ao contrário do informado pelo gestor, a UJ não forneceu à equipe de auditoria comprovação documental de que o segundo contrato tenha sido aprovado pela ANTAQ, conforme prevê o § 1º do art. 37 da Resolução ANTAQ nº 2240/2011. Ainda, o gestor também não apresentou comprovação de ter dado ciência à ANTAQ da celebração desse segundo instrumento no prazo de 30 dias da assinatura, procedimento definido pelo § 5º do art. 38 da mesma resolução.

### **iii) Contrato com a empresa EMPAT, assinado em 27.04.94:**

#### **Questionamentos da SA nº 24/2015:**

- a) finalizado o prazo inicial de 5 (cinco) anos, renovável por igual período, a renovação por 9 (nove) vezes em aditivos anuais; e
- b) findo o prazo do contrato temporário por 180 dias, assinado em 06/09/2013, sem renovação prevista, qual o amparo para a empresa estar instalada no Porto, já que não foi assinado outro contrato.

### **Manifestação da Unidade:**

*Trata-se de arrendamento das Instalações Físicas e Equipamentos Constitutivos do Terminal Açucareiro do Porto de Maceió.*

*Esta Administração sempre interagiu com a SEP e a ANTAQ, para subsidiar suas ações atinentes aos arrendamentos, frente aos normativos que preveem procedimentos licitatórios, sem perder de vista a necessidade de se evitar prejuízos econômicos, financeiros e sociais, ante a descontinuidade da prestação dos serviços portuários, enquanto não ultimado o procedimento administrativo correspondente.*

*Com a revogação da Lei nº 8630/93, a antiga Lei dos Portos, a licitação dos arrendamentos portuários tornou-se de responsabilidade da Secretaria de Portos/PR e da ANTAQ. Desta forma, os procedimentos passaram a ser capitaneados por estes órgãos.*

*Desde que entrou em vigor, a Lei nº 12815/2013 ainda não conseguiu produzir efeitos no campo da Licitação dos Arrendamentos, pois as áreas portuárias de todo o país foram divididas em 04 Blocos, estando Alagoas no Bloco 03 e cujas ações, apenas, acompanhamos.*

*No período de transição entre a realização do certame e a assinatura do Contrato as empresas que tiveram os contratos findados, contaram com autorização para continuar utilizando a área, desde que fosse de interesse público, conforme previsto no art. 35 da Resolução 2240/2011, da ANTAQ, uma vez que o setor sucroalcooleiro representa cerca de sessenta por cento da movimentação anual de mercadorias do Porto de Maceió.*

*Vale frisar, por oportuno, que a situação atual encontra-se devidamente regularizada, com a assinatura do Contrato de Transição (Uso Temporário) tendo ocorrido em 25.06.2015, nos termos consignados no despacho GM/SEP/PR-2014, de 30.04.2014, bem como no Ofício nº 848/2014/SPP/SEP/PR, considerando, ainda, a delegação dada pelo Poder Concedente, in casu, a Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, cópia em anexo.*

### **Análise da Equipe de Auditoria:**

367. A manifestação apresentada não descaracteriza o entendimento apresentado, pois entende que ela evidencia a situação indevida em relação à área ocupada pela empresa EMPAT, já que houve um lapso temporal de cerca de 15 (quinze) meses entre o fim da vigência do contrato temporário em março de 2014 e a celebração do atual instrumento em junho de 2015.

368. Além disso, o gestor não apresentou à equipe de auditoria a cópia do instrumento celebrado em junho de 2015.

#### **vi) Relação comercial com a empresa Valmar Serviços Industriais Ltda:**

369. Em resposta à alínea “a” do subitem 1.6 da Solicitação de Auditoria nº 24/2015, o gestor esclareceu através de documento sem número, arquivado em nossos papéis de trabalho, o objeto da relação comercial entre o porto de Maceió e a empresa Valmar Serviços Industriais Ltda:

*Trata-se de uso de área, a título precário, para fins de apoio portuário, mediante o pagamento mensal da correspondente Tarifa Portuária, consoante o disposto na Tabela VII-018 – subitem III – utilização de pátio de segunda linha, sem pavimentação – por empresa devidamente cadastrada e credenciada a exercer atividades próprias de Operador Portuário no universo do Porto de Maceió.*

370. O gestor também foi questionado quanto a outros aspectos dessa relação, conforme avaliações a seguir:

#### **Questionamento da SA nº 24/2015:**

b) o amparo legal para a relação.

#### **Manifestação da Unidade:**

*Para viabilizar o atendimento do pleito formalizado pela empresa Valmar, abriu-se o processo administrativo nº 1002/2013, datado de 22.11.2013, tendo sido seu objeto submetido à análise de nossa Assessoria Jurídica, que opinou pelo deferimento. Os fundamentos da Administração que amparam técnica e juridicamente a manutenção da prática em tela encontram-se descritos no item 1.1 do presente documento.*

#### **Análise da Equipe de Auditoria:**

371. Mantém-se o apontamento, pois o referido item 1.1 se refere a contrato temporário regulado pela Resolução ANTAQ nº 2240/2011, enquanto que não há nenhum contrato que formalize a relação comercial entre o a APMC e a empresa Valmar Serviços Industriais Ltda, conforme se conclui do questionamento seguinte.

#### **Questionamento da SA nº 24/2015:**

i. o instrumento que formaliza a relação comercial.

#### **Manifestação da Unidade:**

372. O gestor não apresentou a documentação solicitada.

### **Manifestação da Unidade após a versão preliminar do Relatório de Auditoria:**

373. Encaminhado pela Carta DP nº 306/2015, de 30 de setembro de 2015, o Ofício APMC nº 215/2015, de 29 de setembro de 2015 relata que as recomendações foram adotadas, “com instruções de observância às mesmas, bem como comunicação e consultas dirigidas à ANTAQ objetivando dirimir eventuais dúvidas e adotar procedimentos proativos”.

### **Análise da Equipe de Auditoria após a apresentação de resposta quando do encaminhamento da versão preliminar do Relatório de Auditoria:**

374. A não apresentação de cópia do contrato que formalize a relação entre a APMC e a empresa Valmar Serviços Industriais Ltda se dá porque não há instrumento nesse sentido, embora o gestor tenha esclarecido, em resposta à alínea “d” do subitem 1.6 que a empresa Valmar paga pela área ocupada:

*A remuneração pelo uso da referida área consiste na aplicação do valor unitário do metro quadrado constante da supracitada Tabela sobre a superfície ocupada, com a emissão, a cada período de 30 (trinta) dias, das correspondentes faturas, para o competente pagamento, por parte o Operador Portuário.*

375. Por outro lado, a ausência de contrato para ocupação de área gera questionamentos sobre a relação comercial e não obriga a empresa particular a submeter-se à alínea “d” do inciso VII do art. 46 da Resolução ANTAQ nº 2240/2011, que estabelece a obrigatoriedade da contratação de seguro por parte da arrendatária temporária.

### **Recomendações:**

376. Recomendação 1: Orientar formalmente os responsáveis para que abstenham-se de realizar aditivo de contrato temporário que prorogue por mais de uma vez a vigência do instrumento, em atendimento ao § 1º do art. 38 da Resolução ANTAQ nº 2240/2011.

377. Recomendação 2: Orientar formalmente os responsáveis pela gestão dos contatos de arrendamento de maneira a evitar a ocupação de áreas do porto de Maceió por períodos não previstos em contrato.

378. Recomendação 3: Orientar formalmente os setores responsáveis para que abstenham-se de celebrar ou aditar contrato de arrendamento com empresas que tenham débito com a Administração Portuária, em cumprimento ao disposto no art. 62 da Lei nº 12.815/2013.

379. Recomendação 4: Informar à ANTAQ da celebração de contrato de uso temporário com a empresa Tomé Engenharia S/A em 30/4/2014 para ocupação de área no porto de Maceió.

380. Recomendação 5: Orientar formalmente os responsáveis para que evitem a ocupação de área no porto sem que exista o devido instrumento contratual, como exemplo da empresa Valmar Serviços Industriais Ltda no porto de Maceió.

381. Recomendação 6: Regularizar, inclusive com a aprovação formal da ANTAQ, a ocupação de área do porto de Maceió pela empresa Valmar Serviços Industriais Ltda.

382. Recomendação 7: Instaurar procedimento administrativo para apurar eventuais prejuízos, bem como os responsáveis, pela ocupação de áreas portuárias em desacordo com a Resolução ANTAQ n° 2240/2011 e com a Lei n° 12.815/2013.

## ANEXO II – MATRIZ DE RESPONSABILIZAÇÃO

**Quadro 38** – Quadro Principal da Matriz de Responsabilização

Constatação	CPF do responsável	Integrante do Rol de Responsáveis	Período de exercício	Conduta	Critérios	Nexo de causalidade	Considerações sobre a responsabilidade do agente	
							Fatores agravantes	Fatores atenuantes
Item 5.1.2 do Relatório de Auditoria Anual de Contas nº 14/2015 (FALHA MÉDIA)  Pagamento indevido de adicional de risco portuário a empregado cedido	***.212.814-**	Sim	30/05 a 31/12/14	Descumprimento do art. 14, § 1º e 2º da Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965  Homologação do Protocolo Codern 000620	Ordenar despesas e, juntamente com outro Diretor, movimentar recursos financeiros e assinar títulos de crédito, ações e demais valores mobiliários. (Regimento Interno, item 5.1 - m)	3	7	1
	***.880.164-**	Sim	01/01 a 31/12/14	Descumprimento do art. 14, § 1º e 2º da Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965  Autorização do Protocolo Codern 000620	Compete supervisionar, coordenar e controlar as atividades da Gerência Administrativa, Gerência de Recursos Financeiros e Gerência de Planejamento e Orçamento. (Regimento Interno, item 6.1 - a)	1, 3	2	1
	***.960.624-**	Não	01/01 a 31/12/14	Descumprimento do art. 14, § 1º e 2º da Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965	Assessorar os diversos segmentos da Companhia no que concerne a assuntos de cunho jurídico, através da prestação de informes,	1, 3	2	



Constatação	CPF do responsável	Integrante do Rol de Responsáveis	Período de exercício	Conduta	Critérios	Nexo de causalidade	Considerações sobre a responsabilidade do agente	
				Autorização do Protocolo Codern 000620				
Item 8.3.4 do Relatório de Auditoria Anual de Contas nº 14/2015 (FALHA GRAVE)  Fragilidade nos controles sobre contratos de uso de áreas no porto de Maceió – AL. Falha na Fiscalização. Inconformidade na realização de aditivo. Períodos de operação não cobertos por instrumento contratual vigente. Formalização de contrato sem a aprovação da ANTAQ. Formalização de contrato com empresa com débitos com a APMC. Ausência de formalização contratual para utilização de área	***.468.334-**	Sim	01/01 a 02/05/14	Descumprimento do art. 62 da Lei nº 12.815/2013 e do § 1º do art. 38 da Resolução ANTAQ nº 2240/2011	Administrador do Porto de Maceió	3	Impossível avaliar	Impossível avaliar
	***.472.494-**	Sim	01/01 a 31/12/14	Descumprimento do § 1º do art. 38 da Resolução ANTAQ nº 2240/2011	Administrador do Porto de Maceió	3	Impossível avaliar	Impossível avaliar

**Fonte:** Rol de Responsáveis, gestão 2014, inserido pela Unidade no sistema E-Contas do TCU e informações deste Relatório Anual de Contas.

## ANEXO II – MATRIZ DE RESPONSABILIZAÇÃO

### LEGENDA DO QUADRO PRINCIPAL

#### “NEXO DE CAUSALIDADE”

1. O comportamento do agente compõe a causa da falha.
2. O comportamento do agente não compõe a causa da falha.
3. Em função das suas competências legais, o agente poderia ter atuado para evitar a falha e/ou seus efeitos negativos.
4. A participação do agente não foi determinante para a ocorrência do fato.

#### “CONSIDERAÇÕES SOBRE A RESPONSABILIDADE DO AGENTE”

##### FATORES AGRAVANTES:

1. O agente não tinha competência legal para praticar o(s) ato(s).
2. O agente estava munido de informações suficientes para reconhecer a inadequação do ato.
3. O agente não estava munido de informações suficientes para reconhecer a inadequação do ato, mas tinha competência legal para demandar a sua produção.
4. As decisões adotadas contrariaram a orientação técnica e/ou jurídica da área competente.
5. Embora as circunstâncias indicassem a necessidade de busca de orientação técnica e/ou jurídica para subsidiar a decisão, o agente não consultou a área competente.
6. Havia alternativa mais adequada e/ou econômica para os cofres públicos.
7. O ato gerou benefícios para o agente.
8. O ato gerou benefícios impróprios para terceiros, integrantes da estrutura da unidade jurisdicionada.
9. O ato gerou benefícios impróprios para terceiros, não integrantes da estrutura da unidade jurisdicionada.

Impossível avaliar: opção utilizada diante da ausência de evidências suficientes para a formação de opinião.

##### FATORES ATENUANTES:

1. As decisões do agente foram adotadas em atendimento a orientação técnica e/ou jurídica da área competente.
  2. O agente não recebeu informações relevantes de terceiros que tinham dever legal ou funcional de alertá-lo.
  3. O agente não estava munido de informações suficientes para reconhecer a inadequação do ato e tinha competência legal para demandar a sua produção, mas não havia pessoal qualificado disponível.
  4. Nas circunstâncias apresentadas, não havia alternativa mais adequada e/ou econômica para os cofres públicos.
  5. O ato foi praticado para atender situação emergencial no resguardo da integridade do patrimônio público.
  6. O ato foi praticado para atender situação emergencial no resguardo da integridade de pessoas.
  7. O ato foi praticado no contexto da manutenção do funcionamento de serviço público essencial.
  8. O ato foi praticado no contexto da manutenção do funcionamento de política pública cuja interrupção poderia causar transtornos a cidadãos e/ou riscos à saúde ou à vida dos beneficiários.
- Impossível avaliar: opção utilizada diante da ausência de evidências suficientes para a formação de opinião.

**Quadro 39 – Quadro Principal da Matriz de Responsabilização**

<b>CPF</b>	<b>Cargo ou função</b>
***.224.294-**	Diretor Presidente da Codern (1/1/2014 a 30/05/2014)
***.212.814-**	Diretor Presidente da Codern (30/05/2014 a 31/12/2014)
***.880.164-**	Diretor Administrativo e Financeiro (1/1/2014 a 31/12/2014)
***.472.494-**	Administrador do Porto de Maceió (1/1/2014 a 4/4/2014)
***.468.334-**	Administradora do Porto de Maceió (10/4/2014 a 31/12/2014)

**Fonte:** Rol de Responsáveis, gestão 2014, inserido pela Unidade no sistema E-Contas do TCU.

Brasília (DF), de outubro de 2015.