

# FORTALECIMENTO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE PARA PROMOÇÃO DE RESILIÊNCIA CLIMÁTICA E SUSTENTABILIDADE

Diagnóstico Nacional  
e Relatório Final



On behalf of:



of the Federal Republic of Germany



**REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

Luiz Inácio Lula da Silva  
**Presidente da República**

Silvio Costa Filho  
**Ministro de Portos e Aeroportos**

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)**

Caio César Farias Leônico  
**Diretor-Geral Substituto**

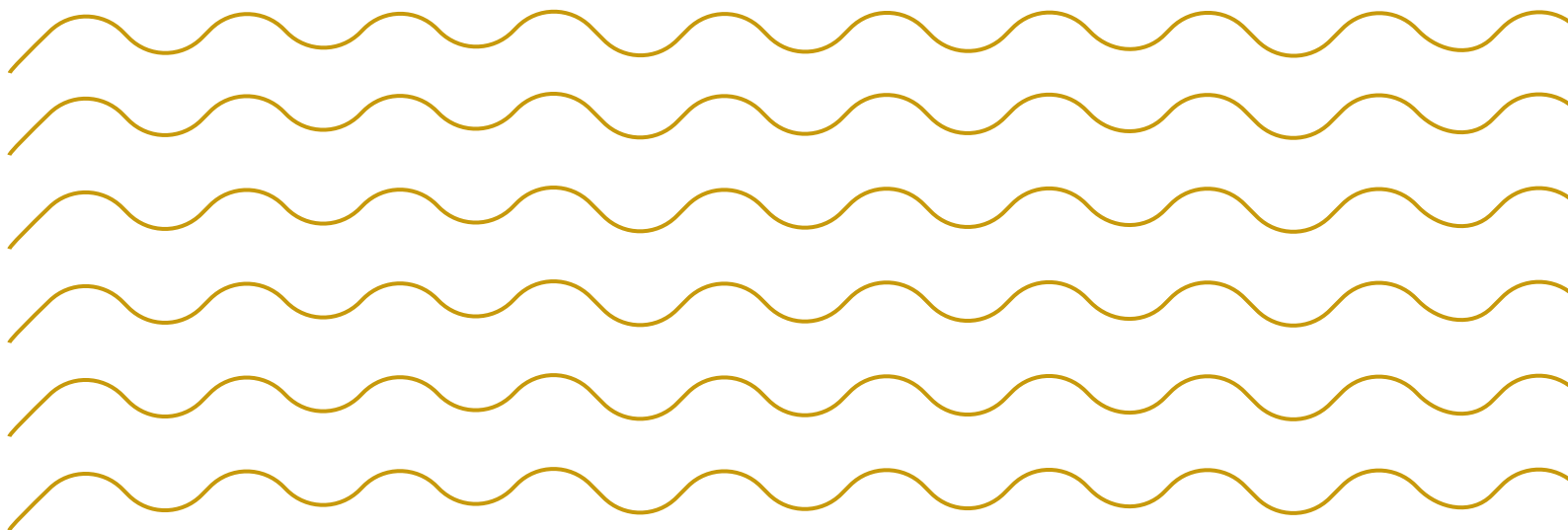
Flavia Morais Lopes Takafashi  
**Diretora**

Wilson Pereira de Lima Filho  
**Diretor**

Alber Furtado de Vasconcelos Neto  
**Diretor**

# Diagnóstico Nacional e Relatório Final

**FORTALECIMENTO DA  
RELAÇÃO PORTO-CIDADE  
PARA PROMOÇÃO DE  
RESILIÊNCIA CLIMÁTICA E  
SUSTENTABILIDADE**



# EXPEDIENTE

## REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Luiz Inácio Lula da Silva  
Presidente da República

Silvio Costa Filho  
Ministro de Portos e Aeroportos

### ELABORAÇÃO

Zardo Consultores

### EQUIPE TÉCNICA – Zardo Consultores

Aline Zardo Ferreira  
Andreia Coutinho e Silva  
Julia Da Ros Carvalho  
Manoela Pagotto Martins Nodari  
Rosane Vasconcelos Zanotti

### AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)

#### EQUIPE TÉCNICA – ANTAQ

Superintendência de Estudos e Projetos  
Hidroviários – SEPH  
Eduardo Pessoa de Queiroz  
Dax Rösler Andrade

#### Gerência Especial de Estudos – GEE

Paulo Henrique Ribeiro de Perni  
Rafael Moisés Silveira da Silva  
Ana Paula Harumi Higa

#### Superintendência de ESG e Inovação – SESGI

Cristina Castro Lucas de Souza

#### Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade – GMS

Uirá Cavalcante Oliveira  
Patrícia Gonçalves de Oliveira  
Lucas Fernando Vaquero Roviriego

#### EQUIPE TÉCNICA – GIZ

Ana Carolina Câmara  
Eduarda Silva Rodrigues de Freitas  
Fernanda Helena F. Leite  
Pablo Borges de Amorim  
Alexandre Ferreira da Silva

#### EQUIPE TÉCNICA – Ministério de Portos e Aeroportos

Secretária Nacional de Portos  
Flávia Nico Vasconcelos  
Marina Cavalini Bailão

**EQUIPE TÉCNICA – Autoridade Portuária de Santos  
Superintendência de Meio Ambiente, Saúde e  
Segurança do Trabalho**  
Sidnei Aranha

#### Gerência de Sustentabilidade

Bruno Fernandes Takano  
Thiago Menezes Freire de Souza

#### DESIGN

Estúdio Marujo

#### DIAGRAMAÇÃO

Gustavo Costa

#### CONTATOS

#### AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ

SEPN Quadra 514, Conjunto "E", Edifício ANTAQ,  
SDS, 3º andar, Brasília – DF  
CEP 70760-545  
T + 55 61 2029-6764

#### Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Sede da GIZ: Bonn e Eschborn  
GIZ Agência Brasília  
SCN Quadra 01 Bloco C Sala 1501  
Ed. Brasília Trade Center 70.711-902 Brasília/DF  
T + 55-61-2101-2170  
E giz-brasilien@giz.de  
ww.giz.de/brasil

A encargo de:

**Ministério Federal do Meio Ambiente, Ação  
Climática, Conservação da Natureza e Segurança  
Nuclear (BMUKN) da Alemanha BMU Bonn:**  
Robert-Schuman-Platz 3 53175 Bonn, Alemanha  
T +49 (0) 228 99 305-0

#### Diretora de Projeto:

Ana Carolina Câmara  
T:+55 61 9 99 89 71 71  
T +55 61 2101 2098  
E ana-carolina.camara@giz.de

Brasília, julho de 2025.

# SUMÁRIO

<b>Diagnóstico nacional: Apresentação</b>	<b>10</b>
<b>Mapeamento dos portos organizados brasileiros</b>	<b>11</b>
<b>Questionário</b>	<b>13</b>
<b>Relatório Final: resultado e análises da Agenda 2030 Portuária</b>	<b>25</b>
<b>Considerações finais</b>	<b>53</b>
<b>Recomendações</b>	<b>54</b>
<b>Conclusão</b>	<b>54</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>55</b>

Essa publicação foi realizada por uma equipe formada por consultores independentes sob a coordenação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável, por meio do projeto Apoio ao Brasil na Implementação da Agenda Nacional de Adaptação à Mudança do Clima (ProAdapta). Os projetos foram pactuados no âmbito da Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável, por meio da parceria entre o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima do Brasil e a *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ)*, no âmbito da Iniciativa Internacional para

o Clima (IKI, sigla em alemão), do Ministério Federal do Meio Ambiente, Ação Climática, Conservação da Natureza e Segurança Nuclear (BMUKN, sigla em alemão). Participaram deste processo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) e a Autoridade Portuária de Santos (APS). Todas as opiniões aqui expressas são de inteira responsabilidade dos autores, não refletindo necessariamente a posição da GIZ, da ANTAQ ou dos demais parceiros executores. Este documento não foi submetido à revisão editorial.

# LISTA DE SIGLAS

**AbE** – Adaptação baseada em Ecossistemas

**AIVP** – Associação Internacional de Cidades Portuárias

**ANTAQ** – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**AOD** – Assistência Oficial ao Desenvolvimento

**APS** – Autoridade Portuária de Santos

**BMUKN** – Ministério Federal do Meio Ambiente, Ação Climática, Conservação da Natureza e Segurança Nuclear

**CAR** – Cadastro Ambiental Rural

**CDP** – Companhia Docas do Pará

**CDSA** – Companhia Docas do Santana

**CDSS** – Companhia Docas de São Sebastião

**CODEBA** – Companhia das Docas do Estado da Bahia

**COSUST** – Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos

**EPI** – Equipamentos de Proteção Individual

**ESG** – Environmental, Social and Governance (Ambiental, Social e Governança)

**GEE** – Gases de Efeito Estufa

**GIZ** – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

**ICLEI** – Governos Locais pela Sustentabilidade

**IKI** – Iniciativa Internacional para o Clima

**IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

**IPHAN** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

**MPOR** – Ministério de Portos e Aeroportos

**MTE** – Ministério do Trabalho e Emprego

**ODS** – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável

**OGMO** – Órgão Gestor de Mão de Obra

**OMC** – Organização Mundial do Comércio

**ONU** – Organização das Nações Unidas

**PACS** – Plano de Ação Climática de Santos

**PCS** – Programa de Comunicação Social

**PEA** – Programa de Educação Ambiental

**PEP** – Programa de Educação Patrimonial

**PDZ** – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

**PRF** – Polícia Rodoviária Federal

**ProAdapta** – Apoio ao Brasil na Implementação da Agenda Nacional de Adaptação à Mudança do Clima

**RPC** – Relação Porto–Cidade

**SbN** – Soluções baseadas na natureza

**SCPar** – Santa Catarina Participações

**SESC** – Serviço Social do Comércio

**SEST/SENAT** – Serviço Social do Transporte / Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

**SNP** – Secretaria Nacional de Portos

**SOPH** – RO Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Roraima

**SUAPE** – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros

**TPA** – Trabalhadores Portuários Avulsos

**TUP** – Terminal de Uso Privado

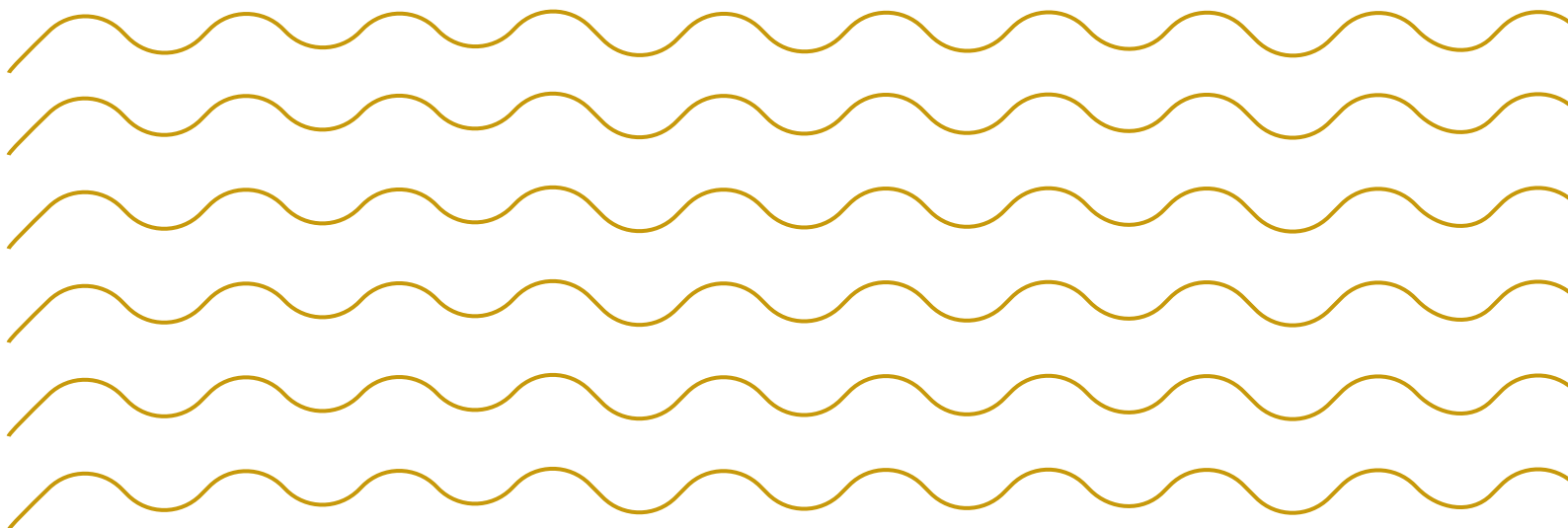
**UNESCO** – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

**UNICAMP** – Universidade Estadual de Campinas

**VTMIS** – Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações

# LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1:</b> Portos administrados por autoridades portuárias.....	12
<b>Tabela 2:</b> Metas e Indicadores ODS.....	33
<b>Tabela 3:</b> Metas e Indicadores ODS.....	39
<b>Tabela 4:</b> Metas e Indicadores ODS.....	45



## Diagnóstico nacional: Apresentação

A Agenda 2030 reforça que cada país deve adaptar os ODS às suas realidades e necessidades locais, promovendo sua implementação integrada e eficaz, com foco especial em questões críticas, como mudança do clima, desigualdades sociais e degradação ambiental.

A Agenda 2030 e a mudança do clima são aspectos que alteram a Relação porto-cidade (RPC): reposicionam o porto como motor de desenvolvimento territorial, um ativo da comunidade portuária; reposicionam a cidade como tema a ser incorporado no planejamento estratégico do negócio portuário. É a partir desta visão mais ampla da RPC, agora num contexto de sustentabilidade, que interpretamos os dados a seguir.

Este documento apresenta o processo realizado para atender à etapa do projeto que envolve o diagnóstico ODS em nível nacional e o relatório final. Inicialmente, foram definidos e mapeados os portos e cidades que serão considerados no diagnóstico, com base nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e na relação Porto–Cidade. Em seguida, adaptamos o questionário do produto 3.1, a fim de garantir que as questões refletissem as realidades específicas de cada porto e cidade. Apresentamos, então, os dados compilados e respectiva análises que são o pilar do relatório final.

A Organização das Nações Unidas (ONU) produziu o documento "**Transformando o Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**" (2015), mais conhecido como Agenda 2030. Os 5 Ps - Pessoas, Planeta, Prosperidade, Paz e Parceria - articulam-se para formar uma visão do mundo que queremos e dão lugar ao compromisso global.

A **Agenda 2030** é um plano de ação para as pessoas, para o planeta e para a prosperidade. É um compromisso internacional com o desenvolvimento sustentável, em suas três dimensões: a econômica, a social e a ambiental. Seus **17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)** e suas **169 metas são um *roadmap*** que equilibra o progresso econômico, a inclusão social e a sustentabilidade ambiental, garantindo a qualidade de vida para as gerações presentes e futuras.

Apresentamos os 17 ODS:

**ODS 01: Erradicação da pobreza:** Eliminar a pobreza em todas as suas formas e dimensões.

**ODS 02: Fome zero e agricultura sustentável:** Acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e promover uma agricultura sustentável.

**ODS 03: Saúde e bem-estar:** Garantir vidas saudáveis e promover o bem-estar para todos.

**ODS 04: Educação de qualidade:** Assegurar educação inclusiva, equitativa e de qualidade, promovendo oportunidades de aprendizado ao longo da vida.

**ODS 05: Igualdade de gênero:** Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas.

**ODS 06: Água limpa e saneamento:** Garantir disponibilidade e gestão sustentável da água e saneamento para todos.

**ODS 07: Energia limpa e acessível:** Assegurar acesso confiável, sustentável e moderno à energia.

**ODS 08: Trabalho decente e crescimento econômico:** Promover o crescimento econômico inclusivo e sustentável, com emprego pleno e produtivo.

**ODS 09: Inovação e infraestrutura:** Construir infraestrutura resiliente, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação.

**ODS 10: Redução das desigualdades:** Reduzir as desigualdades dentro e entre os países.

**ODS 11: Cidades e comunidades sustentáveis:** Tornar as cidades e comunidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis.

**ODS 12: Consumo e produção responsáveis:** Garantir padrões de consumo e produção sustentáveis.

**ODS 13: Ação contra a mudança global do clima:** Adotar medidas urgentes para combater a mudança do clima e seus impactos.

**ODS 14: Vida na água:** Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e recursos marinhos.

**ODS 15: Vida terrestre:** Proteger, restaurar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres.

**ODS 16: Paz, justiça e instituições eficazes:** Promover sociedades pacíficas e inclusivas, com acesso à justiça para todos e instituições eficazes, responsáveis e inclusivas.

**ODS 17: Parcerias e meios de implementação:** Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

A Agenda 2030 reforça que cada país deve adaptar os ODS às suas realidades e necessidades locais, promovendo sua implementação integrada e eficaz, com foco especial em questões críticas, como mudança do clima, desigualdades sociais e degradação ambiental.

A Agenda 2030 e a mudança do clima são aspectos que alteram a RPC: reposicionam o porto como motor de desenvolvimento territorial, um ativo da comunidade portuária; reposicionam a cidade como tema a ser incorporado no planejamento estratégico do negócio portuário. É a partir desta visão mais ampla da RPC, agora num contexto de sustentabilidade, que interpretamos os dados a seguir.

## Mapeamento dos portos organizados brasileiros

O estudo tem como escopo 33 portos organizados brasileiros e 20 autoridades portuárias que exercem a administração desses portos. Os convites para a pesquisa foram enviados pela Secretaria Nacional de Portos (SNP) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) para quase todas as autoridades portuárias de portos públicos, exceto para a Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias – SNPH, que administra o Porto de Manaus.

No caso de autoridades portuárias que gerenciam mais de um porto, solicitamos que a pesquisa tomasse como referência apenas o porto onde se localiza a sede da instituição. Algumas autoridades portuárias seguiram a orientação e consideraram apenas o porto onde está a sede da autoridade portuária. Outros incluíram todos os portos que administram. Identificamos os respondentes no quadro abaixo.

Para simplificar, doravante chamaremos as autoridades portuárias de **portos**.

Tabela 1: Portos administrados por autoridades portuárias

AP	PORTO	AUTORIDADE PORTUÁRIA	PORTO VINCULADO	LOCALIDADE	RESPONDENTE
1	1	Docas PB	Porto de Cabedelo	Cabedelo/PB	sim
2	2	Companhia Docas do Ceará - CDC	Porto de Fortaleza	Fortaleza/CE	não
3	3	SCPAR Imbituba	Porto de Imbituba	Imbituba/SC (sede)	sim (sede)
	4		Porto de Laguna	Laguna/SC	não
4	5	Superintendência do Porto de Itajaí - SPI	Porto de Itajaí	Itajaí/SC	sim
5	6	Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP	Porto de Itaqui	São Luís/MA	sim
6	7	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN/ Autoridade Portuária de Maceió - APMc	Porto de Maceió	Maceió/AL	sim
7	8	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN - Natal	Porto de Natal	Natal/RN	sim
8	9	Portos do Paraná	Porto de Paranaguá	Paranaguá/PR (sede)	sim (adm. geral)
	10		Porto de Antonina	Antonina/PR	
9	11	Porto de Recife	Porto de Recife	Recife/PE	sim
10	12	PortosRio	Porto do Rio de Janeiro	Rio de Janeiro/RJ	sim (sede)
	13		Porto de Angra do Reis	Angra dos Reis/RJ	
	14		Porto de Niterói	Niterói/RJ	
	15		Porto de Itaguaí	Itaguaí/RJ	
	16		Porto de Forno	Arraial do Cabo/RJ	
11	17	PortosRS	Porto do Rio Grande	Rio Grande/RS (sede)	Sim (sede)
	18		Porto de Porto Alegre	Porto Alegre/RS	não
	19		Porto de Pelotas	Pelotas/RS	
12	20	Companhia Docas da Bahia - CODEBA	Porto de Salvador	Salvador/BA (sede)	sim (sede)
	21		Porto de Aratu-Candeias	Candeias/BA	não
	22		Porto de Ilhéus	Ilhéus/BA	
13	23	SCPAR Porto de São Francisco	Porto de São Francisco do Sul	São Francisco do Sul/SC	sim

14	24	Companhia Docas de São Sebastião - CDSS	Porto de São Sebastião	São Sebastião/SP	sim
15	25	Autoridade Portuária de Santos - APS	Porto de Santos	Santos/SP	sim
16	26	Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - SUAPE	Porto de Suape	Ipojuca/PE	sim
17	27	VPorts Autoridade Portuária	Porto de Vitória	Vitória/ES (sede)	sim (adm. geral)
	28		Porto de Barra do Riacho	Aracruz/ES	não
18	29	Companhia Docas de Santana - CDSA	Porto de Macapá	Santana/AP	sim
19	30	Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Roraima - SOPH-RO	Porto de Porto Velho	Porto Velho/RO	sim
20	31	Companhia Docas do Pará - CDP	Porto de Vila do Conde	Vila do Conde/PA	sim (adm. geral)
	32		Porto de Santarém	Santarém/PA	
	33		Porto de Belém	Belém/PA (sede)	

## Questionário

O instrumento de coleta de dados utilizado foi um questionário, aplicado às autoridades portuárias via plataforma online Google Forms, compartilhado via link e enviado por meio de correspondência eletrônica, pela Secretaria Nacional de Portos do MPOR. As respostas foram coletadas no período de 02 a 05 de novembro de 2024.

O questionário é composto por questões majoritariamente objetivas e algumas questões abertas, estas últimas direcionadas para o levantamento de informações sobre iniciativas individuais de cada porto. As questões elaboradas consideraram as metas do documento Agenda 2030 ODS – Metas Nacionais dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (IPEA/2018), de forma adaptada ao propósito deste projeto.

O questionário está dividido em 2 Blocos:

- **Bloco 1** - Maturidade dos Portos Organizados frente à Agenda 2030. O levantamento da maturidade dos portos em termos de conhecimento e adesão à Agenda 2030;
- **Bloco 2** - Avanços dos Portos Organizados na Implementação dos ODS. O levantamento dos avanços dos portos especificamente na implementação dos ODS 11 - Cidades e comunidades sustentáveis, ODS 13 – Ação contra a mudança global do clima e ODS 17 – Parcerias e meios de implementação.

A seleção dos ODS 11, ODS 13 e ODS 17, no Bloco 2, é resultado de iniciativas anteriores deste mesmo projeto *Fortalecimento da Relação porto-cidade para Promoção de Resiliência Climática e*

*Sustentabilidade* que apontou esses ODS como os mais sensíveis para fortalecimento da RPC frente à mudança do clima, a partir do caso piloto da cidade portuária de Santos.

A pesquisa foi respondida por 19 (95%) dos 20 portos para os quais encaminhamos os questionários. O único porto convidado que não respondeu ao questionário foi o Porto de Fortaleza/Companhia Docas do Ceará. Logo, os resultados aqui apresentados são representativos dos avanços atuais da agenda de sustentabilidade junto aos portos organizados brasileiros.

## Seção 1 de 7

### Fortalecimento da Relação porto-cidade

O projeto *Fortalecimento da relação porto-cidade para promoção de resiliência climática e sustentabilidade* | GIZ/ANTAQ/SNP-MPOR visa fortalecer a relação porto-cidade com o objetivo de promover a sustentabilidade e a resiliência climática dos portos, das cidades e dos territórios associados.

Dando sequência às atividades, convidamos administrações portuárias de portos organizados a **informarem sobre iniciativas adotadas associadas à Agenda 2030, da ONU, através deste levantamento.**

O levantamento está dividido em 2 Blocos. **No Bloco 1 - Maturidade dos Portos Organizados frente à Agenda 2030**, o levantamento abrange o conhecimento e adesão à Agenda 2030 de forma geral. **No Bloco 2 - Avanços dos Portos Organizados na Implementação dos ODS**, o levantamento foca nos ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, ODS 13 - Ação Contra a Mudança Global do Clima e ODS 17 - Parcerias e Meios de Implementação.

O tempo médio estimado para completar o questionário é de 20 a 30 minutos.

Para mais informações sobre os ODS e suas metas, recomendamos visitar a página oficial da ONU Brasil, que pode ser consultada através do link: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>

Qualquer dúvida, nos contacte através do e-mail: [observatoriocidadeporto@gmail.com](mailto:observatoriocidadeporto@gmail.com)

**Sua participação é de extrema importância para o êxito deste projeto!**

---

---

**Termo de Consentimento Livre e Esclarecido**

Sua instituição concorda em participar desta pesquisa e declara que está ciente de que os dados serão analisados coletivamente, para subsidiar e avaliar Políticas Públicas e Regulatórias no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) e da ANTAQ e que qualquer informação pessoal prestada neste formulário será anonimizada e está protegida pela **Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD nº 13.709 de 14 de agosto de 2018**.

Concordo

Não Concordo

---

**Qual autoridade portuária você representa?**

*(texto de resposta curta)*

**Seção 2 de 7**

---

**BLOCO 01 - Maturidade dos portos organizados frente à Agenda 2030**

O objetivo deste bloco é identificar a maturidade das administrações portuárias de portos organizados em termos de conhecimento e adesão à Agenda 2030.

---

**1.1 Sua instituição identificou os ODS mais relevantes para o negócio?**

Sim

Não

---

**1.1.1 Caso tenham identificado os ODS, por favor, informe quais ODS foram identificados como relevantes para o negócio:**

*(assinale quantos forem necessários)*

ODS 01 – Erradicação da pobreza

ODS 02 – Fome zero e agricultura sustentável

ODS 03 – Saúde e bem-estar

ODS 04 – Educação de qualidade

ODS 05 – Igualdade de gênero

ODS 06 – Água potável e saneamento

ODS 07 – Energia limpa e acessível

ODS 08 – Trabalho decente e crescimento econômico

ODS 09 – Indústria, inovação e infraestrutura

ODS 10 – Redução das desigualdades

ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis

ODS 12 – Consumo e produção sustentável

- ODS 13 – Ação contra a mudança global do clima
- ODS 14 – Vida na água
- ODS 15 – Vida terrestre
- ODS 16 – Paz, justiça e instituições eficazes
- ODS 17 – Parcerias e meios de implementação
- Não se aplica
- 

**1.2 Sua instituição realiza iniciativas voltadas para a(s) cidade(s), comunidade(s) e/ou território(s)?**

- Sim
- Não
- 

**1.2.1 Sua instituição alinhou as iniciativas de relação porto-cidade aos ODS?**

- Sim
- Não
- Não se aplica
- 

**1.2.2 Por favor, informe as iniciativas adotadas e ODS associados a elas.**

*(texto de resposta longa)*

---

**1.3 Sua instituição definiu metas para atingir 1 ou mais ODS?**

- Sim
- Não
- 

**1.3.1 Por favor, informe quais metas foram definidas e os ODS relacionados a elas.**

*(texto de resposta longa)*

---

**1.4 Sua instituição promoveu ou possibilitou capacitações dos colaboradores sobre os ODS e/ou Agenda 2030?**

- Sim
- Não
-

## Seção 3 de 7

### BLOCO 02 - Avanços dos portos organizados na implementação dos ODS 11, ODS 13 e ODS 17

O objetivo deste bloco é identificar os avanços das administrações portuárias de portos organizados especificamente na implementação dos:

**ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis**

**ODS 13 – Ação contra a mudança global do clima**

**ODS 17 – Parcerias e meios de implementação**

As questões elaboradas consideraram as metas do documento Agenda 2030 ODS – Metas Nacionais dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (IPEA/2018) de forma adaptada ao propósito deste projeto.

## Seção 4 de 7

### ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis

O macro objetivo do ODS 11 é tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Adaptamos suas 10 metas para os portos e cidades portuárias em 4 grupos de questões que visam levantar:

**(2.1)** as iniciativas próprias,

**(2.2)** as iniciativas associadas ao licenciamento ambiental,

**(2.3)** a integração do PDZ aos instrumentos de planejamento urbano,

**(2.4)** as iniciativas associadas à mudança climática.

#### 2.1 Sua instituição realiza iniciativa(s) voltada(s) para:

2.1.1 (11.1) mitigação ou compensação de efeitos do porto que compreendam moradias mais seguras, urbanização de assentamentos precários e/ou voltadas para inclusão e resiliência dos assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores do porto?  Sim  Não

2.1.2 (11.2) harmonização do tráfego de veículos de cargas com veículos urbanos?  Sim  Não

2.1.3 (11.4) preservação do patrimônio natural ou construído na área portuária ou fora dela vinculado à história do porto?  Sim  Não

2.1.4 (11.7) destinação de áreas portuárias inoperantes ou ociosas para o uso urbano?  Sim  Não

- 2.1.5 (11.5) redução da vulnerabilidade e aumento da resiliência a desastres ambientais que afetem especialmente comunidades vulneráveis dos arredores da área portuária?  Sim  Não
- 2.1.6 (11.6) gestão e correta destinação de resíduos sólidos provenientes da atividade portuária?  Sim  Não
- 2.1.7 (11.6) monitoramento e controle da qualidade do ar na região portuária?  Sim  Não
- 2.1.8 (11.7) promoção da inclusão, diversidade e/ou enfrentamento ao assédio físico ou sexual?  Sim  Não
- 2.1.9 (11.7) gerenciamento de riscos das atividades portuárias nas áreas do entorno?  Sim  Não
- 2.1.10 (11.7) implementação de soluções baseadas na natureza (SbN)?  Sim  Não
- 2.1.11 (11.a) apoio econômico, social e/ou ambiental para povos e comunidades tradicionais?  Sim  Não

---

**2.2 Dentre as ações do Licenciamento Ambiental do(s) porto(s) administrado(s) por esta instituição, há alguma condicionante voltada para:**

- 2.2.1 (11.1) moradias mais seguras, urbanização de assentamentos precários e/ou voltadas para inclusão e resiliência dos assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores do porto?  Sim  Não
- 2.2.2 (11.2) harmonização do tráfego de veículos de cargas com veículos urbanos?  Sim  Não
- 2.2.3 (11.4) preservação do patrimônio natural ou construído na área portuária ou fora dela vinculado à história do porto?  Sim  Não
- 2.2.4 (11.5) redução da vulnerabilidade e aumento da resiliência a desastres ambientais que afetem especialmente comunidades vulneráveis dos arredores da área portuária?  Sim  Não
- 2.2.5 (11.6) gestão e a correta destinação dos resíduos sólidos?  Sim  Não
- 2.2.6 (11.6) monitoramento e o controle da qualidade do ar?  Sim  Não

- 2.2.7 (11.a) apoio econômico, social e/ou ambiental para povos e comunidades tradicionais?  Sim  Não
- 2.2.8 avaliação do risco climático sobre o porto?  Sim  Não
- 2.2.9 adaptação de medidas de adaptação climática pelo porto?  Sim  Não

---

### 2.3 (11.b) Sua instituição possui programa, política ou plano sistematizado para:

- |   | Sim<br>planejado         | Sim, em<br>implementação | Não                      |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 2.3.1 iniciativas de sustentabilidade ou iniciativas de relação porto-cidade? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.3.2 mitigação dos impactos ambientais frente à mudança climática?           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.3.3 adaptação das infraestruturas portuárias para a mudança climática?      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.3.4 integração do PDZ aos instrumentos de planejamento urbano?              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

---

### 2.4 O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento/PDZ do(s) porto(s) sob gestão dessa instituição inclui:

- 2.4.1 (11.3) as diretrizes dos instrumentos de planejamento urbano municipal e/ou metropolitano estão em harmonia com os instrumentos urbanos das cidades onde se localizam? (ex: Planos Diretores Municipais)  Sim  Não
- 2.4.2 (11.4) a identificação de áreas de conservação histórica associado à história e à identidade portuária? (ex.: Planos Diretores Municipais, Lista de Bens Tombados IPHAN)  Sim  Não
- 2.4.3 (11.5) a identificação de áreas vulneráveis a desastres naturais dentro da área de influência portuária.  Sim  Não
- 2.4.4 as iniciativas associadas à mudança climática.  Sim  Não
-

## Seção 5 de 7

### ODS 13 – Ação Contra a Mudança Global do Clima

O macro objetivo deste ODS é tomar medidas urgentes para combater a mudança do clima e seus impactos.

Adaptamos suas 5 metas para os portos e cidades portuárias em 3 grupos de questões:

**(3.1)** iniciativas próprias;

**(3.2)** iniciativas de capacitação e educação;

**(3.3)** participação em instâncias de governança climática.

3.1 Sua instituição realiza iniciativa(s) voltada(s) para:

3.1.1 (13.1) ...ampliar a resiliência e capacidade adaptativa a riscos e impactos resultantes da mudança do clima e às catástrofes naturais?

Sim  Não

3.1.2 (13.2) ...identificar as emissões totais de gases de efeito estufa?

Sim, apenas escopos 1 e 2

Sim, escopos 1, 2 e 3

Não

**3.1.3 Existe alguma outra iniciativa relacionada à mudança climática não mencionada acima?**

*(texto de resposta longa)*

**3.2 (13.3) Sua instituição realiza iniciativas voltadas para conscientização e/ou educação sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima:**

3.2.1 para os colaboradores da instituição?  Sim  Não

3.2.2 para os fornecedores do porto?  Sim  Não

3.2.3 para comunidades vulneráveis dos arredores do porto?  Sim  Não

3.2.4 especificamente para mulheres e/ou jovens de comunidades vulneráveis dos arredores do porto?  Sim  Não

**3.2.5 Essas iniciativas constam no rol de condicionantes do Licenciamento Ambiental?**

Sim  Não  Não se aplica

**3.2.6 Existe alguma outra iniciativa relacionada voltada para conscientização e/ou educação sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima não mencionada acima? Poderia indicar abaixo, por favor?**

*(texto de resposta longa)*

**3.3 (13.1) Sua instituição participa de fóruns, câmaras, comissões e/ou parcerias colaborativas de planejamento porto-cidade voltada(s) para a promoção do desenvolvimento tecnológico e/ou educacional sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima?**

Assinale quantos forem necessários e pelo menos uma opção por tipo de iniciativa.

	Mitigação	Adaptação	Redução de impacto	Alerta precoce
Em nível local	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Em nível nacional	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Em nível internacional	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Não realiza	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

**3.4 A Agenda 2030 e seus ODS e/ou a mudança climática são pontos de pauta na agenda do Conselho da Autoridade Portuária deste porto?**

Gradue na escala Likert considerando: 1 – nunca, 2 – raramente, 3 – algumas vezes, 4 – frequentemente, 5 – sempre.

	1	2	3	4	5	
Nunca	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	Sempre

## Seção 6 de 7

### ODS 17 – Parcerias e Meios de Implementação

O macro objetivo deste ODS é fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

Adaptamos suas 19 metas para os portos e cidades portuárias em 9 questões sobre a existência de parcerias, políticas e capacitações.

---

**4.1 (17.7) Sua instituição possui parcerias de cooperação com fins de inovação, desenvolvimento ou difusão de tecnologias com os stakeholders abaixo?**  
(Assinale quantos forem necessários)

- Outro(s) porto(s)
- Empresa(s) local
- Empresa estrangeira
- Gestão pública local/cidade(s)
- Gestão pública estadual
- Universidade(s) ou Centros de Pesquisas
- Associações nacionais ou entidade(s) representativa(s) de classes (ex: sindicatos, associação de moradores)
- Organização ou associação internacional
- Banco de desenvolvimento
- Outro
- Não possui

---

**4.1.1 Poderia informar os stakeholders com os quais realizam parcerias?**  
(texto de resposta longa)

---

**4.2 (17.6; 17.18) Sua instituição possui parcerias que envolvam a integração, disponibilização e/ou compartilhamento de dados portuários, geocientíficos e/ou registros de operações portuárias?**

- Outro(s) porto(s)
- Empresa(s) local
- Empresa estrangeira
- Gestão pública local/cidade(s)
- Gestão pública estadual
- Universidade(s) ou Centros de Pesquisas
- Associações nacionais ou entidade(s) representativa(s) de classes (ex: sindicatos, associação de moradores)
- Organização ou associação internacional
- Outro
- Não possui

---

**4.2.1 Por favor, poderia informar os stakeholders com os quais realizam parcerias?**  
(texto de resposta longa)

---

---

**4.3 (17.8) Sua instituição possui parcerias de cooperação com fins de facilitar o acesso de comunidades vulneráveis a novas tecnologias e internet?**

Sim

Não

---

**4.4 (17.6; 17.7) Sua instituição possui parcerias de cooperação para o desenvolvimento de ações de sustentabilidade ou de relação porto-cidade com os stakeholders abaixo? (Assinale quantos forem necessários)**

Outro(s) porto(s)

Empresa(s) local

Empresa estrangeira

Gestão pública local/cidade(s)

Gestão pública estadual

Universidade(s) ou Centros de Pesquisas

Associações nacionais ou entidade(s) representativa(s) de classes (ex: sindicatos, associação de moradores)

Organização ou associação internacional

Banco de desenvolvimento

Outro

Não possui

---

**4.4.1 Por favor, poderia informar os stakeholders com os quais realizam parcerias? (texto de resposta longa)**

---

**4.5 (17.17) Sua instituição possui algum tipo de acordo formal de cooperação com algum dos stakeholders abaixo?**

(Assinale quantos forem necessários)

Outro(s) porto(s)

Empresa(s) local

Empresa estrangeira

Gestão pública local/cidade(s)

Gestão pública estadual

Universidade(s) ou Centros de Pesquisas

Associações nacionais ou entidade(s) representativa(s) de classes (ex: sindicatos, associação de moradores)

Organização ou associação internacional

Outro

Não possui

---

---

**4.5.1 Por favor, poderia informar os *stakeholders* com os quais realizam parcerias?**  
*(texto de resposta longa)*

---

**4.6 (17.8) Sua instituição realiza iniciativa(s) voltada(s) para *capacitação e/ou educação em tecnologia e inovação*?**

- Para colaboradores
  - Para comunidades vulneráveis
  - Para fornecedores
  - Outros
- 

**4.6.1 Caso tenha respondido OUTROS, poderia informar para quais *stakeholders*?**  
*(texto de resposta longa)*

---

**4.7 (17.17) Sua instituição é associada de algum grupo que promove ou discute assuntos de sustentabilidade e/ou mudança climática?**

*(Assinale quantos forem necessários)*

- Pacto Global – GT Negócios Oceânicos
  - Aliança pela Descarbonização
  - Associação Internacional de Cidades Portuárias (AIVP)
  - IAPH/WPSP
  - RETE
  - Outro
  - Não somos associados
- 

**4.7.1 Caso tenha respondido OUTRO, poderia nos informar qual grupo ou associação?**  
*(texto de resposta longa)*

---

**4.8 Você tem conhecimento se a cidade portuária onde o porto administrado por sua instituição se localiza desenvolveu políticas ou planos para mudança climática?**

*No caso de administrar mais de um porto, considere a localidade da sede da gestão portuária.*

- Sim, possui
  - Não, não possui
  - Não sei dizer
- 

**4.9 Você tem conhecimento se a cidade portuária onde o porto administrado por sua instituição se localiza desenvolveu *políticas ou planos para implementação da Agenda 2030 e seus ODS*?**

*No caso de administrar mais de um porto, considere a localidade da sede da gestão portuária.*

- Sim, possui
  - Não, não possui
  - Não sei dizer
-

## Relatório Final: resultado e análises da Agenda 2030 Portuária

### Bloco 1 – Maturidade dos Portos Organizados frente à Agenda 2030

As perguntas de partida buscam saber se o porto identificou os ODS mais relevantes para o negócio e a presença da pauta "Relação Porto e Cidade" (RPC) na agenda de sustentabilidade portuária. Com este levantamento, conseguimos identificar a inserção da agenda de sustentabilidade no planejamento estratégico dos portos organizados e sua associação com as iniciativas RPC.

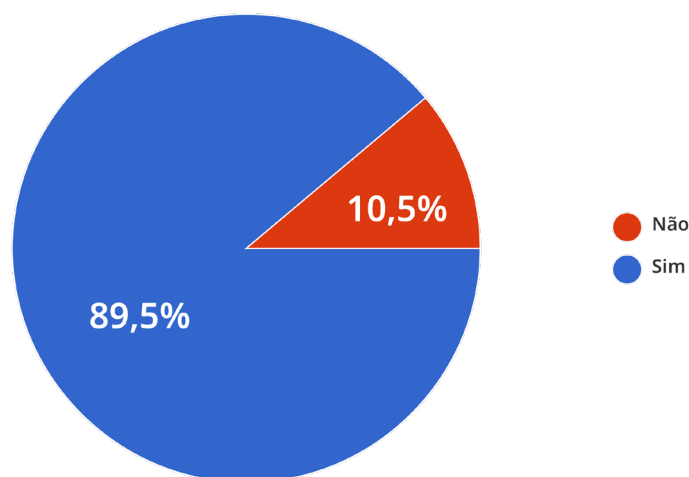
O resultado foi positivo: o levantamento identificou que a grande maioria dos portos realiza iniciativas de RPC e já identificou os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) mais relevantes para seu negócio (17 portos ou 89,47%).

Portos que não associaram os ODS ao negócio: Companhia Docas de Santana e Companhia Docas de São Sebastião;

Porto que relatou não realizar iniciativas RPC: PortosRio;

Portos que não definiram metas para os ODS: Companhia Docas de Santana, Companhia Docas de São Sebastião e PortosRio.

#### 1.1 Sua instituição identificou os ODS mais relevantes para o negócio?



Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

Dentre os ODS **mais abordados** por parte dos portos, destacam-se os seguintes:

- 1. ODS 14** - Vida na água: identificado por 16 portos (84,21 %);
- 2. ODS 11** - Cidades e comunidades sustentáveis: identificado por 15 portos (78,95%);
- 3. ODS 13** - Ação contra a mudança global do clima: identificado por 14 portos (73,68%);

Os ODS com **menor adesão** por parte dos portos são os seguintes:

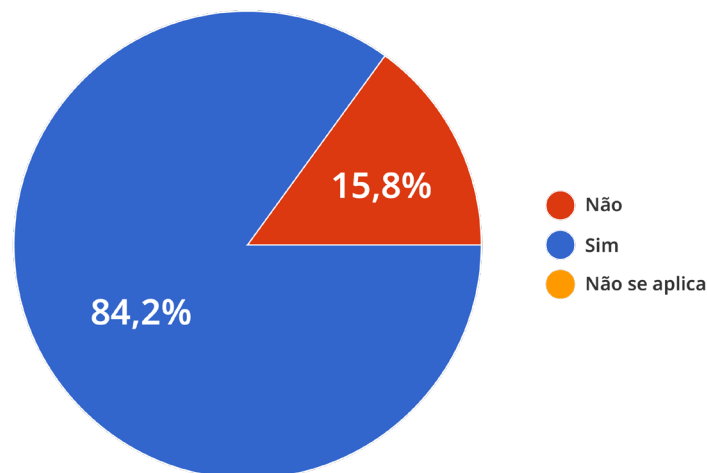
- 1. ODS 02** – Fome zero e agricultura sustentável: identificado por 1 porto (5,26%);
- 2. ODS 01** – Erradicação da pobreza: identificado por apenas 2 portos (10,53%);
- 3. ODS 04** - Educação de qualidade e ODS 15 – Vida terrestre: identificados por 4 portos (21,05%).

Os ODS mais abordados estão em sintonia com a agenda climática, com a RPC e com a relevância dos oceanos para os portos.

Os ODS com menor adesão apontam que realidades comuns à grande maioria dos portos organizados brasileiros não são devidamente levadas em consideração:

- são portos urbanos e apesar da relevância de cargas de granéis sólidos para muitos deles, as associações diretas do porto – meio para fluxo de cargas – e a produção agrícola são sutis;
- é comum observarmos a convivência dos portos organizados com comunidades vulneráveis, comunidades tradicionais e comunidades em situação de pobreza e os únicos portos que informaram implementar iniciativas para o ODS 01 - SUAPE e SCPar São Francisco do Sul - não relataram quais projetos realizam.

#### 1.2.1 Sua instituição alinhou as iniciativas de relação porto-cidade aos ODS?



Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

16 (84,2%) portos declararam que já alinharam os ODS às iniciativas de RPC. Entretanto, quando solicitados a relatar as iniciativas adotadas e os respectivos ODS associados, somente **12 (63,16%) portos públicos apresentaram iniciativas de sustentabilidade formalmente atreladas aos ODS**. Apenas 11 (57,9%) portos estabeleceram metas para atingir 1 ou mais ODS e somente 7 (36,84%) deles apresentaram metas consistentes com os ODS. Os dados sugerem que uma análise criteriosa das associações RPC X ODS podem apontar que a devida associação dos ODS às ações de sustentabilidade portuária é ainda frágil.

Importante lembrar que os temas ESG (ambiental, social e governança) estão, de muitas formas, associados à Agenda 2030. Nas questões abertas, nas quais os portos tiveram a oportunidade de apresentar o que estão implementando e as métricas associadas, identificamos a parca correlação iniciativa x indicador e ODS x ESG.

Dessa forma, observamos que, embora haja avanços em termos de alinhamento e conscientização quanto à necessidade de implementação dos ODS no desenvolvimento das operações portuárias, é essencial que os portos intensifiquem os esforços na definição de metas claras e na capacitação de seus colaboradores.

Sobretudo, considerando os esforços para implementação dos temas ESG, é fundamental que as metas estejam claramente estipuladas para que os portos consigam avançar na identificação de indicadores de desempenho em sustentabilidade portuária.

Na busca pela difusão do conhecimento acerca da Agenda 2030, 13 (68,4%) portos promoveram ou possibilitaram capacitações dos colaboradores. Este é um avanço importante, porém merece mais atenção. A análise crítica dos relatos de adoção de iniciativas e metas associadas aos ODS indicam que a temática está em fase inicial de amadurecimento.

Mais ponderações precisam ser feitas em relação aos dados obtidos. Uma análise qualitativa mais pormenorizada das respostas dos portos indica que iniciativas apontadas como sendo adotadas para o avanço da Agenda 2030 não se qualificam como tal. É o caso de:

- Impactos esperados e diretamente associados à própria existência do negócio portuário.  
*Ex: iniciativa "Geração de emprego e renda" associada ao ODS 01; iniciativa "Aumento da movimentação de cargas" associada ao ODS 08; iniciativa "Buscar certificações internacionais para um porto mais competitivo" associado aos ODS 9, ODS 11 e ODS 13;*
- Ações que fazem parte das responsabilidades esperadas de uma administração portuária.  
*Ex: iniciativa "Melhorias na infraestrutura portuária" associada ao ODS 09; "Manter relações com a comunidade" associada aos ODS 11 e 17; "Fomentar boa relação com os órgãos intervenientes" associada aos ODS 16 e 17; "Contrato com empresas de atendimento a emergência ambiental" associada ao ODS 14; iniciativa "Canais de ouvidoria interno" associada ao ODS 08;*
- Ações de filantropia.  
*Ex: iniciativa "Distribuição de cestas básicas" associada ao ODS 11.*

**A implementação da Agenda 2030 requer ações estratégicas, alinhadas em programas e projetos articulados entre si, adotados de forma consciente com um plano de ação e direcionados para o alcance de metas pré-estabelecidas.**

As associações de iniciativas genéricas aos ODS, ainda que denotem um esforço de alguns portos, revelam que as equipes técnicas responsáveis não conseguiram interiorizar a sustentabilidade como princípio articulador das iniciativas planejadas voltadas para o impacto positivo do porto.

Esta conclusão é respaldada pela interpretação dos resultados obtidos junto ao **ODS 09 Inovação e infraestrutura**. As 2 respostas informadas como "iniciativas do porto para implementação da Agenda 2030" têm relação direta com investimentos em equipamentos e infraestrutura que visam a melhoria da eficiência do negócio portuário. No entanto, em participação em eventos nacionais, como o InovaPortos, do MPOR, há relatos de portos organizados sobre iniciativas de inovação que não foram mencionados no levantamento. Em outras palavras, **existem iniciativas de sustentabilidade portuária que ainda não foram percebidas como parte da Agenda 2030**.

Interessante destacar que o **ODS 17** foi identificado por 12 portos (63,16%). Considerando os desafios climáticos e da sustentabilidade portuária em sentido amplo, sugere-se que este ODS seja reforçado junto aos portos.

Observa-se que muitas das ações elencadas estão abarcadas pelos processos de licenciamento e suas condicionantes, aparecendo no levantamento junto das iniciativas Programa de Educação Ambiental (PEA) e do Programa de Comunicação Social (PCS). Cabe investigar sobre o envolvimento das equipes e gestores do porto na definição consciente e planejada de iniciativas que estejam abarcadas numa matriz de materialidade associada ao planejamento estratégico do negócio portuário. Este ponto não fez parte do escopo desta pesquisa e é sugestão de aprofundamento.

Outro aspecto identificado é que muitas das ações elencadas pelos portos estão no escopo de atuação dos Órgãos Gestores de Mão de Obra, o OGMO, sobretudo no que tange o **ODS 04**. É o caso de iniciativas de saúde mental e bem-estar, prevenção e combate às drogas e à violência; informação e educação de acesso à saúde sexual e reprodutiva; acesso aos serviços de saúde e imunizações. Estes são temas recorrentes em semanas do meio ambiente e segurança do trabalho.

## **BOAS PRÁTICAS: INICIATIVAS**

Algumas iniciativas adotadas pelos portos foram listadas e poderão servir como sugestões de boas práticas a serem compartilhadas. As iniciativas associadas a mais de um ODS estão assinaladas com um (\*) e foram alocadas uma única vez junto ao ODS mais relacionado ao impacto da iniciativa:

### **ODS 01: Erradicação da pobreza:**

- Patrocínio de eventos culturais e esportivos;
- Engajamento voluntário de funcionários para melhorar condições de vida de comunidades menos favorecidas, envolvendo arrecadação de alimentos e ações de reciclagem\*.

### **ODS 02: Fome zero e agricultura sustentável:**

- Recuperação de áreas degradadas em parceria com agricultores.

### **ODS 03: Saúde e bem-estar:**

- Programa Qualidade de Vida no Trabalho e Circuito de Saúde nos Portos envolvendo:
  - Palestras com psicólogos;
  - Consultas e terapias a preço social;

- Avaliação nutricional e física;
- Massoterapia e ginástica laboral;
- Acompanhamento dos adoecimentos;
- Orientação de saúde bucal;
- Testes rápidos (DST/HIV, glicemia, aferição de pressão);
- Controle vacinal e imunizações;
- Rodas de conversa sobre arboviroses.
- Prevenção e Combate às Drogas e à Violência;
- Programa de Educação Ambiental (PEA) e Programa de Comunicação Social (PCS) voltado ao controle de doenças: doenças transmitidas pela água; controle da fauna sinantrópica\*; gestão de resíduos.

**ODS 04: Educação de qualidade:**

- Programa de Educação Ambiental (PEA) e Programa de Comunicação Social (PCS) voltado para colaboradores internos, TPAs e comunidade no entorno: oferta de bolsas de estudo para funcionários, estágios para estudantes, compartilhamento de dados para pesquisas;
- Engajamento porto-cidade via visitas da comunidade/estudantes ao Porto.

**ODS 05: Igualdade de gênero:**

- Estimular o reconhecimento e participação feminina no quadro de funcionários e colaboradores;
- Conscientização e enfrentamento de violência contra a mulher.

**ODS 06: Água limpa e saneamento:**

- Programa de Qualidade de Água Potável:
  - Análise físico-química e bacteriológica e monitoramento e controle da qualidade da água potável ofertada;
  - Monitoramento de efluente sanitário;
  - Higienização dos reservatórios;
  - Modernização de equipamentos e otimização do consumo de água potável e envasada.
- Campanhas de economia de consumo de água e energia;
- Projeto de reuso da água pluvial.

**ODS 07: Energia limpa e acessível:**

- Implantação de sistema de Geração de Energia Solar fotovoltaica *on grid*;
- Modernização de equipamentos para redução do consumo de energia;
- Compra de energia no mercado livre (I-REC).

**ODS 08: Trabalho decente e crescimento econômico:**

- Apoiar execução do Programa de Educação Ambiental (PEA) e Programa de Comunicação Social (PCS);
- Demandar elaboração de editais de credenciamento para incentivos fiscais;
- Implantação de Código de Ética e Integridade e de Ciclo de Desenvolvimento de Carreira.

**ODS 10: Redução das desigualdades:**

- Programa de Educação Ambiental (PEA) e Programa de Comunicação Social (PCS) - com foco nos pescadores.

**ODS 11: Cidades e comunidades sustentáveis:**

- Programa de Educação Ambiental (PEA) e Programa de Comunicação Social (PCS) - foco em harmonização de atividades:
  - Harmonização de horários de clube de remo e horários de embarcações;
  - Uso adequado de Equipamento de Uso Individual (EPI) durante os treinos de remo;
  - Acionamento de emergência e resgate pela equipe do porto.
- Programa de Educação Ambiental (PEA) e Programa de Comunicação Social (PCS):
  - Foco em engajamento social: sondagem de opinião pública sobre a atividade portuária;
  - Palestras sobre o porto e a natureza dos arredores;
  - Boletim informativo, vídeos institucionais e material educativo;
  - Reuniões periódicas com a comunidade;
  - Eventos e oficinas de sensibilização e conscientização ambiental;
  - Fortalecimento das associações comunitárias.
- Programa de Educação Patrimonial (PEP):
  - Palestras em parceria com curso de Turismo;
  - Vídeos em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN);
  - Museu itinerante.
- Aplicação de Questionários de Autoavaliação incluindo critérios de Segurança do Trabalho, Saúde e Meio Ambiente; Responsabilidade Social; Gestão da Qualidade, Questões técnicas e ESG;
- Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibração: monitoramento e compartilhamento de dados com os órgãos locais para medidas necessárias junto às partes geradoras;
- Programa de monitoramento de qualidade de ar na parte interna do porto.

**ODS 12: Consumo e produção responsáveis:**

- Definição de Critérios Sustentáveis, em consonância com a Política de Sustentabilidade e Governança, para seleção de fornecedores;
- Programa Consumo Consciente para redução do uso de vários materiais: Projeto Sistemas Integrados para redução de papel e toner; Projeto Descartável Zero via adoção de caneca/garrafa em substituição a biodegradáveis; logística reversa de produtos adquiridos; economia de energia elétrica; reuso de água; separação adequado de resíduos;
- Coleta Seletiva Solidária\* e ações de conscientização e educação para descartes.

**ODS 13: Ação contra a mudança global do clima:**

- Inventário de Gases de Efeito Estufa (GEE);
- Plano de descarbonização: utilização de tecnologias limpas; instalação de tomadas *steck* para rebocadores; adoção de selos;
- Realização de eventos: Semana do Meio Ambiente\*;
- Mapeamento de cenários de mudança do clima;
- Conservação de Mata Atlântica com inscrição no Cadastro Ambiental Rural (CAR) de proprietários parceiros.

**ODS 14: Vida na água:**

- Programa de Educação Ambiental (PEA) e Programa de Comunicação Social (PCS) - Enfoque no consumo responsável e sustentável de recursos naturais:
  - Palestras nas comunidades do entorno tratando das espécies ameaçadas de extinção, pesca predatória em época de defeso, procedimentos mediante captura acidental de cetáceos/quelônios por rede;
- Programas de Monitoramento: de Qualidade da Água; da Biota Aquática e Bioacumulação; da Qualidade dos Sedimentos e da Dragagem de Manutenção; de Cetáceos, Quelônios e Aves; da Região de Influência do Porto no Rio\*;
- Oficinas de restauração e recuperação de corais, proteção dos oceanos, limpeza submarina; Campanha Plástico Zero\*/Mutirão de limpeza de praias e rios.

**ODS 15: Vida terrestre:**

- Realização de Eventos: Semana do Meio Ambiente\*;
- Programa de restauração florestal.

**ODS 16: Paz, justiça e instituições eficazes:**

- Editais de financiamento com incentivos fiscais;
- Fomentar boas ações com órgãos intervenientes;
- Realizar campanhas, eventos e projetos especiais.

**ODS 17: Parcerias e meios de implementação:**

- Projetos de cooperação técnica: UNESCO ("Portos Verdes, Oceanos Vivos, Comunidades Fortes");
- Filiação a redes e associações: Rede de Governos Locais pela Sustentabilidade (ICLEI); Associação Internacional de Cidades Portuárias (AIVP); Aliança para Descarbonização;
- Parceria com Prefeituras Municipais; IPHAN; Universidades; Cooperativas de reciclagem;
- Convênio com SESC (Qualidade de Vida no Trabalho), SEST/SENAT, Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), Polícia Rodoviária Federal (PRF) (Saúde nos Portos);
- Participação em Comitês de sustentabilidade: Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos (COSUST).

## BOAS PRÁTICAS: INDICADORES APURADOS

### ODS 6 e ODS 14

- % de laudos indicando padrões adequados de água de reuso;
- % de redução de consumo de água;
- Quantidade/dia de resíduos coletados (em Campanhas);
- Quantidade/ano de campanhas educacionais realizadas;
- Quantidade/ano de simulações de emergência.

### ODS 07

- % de energia renovável com certificação utilizada.

### ODS 11

- Quantidade/ano de ações de fortalecimento da RPC.

### ODS 13

- Quantidade/mês de emissões de GEE neutralizados.

### ODS 14

- Quantidade/total de arrendamentos certificados com selos/certificados.

### ODS 15

- Hectares/período de Mata Atlântica restaurados.

### ODS 16

- % de atendimento às manifestações da ouvidoria.

### ODS 17

- Quantidade/ano de Acordos de Cooperação Técnica assinados.

## Bloco 2 – Avanços dos Portos Organizados na Implementação dos ODS

Para o desenvolvimento do presente estudo, optou-se por realizar uma análise específica da atuação dos portos brasileiros voltados à implementação de três ODS:

**ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis;**

**ODS 13 – Ação contra Mudança Global do Clima;**

**ODS 17 – Parcerias e meios de implementação.**

### Bloco 2.1: ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis

O macro objetivo do ODS 11 é tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Tabela 2: Metas e indicadores ODS 11<sup>1</sup>

META – ODS 11 AGENDA 2030	INDICADORES
11.1 – Até 2030, garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível, aos serviços básicos e urbanizar as favelas.	11.1.1 – Proporção da população urbana vivendo em assentamentos precários, assentamentos informais ou domicílios inadequados (%).
11.2 – Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.	11.2.1 – Proporção de população que tem acesso adequado a transporte público, por sexo, idade e pessoas com deficiência.
11.3 – Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países.	11.3.1 – Razão da taxa de consumo do solo pela taxa de crescimento da população.
	11.3.2 – Proporção de cidades com uma estrutura de participação direta da sociedade civil no planejamento e gestão urbana que opera de forma regular e democrática.
11.4 – Fortalecer esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo.	11.4.1 – Total da despesa (pública e privada) per capita gasta na preservação, proteção e conservação de todo o patrimônio cultural e natural, por tipo de patrimônio (cultural, natural, misto e por designação do Centro do Patrimônio Mundial), nível de governo (nacional, regional e local), tipo de despesa (despesas correntes/ de investimento) e tipo de financiamento privado (doações em espécie, setor privado sem fins lucrativos e patrocínios).
11.5 – Até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade.	11.5.1 – Número de mortes, pessoas desaparecidas e pessoas diretamente afetadas atribuído a desastres por 100 mil habitantes.
	11.5.2 – Perdas econômicas diretas em relação ao PIB, incluindo danos causados por desastres em infraestruturas críticas e na interrupção de serviços básicos (porcentagem do PIB).
11.6 – Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros.	11.6.1 – Proporção de resíduos sólidos urbanos regularmente coletados e com destino final adequado no total de resíduos sólidos urbanos gerados por cidades.
	11.6.2 – Nível médio anual de partículas inaláveis (por exemplo, com diâmetro inferior a 2,5 µm e 10 µm) nas cidades (população ponderada).
11.7 – Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência.	11.7.1 – Proporção da área construída das cidades que é espaço público aberto para uso de todos, por sexo, idade e pessoas com deficiência.
	11.7.2 – Proporção da população vítima de assédio físico ou sexual, por sexo, grupo etário, pessoas com deficiência e local da ocorrência, nos últimos 12 meses.

<sup>1</sup> Referência: Agenda 2030: objetivos de desenvolvimento sustentável: avaliação do progresso das principais metas globais para o Brasil: ODS 11: tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. IPEA, 2024. Disponível em: <[https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/11/Agenda\\_2030\\_ODS\\_11\\_Tornar\\_as\\_cidades\\_e\\_os\\_assentamentos.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/11/Agenda_2030_ODS_11_Tornar_as_cidades_e_os_assentamentos.pdf)> Acessado em: 10 de dezembro de 2024

11.a – Apoiar relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, reforçando o planejamento nacional e regional de desenvolvimento.	11.a.1 – Existência de políticas urbanas nacionais ou planos de desenvolvimento regional que (a) respondem à dinâmica populacional; (b) garantem um desenvolvimento territorial equilibrado; e (c) possuem responsabilidade fiscal.
11.b – Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação à mudança do clima, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o Marco de Sendai para a Redução do Risco de Desastres 2015–2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis.	11.b.1 – Número de países que adotam e implementam estratégias nacionais de redução de risco de desastres em linha com o Marco de Sendai para a Redução de Risco de Desastres 2015–2030.
	11.b.2 – Proporção de governos locais que adotam e implementam estratégias locais de redução de risco de desastres em linha com as estratégias nacionais de redução de risco de desastres.
11.c – Apoiar os países menos desenvolvidos, inclusive por meio de assistência técnica e financeira, para construções sustentáveis e resilientes, utilizando materiais locais.	11.c.1 – Proporção do apoio financeiro aos países menos desenvolvidos destinado à construção e modernização de edifícios sustentáveis, resistentes e eficientes em termos de recursos, utilizando materiais locais.

Para o presente estudo, adaptamos as 10 metas do ODS 11 para os portos e cidades portuárias em 4 grupos de questões que visam:

1. Levantar as iniciativas próprias;
2. Levantar as iniciativas associadas ao licenciamento ambiental;
3. Identificar a integração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) aos instrumentos de planejamento urbano;
4. Identificar as iniciativas associadas à mudança do clima.

Em relação às *iniciativas próprias realizadas* voltadas à RPC, identificou-se que:

- Destacam-se iniciativas para harmonização do tráfego de veículos de cargas com veículos urbanos (15 portos ou 79%) e outras voltadas para preservação de patrimônio natural ou construído na área portuária ou fora dela vinculado à história do porto (15 portos ou 79%); Os portos, assim, sinalizam que as temáticas mobilidade urbana e patrimônio urbano-portuário já estão consolidados na agenda portuária como pontos de atenção;
- A temática mitigação ou compensação de efeitos do porto que compreendam moradias mais seguras, urbanização de assentamentos precários e/ou voltadas para inclusão e resiliência dos assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores do porto *não* parece ser um tema relevante sob a ótica dos portos organizados uma vez que 11 (58%) portos *não* adotam ou informam não ser aplicável.

Este é um ponto de atenção, pois ao mesmo tempo que o ODS 11 foi uma das principais fontes de atenção dos portos, a questão habitacional parece estar sendo negligenciada.

As comunidades tradicionais têm especial relação com o território, pois é neles que se dão as práticas culturais e socioambientais onde realizam seus processos produtivos de subsistência. Para essas comunidades, a situação fundiária é pré-requisito de existência e sobrevivência (Silva, 2007). Grandes projetos econômicos e infraestruturais, como os portos, muitas vezes se sobrepõem e/ou impactam diretamente os territórios de comunidades tradicionais, vulnerabilizando-os. Podemos citar as comunidades ribeirinhas da região amazônica e do Porto

de Pelotas/PortosRS. Há, ainda, a proximidade de favelas de alguns grandes portos brasileiros, como a mais antiga favela do Rio de Janeiro, o Morro da Providência, na região portuária da PortoRio, ou o Sítio da Conceiçãozinha, encravada na poligonal do Porto de Santos.

- As iniciativas de destinação de áreas portuárias inoperantes ou ociosas para uso urbano pode ser mais bem trabalhada - 11 (58%) portos adotam e 8 (42%) portos informaram que não fazem ou não se aplica;
- Neste ponto, há possibilidades que passam pela inexistência de áreas ociosas e vão até a desconexão física e/ou dinâmica entre porto e cidade, aspecto a ser avaliado caso a caso.

DINÂMICA URBANO-PORTUÁRIA	SIM	NÃO	NÃO SE APLICA
Mitigação ou compensação de efeitos do porto que compreendam moradias mais seguras, urbanização de assentamentos precários e/ou voltadas para inclusão e resiliência dos assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores do porto. (Meta 11.1)	8	5	6
Harmonização do tráfego de veículos de cargas com veículos urbanos. (Meta 11.2)	15	4	0
Preservação de patrimônio natural ou construído na área portuária ou fora dela vinculado à história do porto. (Meta 11.4)	15	2	2
Destinação de áreas portuárias inoperantes ou ociosas para uso urbano. (Meta 11.7)	11	5	3

Um outro grupo de perguntas buscou levantar as iniciativas portuárias associadas às metas de viés socioambiental. Identificou-se que:

- 10 (53%) portos *realizam* ações voltadas à redução da vulnerabilidade e aumento da resiliência a desastres ambientais que afetem especialmente comunidades vulneráveis dos arredores da área portuária;
- Interessante lembrar do relato, na pergunta anterior, em que 11 portos informaram *não realizar* a mitigação ou compensação de efeitos do porto que compreendam moradias mais seguras, urbanização de assentamentos precários e/ou voltadas para inclusão e resiliência dos assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores do porto;
- Depreende-se que as iniciativas para aumento da resiliência das comunidades vulneráveis dos arredores portuários excluem suas moradias e assentamentos territoriais;
- As ações voltadas ao apoio econômico, social e/ou ambiental para povos e comunidades tradicionais acontecem em 13 (68%) portos;
- A totalidade de portos (19 portos) faz a gestão e correta destinação de resíduos sólidos provenientes da atividade portuária. Logo, trata-se de ponto superado pela devida gestão ambiental;
- A grande maioria dos portos (18 portos ou 95%) promove a inclusão, diversidade e/ou enfrentamento ao assédio físico ou sexual. Sugere-se que em novo levantamento aprofunde-se sobre o tipo de iniciativa que vem sendo desenvolvido;
- É alta a participação dos portos (16 portos ou 84 %) no monitoramento e controle da qualidade do ar na região portuária e no gerenciamento de riscos das atividades portuárias nas áreas do entorno;

- As iniciativas de implementação de soluções baseadas na natureza (SbN) ainda estão ganhando espaço na RPC e são adotadas atualmente por apenas 9 (47%) portos.

SOCIOAMBIENTAL	SIM	NÃO
Redução da vulnerabilidade e aumento da resiliência a desastres ambientais que afetem especialmente comunidades vulneráveis dos arredores da área portuária. (Meta 11.5)	10	9
Gestão e correta destinação de resíduos sólidos provenientes da atividade portuária. (Meta 11.6)	19	0
Monitoramento e controle da qualidade do ar na região portuária. (Meta 11.6)	16	3
Promoção da inclusão, diversidade e/ou enfrentamento ao assédio físico ou sexual. (Meta 11.7)	18	1
Gerenciamento de riscos das atividades portuárias nas áreas do entorno. (Meta 11.7)	16	3
Implementação de soluções baseadas na natureza (SbN). (Meta 11.7)	9	10
Apoio econômico, social e/ou ambiental para povos e comunidades tradicionais. (Meta 11.a)	13	6

Uma vez feito o levantamento das iniciativas realizadas associadas às metas do ODS 11, buscamos analisar se essas iniciativas/metasp estão sendo contempladas como condicionantes do Licenciamento Ambiental e, assim, otimizando o esforço da gestão portuária.

- Destacam-se a gestão e a correta destinação de resíduos sólidos e o monitoramento e o controle da qualidade do ar, incluídos na grande maioria dos licenciamentos dos portos;
- Cabe considerar uma correlação positiva com os bons resultados observados na correta gestão e destinação de resíduos sólidos pela totalidade dos portos;
- Numa distribuição mais equilibrada entre iniciativas incluídas/não incluídas no licenciamento ambiental, estão: harmonização do tráfego de veículos de cargas com veículos urbanos; preservação de patrimônio natural ou construído na área portuária ou fora dela vinculado à história do porto; redução da vulnerabilidade e aumento da resiliência a desastres ambientais que afetem especialmente comunidades vulneráveis dos arredores da área portuária e apoio econômico, social e/ou ambiental para povos e comunidades tradicionais;
- Cabe lembrar que estas iniciativas tiveram respostas variadas em relação à adesão dos portos – 15 (79%) portos harmonizam o tráfego de veículos de cargas com veículos urbanos; 15 (79%) portos preservam o patrimônio urbano-portuário; 10 (53%) portos realizam ações voltadas à redução da vulnerabilidade e aumento da resiliência a desastres ambientais;
- Já iniciativas não incluídas no licenciamento ambiental são moradias mais seguras, urbanização de assentamentos precários e/ou voltadas para inclusão e resiliência dos assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores do porto, avaliação do risco climático sobre o porto e adaptação de medidas de adaptação à mudança do clima pelo porto;
- Ainda assim, 10 (53%) portos realizam ações voltadas à redução da vulnerabilidade e aumento da resiliência a desastres ambientais; 7 portos possuem programa, política ou plano sistematizado para mitigação dos impactos ambientais frente à mudança do clima e 6 portos para adaptação das infraestruturas portuárias para a mudança do clima.

LICENCIAMENTO AMBIENTAL	SIM	NÃO
Moradias mais seguras, urbanização de assentamentos precários e/ou voltadas para inclusão e resiliência dos assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores do porto. (Meta 11.1)	4	15
Harmonização do tráfego de veículos de cargas com veículos urbanos. (Meta 11.2)	12	7
Preservação de patrimônio natural ou construído na área portuária ou fora dela vinculado à história do porto. (Meta 11.4)	9	10
Redução da vulnerabilidade e aumento da resiliência a desastres ambientais que afetem especialmente comunidades vulneráveis dos arredores da área portuária. (Meta 11.5)	7	12
Gestão e a correta destinação de resíduos sólidos. (Meta 11.6)	19	0
Monitoramento e o controle da qualidade do ar. (Meta 11.6)	17	2
Apoio econômico, social e/ou ambiental para povos e comunidades tradicionais. (Meta 11.a)	9	10
Avaliação do risco climático sobre o porto.	5	14
Adaptação de medidas de adaptação climática pelo porto.	5	14

A inclusão das metas da Agenda 2030 como condicionantes ou parte do licenciamento ambiental nos portos pode ser trabalhada a partir de incentivos e parcerias institucionais voltadas especificamente para esta intencionalidade.

Questionamos os portos sobre a existência de *programas, políticas ou planos sistematizados* em 4 áreas consideradas estratégicas para o avanço da agenda de sustentabilidade portuária:

1. Iniciativa de RPC;
2. Mitigação da Mudança do Clima;
3. Adaptação à Mudança do Clima;
4. Integração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) aos instrumentos de planejamento urbano.

- Em média, 40% dos portos já possuem programas, políticas ou planos sistematizados para as 4 áreas analisadas;
- Em média, 35% dos portos estão planejando a sistematização de programas, políticas ou planos para as 4 áreas analisadas;
- Em média, 25% dos portos não estão planejando nem planejou a sistematização de programas, políticas ou planos para as 4 áreas analisadas.

MUDANÇA DO CLIMA	SIM, PLANEJADO	SIM, EM PLANEJAMENTO	NÃO
Iniciativas de sustentabilidade ou iniciativas de relação porto-cidade.	7	9	3
Mitigação dos impactos ambientais frente à mudança do clima.	7	7	5
Adaptação das infraestruturas portuárias para a mudança do clima.	6	6	7
Integração do PDZ aos instrumentos de planejamento urbano.	8	7	4

A última pergunta relacionada ao ODS 11 analisou a integração ou harmonização do PDZ com:

1. As diretrizes dos instrumentos de planejamento urbano municipal e/ou metropolitano ou os instrumentos urbanos das cidades onde se localizam;
2. A identificação de áreas de conservação histórica associado à história e identidade portuária;
3. A identificação de áreas vulneráveis a desastres naturais dentro da área de influência portuária;
4. As iniciativas associadas à mudança do clima.

- A RPC em termos de integração dos instrumentos de planejamento parece estar muito bem: 16 (84%) portos afirmam que seus PDZs incluem as diretrizes dos instrumentos de planejamento urbano municipal e/ou metropolitano ou estão em harmonia com os instrumentos urbanos das cidades onde se localizam, reforçando a integração entre o planejamento portuário e urbano, e identificam as áreas de conservação histórica associadas à história e identidade portuária;
- Entretanto, a temática "mudança do clima" ainda não foi assimilada pelos instrumentos de planejamento: 14 (74%) portos ainda não identificaram áreas vulneráveis a desastres naturais dentro da área de influência portuária e 15 (79%) não integraram iniciativas associadas à mudança do clima aos seus instrumentos de planejamento.

Esses resultados destacam a necessidade de aprimorar os PDZs, especialmente no que diz respeito à resiliência climática e à mitigação de riscos naturais, visando fortalecer a segurança e a gestão de riscos no contexto urbano-portuário.

INSTRUMENTOS GESTÃO URBANO-PORTUÁRIOS	SIM	NÃO
Diretrizes dos instrumentos de planejamento urbano municipal e/ou metropolitano ou estão em harmonia com os instrumentos urbanos das cidades onde se localizam (ex: Planos Diretores Municipais). (Meta 11.3)	16	3
Identificação de áreas de conservação histórica associado à história e identidade portuária (ex: Planos Diretores Municipais, Lista de Bens Tombados IPHAN). (Meta 11.4)	16	3
Identificação de áreas vulneráveis a desastres naturais dentro da área de influência portuária. (Meta 11.5)	5	14
Iniciativas associadas à mudança do clima.	4	15

## Bloco 2.2: ODS 13 – Ação contra Mudança Global do Clima

O macro objetivo deste ODS é tomar medidas urgentes para combater a mudança do clima e seus impactos.

Adaptamos suas 5 metas para os portos e cidades portuárias em 3 grupos de questões que visam levantar:

1. As iniciativas próprias para mudança do clima;
2. As iniciativas de capacitação e educação para mudança do clima;
3. A participação dos portos em instâncias de governança climática.

Tabela 3: Metas e indicadores ODS 13<sup>2</sup>

META – ODS 13 AGENDA 2030	INDICADORES
13.1 – Reforçar a resiliência e a capacidade de adaptação a riscos relacionados ao clima e às catástrofes naturais em todos os países.	13.1.1 – Número de mortes, pessoas desaparecidas e pessoas diretamente afetadas atribuído a desastres por 100 mil habitantes.
	13.1.2 – Número de países que adotam e implementam estratégias nacionais de redução de risco de desastres em linha com o Quadro de Sendai para a Redução de Risco de Desastres 2015–2030.
	13.1.3 – Proporção de governos locais que adotam e implementam estratégias locais de redução de risco de desastres em linha com as estratégias nacionais de redução de risco de desastres.
13.2 – Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais.	13.2.1 – Número de países com Contribuições Nacionalmente Determinadas, estratégias de longo prazo, planos nacionais de adaptação, estratégias como reportadas nas comunicações nacionais e de adaptação.
	13.2.2 – Emissões totais de gases de efeito estufa por ano.
13.3 – Melhorar a educação, aumentar a conscientização e a capacidade humana e institucional sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima.	13.3.1 – Grau em que a (i) a educação para a cidadania global e (ii) a educação para o desenvolvimento sustentável são integradas nas (a) políticas nacionais de educação; (b) currículos escolares; (c) formação de professores; e (d) avaliação de estudantes.
13.a – Implementar o compromisso assumido pelos países desenvolvidos partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima [UNFCCC] para a meta de mobilizar conjuntamente US\$ 100 bilhões por ano a partir de 2020, de todas as fontes, para atender às necessidades dos países em desenvolvimento, no contexto das ações de mitigação significativas e transparência na implementação; e operacionalizar plenamente o Fundo Verde para o Clima por meio de sua capitalização o mais cedo possível.	13.a.1 – Quantidades fornecidas e mobilizadas em dólares dos Estados Unidos por ano em relação à meta continuada de mobilização coletiva existente do compromisso de US\$ 100 bilhões até 2025.
13.b – Promover mecanismos para a criação de capacidades para o planejamento relacionado à mudança do clima e à gestão eficaz, nos países menos desenvolvidos, inclusive com foco em mulheres, jovens, comunidades locais e marginalizadas.	13.b.1 – Número de países menos desenvolvidos e pequenos Estados insulares em desenvolvimento com Contribuições Nacionalmente Determinadas, estratégias de longo prazo, planos nacionais de adaptação, estratégias como reportadas nas comunicações nacionais e de adaptação.

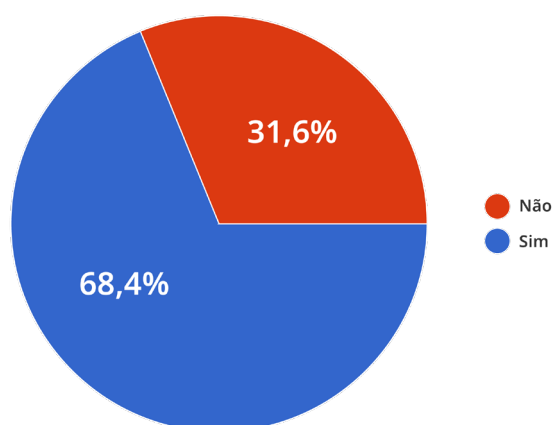
2 Referência: Agenda 2030: objetivos de desenvolvimento sustentável: avaliação do progresso das principais metas globais para o Brasil: ODS 13: tomar medidas urgentes para combater a mudança do clima e seus impactos. IPEA, 2024. Disponível em: <[https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/13/Agenda\\_2030\\_ODS\\_13\\_Tomar\\_medidas\\_urgentes\\_para\\_combater.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/13/Agenda_2030_ODS_13_Tomar_medidas_urgentes_para_combater.pdf)> Acessado em: 10 de dezembro de 2024

Em relação às *iniciativas próprias* adotadas pelos portos para o avanço do ODS 13, verifica-se que:

- 13 (68%) dos portos realizam ações que visam *ampliar a resiliência e a capacidade adaptativa a riscos e impactos resultantes da mudança do clima e às catástrofes naturais*;
- 11 (58%) dos portos identificam as emissões totais de gases de efeito estufa nos escopos 1, 2 e 3; 20% nos escopos 1 e 2 e 25 % não faz o mapeamento.

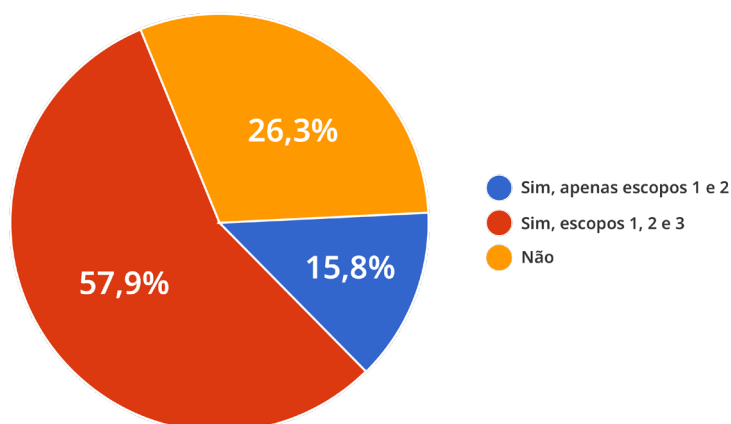
Considerando tratar-se de tema recente da agenda de sustentabilidade portuária brasileira, os números sinalizam uma postura ativa das gestões portuárias, em busca de iniciativa que preparem os portos organizados para o novo contexto das mudanças do clima.

3.1.1 Sua instituição realiza iniciativa(s) voltada(s) para ampliar a resiliência e a capacidade adaptativa a riscos e impactos resultantes da mudança do clima e às catástrofes naturais?



Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

3.1.2 Sua instituição realiza iniciativa(s) voltada(s) para identificar as emissões totais de gases de efeito estufa?



Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

Outras iniciativas associadas à mudança do clima que vêm sendo adotadas pelos portos estão sistematizadas abaixo:

### BOAS PRÁTICAS - DESCARBONIZAÇÃO

- Plano de Descarbonização;
- Redução e/ou neutralização de carbono a partir das metas das Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs) brasileiras;
- Criação de Índice de Eficiência e Sustentabilidade Portuária;
- Publicação do inventário de GEE no GHG Protocol e asseguração externa;
- Plano de eficiência energética;
- Participação em grupos de discussão, comitês e comissões;
- Engajamento em estudos temáticos;
- Parcerias para inovação com *startups*;
- Investimentos em geração de energias renováveis.

### BOAS PRÁTICAS - ADAPTAÇÃO E RESILIÊNCIA

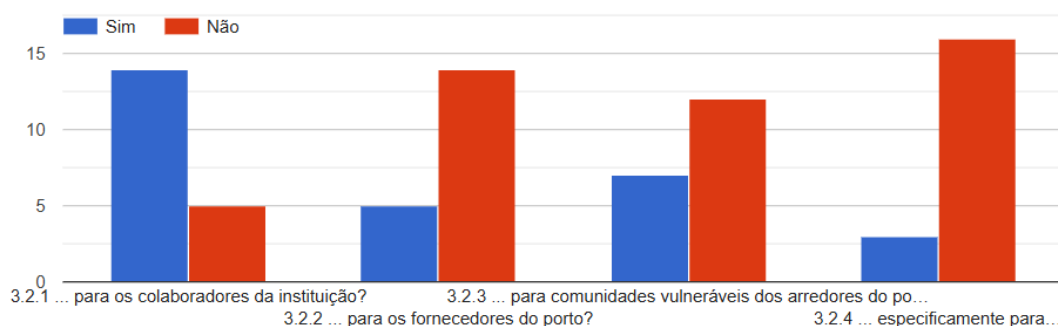
- Análise de Risco e Vulnerabilidade Climática;
- Plano de Ação Climática;
- Participação em grupos de discussão, comitês e comissões;
- Engajamento em estudos temáticos;
- Parcerias para inovação com *startups*;
- Recuperação de áreas degradadas.

O segundo grupo de perguntas levantou as *iniciativas voltadas para a conscientização e/ou educação sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima*.

Os dados revelam que o foco dos treinamentos tem sido com os colaboradores diretos do porto, com 14 (74%) portos realizando iniciativas de capacitação associadas à mudança do clima.

A grande maioria dos portos não realiza capacitação sobre a temática climática voltada para seus fornecedores, para as comunidades vulneráveis dos arredores do porto e tampouco cursos voltados especificamente para grupos de mulheres e jovens de comunidades vulneráveis. O que nos leva a concluir que a temática justiça climática precisará ser melhor trabalhada junto aos portos.

3.2 (13.3) Sua instituição realiza iniciativa(s) voltada(s) para conscientização e/ou educação sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima?



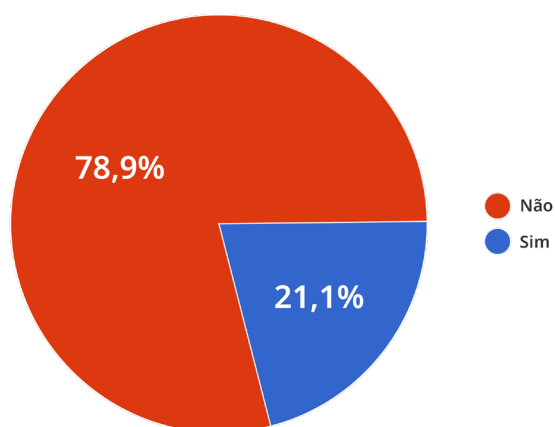
Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

Destacamos que 15 (79%) portos não realizam parcerias de cooperação com fins de facilitar o acesso de comunidades vulneráveis às novas tecnologias e à internet.

Da mesma forma, apenas 3 (16%) dos portos realizam iniciativas de capacitação e educação em tecnologias e inovação voltadas para comunidades vulneráveis:

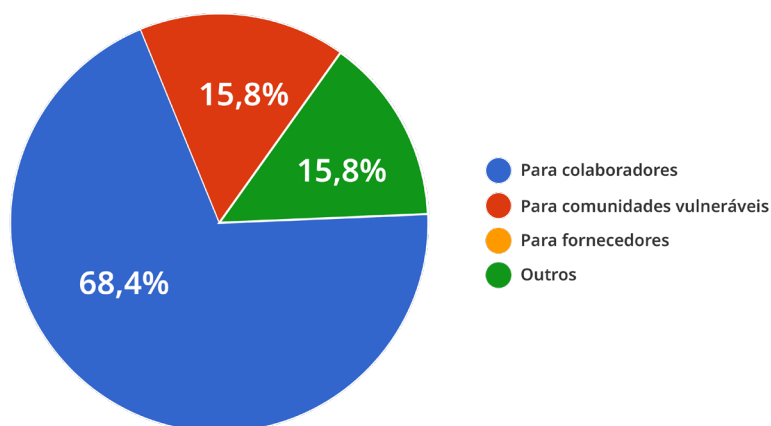
Considerando a complexidade dos desafios postos aos portos brasileiros e o grande potencial de sinergias e trocas dentro do sistema portuário, sugere-se políticas e/ou ações de incentivo às parcerias entre portos e entre portos e variados *stakeholders* para impulsionar a digitalização e acesso das comunidades locais às novas tecnologias e internet.

4.3 (17.8) Sua instituição possui parcerias de cooperação com fins de facilitar o acesso de comunidades vulneráveis a novas tecnologias e internet?



Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

4.6 (17.8) Sua instituição realiza iniciativa(s) voltada(s) para capacitação e/ou educação em tecnologia e inovação?



Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

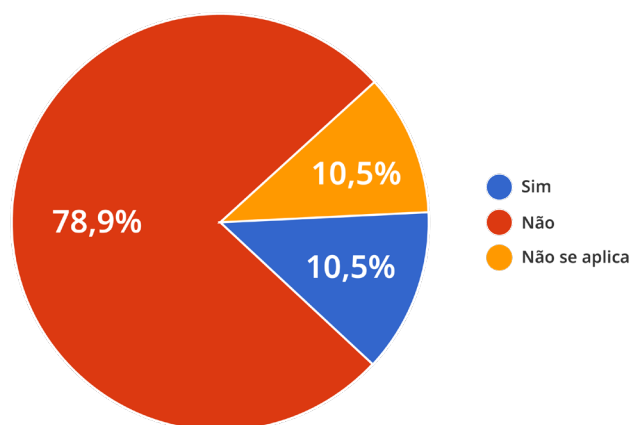
Assim como observado nas ações de capacitação voltadas para a conscientização e educação em mudança do clima, as ações de capacitação e educação em tecnologia e inovação estão centralizadas nos colaboradores do porto, pouco incluem as comunidades vulneráveis e não incluem os fornecedores do porto.

15 (75%) dos portos informaram que não há condicionantes associadas à conscientização e educação climática em seus licenciamentos ambientais. Considerando o peso observado dos Planos de Educação Ambiental (PEA) e Planos de Comunicação Social (PCS), registra-se a sugestão de que aconteça este alinhamento.

Esses dados evidenciam a necessidade de ampliar os esforços de conscientização e educação climática, especialmente para públicos externos e mais vulneráveis, como fornecedores e comunidades adjacentes, com atenção especial às mulheres e aos jovens. Aspecto fundamental para fortalecer a resiliência coletiva e fomentar uma cultura de sustentabilidade inclusiva, efetivando de fato, as iniciativas associadas à RPC.

CONSCIENTIZAÇÃO E EDUCAÇÃO	SIM	NÃO
Para os colaboradores da instituição.	14	5
Para os fornecedores do porto.	5	14
Para comunidades vulneráveis dos arredores do porto.	7	12
Especificamente para mulheres e/ou jovens de comunidades vulneráveis dos arredores do porto.	3	16

### 3.2.5 Estas iniciativas constam no rol de condicionantes do Licenciamento Ambiental?



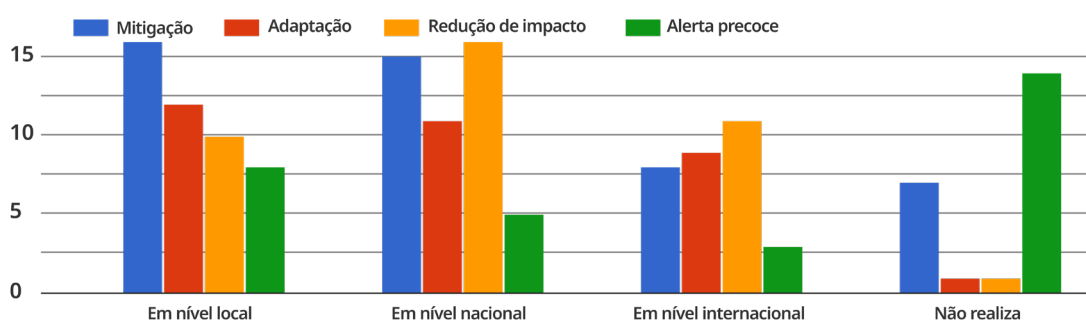
Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

Em relação à participação em fóruns, câmaras, comissões e/ou parcerias colaborativas de planejamento porto-cidade voltada(s) para promoção do desenvolvimento tecnológico e educacional relacionado à mitigação, adaptação, redução de impactos e sistemas de alerta de mudança do clima, observa-se que:

- A participação mais expressiva acontece em parcerias de Mitigação (16 parcerias), em nível local;
- As parcerias em Mitigação (39 parcerias) são superiores às parcerias com fins de Adaptação (32 parcerias);
- As parcerias com maior expressividade em nível local são as voltadas para Mitigação, em nível nacional e internacional são as parcerias voltadas para Redução de Impactos;
- As parcerias com finalidade de criação de Alerta Precoce são as menos expressivas (16 parcerias);
- O setor portuário informa, com o levantamento, a existência expressiva de 124 parcerias com finalidade de desenvolvimento tecnológico e educacional relacionadas à mitigação, adaptação, redução de impactos e sistemas de alerta de mudança do clima.

	MITIGAÇÃO	ADAPTAÇÃO	REDUÇÃO DE IMPACTO	ALERTA PRECOCE	TOTAL
Nível Local	16	12	10	8	46
Nível Nacional	15	11	16	5	43
Nível Internacional	8	9	11	3	31
Não Realiza	7	1	1	14	23

3.3 (13.1) Sua instituição participa de fóruns, câmaras, comissões e/ou parcerias colaborativas de planejamento porto-cidade voltada(s) para a promoção do desenvolvimento tecnológico e/ou educacional sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima?



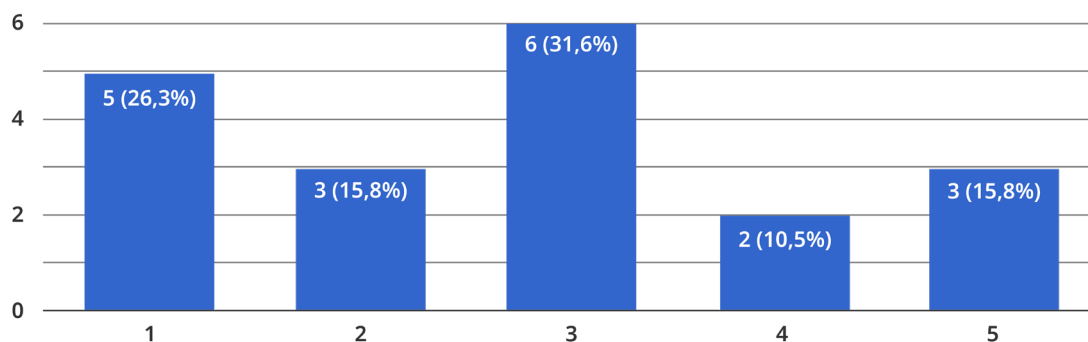
Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

A presença da Agenda 2030 e seus ODS e/ou mudança do clima como ponto de pauta nas reuniões do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é representativo da importância e maturidade dessas temáticas dentro da agenda de sustentabilidade do porto e da sua comunidade portuária.

A Escala Lickert aponta que a ausência completa (número 1) e a presença frequente (número 5) são bem próximos. Esse parece ser um retrato do setor portuário público brasileiro: portos em que a agenda de sustentabilidade já está bem avançada e portos em que a agenda de sustentabilidade é ainda ausente.

3.4 A Agenda 2030 e seus ODS e/ou a mudança do clima são pontos de pauta na agenda do Conselho da Autoridade Portuária deste porto?

Gradue na Escala Lickert considerando: 1 – nunca, 2 – raramente, 3 – algumas vezes, 4 – frequentemente, 5 – sempre.



Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

### Bloco 2.3: ODS 17 – Parcerias E Meios De Implementação

O macro objetivo deste ODS é fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

Adaptamos suas 19 metas para os portos e cidades portuárias em 9 questões sobre a existência de parcerias, políticas e capacitações.

Tabela 4: Metas e indicadores ODS 17

META – ODS 17 AGENDA 2030	INDICADORES
17.1 – Fortalecer a mobilização de recursos internos, inclusive por meio do apoio internacional aos países em desenvolvimento, para melhorar a capacidade nacional para arrecadação de impostos e outras receitas.	17.1.1 – Total das receitas do governo em percentagem do Produto Interno Bruto (PIB), por fonte.
	17.1.2 – Percentagem do orçamento do governo financiada por impostos cobrados internamente.
17.2 – Países desenvolvidos implementarem plenamente os seus compromissos em matéria de assistência oficial ao desenvolvimento, inclusive fornecer 0,7% da renda nacional bruta em AOD aos países em desenvolvimento.	17.2.1 – Assistência oficial ao desenvolvimento líquida, total e para os países menos desenvolvidos, como proporção do Rendimento Nacional Bruto (RNB) dos doadores do Comitê de Ajuda ao Desenvolvimento da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).
17.3 – Mobilizar recursos financeiros adicionais para os países em desenvolvimento, a partir de múltiplas fontes.	17.3.1 – Recursos financeiros adicionais mobilizados para países em desenvolvimento de múltiplas fontes.
	17.3.2 – Volume de remessas (em dólares dos Estados Unidos) como proporção do PIB total.
17.4 – Ajudar os países em desenvolvimento a alcançar a sustentabilidade da dívida de longo prazo por meio de políticas coordenadas destinadas a promover o financiamento, a redução e a reestruturação da dívida, conforme apropriado, e tratar da dívida externa dos países pobres altamente endividados para reduzir o superendividamento.	17.4.1 – Serviço da dívida como proporção das exportações de bens e serviços.

17.5 – Adotar e implementar regimes de promoção de investimentos para os países menos desenvolvidos.	17.5.1 – Número de países que adotam e implementam regimes de promoção de investimentos para os países em desenvolvimento, incluindo os países menos desenvolvidos.
17.6 – Melhorar a cooperação Norte-Sul, Sul-Sul e triangular regional e internacional e o acesso à ciência, tecnologia e inovação, e aumentar o compartilhamento de conhecimentos em termos mutuamente acordados, inclusive por meio de uma melhor coordenação entre os mecanismos existentes, particularmente no nível das Nações Unidas, e por meio de um mecanismo de facilitação de tecnologia global.	17.6.1 – Subscrições de Internet por banda larga de rede fixa por 100 habitantes, por velocidade de ligação.
17.7 – Promover o desenvolvimento, a transferência, a disseminação e a difusão de tecnologias ambientalmente corretas para os países em desenvolvimento, em condições favoráveis, inclusive em condições concessionais e preferenciais, conforme mutuamente acordado.	17.7.1 – Montante total de financiamento para países em desenvolvimento para promover o desenvolvimento, transferência, disseminação e difusão de tecnologias ambientalmente seguras e racionais.
17.8 – Operacionalizar plenamente o Banco de Tecnologia e o mecanismo de capacitação em ciência, tecnologia e inovação para os países menos desenvolvidos até 2017, e aumentar o uso de tecnologias de capacitação, em particular das tecnologias de informação e comunicação.	17.8.1 – Proporção de indivíduos que utilizam a Internet.
17.9 – Reforçar o apoio internacional para a implementação eficaz e orientada da capacitação em países em desenvolvimento, a fim de apoiar os planos nacionais para implementar todos os objetivos de desenvolvimento sustentável, inclusive por meio da cooperação Norte-Sul, Sul-Sul e triangular.	17.9.1 – Valor, em dólares, da assistência técnica e financeira (incluindo cooperação Norte-Sul, Sul-Sul e triangular) destinada a países em desenvolvimento.
17.10 – Promover um sistema multilateral de comércio universal, baseado em regras, aberto, não discriminatório e equitativo no âmbito da Organização Mundial do Comércio [OMC], inclusive por meio da conclusão das negociações no âmbito de sua Agenda de Desenvolvimento de Doha.	17.10.1 – Média ponderada das tarifas aduaneiras à escala mundial.
17.11 – Aumentar significativamente as exportações dos países em desenvolvimento, em particular com o objetivo de duplicar a participação dos países menos desenvolvidos nas exportações globais até 2020.	17.11.1 – Participação das exportações provenientes dos países em vias de desenvolvimento e dos países menos desenvolvidos nas exportações globais.
17.12 – Concretizar a implementação oportuna de acesso a mercados livres de cotas e taxas, de forma duradoura, para todos os países menos desenvolvidos, de acordo com as decisões da OMC, inclusive por meio de garantias de que as regras de origem preferenciais aplicáveis às importações provenientes de países menos desenvolvidos sejam transparentes e simples, e contribuam para facilitar o acesso ao mercado.	17.12.1 – Média ponderada de tarifas aduaneiras aplicadas aos países em desenvolvimento, países menos desenvolvidos e pequenos Estados insulares em desenvolvimento.
17.13 – Aumentar a estabilidade macroeconômica global, inclusive por meio da coordenação e da coerência de políticas.	17.13.1 – Painel de indicadores macroeconômicos.
17.14 – Aumentar a coerência das políticas para o desenvolvimento sustentável.	17.14.1 – Número de países com mecanismos em vigor para reforçar a coerência política do desenvolvimento sustentável.

17.15 – Respeitar o espaço político e a liderança de cada país para estabelecer e implementar políticas para a erradicação da pobreza e o desenvolvimento sustentável.	17.15.1 – Extensão do recurso a quadros de resultados e instrumentos de planejamento delineados pelos beneficiários [country ownership], por parte dos países fornecedores de cooperação para o desenvolvimento.
17.16 – Reforçar a parceria global para o desenvolvimento sustentável, complementada por parcerias multissetoriais que mobilizem e compartilhem conhecimento, expertise, tecnologia e recursos financeiros, para apoiar a realização dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável em todos os países, particularmente nos países em desenvolvimento.	17.16.1 – Número de países que reportam progressos na eficácia dos quadros de monitoramento de múltiplos atores que apoiam o cumprimento dos objetivos de desenvolvimento sustentável.
17.17 – Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas e com a sociedade civil eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias.	17.17.1 – Montante de dólares nos Estados Unidos destinados a parcerias público privadas para infraestrutura.
17.18 – Até 2020, reforçar o apoio à capacitação para os países em desenvolvimento, inclusive para os países menos desenvolvidos e pequenos Estados insulares em desenvolvimento, para aumentar significativamente a disponibilidade de dados de alta qualidade, atuais e confiáveis, desagregados por renda, gênero, idade, raça, etnia, status migratório, deficiência, localização geográfica e outras características relevantes em contextos nacionais.	17.18.1 – Indicador de capacidade estatística para monitoramento dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.
	17.18.2 – Número de países que possuem legislação estatística nacional que cumpre os princípios fundamentais das estatísticas oficiais
	17.18.3 – Número de países com um plano estatístico nacional totalmente financiado e em execução, por fonte de financiamento.
17.19 – Até 2030, valer-se de iniciativas existentes para desenvolver medidas do progresso do desenvolvimento sustentável que complementam o produto interno bruto [PIB] e apoiem a capacitação estatística nos países em desenvolvimento	17.19.1 – Valor em dólares de todos os recursos disponibilizados para fortalecer a capacidade estatística nos países em desenvolvimento.
	17.19.2 – Proporção de países que realizaram pelo menos um recenseamento da população e da habitação nos últimos 10 anos; e (b) atingiram 100% de registros de nascimento e 80% de registros de óbitos.

O primeiro grupo de perguntas do ODS 17 está relacionado à *existência de parcerias com diferentes stakeholders e as finalidades* associadas às metas globais para o Brasil.

O levantamento inclui as parcerias com os seguintes *stakeholders*:

- Empresa(s) local;
- Empresa(s) estrangeira;
- Gestão pública local/cidade;
- Gestão pública estadual;
- Universidade(s) ou Centros de Pesquisa;
- Associações nacionais ou entidade(s) representativa(s) de classes (ex.: sindicatos, associação de moradores);
- Organização ou associação internacional.

O levantamento inclui as parcerias com as seguintes finalidades:

- Inovação, desenvolvimento ou difusão de tecnologias;
- Integração, disponibilização e/ou compartilhamento de dados portuários, geocientíficos e/ou registros de operações portuárias;
- Facilitar o acesso de comunidades vulneráveis a novas tecnologias e internet;
- Desenvolvimento de ações de sustentabilidade ou de RPC.

Levantou-se que:

- A inovação, desenvolvimento ou difusão de tecnologias são desenvolvidas em parcerias: com outros portos (37%), com empresas locais (37%), com a gestão pública estadual (42%), com associações ou entidades nacionais (42%) e internacionais (32%);
- Apenas 1 (5%) porto possui parceria com banco de desenvolvimento.

Cooperação mais expressiva: gestão pública estadual e associações ou entidades nacionais – 8 portos;

Cooperação menos expressiva: banco de desenvolvimento – 1 porto;

Não possuem parcerias com essa finalidade: Companhia Docas do Pará, Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia, Vports Autoridade Portuária e Companhia Docas de Santana;

- A integração, disponibilização e/ou compartilhamento de dados portuários, geocientíficos e/ou registros de operações portuárias são bem desenvolvidos com a gestão pública local e estadual (42%) e com empresas locais (42%), acontecendo também em poucas parcerias entre portos (26%).

Cooperação mais expressiva: empresa local, gestão pública estadual e associações ou entidades nacionais – 8 portos.

Cooperação menos expressiva: associações nacionais ou entidades de classe – 1 porto.

Não possuem parcerias com essa finalidade: Companhia Docas da Paraíba, PortosRio, Vports Autoridade Portuária e Companhia Docas de Santana.

- O desenvolvimento de ações de sustentabilidade ou de RPC são bem desenvolvidas com empresas locais (63%) e com a gestão pública local (53%) e estadual (42%);

Cooperação mais expressiva: empresa local – 12 portos;

Cooperação menos expressiva: empresa estrangeira – 2 portos;

Não possuem parcerias com essa finalidade: SCPar São Francisco do Sul, PortosRio, Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia e Companhia Docas de Santana.

Considerações gerais relevantes em relação aos dados levantados:

- Cooperação expressiva: com empresas locais para ações de sustentabilidade ou de RPC – 12 portos;
- Cooperação inexpressiva: entre portos para compartilhamento de dados – 5 portos; Porto que não possui nenhum tipo de parceria no grupo de finalidades levantado: Companhia Docas de Santana;
- Portos que possuem apenas um tipo de parceria do grupo de finalidades levantado: Vports Autoridade Portuária, Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia, PortosRio Identifica-se a imaturidade da cultura de parcerias de cooperação para implementação da Agenda 2030 independente da finalidade e com qualquer grupo de *stakeholders*.

Destacam-se as parcerias:

- Com as Universidades e Centros de Pesquisa: 68% dos portos realizam parcerias de inovação, desenvolvimento ou difusão de tecnologias; 53% realizam parcerias para integração, disponibilização e/ou compartilhamento de dados portuários, geocientíficos e/ou registros de operações portuárias e 58% parcerias para desenvolvimento de ações de sustentabilidade ou de RPC;
- Entre portos, mais presentes nas iniciativas de inovação e difusão de tecnologias (37%), integração e disponibilização de dados e registros portuários e desenvolvimento de ações de sustentabilidade (26%);
- Com empresas locais, bastante presente no desenvolvimento de ações de sustentabilidade (63%), mas também presente nas iniciativas de inovação e difusão de tecnologias integração e disponibilização de dados e registros portuários (37%);
- Com as gestões públicas local e estadual nas iniciativas de desenvolvimento de ações de sustentabilidade (53% e 42%), disponibilização de dados e registros portuários (42%) e inovação e difusão de tecnologias (32% e 42%, respectivamente).

São raras as iniciativas com fins de:

- Facilitar o acesso de comunidades vulneráveis a novas tecnologias e internet, com apenas 21% dos portos realizando cooperações nesse sentido;
- Cooperação com empresas estrangeiras, com uma média de 10% portos realizando parcerias.

O volume de parcerias relatadas indica que o ODS 17 está presente na Agenda da Sustentabilidade Portuária. Para os três tipos de iniciativas consideradas, encontramos relatos significativos de cooperações em andamento.

O destaque deve ser dado às parcerias com as Universidades, que parecem ser um caminho já bem compartilhado e trabalhado pelos portos. Outros *stakeholders* relevantes são os governos local e estadual e as empresas locais.

Atenção deverá ser dada a melhor qualificação e detalhamento do relato de parcerias de cooperação com a finalidade de desenvolvimento de ações de sustentabilidade ou de RPC junto às empresas locais. Cabe esclarecer se foram consideradas aqui contratos de empresas para

gestão ou criação de projetos, tratando-se de relação comercial e não de fomento ao ODS 17.

As duas associações que concentram a participação dos portos são a Aliança para a Descarbonização (79%) e o Grupo de Trabalho Negócios Oceânicos do Pacto Global (32%). Ambos voltados para a descarbonização portuária e, assim, verifica-se o vácuo de engajamentos institucionais com foco na adaptação e resiliência climática.

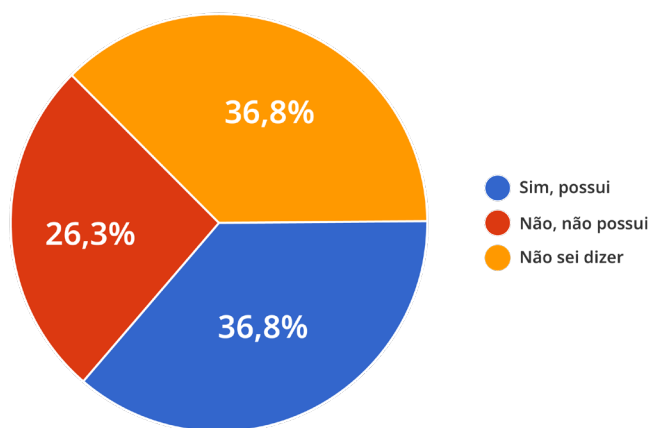
Outro ponto de atenção é o baixo número de parcerias com governos locais na iniciativa de desenvolvimento de ações de sustentabilidade ou de RPC. Considerando que se tratam majoritariamente de cidades portuárias, este tipo de parceria poderia ser mais bem explorada.

O desconhecimento em relação às iniciativas voltadas para a mudança do clima por parte do município foi revelado por 37% dos portos. Esse dado é importante e sinaliza que ainda há espaços para aproximação do porto da gestão pública local.

37% dos portos informaram que a cidade portuária onde a sede do porto se localiza desenvolveu políticas ou planos para a mudança do clima e 26% informaram que não possuem políticas ou planos para a mudança do clima. Esta é uma área de potencial cooperação para a RPC.

*4.8 Você tem conhecimento se a cidade portuária onde o porto administrado por sua instituição se localiza desenvolveu políticas ou planos para mudança do clima?*

*No caso de administrar mais de um porto, considere a localidade da sede da gestão portuária.*

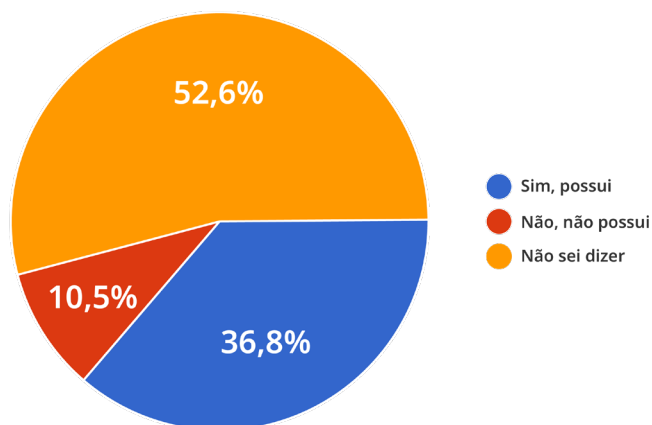


**Fonte:** Gráfico elaborado pelas autoras

O desconhecimento em relação às iniciativas de políticas ou planos para a Agenda 2030 e seus ODS por parte do poder público local é ainda maior – 52,6% dos portos não sabem relatar sobre as iniciativas de suas cidades portuárias na implementação da Agenda 2030. Este é um dado preocupante em termos de consistência dos programas de RPC dos portos analisados e dos reais avanços conquistados através das iniciativas realizadas e parcerias firmadas.

*4.9 Você tem conhecimento se a cidade portuária onde o porto administrado por sua instituição se localiza desenvolveu políticas ou planos para implementação da Agenda 2030 e seus ODS?*

No caso de administrar mais de um porto, considere a localidade da sede da gestão portuária.



Fonte: Gráfico elaborado pelas autoras

Foi solicitado aos portos que identificassem os *stakeholders* parceiros para cada um dos tipos de parcerias analisadas. Os *stakeholders* identificados foram os mesmos para todas as 3 diferentes iniciativas. Eventualmente, pode acontecer da parceria firmada contemplar os 3 tipos de iniciativas. Por outro lado, pode também indicar que, ainda que exista a formalização de parceria e desejo de cooperação, podem não estar sendo concretizadas em projetos em desenvolvimento e real avanço da Agenda 2030. Sugere-se levantamento mais criterioso desse ponto.

### LISTA DE STAKEHOLDERS CITADOS PELOS PORTOS

- ASSOCIAÇÕES e ENTIDADES
  - ICLEI - Governos Locais pela Sustentabilidade;
  - AIVP - Associação Internacional de Cidades Portuárias;
  - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura;
  - PG/ONU - Pacto Global/ONU;
  - ABDP - Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos;
  - GHG Protocol;
  - ABEEólica - Associação Brasileira de Energia Eólica;
  - COSUST/MT - Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transporte Terrestre, Portos e Aeroportos /Mato Grosso;
  - SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas;
  - SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial;
  - IEL - Instituto de Estudos da Linguagem;
  - Fundação Valência Port;
  - SINDOPE - Sindicato de Operadores Portuário de Pernambuco;
  - BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social;
  - ONG - Organização Não Governamental;
  - Praticagem;
  - OTROPORTO - Associação OTROPORTO Industria Criativa.

- PODER PÚBLICO
  - ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
  - MPOR/SNP - Ministério de Portos e Aeroportos e Secretaria Nacional de Portos;
  - MB - Marinha do Brasil;
  - DCE - Defesa Civil Estadual;
  - DCM - Defesa Civil Municipal;
  - Epagri/Ciram - Governo do Estado de Santa Catarina - Centro de Informação de Recursos Ambientais e de Hidrometeorologia de Santa Catarina;
  - SDEC-PE - Secretaria de Desenvolvimento Econômico - Governo do Estado de Pernambuco;
  - GOV/PB - Governo da Paraíba;
  - GOV/RS - Governo do Rio Grande do Sul;
  - GOV/PR - Governo do Estado do Paraná;
  - GOV/ES - Governo do Estado do Espírito Santo;
  - EMLURB - Autarquia de Manutenção e Limpeza Urbana do Recife;
  - PMPG/PMA - Prefeituras de Paranaguá e Antonina;
  - PMC - Prefeitura de Cabedelo.
  
- UNIVERSIDADES E CENTROS DE PESQUISA
  - UFRN - Universidade Federal do Rio do Grande do Norte;
  - UNIVILLE - Universidade da Região de Joinville;
  - UFPE - Universidade Federal de Pernambuco;
  - UCPE - Universidade Católica de Pernambuco;
  - Unisul - Universidade do Sul do Estado;
  - UFPB - Universidade Federal da Paraíba;
  - UFRPE - Universidade Federal Rural de Pernambuco;
  - UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul;
  - UPE - Universidade de Pernambuco;
  - UFPR - Universidade Federal do Paraná;
  - UFBA - Universidade Federal da Bahia;
  - UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro;
  - FGV - Fundação Getúlio Vargas;
  - FAPEMA - Fundação de Apoio à Pesquisa do Maranhão;
  - FURG - Universidade Federal do Rio Grande;
  - UNIVALI - Universidade do Vale de Itajaí;
  - FATEC - Faculdade de Tecnologia;
  - CENTRO DE ESTUDOS E SISTEMAS AVANÇADOS DO RECIFE-CEZAR;
  - IFPB - Instituto Federal da Paraíba;
  - NEMA - Núcleo de Engenharia e Meio Ambiente.
  
- EMPRESAS
  - GIZ - Agência de Cooperação Técnica da Alemanha;
  - Way Carbon;
  - Empresa RHODES;
  - Carbono 14;
  - Braskem;
  - Intermarítima;

- Stellantis;
  - Wilson Sons;
  - Agências Marítimas;
  - CS Portos - Operadores portuários;
  - Startups;
  - Rightship;
  - DockTech;
  - Technomar;
  - Ambipar;
  - Aquaplan;
  - Vale;
  - Estaleiros;
  - Empresas de pesca.
- PORTOS
    - Porto de Aveiro;
    - Porto do Açú;
    - Porto Sudeste;
    - Porto de Rotherdam;
    - Porto de Itaquí;
    - Porto de Santos;
    - TESC - Terminal Especializado de Carga Arrendatário;
    - TUP Porto Itapoá;
    - Tecon.
  - OUTROS
    - H2V-RS - Programa de Desenvolvimento da Cadeia; Produtiva de Hidrogênio Verde no Estado do Rio Grande do Sul;
    - Green Ports Partnership (protocolo de intenções Brasil e Holanda);
    - Comunidade de caiçara do Araçá.

Houve indicações de parcerias pontuais para patrocínio e realização de eventos que não foram incluídas no rol acima.

## Considerações finais

A presente pesquisa demonstra um cenário promissor quanto à crescente conscientização dos portos brasileiros acerca da importância da Agenda 2030 e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). No entanto, identificamos um descompasso entre a adesão aos princípios da sustentabilidade e a efetiva implementação de ações concretas e mensuráveis.

A análise das iniciativas relatadas pelos portos revelou a necessidade de aprimorar a definição de metas claras e indicadores de desempenho, alinhando-os aos ODS e aos temas ESG. Além disso, observou-se que muitas das ações implementadas, embora positivas, carecem de aprofundamento teórico e prático sobre a temática da sustentabilidade, o que impede a avaliação mais precisa de seus impactos.

A pesquisa destacou a importância dos Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) como instrumentos de planejamento para a promoção da sustentabilidade portuária. Verificou-se que a integração das metas da Agenda 2030 aos PDZs ainda é incipiente, o que limita a capacidade dos portos de promover a resiliência climática e a mitigação de riscos.

Em relação à mudança do clima, os resultados indicam que os portos estão avançando na identificação e gestão de emissões de gases de efeito estufa. Há um grande potencial para ampliar as ações de adaptação e resiliência, especialmente no que diz respeito à capacitação de comunidades vulneráveis e à promoção da justiça climática.

A pesquisa evidenciou a importância das parcerias entre os portos, o poder público e outros *stakeholders* para a implementação da Agenda 2030. Observou-se a necessidade de fortalecer as parcerias com os governos locais, especialmente no que diz respeito à definição de políticas públicas para a sustentabilidade e à mudança do clima e, sobretudo, nas cidades portuárias.

## Recomendações

- Fortalecimento da governança da comunidade portuária: Consolidar instâncias regulares de diálogo e cooperação, envolvendo comunidades locais, governos estaduais e municipais, fornecedores e outras partes interessadas, que promovam a cocriação de soluções sustentáveis;
- Capacitação da comunidade portuária: Investir em programas de capacitação para os colaboradores dos portos, fornecedores, comunidades e grupos vulneráveis com foco nos ODS, ESG e mudança do clima;
- PDZs: Incluir considerações sobre resiliência, mudança do clima e promoção da sustentabilidade e promover sua integração aos instrumentos de planejamento urbano;
- Monitoramento e avaliação: Estabelecer sistemas de monitoramento e avaliação para acompanhar o progresso das ações de sustentabilidade, políticas ESG e mudança do clima, incluindo indicadores de desempenho;
- Engajamento porto-cidade: Implementar sistemas de gestão social, ambiental e territorial compartilhados; formalizar e dar transparência às políticas portuárias ESG e criar estratégias compartilhadas para promoção da sustentabilidade porto-cidade;
- Parcerias estratégicas com foco em resiliência climática: Inserir a cultura de parcerias como parte da relação porto-cidade, em especial, aprofundar parcerias para compartilhamento de dados e iniciativas conjuntas.

## Conclusão

Os resultados aqui apresentados são representativos dos avanços atuais da Agenda de Sustentabilidade junto aos portos organizados brasileiros. Conseguimos identificar a inserção da Agenda de Sustentabilidade no planejamento estratégico dos portos organizados e sua associação com as iniciativas RPC.

Há muitas ações em curso no setor portuário brasileiro. Inclusive iniciativas de sustentabilidade portuária que não foram percebidas como parte da Agenda 2030. Temáticas como mobilidade

urbana e patrimônio urbano-portuário parecem estar consolidados na agenda portuária. Em relação à mudança do clima, considerando tratar-se de tema recente, os números sinalizam uma postura ativa das gestões portuárias.

Alguns temas merecem mais atenção da administração portuária. Podemos citar: justiça climática, resiliência de moradias e assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores portuários e estabelecimento de metas claras para a implementação da Agenda 2030. Ainda mais importante, a correta compreensão de que a implementação da Agenda 2030 requer ações estratégicas, alinhadas em programas e projetos articulados entre si, adotados de forma consciente com um plano de ação e direcionados para o alcance de metas pré-estabelecidas.

A sustentabilidade portuária é um desafio e uma oportunidade. Ao definir as iniciativas de relação porto-cidade, o porto deve partir dos desafios e oportunidades da sustentabilidade e da mudança do clima. Ao planejar as iniciativas voltadas para a cidade, o porto deve construir programas; para escolher as iniciativas que adotará, deverá fazê-lo de forma associada às políticas ESG. A Agenda 2030 e a mudança do clima são temas que servem como um *roadmap* para a RPC contemporânea.

## Bibliografia

**IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Agenda 2030 ODS 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.** Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/11/Agenda\\_2030\\_ODS\\_11\\_Tornar\\_as\\_cidades\\_e\\_os\\_assentamentos.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/11/Agenda_2030_ODS_11_Tornar_as_cidades_e_os_assentamentos.pdf). Acesso em: 10 dez. 2024.

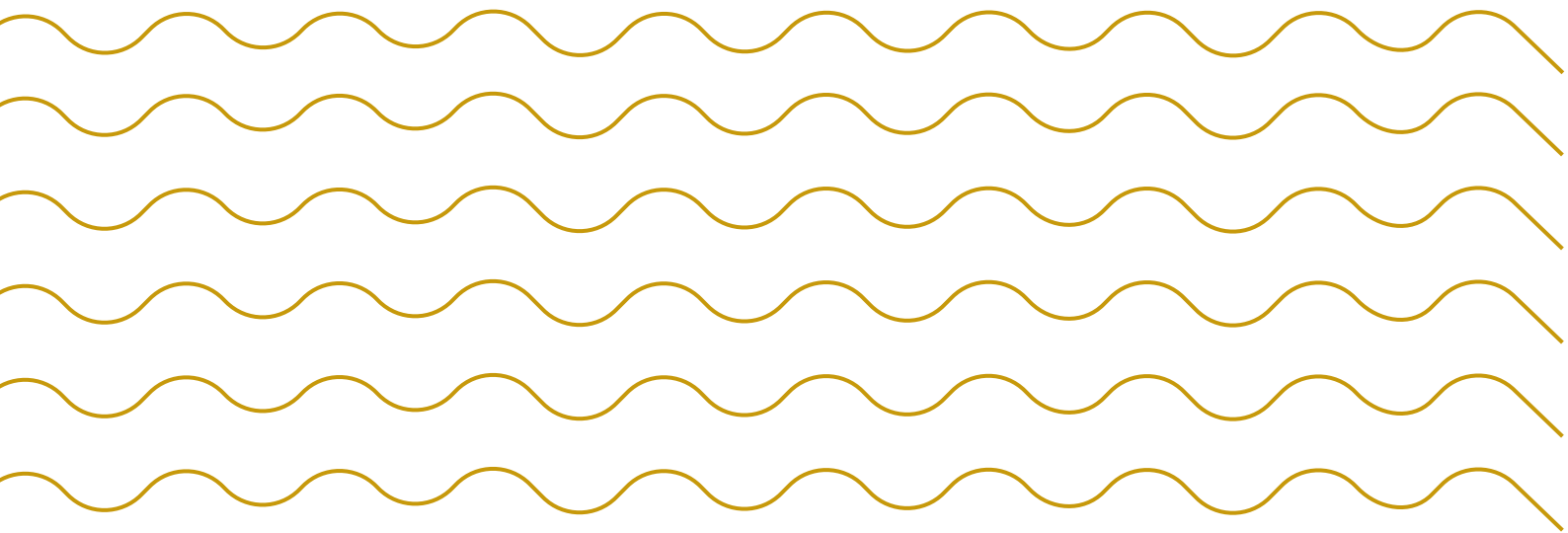
**IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Agenda 2030 ODS 13: Tomar medidas urgentes para combater a mudança do clima e seus impactos.** Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/13/Agenda\\_2030\\_ODS\\_13\\_Tomar\\_medidas\\_urgentes\\_para\\_combater.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/13/Agenda_2030_ODS_13_Tomar_medidas_urgentes_para_combater.pdf). Acesso em: 10 dez. 2024.

**IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Agenda 2030 ODS 17: Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.** Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/17/Agenda\\_2030\\_ODS\\_17\\_Meios\\_de\\_implementacao.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/17/Agenda_2030_ODS_17_Meios_de_implementacao.pdf). Acesso em: 10 dez. 2024.

**IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Agenda 2030 ODS – Metas Nacionais dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.** IPEA, 2018. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/11/Agenda\\_2030\\_ODS\\_11\\_Tornar\\_as\\_cidades\\_e\\_os\\_assentamentos.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14124/11/Agenda_2030_ODS_11_Tornar_as_cidades_e_os_assentamentos.pdf). Acesso em: 02 out. 2024.

**ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Transformando o Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.** 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/agenda2030/>. Acesso em: 02 out. 2024.

Silva, M. O. Saindo da invisibilidade: a Política Nacional de Povos e Comunidades Tradicionais. *Inclusão Social*, 2(2), 7-9, 2007. Disponível em: <<http://revista.ibict.br/inclusao/index.php/inclusao/article/viewFile/91/98>>





On behalf of:



Federal Ministry  
for the Environment, Climate Action,  
Nature Conservation and Nuclear Safety



INTERNATIONAL  
CLIMATE  
INITIATIVE



Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



PROADAPTA  
Adaptação à Mudança do Clima

of the Federal Republic of Germany



MINISTÉRIO DE  
PORTOS E  
AEROPORTOS

MINISTÉRIO DO  
MEIO AMBIENTE E  
MUDANÇA DO CLIMA

