

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

MARCELO ARAÚJO COSTA

SUSTENTABILIDADE EM PORTOS: Análise dos relatórios de sustentabilidade dos principais portos brasileiros e estudo de caso do Porto do Itaqui.

São Luís - MA

2026

MARCELO ARAÚJO COSTA

SUSTENTABILIDADE EM PORTOS: Análise dos relatórios de sustentabilidade dos principais portos brasileiros e estudo de caso do Porto do Itaqui.

Monografia apresentada ao curso de Ciências Contábeis da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, para obtenção de grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientadora: Prof.^a. Dr.^a. Darliane Ribeiro Cunha.

São Luís - MA

2026

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Araújo Costa, Marcelo.

SUSTENTABILIDADE EM PORTOS : análise dos relatórios de sustentabilidade dos principais portos brasileiros e estudo de caso do Porto do Itaqui / Marcelo Araújo Costa.
- 2026.

56 f.

Orientador(a): Darliane Ribeiro Cunha.

Monografia (Graduação) - Curso de Ciências Contábeis,
Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2026.

1. Sustentabilidade Portuária. 2. Relatórios de Sustentabilidade. 3. Contabilidade Socioambiental. 4. Portos Brasileiros. 5. Porto do Itaqui. I. Ribeiro Cunha, Darliane. II. Título.

MARCELO ARAÚJO COSTA

SUSTENTABILIDADE EM PORTOS: Análise dos relatórios de sustentabilidade dos principais portos brasileiros e estudo de caso do Porto do Itaqui.

Monografia apresentada ao curso de Ciências Contábeis da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, para obtenção de grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientadora: Prof.^a. Dr.^a. Darliane Ribeiro Cunha.

Aprovação em: / /

Professor Orientador: Darliane Ribeiro Cunha

1º Professor Membro: Janieiry Queiroga da Costa Teixeira

2º Professor Membro: Francisco Gilvan Lima Moreira

À toda a minha família, em especial à minha mãe Anaíde Araújo Costa, ao meu pai Eusébio de Assunção Costa e à minha filha Laura Sofia de Sousa Costa, pelo apoio e amor incondicional.

Agradecimentos

Agradeço a Deus pela realização de mais uma etapa importante da minha vida e por sempre ser a fonte de iluminação.

À minha mãe, Anaíde Araújo Costa pelos seus ensinamentos, apoio e educação.

Ao meu pai, Eusébio de Assunção Costa por todo o incentivo e a confiança depositada em mim.

Ao meu irmão, esposa, aos meus parentes, amigos da UFMA e todos que contribuíram diretamente ou indiretamente para a realização deste trabalho.

À minha orientadora por enriquecer o meu trabalho através de suas contribuições.

Aos colaboradores do Porto do Itaqui que contribuíram para a realização da pesquisa.

Enfim, a todos que apoiaram e ajudaram de alguma forma para a realização deste trabalho.

RESUMO

A crescente consciência sobre os impactos das ações humanas no meio ambiente e na sociedade impulsionou o fortalecimento do paradigma do desenvolvimento sustentável e, consequentemente, ampliou a demanda por transparência, prestação de contas e evidências sobre práticas socioambientais. Nesse contexto, este trabalho justifica-se pela necessidade de compreender como a responsabilidade socioambiental vem sendo tratada e divulgada pelos portos públicos brasileiros, considerando o papel estratégico desses ativos na logística nacional e seus impactos ambientais e sociais. O objetivo do estudo é analisar os relatórios de sustentabilidade dos principais portos públicos brasileiros e propor perspectivas para o aprimoramento do relatório de sustentabilidade do Porto do Itaqui. A pesquisa caracteriza-se como qualitativa, sendo conduzida por meio de pesquisa documental e análise de conteúdo de relatórios institucionais disponibilizados nos sites oficiais de portos públicos selecionados, complementada por um estudo de caso do Porto do Itaqui. Os resultados indicaram que, apesar dos avanços, persistem desafios comuns, como a necessidade de ampliar investimentos em tecnologias de menor impacto ambiental, consolidar práticas de economia circular e fortalecer mecanismos de participação social e de governança corporativa. No caso do Porto do Itaqui, a análise do relatório de 2023 apontou um alinhamento progressivo às diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI) e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), evidenciado pela adoção de uma estrutura de reporte mais sistematizada, pelo mapeamento explícito de temas, indicadores e iniciativas em relação aos ODS, e pela apresentação mais consistente de métricas e ações associadas a desempenho ambiental, social e de governança, reforçando o compromisso institucional com a responsabilidade socioambiental.

Palavras-chave: Responsabilidade socioambiental; Porto do Itaqui; Relatórios de Sustentabilidade; GRI.

ABSTRACT

The growing awareness of the impacts of human actions on the environment and society has driven the strengthening of the sustainable development paradigm and, consequently, increased the demand for transparency, accountability, and evidence regarding socio-environmental practices. In this context, this work is justified by the need to understand how socio-environmental responsibility is being addressed and disseminated by Brazilian public ports, considering the strategic role of these assets in national logistics and their environmental and social impacts. The research is characterized as qualitative, conducted through documentary research and content analysis of institutional reports available on the official websites of selected public ports, complemented by a case study of the Port of Itaqui. The objective of the study is to analyze the sustainability reports of the main Brazilian public ports and propose perspectives for improving the sustainability report of the Port of Itaqui. The results indicated that, despite advances, common challenges persist, such as the need to increase investments in technologies with lower environmental impact, consolidate circular economy practices, and strengthen mechanisms for social participation and corporate governance. In the case of the Port of Itaqui, the analysis of the 2023 report pointed to a progressive alignment with the guidelines of the Global Reporting Initiative (GRI) and the Sustainable Development Goals (SDGs), evidenced by the adoption of a more systematized reporting structure, the explicit mapping of themes, indicators and initiatives in relation to the SDGs, and the more consistent presentation of metrics and actions associated with environmental, social and governance performance, reinforcing the institutional commitment to socio-environmental responsibility.

Keywords: Socio-environmental responsibility; Port of Itaqui; Sustainability reports; GRI.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	REFERENCIAL TEÓRICO.....	14
2.1	Conceitos de sustentabilidade corporativa.....	14
2.1.1	Sustentabilidade e suas categorias ambientais, sociais e governança.....	15
2.2	Relatórios de Sustentabilidade e GRI.....	16
2.3	A Sustentabilidade e a legislação nos Portos.....	17
3	METODOLOGIA.....	19
3.1	Tipo de pesquisa.....	19
3.2	Delimitação da amostra.....	20
3.3	Coleta de Dados.....	21
3.4	Procedimentos de Análise.....	21
3.5	Categorias e Indicadores de Análise.....	22
4	ANÁLISE E DISCUSSÃO.....	24
4.1	Análise dos relatórios de sustentabilidade.....	24
4.1	Estudo de Caso: Porto do Itaqui.....	34
4.1.1	Metodologia.....	34
4.1.2	Análise do Relatório do Porto do Itaqui.....	35
4.1.3	Discussão e Oportunidades de Melhoria.....	34
4.1.4	Comparação com outros portos públicos (benchmarking ESG).....	36
4.1.5	Plano de Ação Proposto.....	38
5	CONCLUSÕES.....	40
	REFERÊNCIAS.....	42
	APÊNDICE.....	46

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1	Movimentação de Cargas nos Principais Portos Públicos Brasileiros 1º Semestre de 2025	20
Quadro 2	Etapas da análise de conteúdo.....	21
Quadro 3	Demonstrativo dos resultados do checklist dos itens ambientais.....	25
Quadro 4	Demonstrativo dos resultados do checklist dos itens sociais.....	26
Quadro 5	Demonstrativo dos resultados do checklist dos itens de governança.....	28
Gráfico 1	Itens ambientais.....	30
Gráfico 2	Itens sociais.....	31
Gráfico 3	Itens de governança.....	32
Gráfico 4	Atendimento consolidado do checklist.....	34
Quadro 6	Resumo comparativo (pontos fortes por eixo ESG)	36
Quadro 7	Lições aplicadas por área.....	37
Quadro 8	Plano de Ação Proposto.....	38

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários.
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária.
ESG	Environmental, Social and Governance.
IBRAM	Instituto Brasileiro de Mineração
ISO	International Organization for Standardization
GRI	Global Reporting Initiative.
ODS	Objetivos do Desenvolvimento sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas
PPAs	Power Purchase Agreements
S.A	Sociedade Anônima
TCU	Tribunal de Contas da União
TCFD	Task Force on Climate-Related Financial Disclosures

1 INTRODUÇÃO

Ao longo das últimas décadas, o mundo testemunhou profundas transformações econômicas, sociais e ambientais que alteraram a forma como empresas, governos e organizações conduzem suas atividades. Sachs (2008) ressalta que a crescente consciência sobre os impactos das ações humanas no meio ambiente e na sociedade impulsionou o surgimento de um novo paradigma: o do desenvolvimento sustentável. Nesse contexto, a responsabilidade socioambiental deixou de ser um diferencial e passou a ser uma exigência inadiável, integrando as agendas estratégicas de organizações dos mais diversos setores. Nesse raciocínio, Sachs (2008) destaca que não há desenvolvimento sustentável sem a integração equilibrada entre crescimento econômico, social e ambiental, o que reforça a necessidade de práticas integradas.

Além disso, ESPO (2020) afirma que portos são pontos estratégicos para a economia global, responsáveis por conectar mercados, escoar a produção e fomentar cadeias logísticas que movimentam bilhões de toneladas de mercadorias anualmente. No entanto, a magnitude dessas operações também gera impactos significativos: poluição das águas e do ar, alteração de ecossistemas costeiros, pressão sobre recursos naturais, além de efeitos sociais nas comunidades próximas. Assim, o desafio para a gestão portuária é equilibrar a eficiência operacional e a competitividade com a preservação ambiental e o compromisso social. Nesse sentido, Barbieri (2011) enfatiza que as organizações não devem restringir suas ações ao mero cumprimento da legislação, mas sim adotar uma postura proativa diante das crescentes demandas socioambientais, incorporando princípios de sustentabilidade em suas estratégias, processos e práticas de gestão.

Nesse contexto, a crescente demanda por transparência nas ações das organizações, impulsionada por órgãos reguladores, investidores e pela própria sociedade, fez com que os relatórios de sustentabilidade ganhassem destaque como ferramentas de comunicação e prestação de contas. Esses documentos, muitas vezes elaborados segundo diretrizes internacionais como as da Global Reporting Initiative (GRI), permitem que *stakeholders* avaliem o desempenho socioambiental e econômico de uma instituição, identifiquem suas prioridades e acompanhem a evolução de suas práticas. Nessa linha, Tinoco e Kraemer (2011) afirmam que os relatórios de sustentabilidade despontam como uma ferramenta essencial, tendo em vista à sua

identificação, mensuração e análise dos custos, além dos benefícios ambientais associados às atividades organizacionais. Sua aplicação permite que empresas de qualquer ramo e instituições públicas incorporem variáveis ambientais em seus processos de tomada de decisão, promovendo uma gestão mais responsável e transparente dos recursos naturais. No caso do Porto do Itaqui, a adoção de práticas de contabilidade socioambiental pode oferecer subsídios importantes para o planejamento estratégico, de modo a atingir a conformidade regulatória e a melhoria contínua de suas operações, com vistas à sustentabilidade de longo prazo.

No Brasil, os portos públicos assumem papel central na integração logística e no desenvolvimento regional. (ANTAQ, 2022). Entre eles, destaca-se o Porto do Itaqui, localizado em São Luís, no Maranhão, que se tornou um hub estratégico para a exportação de grãos, combustíveis e minérios. Sua importância vai além da movimentação de cargas: o porto influencia diretamente a economia maranhense, gera empregos, atrai investimentos e, inevitavelmente, interage de forma intensa com o meio ambiente e a sociedade local. (ANTAQ, 2022).

Nesse contexto, a pesquisa possui o seguinte problema: Quais são os principais desafios de sustentabilidade evidenciados nos relatórios de sustentabilidade dos principais portos públicos brasileiros e, a partir dessa análise, quais perspectivas podem orientar o aprimoramento dos relatórios de sustentabilidade do Porto do Itaqui?

O objetivo geral do estudo é analisar os relatórios de sustentabilidade dos principais portos públicos brasileiros e, com base nessa análise, propor novas perspectivas para o aprimoramento dos relatórios de sustentabilidade do Porto do Itaqui. Os objetivos específicos do estudo em questão foram definidos da seguinte maneira:

- Investigar como os dados sustentáveis estão refletidos nos Relatórios de Sustentabilidade dos principais portos públicos brasileiros;
- Identificar as principais práticas e indicadores de gestão socioambiental utilizados nos principais portos públicos brasileiros;
- Propor novas perspectivas para o aprimoramento dos relatórios de sustentabilidade do Porto do Itaqui, com base nos resultados da análise dos relatórios dos principais portos públicos brasileiros.

Dessa forma, este trabalho justifica-se pela necessidade de compreender como a responsabilidade socioambiental tem sido tratada e divulgada nos portos públicos brasileiros. Também se propõe a contribuir com o debate acadêmico sobre a aplicação da contabilidade socioambiental na esfera pública.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Conceitos de sustentabilidade corporativa

De acordo com Schramm e Corbetta (2015), o conceito de desenvolvimento sustentável foi inicialmente formalizado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, em 1987, na Noruega, por meio do Relatório de Brundtland, também conhecido como Nosso Futuro Comum. Nesse documento, o desenvolvimento sustentável é definido como aquele que busca atender às necessidades da geração presente sem prejudicar a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades. Tal conceito pressupõe que o progresso econômico e social deve ocorrer de forma equilibrada, conciliando o uso racional dos recursos naturais com a preservação da biodiversidade e dos ecossistemas. Assim, o desenvolvimento sustentável tem como principal finalidade a de garantir que as gerações presentes e futuras atinjam um nível satisfatório de bem-estar social, econômico, humano e cultural, preservando, assim, o equilíbrio ambiental.

No contexto brasileiro, informações trazidas do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e social (BNDES) mostram que a relevância do desenvolvimento sustentável se intensifica no setor portuário, visto que aproximadamente 95% das exportações nacionais ocorrem por meio dos portos, o que evidencia a importância desses ambientes para a movimentação de cargas e para a economia do país, tanto pelo volume operacional quanto pelo impacto financeiro. Nesse sentido, a inserção de práticas sustentáveis no ambiente portuário não se configura apenas como uma exigência normativa ou ambiental, mas também como uma estratégia competitiva capaz de atrair novos investimentos, atender demandas do comércio internacional e reduzir riscos socioambientais (BNDES, 2024).

Para Veiga (2010) e Nascimento (2012), a sustentabilidade tem duas matrizes originárias: uma proveniente da ecologia, resultante de estudos sobre a capacidade de resiliência dos ecossistemas, e outra da economia, acompanhada do adjetivo “desenvolvimento”, e que questiona o atual padrão de produção e consumo, tendo em vista os recursos finitos do planeta. Essa dualidade é particularmente sensível nos portos, pois, ao mesmo tempo em que se busca eficiência logística e crescimento econômico, é necessário mitigar impactos como poluição atmosférica, geração de resíduos, alteração da paisagem natural e efeitos sobre comunidades locais.

Nesse contexto, notam-se que iniciativas de gestão socioambiental, monitoramento de indicadores ESG (Environmental, Social and Governance) e adoção de tecnologias limpas têm se tornado práticas cada vez mais comuns em portos brasileiros e internacionais. Assim, o desenvolvimento sustentável deixa de ser apenas um conceito teórico e passa a orientar conceitos práticos voltados, principalmente, para políticas públicas, investimentos e a própria gestão corporativa das autoridades portuárias.

Dessa forma, a sustentabilidade no setor portuário deve ser compreendida de maneira integrada, considerando não apenas a dimensão ambiental, mas também os segmentos social e de governança.

2.1.1 Sustentabilidade e suas categorias ambientais, sociais e governança

Para Bosselmann (2008), a sustentabilidade é uma das palavras mais utilizadas dos últimos tempos. Logo, não é mais uma novidade, porém continua tão popular que os mais diversos setores da sociedade seguem a adotando, inclusive nos negócios e na política. Viver de maneira sustentável é não só a ideia do momento, mas, também, uma necessidade.

Nesse contexto, Blueprint (2020) coloca a sustentabilidade como um conjunto de práticas e métricas voltadas à mensuração dos impactos ambientais, sociais e de governança das organizações. Nesse sentido, a temática, alçada ao centro das estratégias corporativas, tem sido impulsionada por instituições financeiras e investidores que buscam oportunidades de investimento em empresas socialmente responsáveis.

Além disso, Remchukov (2020) reforça a relevância de aspectos sociais, ambientais e de governança que já eram considerados em investimentos socialmente responsáveis, mas agora com um viés crítico mais amplo, abrangendo a forma como a organização é gerida, seus impactos na sociedade, suas relações com o meio ambiente e a influência conjunta desses fatores sobre seu desempenho global. Dessa forma, Elkington (1997) considera o seguinte: para que uma empresa alcance a sustentabilidade, deve haver uma mudança de paradigma. Assim, um dos passos para a sustentabilidade de uma empresa é aplicar o Triple Bottom Line. Segundo o autor, a mudança ocorre do antigo paradigma, no qual predominava apenas o pilar financeiro, para o novo paradigma sustentado pelos três pilares: lucro (dimensão econômica), qualidade ambiental (dimensão ambiental) e justiça social (dimensão social). Nesse

sentido, vale ressaltar que na Agenda 2030, resultante da Conferência realizada em 2015, já em seu preâmbulo indica a importância do equilíbrio entre as três dimensões em busca dos objetivos e metas de desenvolvimento sustentável que foram propostos.

2.2 Relatórios de Sustentabilidade e importância da GRI

De acordo com GRI (2024), o modelo Global Reporting Initiative (GRI) é uma organização internacional independente que desenvolve e mantém padrões globais para relatórios de sustentabilidade. Segundo o próprio instituto, sua visão é um mundo onde as organizações são responsáveis por seus impactos na economia, nas pessoas e no planeta, de modo a atender às necessidades do presente sem comprometer as das futuras gerações.

Já para Dias (2017), o modelo GRI estabelece parâmetros de mensuração e divulgação que permitem a avaliação da performance ambiental, social e econômica de forma padronizada, contribuindo para o desenvolvimento sustentável corporativo. Desse modo, O modelo do GRI é a principal referência internacional para a elaboração de relatórios de sustentabilidade. Seus padrões estabelecem indicadores padronizados para reportar o desempenho ambiental, social e econômico das organizações. Tais diretrizes proporcionam maior transparência e comparabilidade entre empresas e instituições públicas. Nesse aspecto, Vasconcelos e Vasconcelos (2020) reforçam que os relatórios elaborados com base na GRI servem não apenas como ferramenta de comunicação com *stakeholders*, mas também como instrumento de governança estratégica. No setor público, a adoção desses relatórios permite acompanhar os impactos das políticas e projetos sob uma perspectiva de sustentabilidade. Essa dimensão vai além da prestação de contas, pois permite identificar riscos, estabelecer metas de melhoria contínua e alinhar as práticas organizacionais com padrões globais de sustentabilidade. No setor público, a adoção desses relatórios representa um avanço na transparência administrativa, ao possibilitar o acompanhamento dos impactos das políticas e projetos sob uma perspectiva integrada de desenvolvimento sustentável.

Segundo o GRI (2024), Os GRI Standards são compostos por três grupos principais: a) Universal Standards, que estabelecem princípios gerais de relato e informações básicas sobre a organização e suas práticas de governança; b) Topic Standards, que tratam de temas específicos, como energia, resíduos, emissões, direitos humanos, diversidade e anticorrupção; c) Sector Standards, voltados a setores

econômicos específicos, como mineração, petróleo e gás, e transporte marítimo (GRI, 2024).

Além disso, o GRI (2024) destaca que a crescente preocupação com a sustentabilidade e a responsabilidade social das organizações tem levado à criação de instrumentos que auxiliem na mensuração, divulgação e comparabilidade das informações socioambientais. Nesse contexto, destaca-se a importância do Global Reporting Initiative (GRI), considerado o principal modelo internacional para a elaboração de relatórios de sustentabilidade, com ampla aceitação por empresas, governos e instituições de todo o mundo. De acordo com a mesma GRI (2024), a mais recente atualização dos Universal Standards ocorreu em 2021, incorporando temas como direitos humanos, integridade corporativa e due diligence. Além disso, a mesma GRI (2024) ressalta que entre 2019 e 2023, foram lançados novos tópicos relacionados a resíduos, impostos e biodiversidade, refletindo a evolução da agenda global de sustentabilidade.

Conforme Souza e Ribeiro (2020), os GRI Standards representam um avanço metodológico ao oferecer uma estrutura que permite identificar e relatar os impactos mais relevantes de cada organização, favorecendo análises comparativas e a integração entre dimensões econômicas, sociais e ambientais.

Nesse contexto, a adoção dos padrões GRI tem sido amplamente discutida na literatura contábil e na gestão ambiental, pois oferece um referencial técnico para mensurar, registrar e divulgar os impactos socioambientais das organizações. Nessa linha de raciocínio, Tinoco e Kraemer (2011) afirmam que os relatórios de sustentabilidade elaborados com base nas diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI) constituem instrumentos de transparência e prestação de contas à sociedade, ao evidenciarem o compromisso das organizações com a responsabilidade social e ambiental.

2.3 A Sustentabilidade e a legislação nos Portos

A legislação ambiental brasileira impõe diversas obrigações aos empreendimentos portuários. Os portos brasileiros devem cumprir com normas como a Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) e as diretrizes da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), que tratam da preservação ambiental e do desenvolvimento sustentável nas atividades portuárias.

Nesse contexto, os autores Silva e Andrade (2019) afirmam que o avanço da pauta ambiental nos cenários global e nacional ampliou a pressão sobre organizações públicas e privadas para internalizarem práticas sustentáveis. Nesse sentido, a contabilidade socioambiental emerge como um instrumento de mensuração e divulgação dos impactos socioambientais decorrentes das atividades produtivas.

No Brasil, embora ainda não exista uma normatização específica obrigatória sobre a contabilidade socioambiental, há avanços institucionais. A Lei nº 11.638/07, que alterou a Lei das S.A. (Lei nº 6.404/76), permitiu a inclusão de informações de natureza socioambiental nos relatórios das companhias abertas. Além disso, Oliveira e Gomes (2022) afirmam que órgãos como o TCU e o IBRAM têm incentivado a adoção de práticas de contabilidade ambiental no setor público, bem como grandes empreendimentos. Nesse sentido, os mesmos autores ressaltam que foram evidenciadas diversas ações, nos mais diferentes campos do conhecimento, com o intuito de elaborar mecanismos que possibilitassem o incentivo à preservação do meio ambiente e dos recursos naturais, bem como fiscalizar e controlar os efeitos sociais e ambientais decorrentes do crescimento econômico. Isso sugere uma abordagem interdisciplinar com várias áreas atuando em prol das questões sociais e ambientais. Nessa linha de raciocínio, a contabilidade deve evoluir no sentido de prestar informações atualizadas, observando a forma como as mudanças patrimoniais refletem no meio ambiente e na sociedade como um todo. Para isso, Kroetz (2000) ressalta que as divulgações devem envolver diferentes aspectos, não se limitando somente a informações de contabilidade patrimonial, e sim, trazendo informações também de natureza socioambiental.

Nesse contexto, a atividade portuária representa um setor estratégico com significativos impactos ambientais e sociais. Desse modo, Freitas (2018) reforça que as informações socioambientais podem auxiliar na identificação e mitigação de passivos ambientais, na alocação de recursos para medidas compensatórias e no fortalecimento da governança institucional. Paralelo a isso, Cavalcanti e Lima (2021) destacam que os desafios permanecem e não são escassos: a ausência de diretrizes normativas específicas, a dificuldade na mensuração de externalidades negativas e a baixa adesão voluntária à divulgação de indicadores socioambientais são barreiras recorrentes.

De acordo com Sanches (2020), há uma crescente expectativa da sociedade civil e dos órgãos fiscalizadores por uma atuação mais transparente dos portos brasileiros, sobretudo em regiões de elevada sensibilidade ambiental como a Amazônia Legal e o litoral nordestino. Dessa forma, a integração da contabilidade socioambiental

na gestão portuária representa não apenas um avanço técnico, mas uma exigência ética e estratégica diante dos compromissos globais com a Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Além disso, Freitas (2018) enfatiza que a adoção da transparência socioambiental contribui para a construção de uma imagem institucional positiva, fortalecendo o relacionamento com *stakeholders* e aumentando a competitividade no mercado. Já Oliveira e Gomes (2022) destacam os desafios da implementação prática desses relatórios, como a ausência de normatização específica e a dificuldade de mensurar impactos intangíveis.

Ademais, compreender o papel da transparência socioambiental na promoção da sustentabilidade empresarial exige o diálogo com diversas áreas do conhecimento, como direito, administração e contabilidade, tornando o referencial teórico uma base multidisciplinar essencial para embasar a presente pesquisa.

3 METODOLOGIA

3.1 Tipo de Pesquisa

Este estudo caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa e documental, com elementos de estudo de caso, voltada à análise das práticas de responsabilidade socioambiental nos portos públicos brasileiros.

A abordagem qualitativa justifica-se por buscar compreender e interpretar as práticas socioambientais adotadas pelos portos, indo além da análise de dados numéricos e incorporando aspectos normativos, estratégicos e contextuais evidenciados nos relatórios de sustentabilidade. Os dados foram obtidos por meio de um checklist, cujos itens foram convertidos em valores numéricos (sim/não), permitindo a elaboração de gráficos para análise do nível de atendimento aos critérios avaliados.

O estudo é ainda documental, uma vez que utiliza como fonte primária os relatórios de sustentabilidade (ou equivalentes) mais recentes publicados oficialmente por cada porto, complementados por documentos institucionais, relatórios de gestão, dados da ANTAQ e informações disponíveis em portais oficiais de transparência. A análise desses documentos permite identificar como os portos comunicam suas ações e resultados, bem como o grau de aderência às diretrizes nacionais e internacionais de sustentabilidade. Incorpora-se também a abordagem de estudo de caso, que se concretiza no aprofundamento da análise do último relatório de sustentabilidade

divulgado do Porto do Itaqui e à atribuição de novas propostas de melhorias para o referido relatório com base nos relatórios de outros portos públicos. Esse recorte possibilita examinar de forma detalhada suas práticas ambientais, sociais e de governança (ESG), permitindo compreender o contexto local, identificar boas práticas e reconhecer oportunidades de aprimoramento que possam servir de referência para outros portos públicos brasileiros.

3.2 Delimitação da Amostra

A amostra foi composta pelos 10 portos públicos brasileiros que mais movimentam cargas no primeiro semestre de 2025, conforme dados disponibilizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). De acordo com Antaq (2025), o Brasil possui cerca de 36 portos públicos operantes. Essa seleção bucou contemplar portos de maior relevância estratégica para a economia nacional e com potencial significativo de impacto socioambiental.

Quadro 1 – Movimentação de Cargas nos Principais Portos Públicos Brasileiros – 1º Semestre de 2025

Posição	Porto Público	Movimentação (milhões de toneladas)	Último relatório de sustentabilidade ou equivalente publicado.
1	Santos (SP)	81.076	Relatório Integrado 2024.
2	Paranaguá (PR)	37.573	Relatório de Sustentabilidade 2023
3	Itaguaí (RJ)	33.963	Relatório Anual 2024.
4	Porto do Itaqui (MA)	20.931	Relatório de Sustentabilidade 2023.
5	Rio Grande (RS)	16.874	Relatório de Gestão 2024.
6	Suape (PE)	13.285	Relatório de Sustentabilidade 2024.
7	Vila do Conde (PA)	11.464	Relatório de auditoria ambiental 2024.
8	São Francisco do Sul (SC)	10.527	Relatório de sustentabilidade atualizado (Agenda Ambiental 2023).
9	Rio de Janeiro (RJ)	9.890	Relatório Portos Rio 2023.
10	Santarém (PA)	9.058	Relatório de auditoria ambiental 2024.

Fonte: Estatístico Aquaviário da ANTAQ – 1º Semestre de 2025 (gov.br/ANTAQ)

3.3 Coleta de Dados

Para cada porto da amostra, será coletado o último relatório de sustentabilidade publicado ou, na ausência deste, documento equivalente que contenha

informações socioambientais (relatório integrado, relatório ambiental ou similar). Os documentos serão obtidos prioritariamente nos sites oficiais das administrações portuárias ou, caso indisponíveis, por meio de solicitação direta às respectivas áreas responsáveis.

3.4 Procedimentos de Análise

A análise dos documentos será conduzida com base na técnica de análise de conteúdo (Bardin, 2016). Assim, serão seguidas três etapas principais, de acordo com o Quadro 2:

Quadro 2 - Etapas da Análise de Conteúdo

Etapa	Descrição	Procedimentos
3.4.1 Pré-análise	Organização e sistematização inicial dos documentos.	• Levantamento e organização dos documentos coletados; • Definição das categorias de análise com base no modelo ESG (Ambiental, Social e Governança), inspiradas nas diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI); • Elaboração de um protocolo de codificação para padronizar a leitura e classificação das informações.
3.4.2 Exploração do material	Leitura detalhada e categorização das informações.	• Leitura detalhada dos relatórios; • Registro da presença, ausência e nível de detalhamento das informações em cada indicador; • Classificação das práticas relatadas conforme a categoria e o subindicador correspondente.
3.4.3 Tratamento dos resultados e interpretação	Síntese, análise crítica e interpretação dos dados coletados.	• Sistematização dos achados em tabelas comparativas; • Identificação de convergências, divergências, lacunas e boas práticas; • Análise crítica do alinhamento das informações aos princípios da responsabilidade socioambiental e às diretrizes GRI.

FONTE: Bardin (2016)

3.5 Categorias e Indicadores de Análise

Para a realização da análise dos relatórios de sustentabilidade dos principais portos públicos brasileiros foram definidos indicadores de avaliação baseados nos

princípios e diretrizes do Global Reporting Initiative (GRI). Esses indicadores foram organizados em três categorias fundamentais — Ambiental (E), Social (S) e Governança (G) — que, em conjunto, compõem a estrutura do modelo ESG (Environmental, Social and Governance) amplamente adotado nas práticas de sustentabilidade corporativa.

A utilização dessas categorias tem a finalidade de proporcionar uma avaliação abrangente e sistemática das práticas e políticas socioambientais adotadas pela organização, permitindo identificar tanto os avanços quanto as fragilidades na gestão sustentável do porto. Cada categoria contempla indicadores específicos, alinhados às dimensões da sustentabilidade e aos temas materiais abordados pelos GRI Standards, garantindo comparabilidade e coerência com os referenciais internacionais.

Categoria 1 – Ambiental (E)

- Gestão de recursos hídricos: consumo, tratamento e reuso da água.
- Gestão de resíduos sólidos: redução, reciclagem e destinação adequada.
- Emissões atmosféricas: inventário e medidas de mitigação.
- Energia: consumo, eficiência energética e uso de fontes renováveis.
- Biodiversidade: programas de proteção de ecossistemas costeiros e marinhos.
- Impactos ambientais: identificação, monitoramento e mitigação de riscos.

Categoria 2 – Social (S)

- Saúde e segurança do trabalho: prevenção de acidentes, treinamentos e indicadores de segurança.
- Relação com a comunidade: projetos sociais, culturais e educacionais.
- Geração de emprego e renda: impacto na economia local e regional.
- Diversidade e inclusão: políticas e resultados em igualdade de oportunidades.
- Capacitação e desenvolvimento de colaboradores: treinamentos, bolsas e parcerias educacionais.
- Direitos humanos: compromissos, códigos de conduta e práticas preventivas.

Categoria 3 – Governança (G)

- Transparência e prestação de contas: divulgação de dados e acesso público às informações.

- Gestão de riscos: políticas, identificação e controle de riscos socioambientais.
- Compliance e integridade: código de ética, canais de denúncia e políticas anticorrupção.
- Envolvimento de *stakeholders*: diálogo e participação de partes interessadas.
- Planejamento estratégico e metas ESG: existência e acompanhamento de objetivos sustentáveis.

Para avaliar os indicadores socioambientais, utilizou-se o modelo de checklist elaborado com base nas diretrizes da GRI (Global Reporting Initiative) e nas informações das categorias apresentadas acima.

Esse instrumento permitiu verificar a presença, ausência e nível de detalhamento dos indicadores ambientais, sociais e de governança reportados.

O checklist completo com as respostas de cada item encontra-se no Apêndice.

A. Indicadores Ambientais

1. ☐ Existe relatório ou documento de sustentabilidade atualizado?
2. ☐ São divulgadas as metas de redução de emissão de CO₂?
3. ☐ Há gestão de resíduos sólidos (coleta, reciclagem, destinação)?
4. ☐ Existe monitoramento de efluentes e poluição da água?
5. ☐ É feita a gestão do consumo de energia (medição e eficiência)?
6. ☐ Há uso de energia renovável ou medidas de energia limpa?
7. ☐ Existe programa de preservação ambiental (ex.: reflorestamento, proteção de fauna/flora)?
8. ☐ São divulgados indicadores quantitativos (ex.: toneladas de resíduos reciclados, kWh economizados)?

B. Indicadores Sociais

1. ☐ Existe programa de capacitação e treinamento de funcionários?
2. ☐ Há políticas de saúde e segurança do trabalhador?
3. ☐ São realizados programas comunitários ou sociais locais?
4. ☐ Há ações de inclusão e diversidade no ambiente de trabalho?

5. ☐ Existem registros ou métricas de acidentes/incidentes de trabalho?
6. ☐ O porto realiza projetos de responsabilidade social (ex.: educação, esporte, cultura)?

C. Indicadores de Governança

1. ☐ Existe transparência na divulgação de relatórios e informações?
2. ☐ São divulgadas políticas e metas de sustentabilidade?
3. ☐ O porto adota indicadores padronizados (ex.: GRI, ISO 14001)?
4. ☐ Há mecanismos de controle interno ou auditorias externas?
5. ☐ Existe participação em conselhos ou comitês de sustentabilidade?
6. ☐ O porto cumpre legislações ambientais, sociais e portuárias?
7. ☐ Há relato sobre riscos, impactos e mitigação nas operações portuárias?

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO

4.1 Análise dos relatórios de sustentabilidade

A seleção dos principais portos públicos brasileiros foi realizada com base no critério de maior movimentação de cargas registrada no primeiro semestre de 2025, conforme dados divulgados pela ANTAQ e pelos próprios portos.

De acordo com os critérios estabelecidos para a seleção dos dez portos públicos brasileiros com maior movimentação no primeiro semestre de 2025, procedeu-se à análise dos relatórios de sustentabilidade ou documentos equivalentes disponibilizados por cada porto.

Para essa verificação, foi aplicado o checklist descrito na metodologia, permitindo avaliar de forma sistemática os indicadores socioambientais em 1(sim) e 2(não).

Desse modo, foram obtidos os seguintes resultados dos checklists aplicados aos portos públicos:

Os resultados do Quadro 3 que mostram os resultados dos itens ambientais, evidenciam que os portos Santos (SP), Paranaguá (PR), Itaguaí (RJ), Rio Grande (RS), Itaquí (MA), Suape (PE), São Francisco do Sul (SC) e Rio de Janeiro (RJ) apresentam alto nível de conformidade ambiental, com a presença de quase todos os indicadores

avaliados, incluindo gestão de resíduos, consumo de energia e monitoramento ambiental.

O Porto de Santos tem grande destaque, apresentando todos os indicadores plenamente atendidos, refletindo maturidade em sua política ambiental e forte aderência às diretrizes da GRI (Global Reporting Initiative).

Por outro lado, os portos Itajaí (SC) e Imbituba (SC) apresentaram lacunas significativas. O porto de Itajaí demonstra ausência de ações em indicadores de proteção da fauna, enquanto Imbituba apresenta deficiências mais amplas, sobretudo em projetos ambientais e monitoramento de estuário.

Esses resultados sugerem assimetria na gestão ambiental portuária nacional, indicando que alguns portos ainda carecem de sistematização e transparência em práticas ambientais consolidadas.

Quadro 3 – Demonstrativo dos resultados do checklist dos itens ambientais

Porto Público	Relatório	Metas	Gestão De resíduos	Monitora-mento De estuário	Projetos	Uso De energia	Proteção De fauna	Indicadores
Santos (SP)	1	1	1	1	1	1	1	1
Paranaguá (PR)	1	1	1	1	1	0	1	1
Itaguaí (RJ)	1	1	1	1	1	0	1	1
Itaqui (MA)	1	1	1	1	1	0	1	1
Rio Grande (RS)	1	1	1	1	1	0	1	1
Suape (PE)	1	1	1	1	1	0	1	1
Vila do Conde	1	1	1	0	0	1	1	1

(PA)								
São Francisco do Sul (SC)	1	1	1	1	1	0	1	0
Rio de Janeiro (RJ)	1	1	1	1	1	0	1	1
Santarém (PA)	1	1	1	0	0	1	1	1

Fonte: Elaboração própria (2025)

A análise do Quadro 4 demonstra que os portos Santos (SP), Paranaguá (PR) e Suape (PE) apresentam alto desempenho social, com atendimento integral dos indicadores relacionados à saúde e segurança do trabalho, treinamentos, projetos comunitários e ações de educação, esporte e cultura. Esses portos evidenciam políticas estruturadas voltadas à valorização do capital humano e integração com a comunidade, alinhando-se às boas práticas da dimensão social dos padrões GRI.

Por outro lado, observa-se que portos como Itaguaí (RJ), Rio Grande (RS), Itaqui (MA) e São Francisco do Sul (SC) ainda não contemplam plenamente políticas de inclusão e diversidade, apresentando ausências nesse indicador. Apesar disso, a presença consistente de ações em treinamentos e segurança do trabalho demonstra um compromisso crescente com o bem-estar dos trabalhadores e da comunidade portuária.

Quadro 4 – Demonstrativo dos resultados do checklist dos itens sociais

Porto Público	Treina- mentos	Saúde E Seg	Projeto s	Inclusão	Indicad ores	Educação, esporte e cultura
Santos (SP)	1	1	1	1	1	1
Paranaguá (PR)	1	1	1	1	1	1
Itaguaí	1	1	1	0	1	1

(RJ)						
Porto do Itaqui (MA)	1	1	1	0	1	1
Rio Grande (RS)	1	1	1	0	1	1
Suape (PE)	1	1	1	1	1	1
Vila do Conde (PA)	1	1	0	1	0	1
São Francisco do Sul (SC)	1	1	1	0	1	1
Rio de Janeiro (RJ)	1	1	1	1	0	1
Santarém (PA)	1	1	0	1	0	1

Fonte: Elaboração própria (2025)

Os dados do Quadro 5 revelam uma maior homogeneidade entre os portos públicos na dimensão de Governança, com a maior parte dos portos apresentando relatórios regulares, políticas institucionais, auditorias internas e externas, além de mecanismos voltados para compliance.

Os portos Santos (SP), Paranaguá (PR), Itaguaí (RJ), Suape (PE) e Itajaí (SC) demonstram cumprimento integral aos critérios avaliados, incluindo a adoção de relatórios GRI e gestão de riscos e mitigação.

Contudo, alguns portos, como Rio Grande (RS) e Itaqui (MA), não evidenciam claramente o cumprimento de metas ou indicadores de desempenho, o que limita a transparência e o acompanhamento de resultados.

De forma geral, a dimensão de Governança apresentou o melhor desempenho médio entre as três categorias, sinalizando avanços na gestão corporativa e na integridade institucional das administrações portuárias.

Quadro 5 – Demonstrativo dos resultados do checklist dos itens de governança

Porto Público	Relatório	Políticas	GRI	Auditorias	Participação	Cumprimento	Riscos e mitigação
Santos (SP)	1	1	1	1	1	1	1
Paranaguá (PR)	1	1	1	1	1	1	1
Itaguaí (RJ)	1	1	1	1	1	1	1
Porto do Itaqui (MA)	1	1	1	1	1	1	1
Rio Grande (RS)	1	1	1	1	1	1	1
Suape (PE)	1	1	1	1	1	1	1
Vila do Conde (PA)	1	1	0	1	0	1	1
São Francisco do Sul (SC)	1	1	1	1	0	1	1
Rio de Janeiro (RJ)	1	1	1	1	1	1	1
Santarém (PA)	1	1	0	1	0	1	1

Fonte: Elaboração própria (2025)

Com o intuito de proporcionar uma apresentação mais clara e compreensível dos resultados, foram elaborados gráficos que ilustram a análise dos relatórios de sustentabilidade dos dez portos públicos, permitindo uma visualização comparativa dos dados levantados.

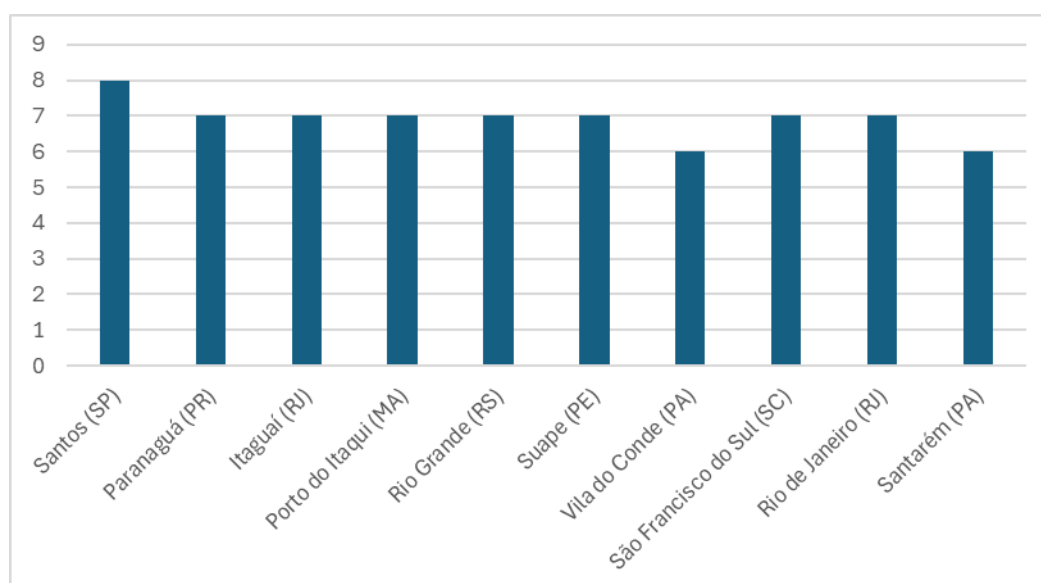
Assim os gráficos foram estabelecidos de acordo com cada categoria: ambiental, social e de governança. Além disso, foi desenvolvido por último um gráfico consolidado com os três itens.

O gráfico sobre os itens ambientais dos portos públicos revela um cenário de evolução, mas também de desigualdades no nível de cumprimento das práticas sustentáveis. O Porto de Santos, por exemplo, maior da América Latina em movimentação de cargas, aparece em posição de destaque, liderando em número de itens atendidos. Esse desempenho reflete a visibilidade e a pressão a que sujeito, tanto por órgãos reguladores quanto pela sociedade e investidores, o que acaba impulsionando a adoção de iniciativas mais sólidas de gestão ambiental.

A maior parte dos demais portos avaliados, como Paranaguá, Itaguaí, Rio Grande, Itaquí, Suape, São Francisco do Sul e Rio de Janeiro, apresenta um desempenho semelhante, atendendo a um conjunto grande de indicadores. Esse resultado mostra que há um esforço no sentido de estruturar práticas de gestão ambiental, mas também evidencia que ainda persistem gargalos em áreas mais avançadas, como a utilização de energias renováveis, o monitoramento mais detalhado das emissões de gases de efeito estufa e a implementação de projetos voltados à biodiversidade. Por outro lado, o desempenho do Porto de Vila do Conde e Santarém mostra um cenário que há políticas ambientais em curso, mas ainda aquém do observado nos principais portos nacionais. A baixa pontuação pode ser explicada tanto pela menor escala operacional quanto pela ausência de investimentos mais consistentes em sustentabilidade, o que coloca o porto em desvantagem diante das crescentes exigências ambientais no cenário mundial.

De forma geral, a análise evidencia que os portos mais expostos ao mercado internacional tendem a apresentar maior maturidade ambiental, enquanto portos de menor porte ainda enfrentam desafios significativos para alinhar suas práticas a padrões mais exigentes de sustentabilidade. Esse panorama reforça a necessidade de políticas públicas e estratégias de governança capazes de reduzir desequilíbrios, estimulando a adoção de indicadores ambientais uniformes que fortaleçam a competitividade e a imagem socioambiental dos portos nacionais.

Gráfico 1: Itens ambientais



Fonte: Elaboração própria (2025)

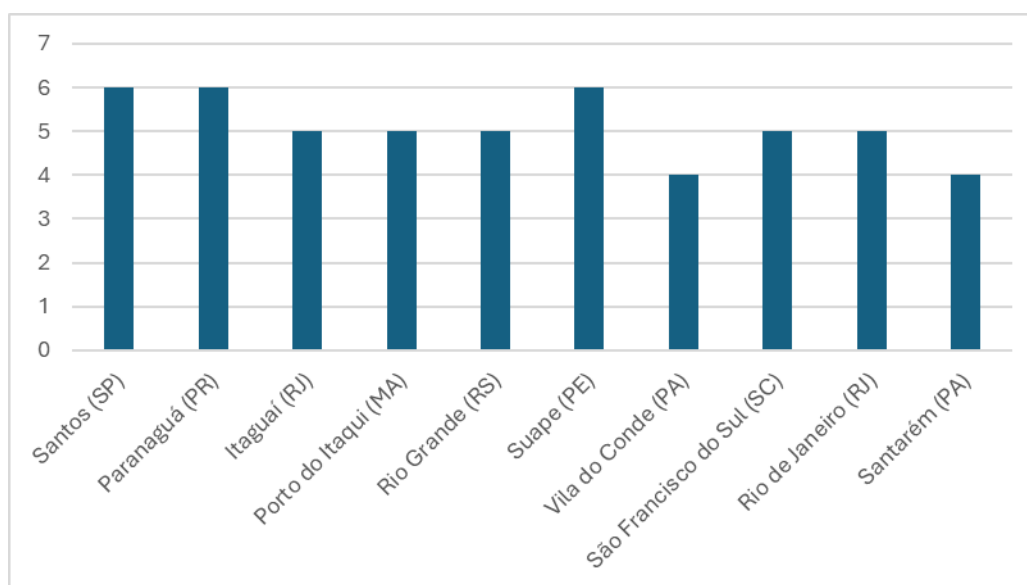
O gráfico dos itens sociais revela um quadro distinto em comparação ao desempenho ambiental dos portos brasileiros. Observa-se que Santos, Paranaguá e Suape apresentam os melhores resultados, atingindo valores próximos a seis indicadores atendidos, o que sugere maior investimento em aspectos voltados para a relação com trabalhadores, comunidades do entorno e práticas de responsabilidade social. Esses portos, por estarem inseridos em contextos estratégicos e de grande visibilidade nacional e internacional, tendem a ser mais pressionados por transparência e impacto social positivo, refletindo em iniciativas voltadas para capacitação profissional, diálogo com comunidades tradicionais e programas de inclusão social. Em contrapartida, a maioria dos portos avaliados, como Itaguaí, Rio Grande, Itaqui, São Francisco do Sul, Rio de Janeiro, Itajaí, Vila do Conde e Santarém, aparece com desempenho inferior, atendendo a menos de cinco itens. Essa baixa pontuação demonstra fragilidade na integração das dimensões sociais à gestão portuária. Em muitos casos, nota-se que o foco ainda se concentra em questões operacionais e econômicas, enquanto aspectos como engajamento comunitário, promoção da diversidade, condições de trabalho e políticas sociais estruturadas ficam em segundo plano.

Esse cenário evidencia um desafio importante: enquanto as dimensões ambientais já estão mais consolidadas e recebem maior atenção, os aspectos sociais ainda carecem de padronização e profundidade. Isso pode comprometer a

sustentabilidade no longo prazo, tendo em vista que a aceitação social e a relação com os *stakeholders*

são elementos cada vez mais relevantes para a competitividade internacional dos portos. Dessa forma, observa-se a necessidade de fortalecer políticas sociais, integrando ações que garantam tanto o desenvolvimento das comunidades locais quanto a melhoria das condições de trabalho e a valorização do capital humano.

Gráfico2: Itens sociais



Fonte: Elaboração própria (2025)

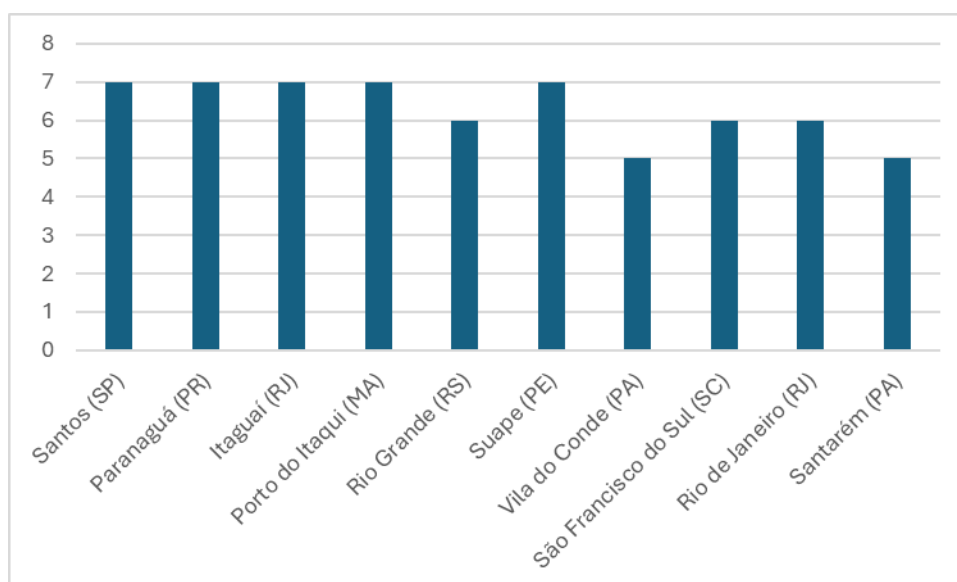
O gráfico referente aos itens de governança evidencia um desempenho equilibrado entre os portos. Observa-se que Santos, Paranaguá, Itaguaí, Suape e Itajaí apresentam melhores resultados, atendendo a cerca de sete indicadores, o que indica a presença de práticas de gestão mais estruturadas, com maior atenção à transparência, ao cumprimento de normas, à prestação de contas e ao alinhamento com princípios de governança corporativa. Essa posição reforça a importância desses portos no cenário nacional, já que a governança é um fator central para a atração de investimentos e para a confiança das partes interessadas.

Portos como Rio Grande, Itaquí, São Francisco do Sul e Rio de Janeiro também aparecem em destaque, atendendo em torno de seis indicadores, o que mostra a existência de estruturas mínimas de governança, mas também indica a necessidade de avanços em temas como controle interno, gestão de riscos, auditoria e mecanismos mais completos de participação e fiscalização social.

Os portos de menor desempenho, atendendo a apenas quatro indicadores de governança foram o Porto de Vila do Conde e Santarém. Essa posição revela fragilidade na estrutura de gestão, o que pode comprometer a transparência e a capacidade de implementar políticas socioambientais de forma consistente.

De maneira geral, o gráfico evidencia que a dimensão da governança, embora mais homogênea que a social, ainda apresenta desigualdades significativas, pois a governança sólida é a base para que políticas ambientais e sociais sejam de fato efetivas. Desse modo, os portos que apresentam maior maturidade nesse aspecto tendem a se destacar na consolidação de estratégias ESG mais completas e eficazes.

Gráfico 3: Itens de Governança



Fonte: Elaboração própria (2025)

Por último, tem-se o gráfico consolidado que reflete o desempenho dos principais portos públicos brasileiros nos três pilares do checklist ESG — ambiental, social e governança — permitindo uma visão integrada de cada porto na atuação com a sustentabilidade.

Nota-se que o Porto de Santos mantém a liderança geral, com elevado atendimento principalmente nos itens ambientais e de governança, reforçando seu papel como referência em boas práticas socioambientais no setor portuário. Esse desempenho pode ser explicado pela sua relevância estratégica para o comércio internacional. Isso amplia a cobrança por transparência e alinhamento às agendas globais de sustentabilidade.

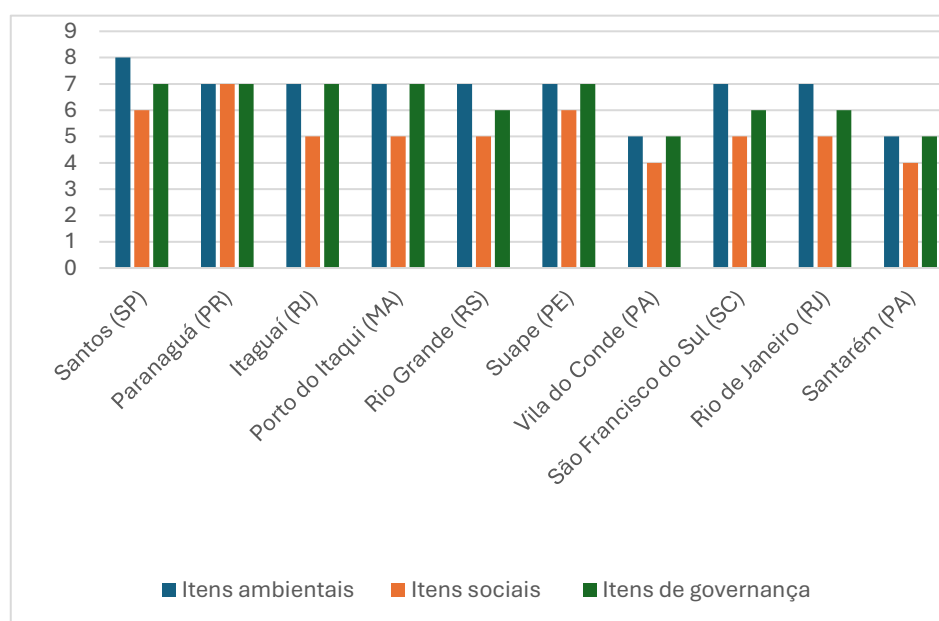
Os Portos de Paranaguá e Suape também se destacam positivamente, apresentando equilíbrio entre os três eixos, embora, assim como Santos, ainda revelem uma pequena distância entre os itens sociais e os demais. Isso reforça a percepção de que, apesar dos avanços, o componente social ainda é o mais frágil no setor, carecendo de maior engajamento comunitário, valorização do capital humano e programas de inclusão.

Os portos Itaguaí, Rio Grande, Itaquí, São Francisco do Sul e Rio de Janeiro ocupam uma faixa intermediária, com desempenho sólido em governança e ambiental, mas resultados mais modestos nos aspectos sociais. Essa configuração indica que, embora possuam estruturas de gestão bem consolidadas e práticas ambientais já implementadas, ainda há desafios na integração da dimensão social às estratégias institucionais.

Os Portos de Vila do Conde e Santarém aparecem com os menores níveis de atendimento no consolidado. No caso desses portos, observa-se um certo equilíbrio, mas sempre abaixo da média dos demais portos, revelando algumas fragilidades significativas nos três eixos referente aos seus respectivos relatórios de auditoria ambiental publicados.

De forma geral, o panorama consolidado revela que a governança e o meio ambiente já apresentam maior uniformidade nos portos analisados, mas a dimensão social permanece como o ponto de maior desafio. Ademais, a competitividade e a legitimidade internacional do sistema portuário brasileiro dependerão cada vez mais de avanços consistentes nesse tripé, especialmente na redução das desigualdades entre os portos de grande e pequeno porte.

Gráfico 4: Atendimento consolidado do checklist



Fonte: Elaboração própria (2025)

4.2 Estudo de Caso: Relatório de Sustentabilidade do Porto do Itaqui

A gestão socioambiental nos portos públicos brasileiros vem ganhando relevância à medida que a agenda ESG (Environmental, Social and Governance) se torna central na avaliação de desempenho organizacional. O Porto do Itaqui, localizado em São Luís (MA), destaca-se como um caso de extrema relevância para análise, sobretudo em virtude de seu papel estratégico no escoamento de cargas do agronegócio e no comércio internacional. Além disso, de acordo com os dados de Antaq (2025) ocupou a quarta maior movimentação de cargas no 1º semestre de 2025, sendo um porto de extrema relevância para a economia nacional. Esse estudo de caso tem como objetivo analisar o último relatório de sustentabilidade do Porto do Itaqui, comparando-o com práticas de outros portos públicos brasileiros, de modo a identificar avanços, desafios e oportunidades de melhoria.

4.2.1 Metodologia

O estudo foi elaborado a partir da análise documental do relatório de sustentabilidade mais recente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), confrontando seus indicadores socioambientais e de governança com boas práticas evidenciadas em relatórios de sustentabilidade de outros portos públicos (como

Santos, Paranaguá e Suape). A análise comparativa seguiu os eixos da agenda ESG: Ambiental, Social e Governança.

4.2.2 Análise do Relatório do Porto do Itaqui 2023

Na ocasião foi analisado o relatório de sustentabilidade de 2023, o último relatório divulgado pelo Porto do Itaqui.

O referido relatório apresenta avanços significativos em indicadores ambientais, como a gestão de resíduos sólidos, monitoramento da qualidade da água e projetos de eficiência energética. A EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária) mantém uma matriz de programas ambientais que abrangem monitoramento da qualidade da água e do ar, da fauna, de resíduos e de óleo. O documento ressalta ainda auditorias ambientais periódicas, em conformidade com as resoluções do CONAMA, projetando revisões até 2025.

No campo social, há destaque para programas de capacitação de trabalhadores, iniciativas de inclusão social e projetos de relacionamento com comunidades do entorno. São relatados projetos voltados ao desenvolvimento local, capacitação de mão de obra, além de iniciativas de segurança operacional que buscam mitigar riscos e garantir melhores condições de trabalho.

No eixo da governança, observa-se o fortalecimento da transparência, com divulgação periódica de relatórios financeiros e socioambientais. A EMAP destaca a manutenção de instrumentos de controle e transparência, com relatórios anuais amplamente acessíveis no portal oficial, consolidando a credibilidade da gestão portuária junto a investidores e sociedade civil.

Contudo, foram identificadas oportunidades de melhoria em áreas como a diversificação da matriz energética, em que há espaço para maior investimento em energias renováveis, e maior alcance em diversidades sociais.

4.2.3 Discussão e Oportunidades de Melhoria

O Porto do Itaqui encontra-se em um estágio intermediário de consolidação de práticas ESG, com avanços notáveis em gestão ambiental e transparência. Contudo, sua performance ainda carece de metas mais ousadas e integradas, especialmente relacionadas a emissões de carbono, diversificação energética e fortalecimento de indicadores sociais de longo prazo.

Uma oportunidade relevante consiste na integração de tecnologias digitais (sensores, big data e sistemas de monitoramento em tempo real) para elevar a precisão das medições ambientais. Além disso, a experiência de outros portos evidencia a importância de alinhar metas de sustentabilidade com compromissos internacionais, como os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU.

O relatório apresentado demonstra que o Porto do Itaqui possui avanços expressivos em relação à sustentabilidade, mas ainda pode evoluir significativamente ao adotar práticas comparáveis a portos líderes em ESG no Brasil. As oportunidades de melhoria identificadas incluem maior investimento em energia renovável, definição de metas claras de descarbonização, ampliação de programas sociais e incorporação de tecnologias para monitoramento ambiental. Essas medidas fortaleceriam sua competitividade e alinhamento às demandas globais por sustentabilidade.

4.2.4 Comparação com outros portos públicos (benchmarking ESG)

Conforme mostra o Quadro 6 a seguir, foi realizada uma síntese comparativa entre o Porto do Itaqui e outros portos públicos brasileiros com base nos três eixos ESG, destacando forças, lacunas e lições aplicáveis ao contexto do Itaqui.

Quadro 6: Resumo comparativo (pontos fortes por eixo ESG)

Porto público	Ambiental	Social	Governança
Santos (SP)	Metas explícitas de redução de GEE; projetos de descarbonização logística; monitoramento estuário.	Programas contínuos com comunidades; educação ambiental; capacitação regular.	Relatório Integrado; GRI/TCFD; controles internos e auditorias robustas.
Paranaguá – Portos do Paraná (PR)	Gestão integrada de resíduos; monitoramentos de água/ar/fauna; eficiência energética.	SST forte; treinamentos recorrentes; projetos sociais locais.	GRI; compliance e auditorias; riscos e mitigação reportados.
Suape (PE)	Projetos de energia limpa; Zonas de Preservação Ecológica; indicadores	Treinamentos; iniciativas com comunidades; projetos sociais.	Políticas e metas claras; conformidade regulatória; transparência.

	quantitativos.		
Rio Grande – Portos RS (RS)	Eficiência energética; gestão de resíduos; monitoramentos.	SST; capacitação.	Relatório público; metas e riscos; controles internos.
São Francisco do Sul (SC)	Gestão de resíduos; monitoramento de efluentes.	SST; projetos comunitários.	Transparência; políticas e metas; padrões (GRI/ISO quando aplicável).
Rio de Janeiro – PortosRio (RJ)	Licenciamento e monitoramentos; programas ambientais vinculados a licenças.	Capacitação; segurança do trabalho.	Controles internos; metas operacionais; transparência.
Vila do Conde – CDP (PA)	Gestão de resíduos; monitoramentos; indicadores.	Projetos sociais; métricas de segurança.	Relato Integrado; compliance.
Santarém – CDP (PA)	Monitoramentos; programas ambientais.	Projetos comunitários; capacitação.	Transparência; riscos ambientais.
Itaguaí (RJ)	Gestão de resíduos; iniciativas de eficiência.	Projetos sociais; SST.	Políticas e metas; conformidade.
Itaqui (MA)	Gestão de resíduos; monitoramentos água/ar; eficiência energética.	Capacitação; inclusão social; segurança do trabalho.	Transparência; compliance; alinhamento GRI.

Fonte: Elaboração própria (2025)

Assim, algumas lições podem ser aplicadas ao Porto do Itaqui com base na análise do relatório de sustentabilidade de 2023 e na análise dos relatórios dos demais portos, conforme mostra o Quadro 7:

Quadro 7: Lições aplicadas por área

Nº	Lição/Área	Proposta	Referência
1	Governança climática	Criação de comitê ESG/clima vinculado à diretoria, definição de metas públicas, alocação de orçamento específico e prestação de contas anual	Porto de Santos
2	Descarbonização da energia	Roadmap em três fases: eficiência energética (retrofits e gestão de demanda); geração	Suape e Paranaguá

		distribuída solar; contratação de PPAs renováveis e eletrificação de frotas	
3	Engajamento comunitário contínuo	Implantação de calendário anual de fóruns comunitários, programas de educação ambiental nas escolas e definição de indicadores de impacto social e Ambiental.	Santos e Suape
4	Padrões e auditoria	Adoção integrada das normas GRI e ISO 14001/45001 com asseguração limitada dos principais indicadores do relatório.	Santos e Paranaguá
5	Dados ambientais em tempo real	Desenvolvimento de plataforma pública com séries históricas, dashboards e alertas ambientais em tempo real.	Paranaguá

Fonte: Elaboração própria (2025)

Ademais, foram considerados os riscos da não adoção de medidas que contemplem tais lições:

- **Regulatórios:** maior exposição a autos de infração e restrições operacionais.
- **Financeiros:** custo de capital mais alto por ausência de metas climáticas e asseguração ESG.
- **Reputacionais:** perda de legitimidade junto a comunidades e parceiros globais.
- **Operacionais:** ineficiências energéticas e maior vulnerabilidade a eventos climáticos extremos.

4.2.5 Plano de Ação Proposto

Com base na análise dos relatórios dos principais portos e, diante da coleta de dados, traçou-se um plano de ação para o Porto do Itaquí com base nos três eixos da ESG, conforme indicado pelo Quadro 8:

Quadro 8: Medidas propostas por eixo

Eixo	Ação	Detalhamento
Ambiental	Inventário de emissões de GEE	Realizar inventário de emissões com asseguração por terceira parte independente.
Ambiental	Meta de redução de emissões	Reduzir 30% das emissões em tCO ₂ até 2030.

Ambiental	Geração solar distribuída	Implantar sistema para suprir 20% da demanda elétrica em até 2 anos.
Ambiental	Reuso de água e economia circular.	Implementar plano de reuso de água, reaproveitamento de efluentes e resíduos.
Social	Metas de diversidade.	Definir e publicar metas anuais de diversidade (gênero e raça) em todos os níveis.
Social	Contratação e capacitação local.	Criar programa de contratação local com trilhas de capacitação para comunidades do entorno.
Social	Governança de relacionamento comunitário.	Estruturar indicadores de impacto social e garantir transparência de resultados.
Governança	Comitê ESG e Clima.	Instituir comitê com reporte direto à diretoria executiva.
Governança	Relato Integrado com GRI e TCFD.	Publicar relatório anual com asseguração limitada independente.

Fonte: Elaboração própria (2025)

5 CONCLUSÕES

A princípio, é importante destacar as limitações da pesquisa, que incluem a dificuldade de encontrar materiais atuais abordando a temática da sustentabilidade portuária e a publicação dos relatórios de sustentabilidade dos portos públicos de forma não anual, o que dificultou a coleta de informações mais atualizadas.

A análise dos relatórios de sustentabilidade dos principais portos públicos brasileiros permitiu identificar avanços significativos no alinhamento às práticas socioambientais e de governança. Em primeiro momento, observou-se que a maioria dos portos já adota diretrizes voltadas para o meio ambiente, como gestão de resíduos, controle de emissões e uso racional de recursos hídricos e energéticos. No campo social, embora existam iniciativas atreladas para capacitação de trabalhadores, inclusão social e saúde e segurança do trabalho, ainda se verificam diferenças na abrangência e no impacto das ações desenvolvidas entre os portos analisados. No aspecto da governança, a transparência na divulgação de informações e a utilização de padrões como a Global Reporting Initiative (GRI) são práticas em evolução, mas não implementadas de forma integrais. Enquanto alguns portos, como Santos, Paranaguá e Itaqui, apresentam relatórios detalhados e alinhados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), outros ainda carecem de maiores informações e padronização.

Os resultados demonstram que, apesar dos avanços, existem desafios comuns a serem enfrentados pelos portos, tais como a necessidade de ampliar investimentos em tecnologias de baixo impacto ambiental, consolidar práticas de economia circular e fortalecer mecanismos de participação social e governança institucional. Desse modo, a sustentabilidade portuária no Brasil se encontra em processo de crescimento e consolidação, sugerindo que os portos que mais avançam na temática da sustentabilidade são também os que se projetam internacionalmente como referências de inovação. Além disso, nota-se uma grande integração da sustentabilidade às práticas de gestão dos portos públicos brasileiros. Essa integração não apenas atende a exigências regulatórias e sociais, mas também representa um diferencial competitivo para o desenvolvimento econômico do país, reforçando a importância das políticas nacionais para o desenvolvimento do setor.

Nesse contexto, o estudo de caso sobre o Porto do Itaqui evidenciou que a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) tem avançado de forma consistente na incorporação da sustentabilidade à sua gestão. Além disso, a análise dos

relatórios de sustentabilidade de 2023 do Porto do Itaqui demonstrou um alinhamento progressivo às diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI) e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), reforçando o compromisso do referido porto com a responsabilidade socioambiental.

No âmbito ambiental por exemplo, destacaram-se ações voltadas para a gestão hídrica, energética e de resíduos, bem como o monitoramento de emissões atmosféricas, fatores que são imprescindíveis para mitigar os impactos das atividades portuárias em uma região com problemas sensíveis de natureza ambiental, como o estado do Maranhão. Na dimensão social, observaram-se ações voltadas para o fortalecimento da relação com as comunidades do entorno, programas de capacitação e valorização dos trabalhadores, além de práticas que reforçam a saúde e segurança ocupacional. Já no campo da governança, os relatórios evidenciam o esforço da EMAP em adotar padrões internacionais de transparência, garantindo maior comparabilidade e confiabilidade das informações. No entanto, a análise também revelou desafios, entre os quais se destacam a necessidade de ampliar os investimentos em tecnologias limpas, consolidar estratégias de economia circular e fortalecer os mecanismos de participação social na gestão portuária. Esses aspectos representam pontos a serem melhorados para que o Porto do Itaqui alcance níveis ainda mais elevados de reconhecimento tanto no cenário nacional como no cenário internacional.

Dessa forma, enfatiza-se que o Porto do Itaqui tem se mostrado como uma das referências em sustentabilidade portuária no Brasil, ao conseguir integrar eficiência logística, responsabilidade socioambiental e práticas de governança em sua estratégia de desenvolvimento. Essa experiência reforça a importância de que portos públicos brasileiros adotem modelos semelhantes, tornando-se vetores de desenvolvimento sustentável no cenário global.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Resolução nº01, de 13 de fevereiro de 2015**. Estabelece normas e diretrizes sobre o desempenho ambiental das instalações portuárias. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br>. Acesso em: 13 de Junho de 2025.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório Anual de Desempenho dos Portos Públicos**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antag>. Acesso em: 17 de outubro de 2025.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório Anual de Desempenho dos Portos Públicos**. Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/antag>. Acesso em: 17 de janeiro de 2025.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Perfis setoriais > Portos**. 2024. Disponível em: <https://hubdeprojetos.bndes.gov.br/pt/setores/Portos>. Acesso em 26 de maio de 2024.

BARBIERI, José Carlos. **Gestão ambiental empresarial: conceitos, modelos e instrumentos**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BLUEPRINT. **Environmental, Social, and Governance (ESG) Investing**. **Environmental, Social, and Governance (ESG) Investing**. [S. l.], v. 07030, n. 201, p. 9930, 2020. DOI: 10.1016/c2018-0-03866-9.

BOSSELMANN, K. **The principle of sustainability: transforming law and governance**. Burlington: Ashgate, 2008.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. **Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 2 set. 1981.

BRASIL. **Lei nº 11.638, de 28 de dezembro de 2007**. Altera e revoga dispositivos da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e da Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976, e estende às sociedades de grande porte disposições relativas à elaboração e divulgação de demonstrações financeiras. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 28 dez. 2007.

CARVALHO, L. C. **Contabilidade ambiental: evidência e responsabilidade socioambiental**. São Paulo: Atlas, 2008.

CAVALCANTI, A. G.; LIMA, M. R. **Evidenciação socioambiental: análise das práticas de disclosure ambiental em empresas brasileiras**. Revista de Contabilidade e Organizações, v. 15, n. 42, p. 45-62, 2021.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP). **Relatório de Auditoria Ambiental – Porto de Vila do Conde – Rev. 0, 2021**. Belém: CDP, 2023. Disponível em: https://www.cdp.com.br/wp-content/uploads/2023/04/RELATORIO-AUDITORIA-AMBIENTAL_2021_PORTO-VILA-DO-CONDE-Rev-0.pdf. Acesso em: 17 de Janeiro de 2026.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP). **Relatório de Auditoria Ambiental – Porto de Santarém – Rev. 0, 2025**. Belém: CDP, 2025. Disponível em: https://www.cdp.com.br/wpcontent/uploads/2025/06/RELATORIO_AUDITORIA_AMBIENTAL_PORTO_SANTAREM_Rev0_assinado.pdf. Acesso em: 17 de Janeiro de 2026.

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE – CFC. **NBC T 15 – Informações de natureza social e ambiental**. Brasília: CFC, 2004. Disponível em: <https://www.cfc.org.br>. Acesso em: 15 jun. 2025.

DIAS, Reinaldo. **Gestão Ambiental: Responsabilidade Social e Sustentabilidade**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

ELKINGTON, J. **Cannibals with forks: the triple bottom line of 21st century business**. London: Capstone, 1997.

EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP. **Relatórios de auditoria e ambientais**. São Luís: EMAP. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/emap/sgi/inicio>. Acesso em: 15 jun. 2025.

EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP. **Estudos e planos ambientais do Porto do Itaqui**. São Luís: EMAP. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/emap/sgi/inicio>. Acesso em: 15 jun. 2025.

ESPO. **European Sea Ports Organisation. Environmental Report 2020**. Brussels, 2020. Disponível em: <https://www.espo.be>. Acesso em: 17 out. 2025.

FREITAS, D. M. **Contabilidade ambiental: um estudo sobre a aplicabilidade nas empresas portuárias públicas brasileiras**. Revista Brasileira de Contabilidade, v. 47, n. 186, p. 60-75, 2018.

GRI – GLOBAL REPORTING INITIATIVE. **GRI Standards**. Disponível em: <https://www.globalreporting.org/>. Acesso em: 02 de Agosto de 2025.

GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI). **Vision, Mission and History**. Amsterdam: GRI, 2024. Disponível em: <https://www.globalreporting.org/about-gri/vision-mission-and-history/>. Acesso em: 12 nov. 2025.

KROETZ, C. E. S. (2000). **Balanco social: teoria e prática** (1a ed.). São Paulo: Atlas.

OLIVEIRA, L. S.; GOMES, F. R. **Desafios na implementação da contabilidade socioambiental no setor público**. Revista de Administração Pública, v. 56, n. 2, p. 201-219, 2022.

MONTEIRO, P. R. A., & Ferreira, A. C. S. (2007). **A evidenciação da informação ambiental nos relatórios contábeis**: um estudo comparativo com o modelo ISAR/UNCTAD. *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 1(1), 82-101.

NASCIMENTO, E. P. do. **Trajetória da sustentabilidade**: do ambiental ao social, do social ao econômico. *Estudos Avançados*, v. 26, n. 74, p. 51-64, 2012.

ONU. **Transformando nosso mundo**: a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável. 2015. Disponível em: www.und.org/content/dam/brazil/docs/agenda2030/undp-br-Agenda2030-completo-pt-br-2016.pdf. Acesso em: 19 ago. 2017.

PORTO DE SANTOS (SP)
PORTO DE SANTOS. **Relatório de Sustentabilidade 2023**. Santos, 2023. Disponível em: https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/PortoSantos_relatorioSustentabilidade2023_VP..pdf. Acesso em: 9 set. 2025.

PORTO DE PARANAGUÁ (PR)
PORTOS DO PARANÁ. **Relatório de Sustentabilidade 2023**. Paranaguá, 2023. Disponível em: https://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2024-12/APPA_RS2023_PI_PT_V1.3%202%20%281%29.pdf. Acesso em: 9 set. 2025.

PORTO DE ITAGUAÍ (RJ)
PORTO SUDESTE. **Relatório de Sustentabilidade 2023**. Itaguaí, 2023. Disponível em: https://www.portosudeste.com/wpcontent/uploads/2025/05/relatorio_sustentabilidade_2023.pdf. Acesso em: 9 set. 2025.

PORTO DO RIO GRANDE (RS)
PORTOS RS. **Relatório de Gestão 2023**. Rio Grande, 2023. Disponível em: https://www.portosrs.com.br/site/transparencia/relatorio_gestao. Acesso em: 9 set. 2025.

PORTO DO ITAQUI (MA)
EMAP. **Relatório de Sustentabilidade 2023**. São Luís, 2023. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/transparencia/relatorio-de-sustentabilidade>. Acesso em: 9 set. 2025.

PORTO DE SUAPE (PE)
GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. **Relatório de Sustentabilidade GRI/2023**. Suape, 2023. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/transparencia/governanca-corporativa/relatorio-de-sustentabilidade>. Acesso em: 9 set. 2025.

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL. **Relatório de Sustentabilidade 2023**. São Francisco do Sul, 2023. Disponível em:

https://portosaofrancisco.com.br/public/uploads/transparencias/Relatorio_de_Sustentabilidade_2023_.pdf. Acesso em: 9 set. 2025.

PORTO DO RIO DE JANEIRO (RJ)
PORTOS DO RIO. **Relatório Anual 2023. Rio de Janeiro, 2023.** Disponível em: <https://www.portosrio.gov.br/sites/default/files/2024-06/relatorio-anual-2023.pdf>. Acesso em: 9 set. 2025.

REMCHUKOV, Maxim. **Why COVID-19 is a litmus test for corporate attitudes to sustainability.** 2020. Disponível em: <https://www.weforum.org/agenda/2020/10/covid-19-litmus-test-sustainability/>.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável.** 2. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

SANCHES, L. A. **Governança ambiental e transparência na gestão portuária brasileira.** *Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade*, v. 9, n. 3, p. 120–138, 2020.

SCHRAMM, Alexandre Murilo; CORBETTA, Janiara Maldaner. **Desenvolvimento sustentável e sustentabilidade: conceitos antagônicos ou compatíveis.** Umuarama: Universidade Paranaense – UNIPAR, 2015.

SOUZA, Vinícius A.; RIBEIRO, Maisa S. **Evidenciação socioambiental e sustentabilidade corporativa: um estudo à luz do GRI.** *Revista de Contabilidade e Organizações*, v. 14, n. 41, p. 1-17, 2020.

TINOCO, J. E. P.; KRAEMER, M. E. P. **Contabilidade e gestão ambiental.** 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

VASCONCELOS, M. C. R. L.; VASCONCELOS, F. C. **Relatórios de sustentabilidade como instrumentos de governança corporativa.** *Revista de Administração, Contabilidade e Sustentabilidade*, v. 10, n. 2, p. 45–60, 2020.

VEIGA, J. E. da. **Indicadores de sustentabilidade.** *Estudos Avançados*, v. 24, n. 68, p. 39-52, 2010.

.

APÊNDICE – RESPOSTAS DO CHECK LIST APLICADO NOS PORTOS PÚBLICOS

1. Porto de Santos (SP)

A. Ambiental

1. ☒ Sim – Relatório Integrado 2024.
2. ☒ Sim – Metas detalhadas no relatório.
3. ☒ Sim – Gestão de resíduos implementada.
4. ☒ Sim – Monitoramento de estuário e efluentes.
5. ☒ Sim – Projetos de eficiência energética.
6. ☒ Sim – Uso de energia solar e hidrelétrica.
7. ☒ Sim – Proteção de fauna/flora e reflorestamento.
8. ☒ Sim – Indicadores quantitativos publicados.

B. Social

1. ☒ Sim – Treinamentos contínuos.
2. ☒ Sim – Saúde e segurança do trabalho destacadas.
3. ☒ Sim – Projetos com comunidades do entorno.
4. ☒ Sim – Inclusão mencionada.
5. ☒ Sim – Indicadores de segurança reportados.
6. ☒ Sim – Educação, esporte e cultura.

C. Governança

1. ☒ Sim – Relatórios públicos disponíveis.
2. ☒ Sim – Políticas detalhadas de sustentabilidade.
3. ☒ Sim – GRI 2021 adotado.
4. ☒ Sim – Auditorias internas e externas.
5. ☒ Sim – Participação em comitês de sustentabilidade.
6. ☒ Sim – Cumprimento confirmado da legislação.
7. ☒ Sim – Riscos e mitigação descritos.

2. Porto de Paranaguá (PR)

A. Ambiental

1. ☒ Sim – Relatório de Sustentabilidade 2023.
2. ☒ Sim – Metas de redução de CO₂ divulgadas.
3. ☒ Sim – Gestão de resíduos sólidos implementada.
4. ☒ Sim – Monitoramento de água, ar, ruído e fauna.
5. ☒ Sim – Gestão de consumo energético realizada.
6. ☒ Não – Uso de energia renovável não mencionado.
7. ☒ Sim – Programas de preservação ambiental.
8. ☒ Sim – Indicadores quantitativos publicados.

B. Social

1. ☒ Sim – Treinamentos e capacitação contínuos.
2. ☒ Sim – Políticas de saúde e segurança do trabalhador.
3. ☒ Sim – Projetos sociais locais.
4. ☒ Sim – Ações de inclusão e diversidade registradas.
5. ☒ Sim – Indicadores de acidentes reportados.
6. ☒ Sim – Projetos de responsabilidade social em educação, esporte e cultura.

C. Governança

1. ☒ Sim – Transparência nos relatórios.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade divulgadas.
3. ☒ Sim – Indicadores padronizados GRI.
4. ☒ Sim – Controles internos e auditorias.
5. ☒ Sim – Participação em comitês de sustentabilidade.
6. ☒ Sim – Cumpre legislações vigentes.
7. ☒ Sim – Riscos e mitigação descritos.

3. Porto de Itaguaí (RJ)

A. Ambiental

1. ☒ Sim – Relatório Anual 2024.
2. ☒ Sim – Metas de mitigação ambiental divulgadas.
3. ☒ Sim – Gestão de resíduos implementada.
4. ☒ Sim – Monitoramento ambiental contínuo.
5. ☒ Sim – Projetos de eficiência energética.
6. ☒ Não – Uso de energia renovável não informado.
7. ☒ Sim – Programas de preservação ambiental.
8. ☒ Sim – Indicadores quantitativos disponibilizados.

B. Social

1. ☒ Sim – Iniciativas de qualificação profissional.
2. ☒ Sim – Programas de saúde e segurança do trabalho.
3. ☒ Sim – Engajamento com comunidades vizinhas.
4. ☒ Não – Inclusão e diversidade não mencionadas.
5. ☒ Sim – Registro de acidentes e indicadores de segurança.
6. ☒ Sim – Projetos de responsabilidade social.

C. Governança

1. ☒ Sim – Relatórios consolidados e públicos.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade.
3. ☒ Sim – Indicadores padronizados (GRI).
4. ☒ Sim – Auditorias internas.
5. ☒ Sim – Comitês internos mencionados.
6. ☒ Sim – Cumprimento de legislações ambientais e sociais.
7. ☒ Sim – Relato sobre riscos e mitigação.

4. Porto do Itaqui (MA)

A. Ambiental

1. ☒ Sim – Relatório de Sustentabilidade 2022 + Agenda Ambiental 2023.

2. ☒ Sim – Metas de redução de CO₂ descritas.
3. ☒ Sim – Gestão de resíduos, óleo e efluentes.
4. ☒ Sim – Monitoramento da qualidade da água, ar e fauna.
5. ☒ Sim – Auditorias ambientais incluem consumo energético.
6. ☒ Não – Uso de energia renovável não mencionado.
7. ☒ Sim – Programas de preservação ambiental e auditorias periódicas.
8. ☒ Sim – Indicadores quantitativos reportados.

B. Social

1. ☒ Sim – Capacitação e desenvolvimento local.
2. ☒ Sim – Segurança operacional implementada.
3. ☒ Sim – Projetos voltados à comunidade.
4. ☒ Não – Inclusão e diversidade não relatadas.
5. ☒ Sim – Registro de acidentes/incidentes.
6. ☒ Sim – Projetos de responsabilidade social implementados.

C. Governança

1. ☒ Sim – Relatórios anuais acessíveis no portal oficial.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade descritas.
3. ☒ Sim – Indicadores padronizados utilizados.
4. ☒ Sim – Auditorias internas implementadas.
5. ☒ Não – Participação em conselhos ou comitês não mencionada.
6. ☒ Sim – Cumprimento da legislação ambiental, social e portuária.
7. ☒ Sim – Relato de riscos e mitigação das operações portuárias.

5. Porto de Rio Grande (RS)

A. Ambiental

1. ☒ Sim – Relatório de Gestão 2024.
2. ☒ Sim – Metas de redução de CO₂.

3. ☒ Sim – Gestão de resíduos implementada.
4. ☒ Sim – Monitoramento contínuo, especialmente em dragagem.
5. ☒ Sim – Gestão de energia e eficiência.
6. ☒ Não – Uso de energia renovável não informado.
7. ☒ Sim – Programas de mitigação de impactos.
8. ☒ Sim – Indicadores quantitativos publicados.

B. Social

1. ☒ Sim – Programas de capacitação.
2. ☒ Sim – Saúde e segurança do trabalho.
3. ☒ Sim – Relação com comunidades locais.
4. ☒ Não – Inclusão e diversidade não relatadas.
5. ☒ Sim – Registros de acidentes/incidentes.
6. ☒ Sim – Projetos de responsabilidade social.

C. Governança

1. ☒ Sim – Transparência com relatórios sintéticos e completos.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade.
3. ☒ Sim – Indicadores padronizados.
4. ☒ Sim – Auditorias internas implementadas.
5. ☒ Não – Participação em conselhos ou comitês não mencionada.
6. ☒ Sim – Cumprimento de legislação.
7. ☒ Sim – Relato sobre riscos e mitigação.

6. Porto de Suape (PE)

A. Ambiental

1. ☒ Sim – Relatório de Sustentabilidade 2024.

2. ☒ Sim – Metas de redução de CO₂.
3. ☒ Sim – Gestão de resíduos e energia implementada.
4. ☒ Sim – Monitoramento de ecossistemas e licenciamento.
5. ☒ Sim – Gestão de consumo energético.
6. ☒ Não – Uso de energia renovável não mencionado.
7. ☒ Sim – Programas de preservação ambiental (ZPEC).
8. ☒ Sim – Indicadores quantitativos disponíveis.

B. Social

1. ☒ Sim – Capacitação e treinamento de funcionários.
2. ☒ Sim – Saúde e segurança ocupacional.
3. ☒ Sim – Relacionamento com comunidades do entorno.
4. ☒ Sim – Ações de inclusão e diversidade reportadas.
5. ☒ Sim – Registro de acidentes/incidentes.
6. ☒ Sim – Projetos de responsabilidade social.

C. Governança

1. ☒ Sim – Transparência nos relatórios.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade.
3. ☒ Sim – Indicadores padronizados (IGAP/Portos + Brasil).
4. ☒ Sim – Auditorias internas realizadas.
5. ☒ Sim – Participação em comitês de sustentabilidade.
6. ☒ Sim – Cumprimento da legislação aplicável.
7. ☒ Sim – Relato de riscos e mitigação.

7. Porto de São Francisco do Sul (SC)

A. Ambiental

1. ☒ Sim – Relatório de Sustentabilidade 2023.

2. ☒ Sim – Metas de redução de CO₂ publicadas.
3. ☒ Sim – Monitoramento e gestão de resíduos implementada.
4. ☒ Sim – Monitoramento da qualidade da água.
5. ☒ Sim – Gestão de consumo de energia.
6. ☒ Não – Uso de energia renovável não mencionado.
7. ☒ Sim – Programas de preservação ambiental.
8. ☒ Sim – Indicadores quantitativos divulgados.

B. Social

1. ☒ Sim – Treinamentos contínuos.
2. ☒ Sim – Saúde e segurança do trabalho enfatizadas.
3. ☒ Sim – Diálogo e projetos com comunidades locais.
4. ☒ Não – Inclusão e diversidade não relatadas.
5. ☒ Sim – Registro de acidentes/incidentes.
6. ☒ Sim – Projetos sociais implementados.

C. Governança

1. ☒ Sim – Relatórios publicados no portal oficial.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade.
3. ☒ Sim – Indicadores padronizados.
4. ☒ Sim – Auditorias internas realizadas.
5. ☒ Não – Participação em conselhos ou comitês não mencionada.
6. ☒ Sim – Cumprimento de legislações vigentes.
7. ☒ Sim – Relato de riscos e mitigação.

C. Governança

1. ☒ Sim – Transparência e consolidação de dados.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade.
3. ☒ Sim – Indicadores padronizados.
4. ☒ Sim – Auditorias e controles internos.

5. ☒ Não – Participação em conselhos ou comitês não informada.
6. ☒ Sim – Cumprimento da legislação.
7. ☒ Sim – Relato de riscos e mitigação das operações.

8. Porto do Rio de Janeiro (RJ)

A. Ambiental

1. ☒ Sim – Relatório Anual PortosRio 2024.
2. ☒ Sim – Metas de redução de impactos divulgadas.
3. ☒ Sim – Gestão de resíduos implementada.
4. ☒ Sim – Monitoramento ambiental da Baía de Guanabara.
5. ☒ Sim – Gestão do consumo de energia implementada.
6. ☒ Não – Uso de energia renovável não informado.
7. ☒ Sim – Programas de preservação ambiental.
8. ☒ Sim – Indicadores quantitativos divulgados.

B. Social

1. ☒ Sim – Treinamentos e capacitação de funcionários.
2. ☒ Sim – Programas de saúde e segurança do trabalho.
3. ☒ Sim – Projetos sociais voltados às comunidades.
4. ☒ Não – Inclusão e diversidade não relatadas.
5. ☒ Sim – Registros de acidentes/incidentes.
6. ☒ Sim – Projetos de responsabilidade social implementados.

C. Governança

1. ☒ Sim – Relatórios acessíveis e transparentes.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade divulgadas.
3. ☒ Sim – Indicadores padronizados (GRI e outros).
4. ☒ Sim – Auditorias internas e controles implementados.

5. ☒ Não – Participação em conselhos ou comitês não mencionada.
6. ☒ Sim – Cumprimento da legislação aplicável.
7. ☒ Sim – Relato de riscos e mitigação das operações.

9. Porto de Vila do Conde

A Ambientais

- 1 ☒ Sim – Relatório de auditoria ambiental 2024
- 2 ☒ Sim – Metas de redução de CO₂ divulgadas.
- 3 ☒ Sim – Gestão de resíduos sólidos implementada.
- 4 ☒ Não – Monitoramento não publicado.
- 5 ☒ Não – Projetos não publicados.
- 6 ☒ Sim – Uso de energia renovável mencionado.
- 7 ☒ Sim – Programas de preservação ambiental (Iniciativa Verde).
- 8 ☒ Sim – Indicadores quantitativos detalhados publicados.

B Sociais

1. ☒ Sim – Programas de capacitação e treinamento de funcionários implementados.
2. ☒ Sim – Políticas de saúde e segurança do trabalhador existentes.
3. ☒ Não – Programas comunitários e sociais não publicados.
4. ☒ Sim – Ações de inclusão e diversidade reconhecidas pelo Selo Social 2023/2024.
5. ☒ Não – Registros ou métricas de acidentes de trabalho não detalhados.
6. ☒ Sim – Projetos de responsabilidade social implementados.

C. Governança

1. ☒ Sim – Transparência na divulgação de relatórios e informações.
2. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade divulgadas.

3. ☐ Não – GRI não identificado.
4. ☒ Sim – Mecanismos de controle interno e auditorias realizadas.
5. ☐ Não – Participação em comitês de sustentabilidade não identificado.
6. ☒ Sim – Cumprimento das legislações ambientais, sociais e portuárias.
7. ☒ Sim – Riscos, impactos e mitigação das operações reportados.

10. Porto de Santarém

A Ambientais

- 1 ☒ Sim – Relatório de auditoria ambiental 2024
- 2 ☒ Sim – Metas de redução de CO₂ divulgadas.
- 3 ☒ Sim – Gestão de resíduos sólidos implementada.
- 4 ☐ Não – Monitoramento não publicado.
- 5 ☐ Não – Projetos não publicados.
- 6 ☒ Sim – Uso de energia renovável mencionado.
- 7 ☒ Sim – Programas de preservação ambiental (Iniciativa Verde).
- 8 ☒ Sim – Indicadores quantitativos detalhados publicados.

B Sociais

7. ☒ Sim – Programas de capacitação e treinamento de funcionários implementados.
8. ☒ Sim – Políticas de saúde e segurança do trabalhador existentes.
9. ☐ Não – Programas comunitários e sociais não publicados.
10. ☒ Sim – Ações de inclusão e diversidade reconhecidas pelo Selo Social 2023/2024.
11. ☐ Não – Registros ou métricas de acidentes de trabalho não detalhados.
12. ☒ Sim – Projetos de responsabilidade social implementados.

C. Governança

8. ☒ Sim – Transparência na divulgação de relatórios e informações.
9. ☒ Sim – Políticas e metas de sustentabilidade divulgadas.
10. ☒ Não – GRI não identificado.
11. ☒ Sim – Mecanismos de controle interno e auditorias realizadas.
12. ☒ Não – Participação em comitês de sustentabilidade não identificado.
13. ☒ Sim – Cumprimento das legislações ambientais, sociais e portuárias.
14. ☒ Sim – Riscos, impactos e mitigação das operações reportados.