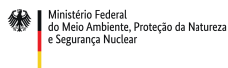


LEVANTAMENTO DE RISCO CLIMÁTICO E MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO PARA **INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS**

Sumário Executivo
Porto de Aratu

Por ordem do



Por meio da



MINISTÉRIO DO
MEIO AMBIENTE

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA





República Federativa do Brasil

Jair Bolsonaro
Presidente da República

Marcelo Sampaio Cunha Filho
Ministro da Infraestrutura

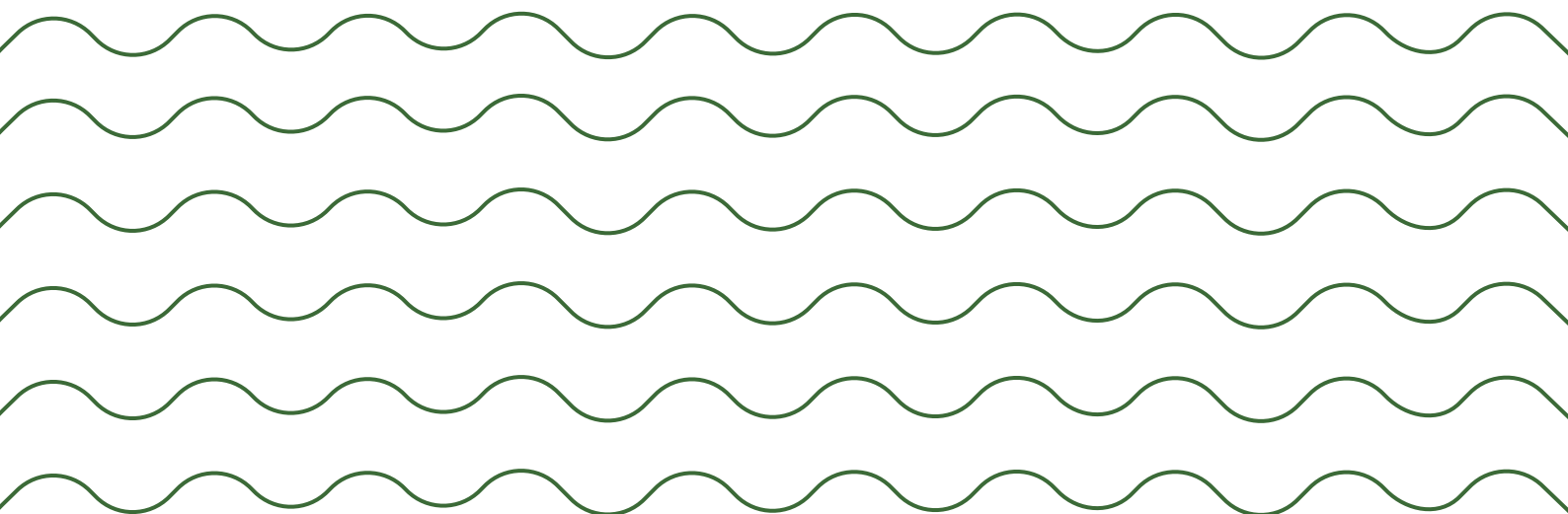
Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ

Eduardo Nery
Diretor-Geral

Flávia Morais Lopes Takafashi
Diretora

Sumário Executivo Porto de Aratu

LEVANTAMENTO DE
RISCO CLIMÁTICO E
MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO
PARA **INFRAESTRUTURAS
PORTUÁRIAS**



EXPEDIENTE

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Jair Messias Bolsonaro
Presidente da República

Marcelo Sampaio Cunha Filho
Ministro da Infraestrutura

ELABORAÇÃO

I Care by Bearing Point
Leonardo Furquim Werneck
Victor Pires Gonçalves
Rafael José Rorato
Argemiro Teixeira
Camila Rocha
Audrey Gonçalves

EQUIPE TÉCNICA – Antaq

Diretor Substituto
Alexandre Ribeiro Pereira Lopes

Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade – SDS

José Renato Ribas Fialho

Gerência de Desenvolvimento e Estudos – GDE

José Gonçalves Moreira Neto
Ana Paula Harumi Higa

Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade – GMS

Uirá Cavalcante Oliveira
Anderson Paz da Silva
Alessandro Max Barros Bearzi

EQUIPE TÉCNICA – GIZ

Ana Carolina Câmara – Coordenação
Eduarda Silva Rodrigues de Freitas – Assessora Técnica
Pablo Borges de Amorim – Assessor Técnico

Divisão de Impactos, Adaptação e Vulnerabilidades do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE)

Lincoln Muniz Alves

EQUIPE TÉCNICA – Autoridade Portuária de Aratu-BA – Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba)

Paulo Cezar Soares Pinheiro – Gerente do Porto de
Aratu-Candeias
Tatiana Pessanha Noel – Chefe de Serviço da Gerência
de Infraestrutura
Isis Drielle dos Reis Santos – Técnica Portuária de
Meio Ambiente

DESIGN E DIAGRAMAÇÃO

Estúdio Marujo

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
www.giz.de/brasil

A encargo de:

**Ministério Federal do Ambiente, Proteção da Natureza,
Segurança Nuclear Proteção ao Consumidor da
Alemanha (BMUV) 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, novembro de 2022.

SUMÁRIO

1 :: Apresentação	7
2 :: Introdução	8
3 :: Metodologia	9
4 :: Resultados	12
5 :: Medidas de Adaptação	30
6 :: Conclusões e Recomendações	32
Bibliografia	34

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 dos projetos Ampliação dos Serviços Climáticos para Investimentos em Infraestrutura (CSI) e 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 do Brasil e a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenar-

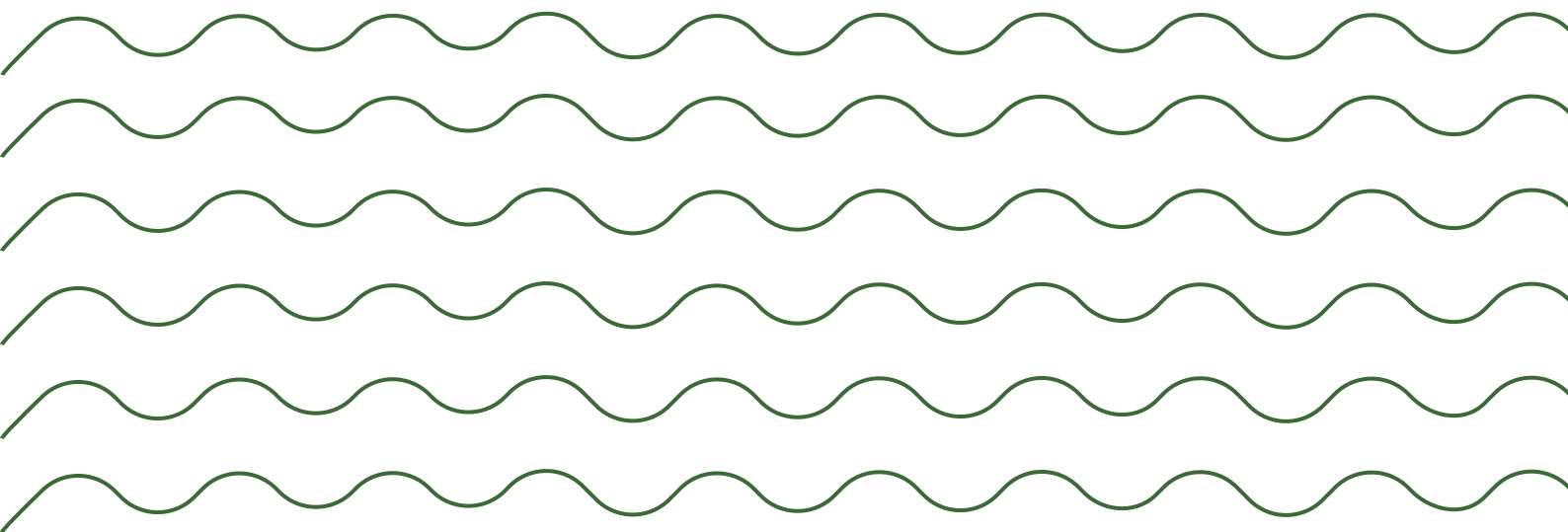
beit GmbH (GIZ), no âmbito da Iniciativa Internacional para o Clima (IKI, sigla em alemão), do Ministério Federal do Meio Ambiente, Proteção da Natureza, Segurança Nuclear e Proteção ao Consumidor da Alemanha (BMUV, sigla em alemão). Participaram desse processo as autoridades portuárias da Bahia (CODEBA), de Santos (SPA) e do Rio Grande (Portos RS). 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.

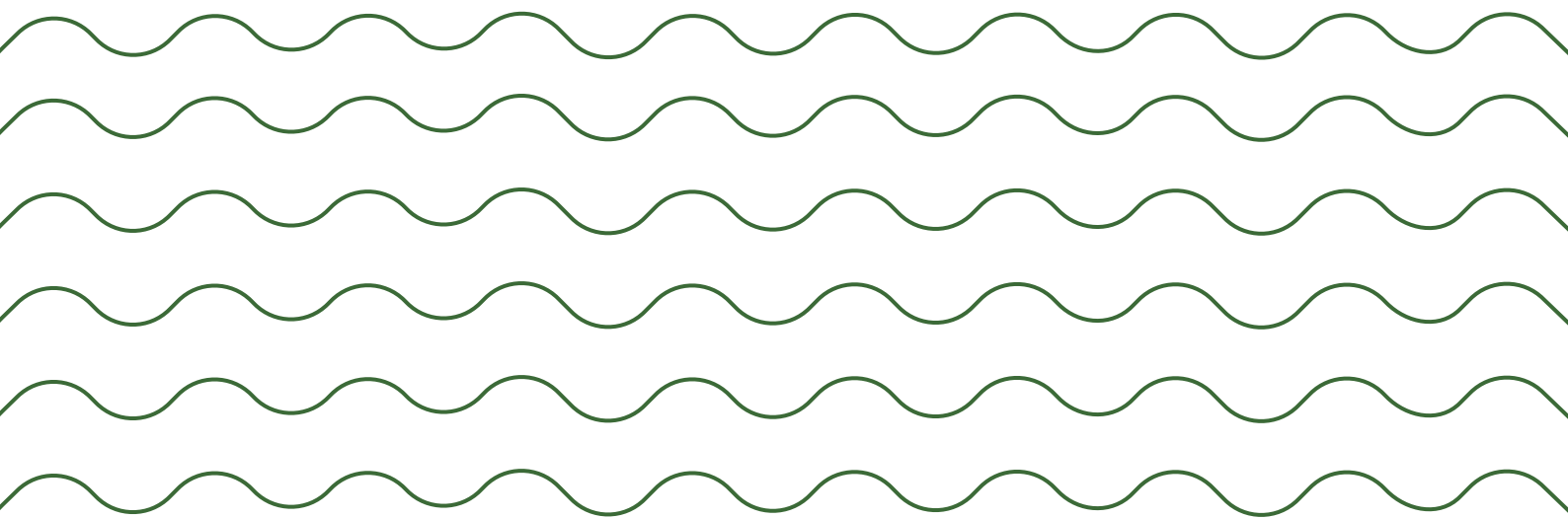
LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de Localização do Porto de Aratu	8
Figura 2: Mapa do complexo portuário de Aratu–Candeias separado por tipo de carga	9
Figura 3: Etapas do PIEVC	10
Figura 4: Processo para estabelecer o risco climático sobre a infraestrutura	11
Figura 5: Matriz de risco e mapa de cor	15

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Escala de Probabilidade para a linha de base do Porto de Aratu	12
Tabela 2: Classificação de probabilidade de ocorrência das ameaças climáticas no Porto de Aratu	13
Tabela 3: Escala de classificação da severidade para as infraestruturas e operações de interesse após interação com o indicador climático.	14
Tabela 4: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Vento Fraco para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro	18
Tabela 5: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Vento Moderado para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro	20
Tabela 6: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Vento Forte para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro	22
Tabela 7: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Chuva Persistente para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro	24
Tabela 8: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Chuva Forte para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro	26
Tabela 9: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Inundações devido ao Aumento de 0,2m do Nível do Mar para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro	28
Tabela 10: Medidas adaptativas para as infraestruturas do Porto de Aratu	31





1 :: Apresentação

Segundo o IPCC a mudança climática, induzida pelo homem, vem afetando praticamente o mundo todo, e com isso já se observam inúmeras alterações e riscos em diversos setores e atividades econômicas. No desenvolvimento do eixo 1 do presente estudo, acima referenciado, constatou-se que a operação portuária é diretamente afetada pelas tempestades, condições de ventos, ondas e nível do mar, com impactos que abarcam desde a paralisação da navegação dentro da área portuária, por conta da agitação do mar e ventos intensos, até a paralisação da operação de retaguarda e cais por ventos fortes, confirmando o alerta de Becker de que “a intensificação e o aumento da frequência dos eventos extremos, bem como o aumento do nível do mar, podem causar danos e prejuízos consideráveis, tais como o colapso de infraestruturas e paralizações em operações portuárias” (BECKER *et al.* 2018).

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por intermédio das gerências de Desenvolvimento e Estudos e de Meio Ambiente e Sustentabilidade, ambas da Superintendência de Desenvolvimento, Desempenho e Sustentabilidade, em parceria com a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, realizou, em 2021, uma avaliação geral dos riscos climáticos presentes e futuros em 21 portos costeiros brasileiros. Um dos resultados dessa avaliação foi a elaboração de um ranking dos portos classificados com maior risco para as ameaças de tempestade, vendaval e aumento do nível do mar.

A partir desse *ranking* e considerando outros critérios como recorte regional e a perspectiva de novos investimentos materializada em arrendamentos qualificados no Programa de Parceria de Investimentos – PPI, foram selecionados os portos de Aratu/BA, Rio Grande/RS e Santos/SP para um levantamento de risco climático customizada e detalhada baseada nas suas infraestruturas e operações, os impactos da mudança do clima já verificados e os impactos potenciais em diferentes cenários de emissão de gases de efeito estufa e horizontes temporais futuros, bem como os desafios que cada porto possui para levar adiante estratégias de adaptação.

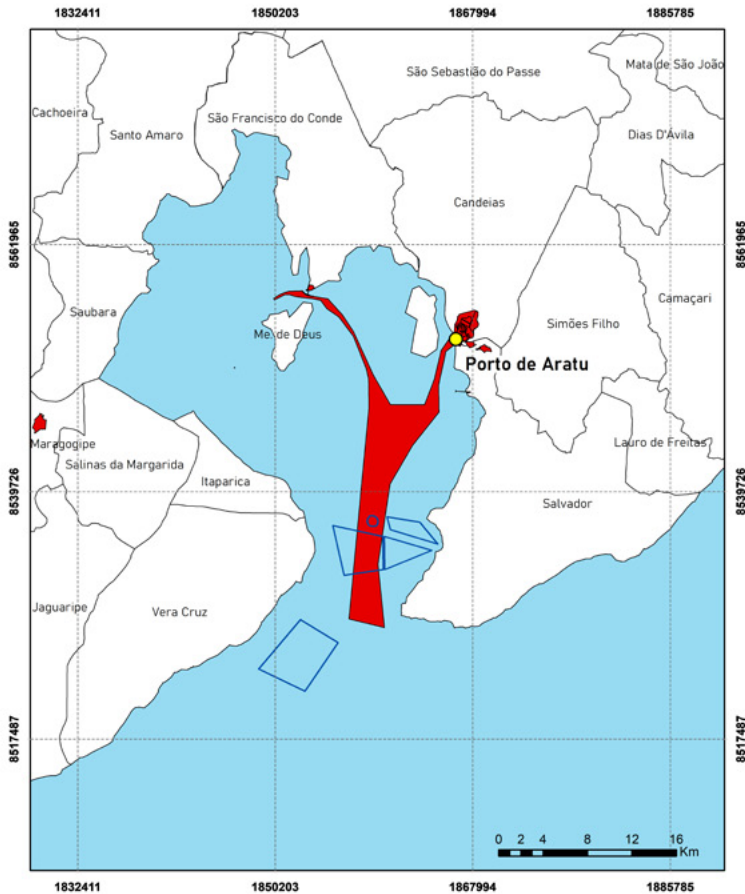
Essa análise customizada para os três portos mencionados apresentou como diferencial, em relação à avaliação geral feita anteriormente, o detalhamento das ameaças climáticas, a análise por tipo de carga e equipamentos e o levantamento de medidas de adaptação específicas para cada porto.

O presente documento apresenta os principais resultados do levantamento de risco climático para o Porto de Aratu (BA).

2 :: Introdução

O Porto do Aratu é classificado como Porto Organizado, localizado no município baiano de Candeias (Figura 1). A posição geográfica encontra-se inserida na Baía de Todos os Santos, entrada da Baía de Aratu. Classifica-se como terminal portuário especialista em cargas químicas, nos padrões líquidos, gasosos e sólidos, todas a granel (Figura 2). É um porto de grande importância para o desenvolvimento industrial e econômico do estado da Bahia. O porto dá provimento e suporte a dois grandes polos industriais, o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Polo Industrial de Camaçari, além disso, é um porto que se destaca por ser um escoadouro de produção química e petroquímica para todo o Brasil.

Figura 1: Mapa de Localização do Porto de Aratu



Mapa de Localização

Sistema de Coordenadas: SIRGAS 2000 UTM Zona 24S
 Projeção: Transversa de Mercator
 Datum: SIRGAS 2000
 Unidades: Metros
 Fonte: PDZ Aratu, 2017

Legenda

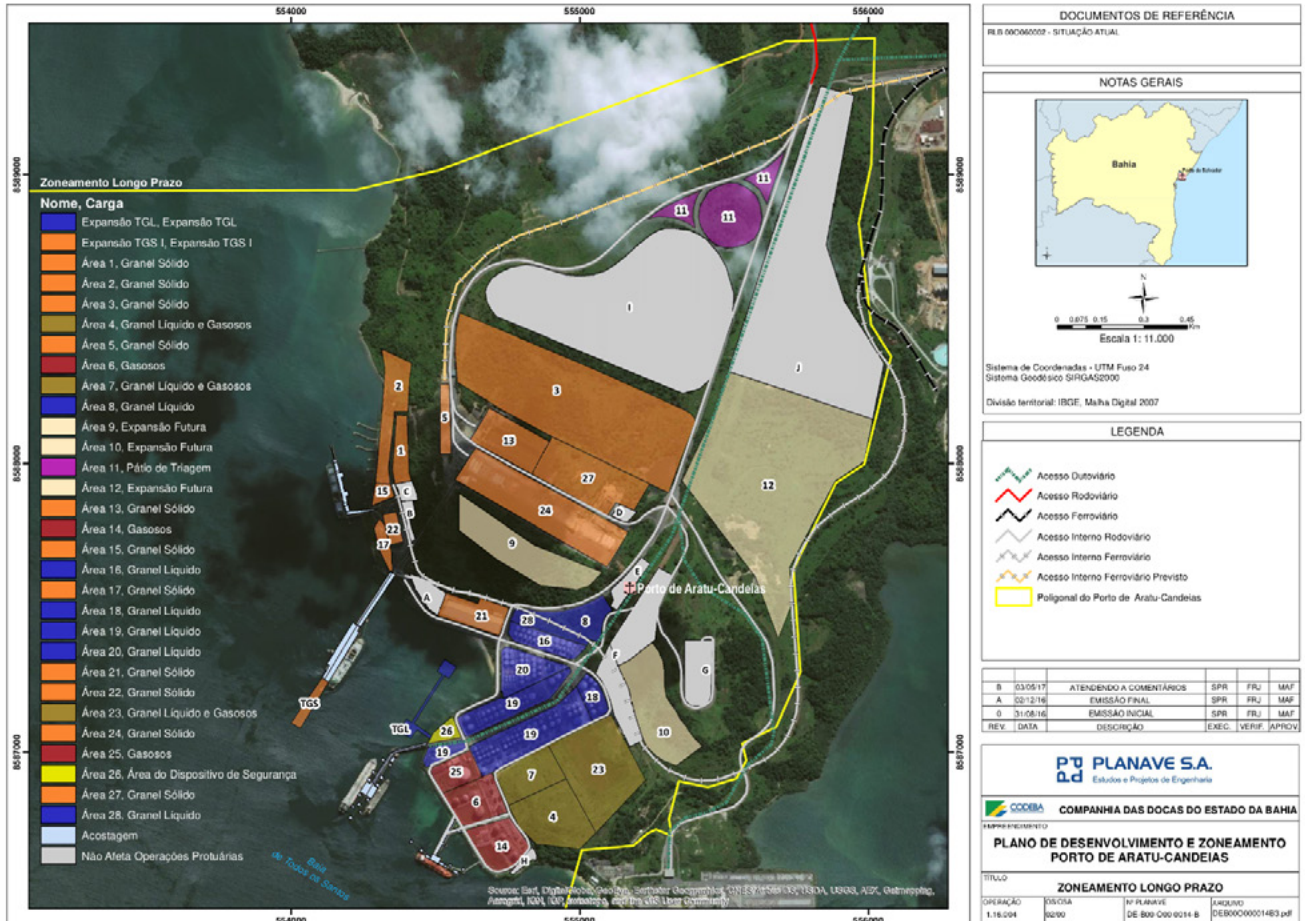
- Porto de Aratu
- Fundeadouros
- Perímetro do Porto de Aratu
- Municípios - Bahia
- Oceano Atlântico



Fonte: Adaptado de CODEBA, 2018

Dada a importância do porto, a avaliação do risco climático e o levantamento de medidas de adaptação para a sua infraestrutura são essenciais para o processo de planejamento, que pode minimizar os impactos frente às mudanças do clima.

Figura 2: Mapa do complexo portuário de Aratu-Candeias separado por tipo de carga



Fonte: CODEBA, 2018

3 :: Metodologia

A metodologia utilizada para o levantamento de risco climático baseou-se no Protocolo de Engenharia para Avaliação de Vulnerabilidade da Infraestrutura e Adaptação à Mudança do Clima (sigla em inglês, PIEVC), documento que descreve uma sequência lógica de como realizar uma avaliação do impacto da mudança do clima sobre infraestruturas e ativos (ENGINEERS CANADA, 2016). O protocolo fornece procedimentos para auxiliar proprietários e operadores a levantarem as condições de risco dos seus ativos frente à ameaça climática e está alinhado à ISO 14.091 (ISO, 2021), que trata da gestão de riscos climáticos para infraestruturas. Essa metodologia também foi utilizada para o levantamento de risco climático para o Porto de Itajaí, em 2019, por meio do projeto “Ampliação dos Serviços Climáticos para Investimentos em Infraestruturas (CSI)”, implementado pela GIZ.

A execução do trabalho, seguindo esse protocolo, estruturou-se em 5 etapas: definição do projeto, coleta de dados, levantamento de risco, levantamento de medidas de adaptação e recomendações. Essas etapas são destacadas na Figura 3.

Figura 3: Etapas do PIEVC



O levantamento de risco, etapa principal do estudo, é alcançado através da interação de informações de probabilidade e severidade (Figura 4). A probabilidade trata da frequência que um evento climático pode vir a acontecer dentro de um período determinado. Já a severidade representa o nível de gravidade que uma ameaça pode causar. Portanto, a classificação do risco diz respeito ao potencial impacto de um evento climático em uma infraestrutura, processo ou operação, promovendo indicações sobre como os principais equipamentos, as infraestruturas de suporte e a operação do porto podem ser afetados. Esta informação é crucial para apoiar a autoridade portuária a identificar e priorizar medidas de adaptação (ENGINEERS CANADA, 2016).

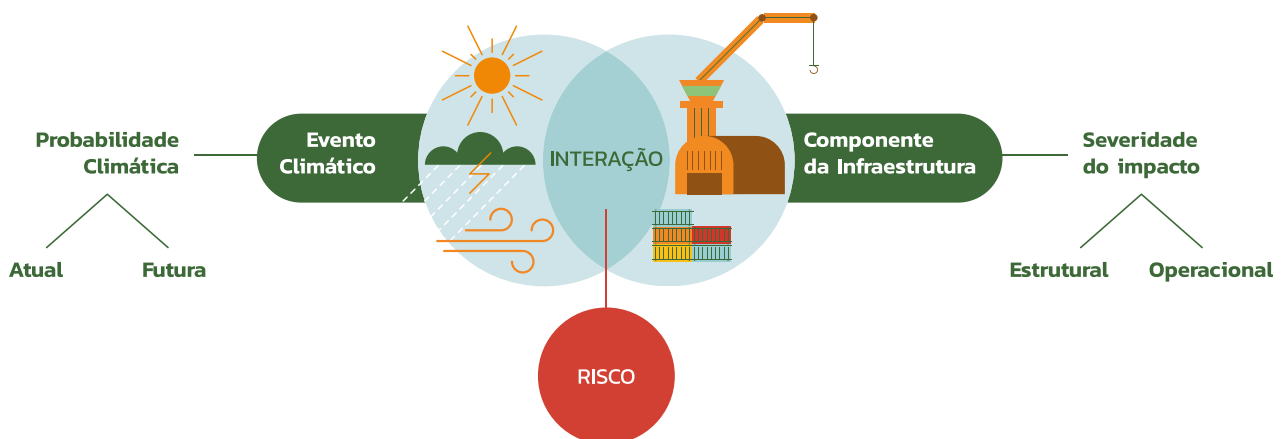
Para a pontuação da probabilidade da ameaça, foram definidos índices climáticos que representam os principais impactos climáticos que o Porto de Aratu tem sofrido. Para o cálculo da probabilidade de ocorrência para representar o clima atual (linha de base), utilizou-se dados de

produtos de clima (CHIRPS¹ e MEaSUREs-NASA²) e de reanálise (ERA5³). Para o cálculo dos cenários de mudança do clima utilizou-se o método *Change-Factor* (ANANDHI *et al.* 2011) e os dados de projeções de um conjunto de multi-modelos de clima do *Coupled Model Intercomparison Project Phase 6* (CMIP6⁴) para os cenários de emissões de gases de efeito estufa *Shared Socioeconomic Pathways* SSP2 (intermediário) e SSP5 (altas emissões). O número de modelos varia de oito a doze, a depender da variável climática e do cenário SSP. Os horizontes temporais considerados no estudo foram: 2021-2040, 2041-2060 e 2081-2100.

Em relação à pontuação de severidade, as potenciais consequências relacionadas às ameaças climáticas, tanto no aspecto estrutural como operacional, foram levantadas pelos atores-chave do Porto em visita técnica e em oficina participativa.

A partir das informações de severidade e probabilidade, foi desenvolvida a matriz de risco, que permitiu identificar as infraestruturas sob maior risco climático. A partir delas, em nova oficina, foram aventadas as medidas de adaptação necessárias para reduzir os principais riscos identificados.

Figura 4: Processo para estabelecer o risco climático sobre a infraestrutura



Fonte: Autoridade Portuária de Itajaí, 2020

1. <https://www.chc.ucsb.edu/data/chirps>
2. <https://sealevel.nasa.gov/data-analysis-tool/>
3. <https://cds.climate.copernicus.eu/>
4. <http://esgf-node.llnl.gov/>

4 :: Resultados

As principais ameaças levantadas para o Porto de Aratu foram: vendavais, enchentes e inundação fluvial, ressaca, aumento do nível do mar e ondas de calor.

As enchentes e inundações podem ser consequência de uma série de eventos climáticos como chuvas intensas, ressacas e aumento do nível do mar. Esses eventos podem trazer ao porto problemas como erosão e depósito de sedimentos, além de interrupções no transporte de carga, na cadeia logística e nos processos de embarque e desembarque de carga. A operação de Granéis Sólidos, por exemplo, pode ser interrompida na presença de chuva, mesmo de baixa intensidade, uma vez que esse tipo de carga se deteriora em contato com umidade.

Já os ventos, mesmo os mais fracos, podem oferecer risco à operação do porto, a depender da carga processada no desembarque. Alguns fertilizantes agrícolas, por exemplo, bem como gipsita e calcário, podem formar poeira em suspensão e atrapalhar a operação dos guindastes. Já condições extremas de vento podem causar interrupções da navegação no canal de acesso.

No presente estudo, priorizou-se a avaliação das ameaças de ventos, chuvas e inundações devido ao aumento do nível do mar. A seleção e a priorização dos indicadores climáticos utilizados foram feitas baseadas em revisão bibliográfica e também em consulta a normas, legislações e dados históricos de paralisações do porto, que apontaram os indicadores climáticos que mais se relacionaram com as ameaças climáticas identificadas. Além disso, a seleção dos indicadores climáticos também levou em consideração a disponibilidade de dados para consulta.

A equipe do projeto, juntamente com especialistas de clima, desenvolveu uma escala de probabilidade para as ameaças climáticas. A escala foi construída a partir de intervalos de frequências em uma escala exponencial, com o nível máximo (muito frequentemente) definido como 5 (Tabela 1), considerando a observação da distribuição dos eventos no porto e o parecer técnico dos profissionais envolvidos.

Tabela 1: Escala de Probabilidade para a linha de base do Porto de Aratu

ESCALA DE PROBABILIDADE			
Nível	Descrição	Frequência (Nº de Eventos/Ano)	
1	Quase nunca	<1	
2	Raramente	1	4
3	Ocasionalmente	4	19
4	Frequentemente	19	83
5	Muito frequentemente	83,50638	365

Fonte: Elaboração própria

Posteriormente, com a escala de probabilidade consolidada, foi realizada a classificação de probabilidade de cada ameaça climática escolhida para o Porto de Aratu (Tabela 2). Considerando a linha de base, que compreende o período de 1981 até 2000, a maior probabilidade de ocorrência observada está associada à ameaça Chuva Persistente, avaliada como ‘muito frequentemente’. Vento Fraco apresentou probabilidade de ocorrência classificada como ‘frequentemente’, seguido de Chuva Forte com o grau de probabilidade ‘ocasionalmente’. As outras ameaças avaliadas – Vento Moderado, Vento Fraco e Inundações devido ao Aumento de 0,2 m de Nível do Mar – foram classificadas com o grau de ocorrência ‘quase nunca’.

Tabela 2: Classificação de probabilidade de ocorrência das ameaças climáticas no Porto de Aratu

AMEAÇA	LINHA DE BASE (1981-2000)	ANOMALIA (SSP VS HIST 1981-2000)					
		2021-2040		2041-2060		2081-2100	
		SSP2	SSP5	SSP2	SSP5	SSP2	SSP5
		NÍVEL			NÍVEL		
Vento Fraco (3 m/s)	4	4	4	4	4	4	4
Vento Moderado (7 m/s)	1	1	3	1	3	1	3
Vento Forte (10 m/s)	1	1	1	1	1	1	1
Chuva persistente (1 mm)	5	5	5	5	5	5	4
Chuva forte (20 mm)	3	3	3	4	3	3	3
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m de Nível do Mar	1	1	1	2	2	2	2

1	2	3	4	5
Quase nunca	Raramente	Ocasionalmente	Frequentemente	Muito frequentemente

Fonte: Elaboração própria

Os cenários de mudança do clima sugerem uma constância na probabilidade de ocorrência de Vento Fraco, permanecendo como ‘frequentemente’ em todos os cenários SSPs e horizontes temporais analisados, demonstrando um ponto de alerta, uma vez que os ventos podem inviabilizar o embarque e desembarque de alguns tipos de cargas. Um aumento na probabilidade de ocorrência de Vento Moderado de ‘quase nunca’ para ‘ocasionalmente’ foi observado em todos os horizontes temporais futuros, para o cenário SSP5 (altas emissões). Já a ameaça Vento Forte manteve-se com a probabilidade de ocorrência estável em ‘quase nunca’ para todos os cenários e períodos verificados.

A probabilidade de ocorrência de Chuva Persistente foi reduzida, passando de ‘muito frequente’ para ‘frequentemente’, somente no horizonte temporal de 2081-2100 e no cenário SSP5, mas ainda se mantém alta, o que requer atenção, devido à sensibilidade das operações com os graneis sólidos relacionada à umidade.

A ameaça Chuva Forte teve sua probabilidade de ocorrência quase estável em ‘ocasionalmente’, apresentando aumento para ‘frequentemente’ somente no cenário SSP2, no período de 2041-2060.

A ameaça Inundações devido ao Aumento do Nível do Mar em 0,2 m, passou de 'quase nunca' para 'raramente' a partir dos anos 2041-2060, para os ambos os cenários de emissões (SSP2 e SSP5).

A análise de relações entre as ameaças climáticas e as infraestruturas e equipamentos demonstrou que todos os ativos analisados estão expostos, em alguma medida, às ameaças identificadas anteriormente, podendo ser afetados tanto no aspecto estrutural quanto operacional. Com base na classificação demonstrada na Tabela 3, definiu-se o nível de severidade associado às ameaças climáticas.

Tabela 3: Escala de classificação da severidade para as infraestruturas e operações de interesse após interação com o indicador climático.

NÍVEL	DESCRIÇÃO
1	Desprezível
2	Marginal
3	Moderado
4	Crítico
5	Catastrófico

Fonte: Elaboração própria

Para cada nível de severidade, uma série de potenciais impactos foi definida para os diferentes tipos de carga, sendo divididas em:

- a) **Nível desprezível:** se relaciona com paralisações inferiores a 6 horas, que não impactam de forma significativa a programação dos embarques e desembarques, mas podem exigir vistorias ou rápidas manutenções em alguns equipamentos;
- b) **Nível marginal:** estabelecido para impactos que demandam vistoria e manutenção de equipamentos com duração entre 24h e 48h e/ou paralisações que inibem as operações entre 6h e 24h;
- c) **Nível moderado:** compreende as paralisações que cancelam embarques e desembarques entre 24h e 48h e/ou avarias que exigem manutenções de 48h a 72h;
- d) **Nível crítico:** se refere aos impactos relativos ao cancelamento do embarque e desembarque entre 48h e 168h e/ou avarias em equipamentos, com manutenção que duram entre 72h e 168h;
- e) **Nível catastrófico:** é aquele que pode ser observado pela perda de área operacional e/ou cancelamento de embarques e desembarques por período acima de 168h.”⁵

A partir da classificação da probabilidade de ocorrência da ameaça e da classificação de severidade estrutural e operacional, estabeleceu-se a matriz de risco climático (Figura 5), através da multiplicação da probabilidade pela severidade. Como esses fatores assumem valores que vão de 1 a 5, o risco pode assumir valores que vão de 1 a 25. Em seguida o risco foi classificado em três classes: 'leve' (1 a 5), 'médio' (6 a 14) e 'alto' (15 a 25).

5. Para mais detalhamento sobre os impactos incluídos na escala de severidade operacional e estrutural, consulte o relatório completo.

Figura 5: Matriz de risco e mapa de cor

SEVERIDADE	5	5	10	15	20	25
	4	4	8	12	16	20
	3	3	6	9	12	15
	2	2	4	6	8	10
	1	1	2	3	4	5
		1	2	3	4	5
PROBABILIDADE						

● Risco Leve
 ● Risco Médio
 ● Risco Alto

Fonte: Adaptado de ENGINEERS CANADA, 2016

A matriz de risco construída para o Porto de Aratu foi feita individualmente para cada perfil de carga existente – Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos – e para cada tipo de risco – operacional e estrutural. Em termos gerais, as pontuações de baixo risco representam baixo fator de preocupação, porém é importante que se faça o monitoramento desses riscos. Riscos classificados como ‘médios’ e ‘altos’ indicam também a necessidade de monitoramento com possibilidade de intervenção corretiva.

Buscando uma exposição mais clara dos resultados que foram obtidos para cada horizonte temporal anteriormente mencionado (2021 – 2040; 2041 – 2060; 2081 – 2100) e para dois diferentes cenários de projeções de clima (SSP2 e SSP5), priorizou-se a apresentação, nesse Resumo Executivo, dos resultados de risco climático obtidos para o intervalo compreendido entre 2021 a 2040 e 2041 a 2060, com o fim de mostrar a progressão das informações do tempo atual até 2060, período subsequente ao horizonte de planejamento contido no Plano Mestre dos portos.

Além disso, em relação às projeções futuras, visando uma análise mais cautelosa, os riscos apresentados são relativos ao cenário de emissão de GEE mais pessimista (SSP5). Os resultados do cálculo dos riscos climáticos podem ser consultados nas Tabela 4 a 9 (páginas 18 a 29).⁶

6. Para obter informações sobre outros períodos e outros cenários, consulte o relatório completo.

Quanto a Vento Fraco (Tabela 4), todas as interações da matriz de risco apontaram para um risco 'leve' tanto para o presente quanto para o futuro. Embora a probabilidade de ocorrência da ameaça seja classificada como 'frequentemente', a severidade é considerada "baixa". Além disso, a matriz aponta para a inexistência de interação entre a ameaça e as infraestruturas de Sinalização Náutica, Berços, Edificações e Acesso Viário. Apesar disso, o monitoramento dos riscos climáticos associados segue recomendado.

Semelhante ao observado para Vento Fraco, para a ameaça Vento Moderado (Tabela 5), todas as interações da matriz de risco apontaram um risco 'leve'. A probabilidade de ocorrência do evento aumentou de 'quase nunca', do cenário atual, para 'ocasionalmente', no cenário futuro, sendo a severidade das interações entre as infraestruturas e a ameaça sempre classificada como 'desprezível'. Considerando-se o risco operacional, quase todas as infraestruturas apresentaram interações com essa ameaça, com exceção de Sinalização Náutica, Berços, Edificações e Acesso Viário.

As interações entre as infraestruturas e a ameaça Vento Forte também apontaram para um risco operacional e estrutural classificado como 'leve' (Tabela 6), tanto no período presente quanto para o período futuro, para todos os perfis de carga. Isso se deve ao fato de que a probabilidade de ocorrência do evento se manteve estável com a classificação 'quase nunca', tanto para o período atual quanto para o cenário futuro. Além disso, a severidade das interações entre as infraestruturas e a ameaça foi classificada como 'desprezível'. Apenas o Acesso Viário, no risco operacional, não apresentou interação com a ameaça.

Apenas as ameaças Chuva Persistente, Chuva Forte e Inundações Devido ao Aumento de 0,2m do Nível do Mar apresentaram risco 'médio', sendo esse o maior risco verificado para o Porto de Aratu.

A maioria das infraestruturas não apresentou interações com a ameaça Chuva Persistente (Tabela 7). Entretanto, o tipo de carga Granéis Sólidos apresentou grande número de interações com essa ameaça devido à sensibilidade desse tipo de carga ao contato com a umidade, como anteriormente mencionado. A operação dos Granéis Sólidos apresentou risco classificado como 'médio' para as infraestruturas de Armazenamento e Transportador Contínuo, que apresentaram a severidade classificada como 'marginal'. Esse grau de severidade indica a inibição no embarque e desembarque das cargas em um período que pode durar de 6 a 24 horas, trazendo potenciais prejuízos financeiros. A probabilidade de ocorrência da ameaça Chuva Persistente no tempo presente e futuro é 'muito frequentemente'. Risco 'leve' (operacional e estrutural) foi observado para as outras infraestruturas com interações.

Considerando a ameaça de Chuva Forte (Tabela 8), a operação dos Granéis Sólidos apresentou risco 'médio' para Berços, Infraestrutura de Armazenamento, Equipamentos de Içamento e Transportador Contínuo. Essa classificação se deu em razão das severidades classificadas como 'marginal' ou 'média' para estas infraestruturas.

Severidade de magnitude 'média' está relacionada ao cancelamento do embarque e desembarque de cargas de Granéis Sólidos no período de 24 a 48 horas, além da dispensa da mão-de-obra portuária de turnos de serviço em função de Chuva Forte.

De maneira geral para o Porto de Aratu, severidades nesse nível estão associadas a prejuízos financeiros de sobrestadia, com a redução da performance operacional ou interrupção das atividades em até 3 meses.

A Infraestrutura de Armazenamento e o Transportador Contínuo também apresentam risco operacional 'médio' para todos os perfis de carga. Risco 'leve' (operacional e estrutural) foi observado para as outras infraestruturas.

A ameaça Inundações Devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar teve sua probabilidade de ocorrência modificada somente no horizonte temporal futuro a partir de 2041, partindo de 'quase nunca' para 'raramente'. A matriz de risco dessa ameaça (Tabela 9) apresentou risco operacional 'médio' nas interações com a estrutura de Berços, para todos os perfis de carga e risco estrutural de mesmo grau somente para Granéis Sólidos. Risco operacional 'médio' também foi observado para Equipamentos de Içamento (Produtos Gasosos) e Transportador Contínuo (Granéis Sólidos e Produtos Gasosos).

O aumento do nível do mar pode trazer impactos com a inundação de áreas de utilização de operadores, podendo levar a paralisações do carregamento e descarregamento de cargas e a prejuízos financeiros. As outras infraestruturas com interações apresentaram risco estrutural e operacional 'leve'.

Importante destacar que risco climático 'médio' demanda avaliação da segurança estrutural das infraestruturas e, eventualmente, substituição por materiais de proteção mais resilientes e adaptados às ameaças. Importante ressaltar também que, mesmo a maioria dos riscos sendo classificados como 'leves' e o maior risco observado para o porto ser classificado como 'médio', o porto deve prosseguir com o monitoramento dos riscos climáticos.

Tabela 4: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Vento Fraco para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro

Fonte: I Care, 2022

		AMEAÇA CLIMÁTICA: VENTO FRACO																	
INFRAESTRUTURA	Probabilidade	RISCO ESTRUTURAL									RISCO OPERACIONAL								
		GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS			GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS		
		Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)
	Probabilidade	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Canal Externo	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não		
	Severidade	1			1			1											
	Risco	4	4	4	4	4	4	4	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canal Interno	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim		
	Severidade	1			1			1			1			1			1		
	Risco	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Bacia de Evolução	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim		
	Severidade	1			1			1			1			1			1		
	Risco	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Sinalização Náutica	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não		
	Severidade																		
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berços	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não		
	Severidade																		
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Edificações	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não		
	Severidade																		
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Infraestrutura de Armazenamento	Interação?	Não			Não			Não			Não			Sim			Não		
	Severidade													1					
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4	-	-	-
Equipamentos de Içamento	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim		
	Severidade	1			1			1			1			1			1		
	Risco	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Empilhadeiras	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim		
	Severidade	1			1			1			1			1			1		
	Risco	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Transportador Contínuo	Interação?	Não			Sim			Não			Sim			Sim			Sim		
	Severidade				1						1			1			1		
	Risco	-	-	-	4	4	4	-	-	-	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Acesso Viário	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não		
	Severidade																		
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

- Sem interação
- Risco Leve
- Risco Médio
- Risco Alto

Tabela 5: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Vento Moderado para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro

Fonte: I Care, 2022

		AMEAÇA CLIMÁTICA: VENTO MODERADO																				
INFRAESTRUTURA	Probabilidade	RISCO ESTRUTURAL									RISCO OPERACIONAL											
		GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS			GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS					
		Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)			
		1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Canal Externo	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim					
	Severidade	1			1			1			1			1			1					
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Canal Interno	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim					
	Severidade	1			1			1			1			1			1					
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Bacia de Evolução	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim					
	Severidade	1			1			1			1			1			1					
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Sinalização Náutica	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não					
	Severidade	1			1			1														
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berços	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim					
	Severidade	1			1			1			1			1			1					
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Edificações	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não					
	Severidade	1			1			1														
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Infraestrutura de Armazenamento	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não					
	Severidade	1			1			1														
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Equipamentos de Içamento	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim					
	Severidade	1			1			1			1			1			1					
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Empilhadeiras	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim					
	Severidade	1			1			1			1			1			1					
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Transportador Contínuo	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim					
	Severidade	1			1			1			1			1			1					
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Acesso Viário	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não					
	Severidade	1			1			1														
	Risco	1	3	3	1	3	3	1	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

— Sem interação

● Risco Leve

● Risco Médio

● Risco Alto

Tabela 7: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Chuva Persistente para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro

Fonte: I Care, 2022

		AMEAÇA CLIMÁTICA: CHUVA PERSISTENTE																		
INFRAESTRUTURA	Probabilidade	RISCO ESTRUTURAL									RISCO OPERACIONAL									
		GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS			GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS			
		Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	
		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Canal Externo	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canal Interno	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bacia de Evolução	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sinalização Náutica	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berços	Interação?	Não			Não			Não			Não			Sim			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	-	-	-
Edificações	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Infraestrutura de Armazenamento	Interação?	Não			Sim			Não			Não			Sim			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	5	5	5	-	-	-	-	-	-	10	10	10	-	-	-	
Equipamentos de Içamento	Interação?	Não			Sim			Não			Não			Sim			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	5	5	5	-	-	-	-	-	-	5	5	5	-	-	-	
Empilhadeiras	Interação?	Não			Não			Não			Sim			Sim			Sim			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
Transportador Contínuo	Interação?	Não			Não			Não			Não			Sim			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10	10	-	-	-	
Acesso Viário	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

- Sem interação
- Risco Leve
- Risco Médio
- Risco Alto

Tabela 8: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Chuva Forte para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro

Fonte: I Care, 2022

INFRAESTRUTURA		AMEAÇA CLIMÁTICA: CHUVA FORTE																		
		Probabilidade	RISCO ESTRUTURAL									RISCO OPERACIONAL								
			GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS			GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS		
			Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Canal Externo	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Canal Interno	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bacia de Evolução	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sinalização Náutica	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não			
	Severidade																			
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Berços	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Sim			Não			
	Severidade	1			1			1						2						
	Risco	3	3	3	3	3	3	3	3	3	-	-	-	6	6	6	-	-	-	
Edificações	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não			
	Severidade	1			1			1												
	Risco	3	3	3	3	3	3	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Infraestrutura de Armazenamento	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			
	Severidade	1			2			1			2			2			2			
	Risco	3	3	3	6	6	6	3	3	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
Equipamentos de Içamento	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			
	Severidade	1			1			1			2			2			2			
	Risco	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
Empilhadeiras	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			
	Severidade	1			1			1			1			1			1			
	Risco	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Transportador Contínuo	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			
	Severidade	1			2			1			2			2			2			
	Risco	3	3	3	6	6	6	3	3	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
Acesso Viário	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			
	Severidade	1			1			1			1			1			1			
	Risco	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	

- Sem interação
- Risco Leve
- Risco Médio
- Risco Alto

Tabela 9: Levantamento do risco climático estrutural e operacional de Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar para Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Produtos Gasosos no tempo presente e futuro

Fonte: I Care, 2022

		AMEAÇA CLIMÁTICA: AUMENTO DE 0,2M DO NÍVEL DO MAR																			
INFRAESTRUTURA	Probabilidade	RISCO ESTRUTURAL									RISCO OPERACIONAL										
		GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS			GRANÉIS LÍQUIDOS			GRANÉIS SÓLIDOS			PRODUTOS GASOSOS				
		Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)	Histórico (1981-2000)	2021-2040 (SSP5)	2041-2060 (SSP5)		
	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2
Canal Externo	Interação?	Não			Não			Não			Não			Não			Não				
	Severidade																				
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canal Interno	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não				
	Severidade	1			1			1													
	Risco	1	1	2	1	1	2	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bacia de Evolução	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não				
	Severidade	1			1			1													
	Risco	1	1	2	1	1	2	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sinalização Náutica	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Não			Não				
	Severidade	1			1			1													
	Risco	1	1	2	1	1	2	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berços	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim				
	Severidade	2			3			2			3			3			3				
	Risco	2	2	4	3	3	6	2	2	4	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3
Edificações	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim				
	Severidade	1			1			1			2			1			2				
	Risco	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	2	4	1	1	2	2	2	4	2	2
Infraestrutura de Armazenamento	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim				
	Severidade	2			2			2			2			2			2				
	Risco	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2
Equipamentos de Içamento	Interação?	Sim			Sim			Sim			Não			Sim			Sim				
	Severidade	2			2			2						2			3				
	Risco	2	2	4	2	2	4	2	2	4	-	-	-	2	2	4	3	3	6	3	3
Empilhadeiras	Interação?	Não			Não			Não			Não			Sim			Não				
	Severidade													1							
	Risco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	-	-	-	-	-
Transportador Contínuo	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim				
	Severidade	2			2			2			2			3			3				
	Risco	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	3	3	6	3	3	6	3	3
Acesso Viário	Interação?	Sim			Sim			Sim			Sim			Sim			Sim				
	Severidade	2			2			2			2			1			2				
	Risco	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	1	1	2	2	2	4	2	2

- Sem interação
- Risco Leve
- Risco Médio
- Risco Alto

5 :: Medidas de Adaptação

Os riscos levantados auxiliaram no entendimento dos potenciais impactos e consequências decorrentes dos eventos climáticos. A partir desse levantamento, após uma oficina com atores-chave do Porto de Aratu, algumas medidas de adaptação foram elencadas de acordo com alguns critérios definidos pelo porto como custo, eficácia, tempo de implementação, dificuldade, barreiras, responsáveis, e eventuais parceiros necessários para uma possível execução da respectiva medida. As medidas de adaptação detalhadas pelos grupos participantes da oficina foram apresentadas com base na interação ameaça-infraestrutura, que, em geral, têm um risco associado 'médio'.

Neste Resumo Executivo, são apresentadas na Tabela 10 as medidas consideradas mais urgentes pelos atores-chave, as quais foram categorizadas como medidas de gestão, manutenção ou planejamento, sendo que as de não-arrependimento, aquelas que se referem aos benefícios líquidos sobre toda a gama de previsões climáticas futuras e os impactos associados, estão detectadas por um asterisco.

Para controle das medidas, sugere-se ao Porto de Aratu a classificação e o registro sistematizado daquelas já adotadas ou planejadas.

Tabela 10: Medidas adaptativas para as infraestruturas do Porto de Aratu

INTERAÇÃO: AMEAÇA X INFRAESTRUTURA	MEDIDA DE ADAPTAÇÃO		
	GESTÃO	MANUTENÇÃO	PLANEJAMENTO
Chuva Forte e Persistente (Transportador contínuo/ Berço)	Inclusão das variáveis climáticas no modelo de negócio da logística das cargas (*)	Aumento na capacidade operacional dos equipamentos (substituição ou inclusão de mais transportadores)	Melhoria da comunicação/ informação / conhecimento sobre a sazonalidade da carga (planejamento) (*)
	Criação de bases de dados oficiais sobre projeções (por exemplo, parcerias entre MCTI e MINFRA) (*)		
	Criação de bases de dados sistematizadas sobre paradas operacionais ou paradas por danos nas infraestruturas causadas por eventos climáticos (*)		
	Coleta de dados climáticos/ instalação de estação meteorológica no porto (*)		
Chuva Forte e Persistente (Berço)		Ampliação do sistema de drenagem para permitir o escoamento da água durante a retomada da operação	
Chuva Forte e Persistente (Armazém / Pátio / Tanque / Infraestrutura de Armazenamento)		Revisão e Implantação do Plano de Manutenção (*)	Revisão de procedimentos de segurança e atendimentos às emergências Avaliação dos equipamentos de drenagem / Redimensionamento com aumento da capacidade
Chuva Forte (Acesso Viário)		Ampliação da rede de infraestrutura de drenagem interna (porto) e dos arrendamentos	
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berços)	Garantia adequada da gestão do ativo	Elaboração de procedimento de emergência – manutenção (*)	Atualização das condições de projeto (*)
	Elaboração de procedimento de emergência – gestão (*)		
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berços, Equipamentos de Içamento)	Desenvolvimento de sistema de monitoramento (estação e gestão) (*)	Desenvolvimento de sistema de monitoramento (manutenção) (*)	Revisão dos procedimentos de atracação e operacionais / emergência considerando parada do equipamento de içamento em cenários de inundações do berço
			Realização de estudo de engenharia para definição de sistema de contenção física e drenagem nos berços
Vento Forte – Berços		Reforço nas bases dos equipamentos instalados sobre trilhos no berço	

* Medidas de não arrendimento

6 :: Conclusões e Recomendações

O levantamento de risco climático permitiu ao Porto de Aratu conhecer os potenciais riscos climáticos a que está susceptível, bem como identificar medidas de adaptação para tornar o porto mais resiliente frente as alterações climáticas. Dentre as principais mensagens-chaves do estudo, estão:

- Uma série de paralisações na operação do Porto de Aratu já são observadas devido a eventos climáticos como chuvas, que interrompem o carregamento de Granéis Sólidos. Como a probabilidade de Chuva Persistente se mantém alta (muito frequentemente), é possível que essas paralisações sejam cada vez mais frequentes no futuro;
 - As ameaças de maior probabilidade de ocorrência, tanto no período atual quanto no futuro, no Porto de Aratu, são Chuvas Persistentes e Ventos Fracos;
 - Em geral, as infraestruturas que apresentam maior risco considerando as ameaças climáticas analisadas são Berços, Transportador Contínuo, Infraestruturas de Armazenamento e Equipamentos de Içamento.
- Os potenciais impactos para essas estruturas são:
- o **Berços:** podem ficar inacessíveis, gerando restrições na operação de atracação e desatracação de navios de até 72 horas, além de eventualmente apresentarem avarias que necessitam manutenção;
 - o **Transportador Contínuo:** podem ficar paralisados por períodos de até 72h e demandar manutenção nos roletes, esteiras e no sistema de cobertura da linha;
 - o **Infraestruturas de Armazenamento:** podem sofrer avarias, exigindo vistorias e manutenções, sendo que no padrão pátio, podem estar particularmente vulneráveis;
 - o **Equipamentos de Içamento:** podem ficar paralisados por períodos de até 72h, impedindo o processamento de carga dos navios e, em casos extremos, mas improváveis, podem tombar sobre outros equipamentos, infraestruturas e pessoas.
- As ameaças climáticas que resultaram em risco 'médio' ao porto foram Chuva Persistente, Chuva Forte e Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar. Riscos dessa intensidade podem indicar uma situação na qual a infraestrutura poderia estar sujeita a maiores exposições às intempéries, resultando em altas demandas de manutenção, crescimento de custos e capacidade geral reduzida;
 - Não existem infraestruturas sob risco estrutural ou operacional 'alto' no Porto de Aratu. As interações que apresentam risco 'médio' também não alteram seu grau de risco conforme se avança no tempo, apesar do aumento da probabilidade de ocorrência de algumas ameaças. Entretanto, recomenda-se o monitoramento e a revisão dos riscos de forma contínua, mesmo daqueles considerados 'baixos' ou 'médios'.
 - De modo geral, o risco estrutural é baixo para a maioria das interações entre as ameaças e estruturas portuárias, sobretudo para Granéis Líquidos e Produtos Gasosos. Somente o perfil de carga Granéis Sólidos apresentou risco maior que 'desprezível'. Esse resultado está relacionado às características construtivas e de operação das infraestruturas e equipamentos que já foram dimensionados para suportar as cargas operacionais dentro de limites de condições climáticas adversas, além de condições de segurança estabelecidas pelo projetista;
 - Outro fato que contribui para os baixos riscos estruturais reside na localização do porto, que se encontra em região abrigada e calma. No entanto, essa realidade pode estar

mudando pouco a pouco, sendo previstos impactos importantes no futuro, principalmente em relação ao Aumento do Nível do Mar. Além disso, eventos climáticos extremos podem ultrapassar a carga operacional na qual os equipamentos e infraestrutura foram dimensionados. A adaptação dos equipamentos, máquinas e infraestruturas que considerem tecnologias mais modernas e que resistam melhor às condições de umidade poderá prevenir paralisações e prejuízos financeiros significativos ao porto;

- Quanto às medidas de adaptação, uma série de ações foram listadas a partir da perspectiva do porto e de seus arrendatários, com o intuito de reduzir os impactos da mudança do clima na operação e nas infraestruturas portuárias. A partir da identificação de medidas de adaptação, é possível gerir os riscos e priorizar ações que podem ser incorporadas na gestão, manutenção e planejamento.

O levantamento das informações necessárias para a condução das análises revelou que o Porto de Aratu não dispõe de série histórica de danos estruturais sistematizada e organizada, não havendo, portanto, registros de impactos às infraestruturas e superestruturas. Os dados de paralisações da operação do porto também eram limitados, correspondendo a um curto período de tempo, o que representou uma grande limitação ao estudo. Assim sendo, recomenda-se:

- Incluir a causa (climática ou não-climática) no registro de paralizações e danos. Este registro irá aprimorar a identificação e determinação das ameaças climáticas. Recomenda-se ainda que a sistematização do registro seja centralizada na autoridade portuária, mas preenchido por todos os terminais;
- Aprimorar o monitoramento das variáveis meteorológicas e oceanográficas. Dados de estações meteorológicas locais e outras informações climáticas customizadas para a realidade do porto podem auxiliar na identificação, de maneira mais acurada, dos limiares climáticos que causam danos significativos. Este aprimoramento pode ser feito através de parcerias com centros de monitoramento meteorológico (p.ex., Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos – INEMA) e universidades;
- Incluir outras ameaças climáticas em estudos futuros (p.ex., ondas de calor);
- Criar um Grupo de Trabalho para monitorar os riscos elencados e planejar a implementação das medidas de adaptação.

Embora os levantamentos de risco possuam incertezas sobre a dimensão dos impactos, isso não deve impedir que o porto faça a gestão dos seus riscos relacionados a eventos climáticos futuros. Importante ressaltar que as medidas elencadas não se esgotam nesse relatório. Sugere-se que a equipe do porto sempre avalie novas tecnologias para minimizar os possíveis impactos de ameaças climáticas. Os custos e riscos da inação ou ação atrasada podem ser mais onerosos do que a adoção de medidas imediatas. Deve-se considerar a necessidade de monitoramento e revisão dos riscos de forma contínua, mesmo daqueles que nesta avaliação são considerados 'baixos' ou 'médios'.

Os riscos levantados auxiliaram no entendimento dos potenciais impactos e consequências decorrentes dos eventos climáticos, permitindo ao Porto de Aratu aumentar sua resiliência. A avaliação de risco e a eleição de potenciais medidas de adaptação podem contribuir para a priorização das ações com base em aspectos técnicos.

Bibliografia

ANANDHI, A., FREI, A., PIERSON, D. C., SCHNEIDERMAN, E. M., ZION, M. S., LOUNSBURY, D., & MATONSE, A. H. (2011). **Examination of change factor methodologies for climate change impact assessment.** *Water Resources Research*, 47(3). <https://doi.org/10.1029/2010WR009104>

ANTAQ (2021). **Impactos e Riscos da Variabilidade Climática no Setor Portuário - Entregável P8 – Consolidação dos relatórios da análise de risco do setor portuário costeiro brasileiro às ameaças climáticas.** Disponível em: https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/Antag_relatoriofinal04.04.22compactado.pdf

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE ITAJAÍ (2020). **Levantamento de risco climático para o porto de Itajaí/SC.** Sumário Executivo. MMA, INPE e GIZ.

BECKER A, NG AKY, MCEVOY D, MULLETT J. (2018). **Implications of climate change for shipping: Ports and supply chains.** *WIREs Clim Change*. Vol. 9(2) <https://doi.org/10.1002/wcc.508>

CODEBA (2018). **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias. Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA).** Salvador. Disponível em: http://www.codeba.com.br/eficiente/repositorio/PDZ/pdz_completo_2018.pdf

ENGINEERS CANADA. (2016). **PIEVC Engineering Protocol for Infrastructure Vulnerability Assessment and Adaptation to a Changing Climate.** PRINCIPLES and GUIDELINES.

IPCC (2021): **Summary for Policymakers.** In: *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.* [MASSON-DELMOTTE, V., P. ZHAI, A. PIRANI, S. CONNORS, L.; PEAN, C.; BERGER, S.; CAUD, N.; CHEN, Y.; GOLDFARB, L.; GOMIS, M. I.; HUANG, M.; LEITZELL, K.; LONNOY, E.; MATTHEWS, J.B.R.; MAYCOCK, T. K., T.; WATERFIELD, YELEKÇI, O.; YU, R.; ZHOU, B.. (eds.)]. Cambridge University Press. In Press.

ISO (2021). **Adaptation to climate change — Guidelines on vulnerability, impacts and risk assessment**, 14091:2021, International Organization for Standardization, Geneva, Switzerland.

WMO (2021). **Atlas of Mortality and Economic Losses from Weather, Climate and Water Extremes (1970–2019).**

