



Somos feitos de movimento.

Do *check-in* ao embarque.

Do desembarque à descoberta do novo.

Tudo o que acontece entre chegada e partida.

Somos origem e destino. Bem-vindo e boa viagem.

Estamos no primeiro café e na última chamada.

Movemos pessoas e empresas. Compromissos

e promessas. Saudades e emoções.

Somos ponto de ligação. Pausa. Livro. Refeição.

O percurso de cada bagagem, cada metro de pista, descolagem e aterragem.

Somos um mundo antes de outro que nos espera.

E fazemos tudo para o tornar cada vez melhor.

Mais verde. Com menos emissões e desperdício.

Movemos as comunidades e regiões onde estamos. Elevamos todo o país.

Apostamos nos nossos colaboradores e procuramos levá-los mais longe.

Somos um só, unidos por este objetivo:

Mover um mundo mais sustentável e levar todos connosco nesta viagem.

Juntos por uma mobilidade positiva.

ÍNDICE

MENSAGEM DE ABERTURA	4
1. Quem somos	5
ANA num relance	5
10 realidades, uma missão	8
Uma atividade de elevado impacto	10
Um sistema integrado	15
A gestão de risco	15
2. Damos vida aos aeroportos	18
Os clientes no centro da operação	19
A inovação ao serviço da experiência	22
ACONTECEU EM 2022	23
3. Comprometidos com uma mobilidade positiva	24
Refletir sobre expectativas	25
Definir as ambições	28
4. Empregador de referência	31
Potenciar o desenvolvimento e o reconhecimento	33
Garantir a saúde e segurança	37
Promover o bem-estar e qualidade de vida	41
5. Desempenho ambiental de excelência	44
Reduzir o consumo de energia e emissões	46
Promover a economia circular	51
Otimizar o uso sustentável da água	53
Preservar a biodiversidade	54
Gerir o ruído e os seus impactos	56
Envolver e sensibilizar o ecossistema para o ambiente	57
6. Desenvolvimento dos territórios	59
Gerir a cadeia de fornecedores	60
Investir na comunidade	62
Gerar proximidade e boa vizinhança	65
Participar e fazer parte da sociedade	68
7. Transição da indústria da aviação	70
Promover combustíveis alternativos	72
Incentivar a intermodalidade	73
Integrar novas tecnologias	75
SOBRE O RELATÓRIO	77
ANEXOS	79
Tabela de conteúdos GRI	80
Notas metodológicas	151
Taxonomia	158



O transporte aéreo permite às pessoas percorrerem grandes distâncias de forma rápida e segura, libertando-se dos constrangimentos do solo. Os aeroportos são os pontos de partida e chegada destes atos ordinários de magia, tão extraordinários que nos permitem passar de um lugar do planeta para outro em poucas horas.

Esta magia da viagem, esta aventura acessível, começa invariavelmente num aeroporto, quando lemos nos ecrãs de informação os nomes de todos estes destinos, que nunca nos pareceram tão próximos.

A abertura ao mundo proporcionada pelos diferentes atores do transporte aéreo vai muito para além da componente emocional. A conectividade aérea permite que milhões de pessoas trabalhem, encontrem os seus familiares e amigos, visitem novos territórios. Estas viagens, que tornam possível um contacto humano autêntico e insubstituível, estimulam também a economia, criam emprego e valor para todos.

Para ser sustentável, esta mobilidade, tão essencial nas suas externalidades positivas, deve reduzir e compensar os seus impactos, nomeadamente ambientais.

A ANA Aeroportos de Portugal decidiu publicar, neste primeiro relatório ESG, o resultado de um trabalho aprofundado realizado em 2022, com o objetivo de definir o seu papel enquanto ator da cidade, nas componentes ambiental, social e de governação.

Este papel está em linha com os compromissos do Grupo VINCI e da VINCI Airports e incorpora as observações recolhidas junto das partes interessadas, a quem agradeço o seu valioso contributo. Concretiza-se em objetivos claros, quantificados e mensuráveis que pretendem ir além das diretrizes estabelecidas nos acordos internacionais (Acordo de Paris) e dos critérios de medição GRI.

Este documento é, portanto, o roteiro coletivo que nós, colaboradores da ANA, nos comprometemos a adotar e implementar nas nossas atividades, de forma a reafirmar o nosso contributo e o posicionamento da ANA e da VINCI, como parceiro privado de utilidade pública.

Thierry Ligonnière, Presidente da Comissão Executiva



1. QUEM SOMOS

Somos feitos de movimento.

Do check-in ao embarque.

Do desembarque à descoberta do novo.

Tudo o que acontece entre chegada e partida.

Somos origem e destino. Bem-vindo e boa viagem.





ANA NUM RELANCE

A ANA Aeroportos de Portugal, S.A. (“ANA” ou “Empresa”) dedica-se à exploração, em regime de concessão, do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal. É detida a 100% pela VINCI Airports e tem uma participação de 100% na Portway, S.A., a sua subsidiária de *handling*. Detém ainda uma participação de cerca de 30% na Cabo Verde Airports, S.A., de 51% na PTDF - Portugal Duty Free, Lda., através de uma *joint-venture* com a AER Rianta International, e de 3,89% na Futuro - Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A..

A **missão** da ANA é a de gerir de forma eficiente as infraestruturas aeroportuárias a seu cargo, ligando Portugal ao mundo, e contribuir para o desenvolvimento económico, social e cultural das regiões em que se insere. É ainda objeto da sua missão oferecer aos seus clientes um serviço de elevada qualidade, criando valor para o acionista, gerindo os seus impactos ambientais e assegurando elevados níveis de qualificação profissional e motivação dos seus colaboradores.

Valores

Dedicação ao cliente

Toda a atividade da Empresa é orientada pelo propósito de servir os clientes, atendendo às suas necessidades e preocupações.

Responsabilidade

Rigor, profissionalismo e integridade no relacionamento com os clientes, as comunidades nacional e local, os acionistas e os parceiros internos e externos.

Espírito competitivo e inovador

Esforço de melhoria contínua assente na abertura de espírito e na criatividade ao nível das práticas de gestão.

Espírito de equipa

Comunicar, partilhar, informar, assumir parcerias, entender o trabalho individual como parte do todo.

Desenvolvimento dos colaboradores

Empenho no crescimento profissional e pessoal próprio e dos demais.

Orientação para os resultados

Empenho e diligência na realização de metas ambiciosas.

SOBRE A VINCI AIRPORTS

A VINCI Airports opera 65 aeroportos em 12 países na Europa, Ásia e Américas. A empresa emprega mais de 12 mil pessoas em todo o mundo e os seus aeroportos são utilizados por mais de 250 milhões de passageiros por ano.

A ligar Portugal ao Mundo desde 1998

A história da ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. tem novo impulso em 1998 em resultado da cisão da Empresa Pública de Aeroportos e Navegação Aérea em duas Empresas distintas. A Empresa manteve o objetivo social de prestar serviço público aeroportuário de apoio à Aviação Civil, passando o serviço público aeroportuário de apoio à navegação aérea civil à responsabilidade da Navegação Aérea de Portugal. Privatizada em 2013, a sua atividade foi concessionada à VINCI Airports por um período de 50 anos.

O Governo Societário da ANA é composto pela Assembleia Geral, o Conselho de Administração, o Conselho Fiscal e a Comissão Executiva. A Comissão Executiva é responsável pela gestão diária da Empresa e a implementação eficaz das estratégias e políticas aprovadas pelo Conselho de Administração. É constituída pelo Presidente e CEO da empresa e por outros executivos nomeados pelo Conselho de Administração, os quais são responsáveis por áreas específicas como operações, finanças, *marketing* e recursos humanos. Conheça a **estrutura** e **composição** dos órgãos sociais no *website*.



Indicadores gerais 2022



903,2 milhões €
Volume de negócios



72,4%
Volume negócio aviação



27,6%
Volume negócio extra aviação



4.547
Prestadores de serviços que utilizam as instalações ANA



10
Aeroportos



1.136
Colaboradores



40.031
Horas de formação



55,7 milhões
Passageiros transportados



407.528
Movimentos de aeronaves comerciais



210.408
Toneladas de carga processada



475.344 GJ
Energia consumida



655.369 m³
Água consumida



7.547
Toneladas de resíduos produzidos



10 REALIDADES, UMA MISSÃO

A ANA é atualmente responsável pela gestão de 10 aeroportos:

Em **Portugal Continental** Lisboa – Aeroporto Humberto Delgado (LIS), Porto – Aeroporto Francisco Sá Carneiro (OPO), Faro – Aeroporto Gago Coutinho (FAO) e Beja – Terminal Civil de Beja (BYJ).

Na **Região Autónoma dos Açores** Ponta Delgada – Aeroporto João Paulo II (PDL), Horta – Aeroporto da Horta (HOR), Santa Maria – Aeroporto de Santa Maria (SMA) e Flores – Aeroporto das Flores (FLW).

E na **Região Autónoma da Madeira** Aeroporto da Madeira (FNC) e Aeroporto do Porto Santo (PXO).

Esta rede compreende uma **grande diversidade** de contextos e realidades locais, desde aeroportos regionais até aeroportos turísticos europeus, mas que em todos eles se cumpre uma mesma **missão**. O desafio diário passa por concretizar as responsabilidades seguindo os mais elevados padrões de qualidade, eficiência e respeito pela comunidade, ambiente, e pelos *stakeholders*, ajustando a atividade às diversas realidades locais. Desta multiplicidade de dimensões resulta uma enorme riqueza de experiências e aprendizagens.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Somos 10 aeroportos inseridos em 10 realidades distintas e é nesta diversidade que se fundamenta a nossa força maior, na certeza que todos contribuem com o que de melhor têm. No início de 2022, perante um quadro económico que refletia ainda os impactos de uma pandemia global, a ANA traçou uma estratégia ambiciosa de atuação que visou a melhoria da eficiência e de criação de valor, assente na experiência, qualidade e capacidade de mobilização dos seus colaboradores, numa oferta sustentada de serviços, numa gestão racional e planeada da atividade, e na procura ativa de parcerias com os *stakeholders* e com as comunidades. É, pois, nesta abordagem integrada da realidade, a partir dos pilares económico, social e ambiental, que se materializa a prioridade de concretizar uma gestão de excelência orientada para um desenvolvimento sustentável, onde a realidade diferenciada de cada um dos nossos aeroportos contribui ativamente para este caminho comum. Trabalhamos para manter a ANA como uma Empresa cada vez mais sólida e rentável, mas também social e ambientalmente justa em cada uma das regiões, integrando as diferenças das realidades locais para criar uma matriz comum identitária da Empresa.”

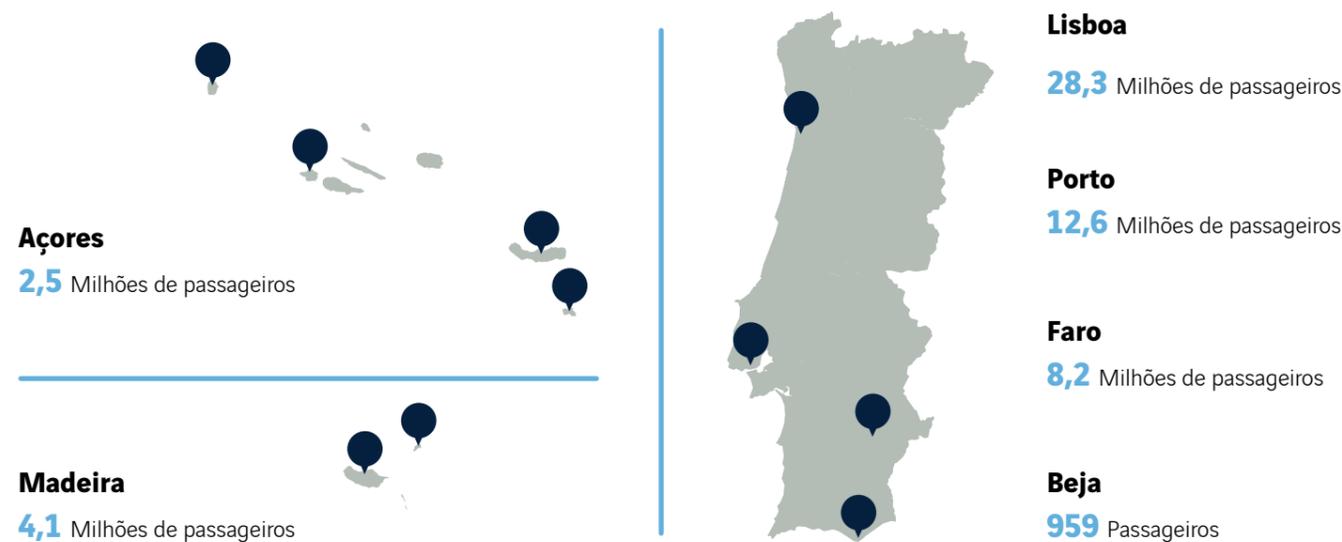
Chloé Lapeyre, Chief Operational Officer

Indicadores específicos por região

55,7 Milhões de passageiros

+ 123,8% Variação 2022/2021

-5,8% Variação 2022/2019



Na página seguinte pode ver com mais detalhe cada região. [→](#)



Indicadores específicos por região (continuação)

Lisboa

261 colaboradores

28,3 milhões passageiros

196.016 movimentos de aeronaves

155.818 toneladas de carga

4,72 km²

47 companhias aéreas regulares

155 Clientes extra aviação

Porto

126 colaboradores

12,6 milhões passageiros

88.689 movimentos de aeronaves

43.208 toneladas de carga

3,35 km²

26 companhias aéreas regulares

89 Clientes extra aviação

Prémio ACI **“Best Airport 2022”**, na categoria 10-25 milhões de passageiros. Saiba mais [aqui](#).

Faro

130 colaboradores

8,2 milhões passageiros

51.810 movimentos de aeronaves

7 toneladas de carga

2,35 km²

28 companhias aéreas regulares

58 Clientes extra aviação

Beja

6 colaboradores

959 passageiros

6 movimentos de aeronaves

0 toneladas de carga

1,10 km²

Sem companhias aéreas regulares

10 Clientes extra aviação

Açores

97 colaboradores

2,5 milhões passageiros

31.170 movimentos de aeronaves

7.405 toneladas de carga

1,44 km² Ponta Delgada

3,07 km² Santa Maria

0,55 km² Horta

0,27 km² Flores

14 companhias aéreas regulares

51 Clientes extra aviação

Madeira

177 colaboradores

4,1 milhões passageiros

30.518 movimentos de aeronaves

3.970 toneladas de carga

1,03 km² Madeira

1,36 km² Porto Santo

27 companhias aéreas regulares

60 Clientes extra aviação



UMA ATIVIDADE DE ELEVADO IMPACTO

Posicionar-se como gestor aeroportuário de reconhecida competência, assegurando um desempenho fundado na confiança dos seus parceiros e clientes e orientado para a rentabilidade e sustentabilidade – **é a visão da ANA.**

No seu dia-a-dia, a gestão aeroportuária materializa-se na orquestração de um conjunto muito alargado de negócios e parceiros, cuja operação, em conjunto, deve resultar na melhor experiência para o passageiro e para os demais *stakeholders*.

Negócios

A atuação da ANA abrange as áreas de negócio Aviação e Extra Aviação e ainda os serviços prestados na Segurança Aeroportuária e na Assistência a Passageiros com Mobilidade Reduzida.

Saiba mais sobre o nosso desempenho por área de negócio no [Relatório de Gestão e Contas 2022](#).

56%

O negócio **Aviação** compreende a gestão de infraestruturas para o tráfego de aeronaves, passageiros e carga, incluindo ainda a prestação em terra de serviços de apoio a aeronaves, passageiros, bagagem, carga e correio (*handling*).

31%

O negócio **Extra Aviação** integra a exploração de espaços comerciais e publicitários nos aeroportos, de imóveis (edifícios ligados à operação aeroportuária, edifícios comerciais destinados a escritórios, armazéns e hotéis), de estações de serviço, de parques de estacionamento e *rent-a-car*.

13%

As componentes **Segurança Aeroportuária** (*security*) e **Assistência a Passageiros com Mobilidade Reduzida** são objeto de uma regulação autónoma. As taxas financiam, respetivamente, os serviços que protegem pessoas e bens contra atos ilícitos, e os serviços de assistência a pessoas com mobilidade reduzida que viajem por via aérea.

Orientações estratégicas

Nos próximos 5 anos, a estratégia da ANA estará centrada no crescimento sustentado e sustentável do tráfego aéreo e das atividades Extra Aviação, como suporte fundamental para o desenvolvimento da atividade da empresa em todas as suas dimensões, abrangendo desígnios de natureza operacional, ambiental e social.

A estratégia desenhada e patente no Plano Estratégico 2023-2027 aposta em objetivos relacionados não apenas com o crescimento do tráfego e das atividades Extra Aviação, mas também com a prestação de serviços aeroportuários seguros e de qualidade, melhorando a experiência do passageiro, abrangendo a otimização da capacidade dos aeroportos, a eficiência operacional, a sustentabilidade ambiental e o aprofundamento das relações com os *stakeholders*.

Foram, assim, definidas sete orientações estratégicas para os próximos anos, que irão guiar as decisões e ações da empresa. Para cada uma das orientações estratégicas são identificadas ações a desenvolver – as prioridades de atuação – tanto ao nível central, em estreita articulação com a VINCI Airports, beneficiando da sua experiência e conhecimentos como gestor aeroportuário de referência, como por cada um dos aeroportos da rede, a um nível mais local, em conformidade com as diferentes realidades.

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2023-2027

- Desenvolvimento do negócio Aviação e crescimento do tráfego aéreo
- Desenvolvimento do negócio Extra Aviação
- Otimização da capacidade dos aeroportos
- Melhoria contínua da eficiência operacional e qualidade de serviço
- Desenvolvimento sustentável da atividade aeroportuária
- Aprofundamento da relação com os *stakeholders*
- Segurança e regulamentação



NA PRIMEIRA PESSOA



“2022 foi um ano de crescimento significativo para a ANA e a maioria das outras empresas que operam nos nossos aeroportos. Ainda assim, o nosso empenho laboral e compromisso financeiro com a Sustentabilidade está mais forte do que nunca com o objetivo de atingir atempadamente as metas exigentes definidas para 2030. Avançamos com firmeza na descarbonização do nosso setor e no bem-estar dos nossos colaboradores, dedicando os recursos necessários e estando cientes que a nossa capacidade de crescer a longo prazo depende hoje da nossa capacidade de eliminar os impactos negativos dos nossos aeroportos nas comunidades locais e no ambiente. Este compromisso com a Sustentabilidade é um sinal claro da nossa intenção de “proteger” a mobilidade que a aviação permite para pessoas e bens. Estou orgulhoso do que já fizemos e muito expectante do que vamos fazer. Agradeço o apoio sem reserva do nosso acionista, imprescindível para o sucesso de uma política que sem dúvida significará um esforço económico importante. Para nós ANA, esta década será a da transição verde - *Force for Good*”

Raphael Pourny, Chief Financial Officer

O NOVO AEROPORTO DE LISBOA

O contrato de concessão estabelece, no caso do Aeroporto Humberto Delgado, patamares de tráfego a partir dos quais é necessária a identificação e implementação de uma solução de expansão de capacidade.

A ANA, enquanto gestora aeroportuária desta infraestrutura fundamental na economia do país, notificou o Estado Português do alcance dos patamares definidos, tendo desencadeado o processo de expansão. No decurso do desenvolvimento deste processo, o governo português decidiu, através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, promover um processo Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), com o objetivo de fornecer ao concedente os elementos úteis à escolha final da solução de expansão.

Esta AAE encontra-se atualmente em curso, tendo a ANA disponibilizado todo o seu conhecimento e experiência sobre a gestão de infraestruturas aeroportuárias, economia dos transportes aéreos, e questões de sustentabilidade associadas.





A paixão pela gestão aeroportuária

Qualquer aeroporto, independentemente da sua dimensão, funciona como um complexo e delicado ecossistema com uma ampla gama de elementos e *stakeholders* interdependentes. Entre aeronaves e veículos de transporte terrestres para passageiros, cada componente de um aeroporto representa uma peça essencial para que todo o sistema possa funcionar de forma rápida e eficiente, sem comprometer a segurança dos passageiros e garantindo o melhor desempenho ambiental.

Cabe à ANA a gestão e coordenação de 10 ecossistemas aeroportuários presentes no território nacional português, cada um deles dividido em Lado Terra e Lado Ar e cujos principais elementos se representam abaixo:

Pistas e caminhos de circulação

Local onde circulam as aeronaves, estrutura principal do aeroporto.

Bombeiros

Responsáveis pelo combate e prevenção de situações de emergência e manutenção de equipamento, garantindo um tempo de reposta inferior a 3 minutos para o ponto mais distante do aeroporto, 24 horas por dia.

Estações de monitorização de ruído

Aparelhos posicionados em pontos estratégicos para monitorizar o nível de ruído e reportar à autoridade competente – a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Saiba mais sobre as nossas iniciativas de **gestão do ruído**.

Abastecimento de combustível

Locais de abastecimento projetados para atender às necessidades de cada aeroporto e ao tipo de aviões que circulam.

Handling

Envolvem uma série de serviços que são geridos por empresas independentes, que gerem e coordenam o processo de embarque e desembarque de passageiros, bem como a gestão de cargas para voos não comerciais, e serviços de *catering* de voos comerciais.

Lado Ar

NA PRIMEIRA PESSOA



“Gerir um aeroporto é como gerir uma pequena cidade. Nunca pára. Tem de estar sempre a funcionar, independentemente da velocidade e do tráfego. É uma atividade altamente regulada, complexa, na qual devemos tentar imprimir todos os dias uma cultura de adaptação constante dadas as necessidades de cada aeroporto.”

João Nuno Fernandes, Responsável pela área de Serviço de Manutenção, Aeroporto de Faro

Estações de energia

Estações de receção e transformação de energia, Centros de alimentação de pistas e locais de autoprodução de energia renovável, com recurso a painéis solares podem ser encontrados nos aeroportos. Saiba mais sobre as nossas iniciativas relacionadas com a **Energia, emissões de gases com efeito de estufa e qualidade do ar**.

Plataformas de estacionamento de aeronaves

Local onde estão parqueadas as aeronaves e de onde partem para a decolagem e onde ficam após as aterragens.

Falcoaria

Local onde habitam diversas aves treinadas para afugentar outras espécies e consequentemente diminuir o risco de colisão com aeronaves, garantindo a segurança das operações, e reduzindo o impacto na fauna. Saiba mais sobre as nossas iniciativas de **preservação da biodiversidade**.

Aerogare

Ponto de conexão entre o Lado Ar e o Lado Terra, é marcada pela constante presença de passageiros e clientes aviação e extra aviação. A ANA Aeroportos coordena as atividades da aerogare e é responsável pela monitorização da satisfação de clientes extra aviação e passageiros, bem como a implementação de iniciativas que visam a melhoria da qualidade dos serviços prestados.

Comunidade local

Representam um *stakeholder* de elevada importância para o ecossistema aeroportuário, com quem a ANA mantém um contacto próximo e trabalha para mitigar os eventuais impactos negativos e otimizar impactos positivos. Saiba mais sobre as nossas **iniciativas de boa vizinhança**.

Lado Terra



Na primeira pessoa | Algumas funções aeroportuárias



“A equipa da gestão de terminal coordena todas as atividades desde o momento do embarque até o desembarque dos passageiros. É um desafio constante, repleto de emoções, com dias marcados por imprevistos como cancelamentos de voos, atrasos e questões de segurança, em que é necessário agir com rapidez e eficiência, garantindo a satisfação dos passageiros e o cumprimento das regulamentações aeroportuárias. Trabalhamos arduamente para garantir que cada passageiro se sinta especial e tenha uma experiência única.”

Nuno Silva, Responsável de Gestão do terminal - OPO



“Enquanto bombeiros de aeródromo, somos profissionais dedicados, especializados em segurança e combate a incêndios em aeroportos e instalações relacionadas à aviação, desempenhando um papel crucial na prevenção e resposta a emergências, garantindo a segurança dos passageiros, tripulantes e instalações aeroportuárias. Somos dotados de habilidades e técnicas específicas para controlar e extinguir incêndios, responsáveis por operações de resgate e salvamento, por realizar inspeções regulares de segurança em áreas críticas do aeroporto, e desenvolvemos planos de contingência para lidar com emergências.”

Ricardo Espírito Santo, Responsável do Serviço de Salvamento e Luta contra Incêndios - FNC e PXO



“Os negócios Extra Aviação constituem uma grande aposta da ANA e representam uma parte significativa do volume de negócios da Empresa. Esta é uma área dinâmica, preocupada com a geração de receitas, mas, acima de tudo, com a satisfação dos nossos clientes. Por isso continuamos a investir e a apostar na oferta de mais e melhores produtos e serviços nas áreas do retalho, *rent-a-car*, estacionamento, publicidade e imobiliário. A ANA acredita que só o envolvimento de todas as partes interessadas tornará possível caminhar rumo à sustentabilidade. É essencial ouvir aqueles que afetam ou podem ser afetados pela atividade da nossa Empresa para responder às suas expectativas de uma forma transparente, sendo em colaboração próxima e constante que atuamos. É esta a aposta da nossa Direção!”

Nuno Moreira, Diretor da Direção Comercial Extra Aviação



“Fazer parte das operações aeroportuárias não é uma profissão, é uma missão. Trabalhamos para chegar ao equilíbrio perfeito entre: segurança, eficiência e percepção da qualidade de serviço, de toda a operação. É com esse propósito que garantimos o estacionamento de aeronaves, verificamos e mantemos cada vez maiores padrões de segurança, e planeamos e gerimos todas as infraestruturas. Caracterizados pelo elevado grau de responsabilidade e apurado sentido de equipa, trabalhamos pela sustentabilidade de toda a operação, em todos os sentidos.”

Maria Alexandre Nogueira Pinto, Responsável de Operações Aeroportuárias - LIS



“As equipas técnicas dos aeroportos têm a responsabilidade de assegurar o correto funcionamento dos equipamentos e sistemas ao seu cuidado, para que a operações decorram de forma fluida e eficiente. Para tal acontecer, asseguramos a devida assistência aos nossos equipamentos, acompanhamos obras e trabalhamos no desenvolvimento e implementação de novas soluções, lado a lado com os nossos parceiros, adotando uma postura proactiva e abraçando os desafios tecnológicos num mundo em que a única constante é a mudança.”

Duarte Correia, Especialista de Engenharia Mecânica - Área de Manutenção - FAO





No centro de um ecossistema

Por ser um meio privilegiado de ligação com o resto do mundo e ligar as diferentes regiões do país, a ANA é uma entidade determinante para o sucesso dos agentes económicos portugueses, com um elevado impacto direto e indireto na economia portuguesa.

Relativamente aos impactos diretos, destaca-se o seu papel nas comunidades locais em que opera, a sua qualidade enquanto empregador, o impacto ambiental da infraestrutura e da gestão das atividades próximas e a relevância das compras e da contratação dos seus fornecedores. No caso dos impactos indiretos, é de realçar a dependência que muitas empresas e entidades públicas e privadas têm dos aeroportos, sendo o desempenho destas influenciado pela atividade do gestor aeroportuário.

Em termos setoriais, a temática da aceleração da transição da indústria da aviação é, sem dúvida, a mais estruturante e emergente e dela será dada nota no capítulo “Transição da indústria da aviação”, deste relatório.

Na vertente operacional, destacam-se as limitações da capacidade dos aeroportos, a pressão na eficiência e racionalização de custos e a adição de novos riscos na matriz da avaliação da empresa, onde ganham relevância os aspetos sociais, ambientais e de governação.





UM SISTEMA INTEGRADO

Desde 2008 que a ANA é certificada nas vertentes da Qualidade, Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho. No início de 2009, decidiu implementar e certificar também o Sistema de Gestão da Investigação, Desenvolvimento e Inovação (SGIDI), passando este a ser parte integrante do Sistema de Gestão Integrado. Esta certificação abrange todos os seus aeroportos e atividades aeroportuárias do negócio Aviação e Extra Aviação. O Sistema de Gestão Integrado assegura que toda a organização considera prioritárias a satisfação das necessidades das suas partes interessadas e enquadra inúmeras iniciativas de eficiência, de melhoria contínua e de desenvolvimento dentro destes domínios.

<p>Ambiente (ISO 14001) Através da sua política de Ambiente (cuja primeira versão é de 1998), a ANA assume a implementação e a manutenção de um Sistema de Gestão Ambiental adequado e eficaz que contribua para o desenvolvimento sustentável.</p>	<p>Qualidade (ISO 9001) A política de Qualidade em vigor garante um elevado padrão de qualidade interna, o qual reforça o compromisso da ANA com o serviço ao cliente.</p>	<p>Investigação, Desenvolvimento e Inovação (NP 4457) A atual política de Investigação, Desenvolvimento e Inovação (cuja primeira versão é de 2008) integra métodos e serviços inovadores no âmbito da gestão aeroportuária, bem como o compromisso de promover e desenvolver a inovação.</p>
<p>Segurança e Saúde no Trabalho (ISO 45001) A política da Segurança e Saúde no Trabalho reflete a gestão dos riscos para a segurança e saúde no trabalho e a melhoria do desempenho nesta matéria.</p>	<p>Segurança (Safety e Security) Os Sistemas de Gestão de Segurança Operacional (<i>safety</i>) e de Gestão e Segurança Contra Atos Ilícitos (<i>security</i>) são instrumentos internos implementados com vista a garantir a segurança das operações.</p>	

Conheça as nossas políticas [aqui](#).

A GESTÃO DO RISCO

A gestão do risco na ANA é parte integrante dos processos da organização, e assenta no princípio de que as diferentes categorias de risco são acompanhadas por áreas distintas e supervisionadas pela gestão de topo.

Categorias de riscos

Estratégicos

Podem afetar a estratégia, o desempenho e as operações no médio-longo prazo.

Operacionais

Resultantes do desenvolvimento das atividades de negócio e dos processos internos.

Financeiros

Associados ao desempenho financeiro.

Conformidade

Associados ao cumprimento da legislação e regulamentação.

Fraude

Associados à má conduta intencional, interna ou externa.



Gestão dos Riscos de Corrupção

No ano de 2022, mantendo o alinhamento na gestão dos riscos de corrupção e tráfico de influência que estavam identificados ao nível do Grupo VINCI, foi implementado o **Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção**¹. Deste fazem parte mecanismos de controlo interno e medidas de prevenção da corrupção que asseguram, de forma transparente, a eficácia e eficiência dos processos e operações. O Programa integra **sete mecanismos**:

1 Plano de Prevenção de Riscos

2 Sistema de controlo interno

3 Carta de Ética Conduta + Código Conduta Anticorrupção

4 Canal de denúncia

5 Programa de formação

6 Processo de avaliação de risco de corrupção de entidades terceiras

7 Sistema de avaliação

1 Plano de Prevenção dos Riscos de Corrupção e Infrações Conexas

Em 2021, foi desenvolvido o projeto Mapeamento de Riscos de Corrupção com o intuito de adaptar ao contexto da ANA o mapeamento dos riscos de corrupção e tráfico de influência (incluídos no risco de fraude) efetuado pela VINCI para a atividade de aeroportos. A matriz de risco e metodologia base nele desenvolvidas foram posteriormente integradas no Plano de Prevenção dos Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, o qual, apesar de não identificar quaisquer situações de risco elevado ou máximo, inclui, ainda, planos de ação que reforçam algumas das medidas preventivas e corretivas implementadas.

2 Sistema de Controlo Interno

Inclui as políticas, procedimentos e controlos que apoiam a organização na consecução dos seus objetivos.

3 Carta Ética e Conduta e Código de Conduta Anticorrupção

Carta e Código VINCI e um anexo à Carta de Ética específico para fazer face à lei portuguesa.

4 Canal de Denúncia

Canal próprio da ANA para comunicar quaisquer situações que violem as regras em que assentam os princípios da Ética Empresarial, por parte de pessoas de dentro e de fora da organização, através do qual é assegurado o seu tratamento e garantida a confidencialidade das situações reportadas; em paralelo, mantém-se o dispositivo Alerta VINCI (um dispositivo único do Grupo que permite recolher e tratar com total confidencialidade todas as reclamações relativas às atividades do Grupo e dos seus subcontratados no que diz respeito à aplicação da sua Carta Ética e Conduta).

5 Programa de Formação

Curso em e-learning, obrigatório para todos os trabalhadores e órgãos de gestão, complementado com sessões de esclarecimento e cursos específicos para chefias e elementos de algumas áreas relevantes.

6 Procedimento de Avaliação do Risco de Corrupção de Entidades Terceiras

Procedimento para avaliar o risco de corrupção de clientes e fornecedores/prestadores de serviços externos e para adotar medidas de controlo específicas, quando necessário, em vigor desde 2021.

7 Sistema de Avaliação

Auditorias internas anuais para avaliar os controlos incluídos no Plano de Prevenção, bem como o cumprimento do programa implementado e auditorias externas, a cada 3 anos.

Foi ainda designado um responsável pelo cumprimento do normativo, que exerça as suas funções de modo independente e permanente e com autonomia na tomada de decisão.

PROJETO MAPEAMENTO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO

No âmbito deste projeto, foram envolvidos elementos da Gestão de Topo das áreas chave para a temática dos riscos de corrupção e tráfico de influência, bem como de outras direções (15 entrevistas e questionários). Os diferentes riscos identificados foram priorizados face à sua avaliação em termos de probabilidade e impacto, e foram identificadas medidas preventivas e corretivas, obtendo-se, desta forma, a avaliação do risco residual.

¹O Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção assegura também a conformidade com o Decreto-Lei n.º 109-E/2021, de 9 de dezembro.



Ética e Vigilância

Com vista a assegurar a execução, monitorização e melhoria contínua do Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção, foi constituído um Comité de Ética e Vigilância, com um mandato de 3 anos. As comunicações dirigidas a este comité para esclarecimentos no âmbito do referido programa, são efetuadas via email etica.vigilancia@ana.pt. Quaisquer comunicações dirigidas a este comité para dar conhecimento de possíveis violações das regras em que assentam os princípios da Ética Empresarial da ANA, nomeadamente o respeito pela legalidade, o respeito pelas pessoas e a luta contra a corrupção, são feitas exclusivamente através do canal de denúncia da empresa.

Os valores espelhados no programa acima referido encontram-se definidos em diversos compromissos² assumidos ligados à prevenção da corrupção, privacidade, conduta ética, direitos humanos, saúde e segurança no trabalho e proteção ambiental, e refletem os Compromissos do Manifesto VINCI.

Manifesto VINCI

1. Juntos, para conceber e construir!
2. Juntos, no respeito dos princípios éticos!
3. Juntos, para acelerar a transição ambiental!
4. Juntos, no compromisso cidadão!
5. Juntos, rumo a “zero acidentes”!
6. Juntos, pela diversidade e pela igualdade de oportunidades!
7. Juntos, por percursos profissionais sustentáveis!
8. Juntos, para partilhar os frutos da nossa performance!

A ANA adotou um Código de Ética que vigorou até 2013, momento em que passou a integrar a VINCI e a partir do qual, adotou os princípios estabelecidos para o universo do Grupo, como uma extensão às suas próprias políticas internas.

² Disponíveis para consulta em [Ética e Conduta | Institucional \(ana.pt\)](#).



2. DAMOS VIDA AOS NOSSOS AEROPORTOS

Movemos pessoas e empresas. Compromissos
e promessas. Saudades e Emoções. Somos ponto de ligação.





DAMOS VIDA AOS NOSSOS AEROPORTOS

Os aeroportos são cidades em pequena escala, que se encontram inseridos numa atmosfera única. Mais do que pontos de chegada e de partida, são locais de encontro, de emoções e de descoberta, e espaços cosmopolitas, de cruzamento de gentes e culturas. A montante da experiência que oferecem, está uma extensa cadeia de intervenientes.

Enquanto responsável pela gestão aeroportuária, a ANA tem a responsabilidade de coordenar todo esse ecossistema que envolve o passageiro: fornecedores, parceiros, clientes Aviação e clientes Extra Aviação. Todos eles fazem parte dos *stakeholders* da comunidade aeroportuária e contribuem para o desenvolvimento dos territórios em conjunto com as entidades locais, parceiros, Organizações Não Governamentais (ONG) e, naturalmente, os vizinhos.

OS CLIENTES NO CENTRO DA OPERAÇÃO

A melhoria contínua da qualidade do serviço prestado é, desde sempre, um objetivo da gestão aeroportuária da ANA. Para tal, tem trabalhado ao longo dos anos no sentido de adaptar processos e modernizar os sistemas de monitorização e recolha de informação.

O processo de avaliação de satisfação dos **clientes Companhias Aéreas** assenta na análise e sistematização de informação proveniente da auscultação dos clientes, que é feita de forma contínua e através de diversos mecanismos: processo de consulta do Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário, reuniões dos processos de consulta de taxas reguladas, reuniões de acompanhamento da performance das operações e desenvolvimento de rotas, entre outros. Pretende-se aferir as suas necessidades e preocupações o que resulta na definição e implementação de medidas de ação corretiva, comunicadas semestralmente à Comissão Executiva e às direções dos aeroportos. Complementarmente, durante o 1.º trimestre de 2023, foi lançado um inquérito *online* de avaliação de satisfação das companhias aéreas, referente ao ano de 2022.

Clientes Aviação

Top 5 Companhias Aéreas

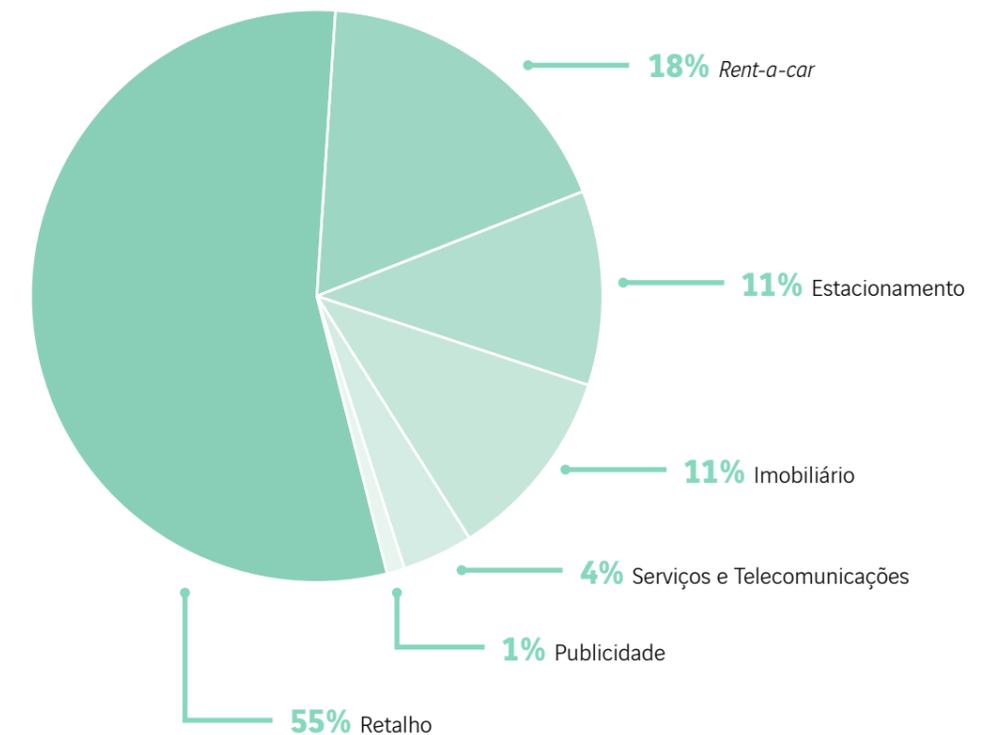
- TAP Air Portugal
- Ryanair
- Easyjet
- Transavia
- Azores Airlines

Top 5 Mercados

- Portugal
- Reino Unido
- França
- Espanha
- Alemanha

Clientes Extra Aviação

distribuição do volume de negócio em 2022





A satisfação dos **clientes Extra Aviação** é aferida principalmente através de reuniões periódicas de acompanhamento de performance, e de partilha de experiências positivas e negativas no dia a dia dos aeroportos, realizadas a nível corporativo e local. A ANA desenvolveu um novo portal de comunicação com os seus parceiros - *Digital Hub* -, que visa ser um canal privilegiado de comunicação e de partilha para o seu dia a dia. Existe atualmente uma aplicação onde são registadas todas as ocorrências verificadas no acompanhamento operacional da atividade comercial local, sendo a sua utilização apenas de uso interno ANA (Equipas Comerciais). A partir do 2.º semestre de 2023, esta servirá ainda de meio de comunicação e de definição de ações conjuntas com os clientes Extra Aviação.

A avaliação da satisfação dos **passageiros** dos aeroportos é feita, desde 2006, através do programa do Airports Council International (ACI) - *Airport Service Quality* - líder em *benchmarking* de avaliação de satisfação de passageiros, e que conta com a participação de quase 300 aeroportos a nível mundial. O apuramento é feito com a aplicação de questionários nas portas de embarque de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada e apuramento trimestral do nível de satisfação, relativamente a um conjunto diverso de indicadores.

No ano de 2022, a ANA registou níveis de qualidade de serviço positivos na generalidade dos indicadores respeitantes à disponibilidade de infraestruturas e nível de satisfação de passageiros, com exceção de ocorrências relacionadas com o indicador “entrega de bagagem”, onde se verificaram situações de incumprimento dos níveis mínimos de serviço. Com a retoma do tráfego, verificaram-se dificuldades acrescidas nas equipas dos agentes de *handling*, que estiveram, em 2022, subdimensionadas para a procura. Foram cumpridos os níveis de serviço no conjunto de indicadores de satisfação de passageiros que integram o Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário, os quais apresentaram, na generalidade, classificações acima dos 4,00 pontos (numa escala de 1,00 a 5,00) nos aeroportos do Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada³.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Nos Aeroporto da Madeira os últimos anos foram tempo para reforçar e enfatizar uma atuação orientada para a qualidade de serviço, preparação da gestão de capacidades e fomento de definição de estratégia para aumento de eficiência numa retoma pós-pandemia. Como não podia deixar de ser, foi igualmente tempo para implementarmos as medidas necessárias ao incremento da política e dos objetivos ambientais e de sustentabilidade da VINCI. A equipa manteve um trabalho constante de resposta às necessidades, mas sempre determinadas a planearem resposta para o futuro. Foi com uma equipa altamente comprometida que conseguimos logo após pandemia antecipar metas ambientais e apresentarmo-nos como motor de sustentabilidade e cultura da região autónoma onde nos inserimos e temos orgulho em servir.”

Roberto Santa Clara, Diretor dos Aeroportos da Madeira

Iniciativas em destaque na melhoria da qualidade do serviço



Inquéritos de avaliação da satisfação dos passageiros no fluxo das chegadas

Aderiu ao Programa *Airport Service Quality* (ASQ) também para as chegadas, cobrindo assim a avaliação de diversos parâmetros, desde o desembarque até à saída do aeroporto. Esta informação é complementada com a informação das partidas, permitindo uma visão da experiência global do passageiro.



Inquéritos de avaliação da satisfação a passageiros com mobilidade reduzida

No 1.º semestre de 2022, foram retomados os inquéritos de avaliação de satisfação a passageiros com mobilidade reduzida nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada. Com início em 2017, esta é considerada uma boa prática em fóruns específicos da especialidade e por diversas entidades internacionais, proporcionando benefícios às equipas operacionais dos aeroportos e melhorias do serviço proporcionado a estes passageiros.



Controlo de segurança

Adquiriu um sistema de monitorização automática de tempos de espera para os cinco maiores aeroportos da rede; este sistema está presente em cerca de 78 aeroportos a nível mundial. O seu processo de implementação, incluindo a calibração às condições do terreno e respetiva validação, está a decorrer de forma faseada, encontrando-se em funcionamento desde o 2.º trimestre de 2022 nos aeroportos do Porto e de Faro, e entrando em funcionamento no 1.º trimestre de 2023 na Madeira e Ponta Delgada. O novo sistema vem substituir o atual processo de medição dos tempos de espera em fila, que é baseado na leitura de cartões de embarque em pontos de entrada e saída da zona de espera dos passageiros nestes aeroportos. Retirando a necessidade de se efetuar a segunda leitura do cartão de embarque, melhora-se a eficiência do processo de gestão da operação de segurança e a experiência do passageiro. O mesmo sistema será implementado, em 2023, nas áreas dos Serviços de Estrangeiros e Fronteiras dos aeroportos do continente.

³ Mais Informação sobre os Níveis de Serviço no Relatório de Gestão e Contas 2022.



Aconteceu nos aeroportos

Melhoria da qualidade de serviço

Em Lisboa

Lançadas iniciativas para melhorar a experiência do passageiro, nomeadamente o aumento da área útil de espera nas portas de embarque, a disponibilização de novos espaços para famílias, o aumento do número de balcões de *check-in*, a melhoria dos acessos pedonais ao terminal, a beneficiação das instalações sanitárias (infraestrutura e sinalética), entre outros. Complementarmente, têm sido promovidas ações piloto para testar novos conceitos, de que é exemplo o projeto *Seamless* no Terminal 2, que recorre ao reconhecimento de dados biométricos no processo de embarque. Deste projeto daremos nota no capítulo **A. Inovação ao serviço da experiência** deste documento.

No Porto

Finalizadas as obras na área do controlo de segurança (aumento da capacidade de processamento e espera) e nas áreas comerciais (aumento da oferta comercial em cerca de 1.500 m²), proporcionando maior variedade na oferta e condições de maior comodidade para o passageiro. Também os acessos ao aeroporto e os pórticos de sinalização rodoviária tiveram melhorias. Foram ainda reparados os acessos pedonais ao terminal.

Em Faro

Concluídos alguns investimentos, por exemplo: novas instalações sanitárias e criação de condições para operacionalização das *e-gates* de controlo de fronteira. Tiveram continuidade a remodelação das instalações da cave do terminal e outros projetos de investimento.

Na Madeira

Implementadas várias melhorias operacionais nas áreas de embarque, desembarque e via de circulação na plataforma de estacionamento de aeronaves, garantindo uma maior fluidez na operação. No terminal são merecedoras de destaque, a abertura de novo espaço família, a melhoria da sinalética, a disponibilização de balcões de *check-in* móveis e o reforço do apoio ao passageiro nos processos de gestão de filas.

Em Ponta Delgada

Efetuada melhorias no lado terra, nomeadamente na reformulação dos espaços de estacionamento automóvel e acessos rodoviários. Adicionalmente, procedeu-se ao aumento da área afeta ao embarque de passageiros, tendo o aeroporto ficado dotado de mais duas portas de embarque. Com esta nova área, foi possível aumentar, em 394m², a área disponível para conforto dos passageiros. No lado ar, foi estabelecido um novo canal de chegadas domésticas (*Schengen*) com possibilidade de circuito de transferências de passageiros.

A INOVAÇÃO AO SERVIÇO DA EXPERIÊNCIA

Na procura de soluções inovadoras e que acrescentem valor aos produtos e serviços, a ANA quer dar resposta às expectativas de clientes cada vez mais exigentes. Para tal, tem uma ambiciosa agenda de inovação que é transversal a toda a organização e que está centrada na implementação de novas soluções e capacidades em torno da automatização, otimização do processo de passageiros, transição energética e instalações inteligentes. O objetivo principal é catalisar a inovação junto dos colaboradores e estabelecer parcerias com outras organizações, reforçando a participação em projetos nacionais e europeus.

Desta forma, cria-se um efeito multiplicador de identificação de oportunidades e geração de ideias, potenciando o desenvolvimento e implementação de soluções inovadoras que visam tornar a ANA numa referência em matéria aeroportuária. Nos últimos anos, destaca-se a aposta em projetos de digitalização da experiência do passageiro e em projetos que suportam a concretização dos ambiciosos objetivos ambientais de descarbonização.

NA PRIMEIRA PESSOA



“O mercado de um aeroporto é composto por clientes empresariais e individuais formando um “ecossistema” de interações e de relacionamentos *business to business* (B2B) e *business to consumer* (B2C). O serviço aeroportuário é o resultado da integração de múltiplos agentes que se podem assumir, em paralelo, como clientes, fornecedores e parceiros, numa cadeia complexa da qual depende a globalidade do serviço prestado por um aeroporto. A satisfação dos clientes joga-se assim em múltiplas dimensões, com a satisfação dos clientes empresariais a determinar também a satisfação dos clientes finais. Satisfazer o passageiro é apenas uma parte do desafio.

Neste contexto, só a adoção sistemática de práticas e tecnologias inovadoras permite responder aos constantes desafios colocados pelo mercado ao nível da satisfação do cliente. É por este motivo que, na ANA, entendemos a inovação como uma ferramenta essencial para responder às expectativas, em constante e rápida evolução, das nossas diversas tipologias de clientes, enquanto respondemos aos nossos compromissos ambientais e sociais.

Uma estratégia de inovação, devidamente alinhada com os nossos objetivos comerciais e ambientais, tem permitido à ANA criar e desenvolver produtos e serviços que respondem às expectativas dos nossos clientes, apresentando soluções que promovem a eficiência operacional e a responsabilidade ambiental dos nossos parceiros de negócio, contribuindo para a satisfação dos nossos passageiros.”

Francisco Pita, Chief Commercial Officer

Projetos pioneiros de digitalização da experiência do passageiro

Projeto-piloto *Biometric Experience – Seamless*

O equipamento *Seamless* permite que, após o registo, os passageiros procedam à leitura biométrica. Depois, na porta de embarque, basta utilizar o reconhecimento biométrico facial sem terem necessidade de apresentar novamente o cartão de embarque. Este equipamento foi testado com a TAP no Terminal 1 no 3.º trimestre de 2021 e depois transferido para o Terminal 2 no 1.º trimestre de 2022. As configurações e os testes técnicos desta nova fase do projeto-piloto estão em curso com a Ryanair, prevendo-se que entre em operação muito brevemente.

GoClean

Nesta fase inicial, vocacionada para Sanitários, o *GoClean* permite monitorizar a limpeza e manutenção destes espaços, através de um sistema simples e rápido de recolha de avaliação dos utilizadores. Permite ainda o registo de limpeza em tempo real (início e fim), assim como a emissão de relatórios de incidentes (manutenção e limpeza). Este sistema possibilita obter informação sobre a taxa de utilização dos sanitários (com sensores). Tem associada a definição de Níveis de Qualidade de Serviço estabelecidos para o prestador do contrato de limpeza estando ainda integrado com o sistema de manutenção (IBM/ Maximo). É uma sistema que tem vindo a ser aperfeiçoado desde o início da sua implementação em 2019.

Robô humanoide na sala de recolha de bagagem

O aeroporto de Lisboa continua em fase de testes piloto de um autómato humanoide na sala de recolha de bagagem. Este robô, de formato semelhante ao humano, está habilitado a reconhecer a voz de um passageiro em qualquer língua e a responder-lhe em consonância. Além disso, tem capacidade de orientação, estando programado para circular em qualquer espaço e evitar todo o tipo de obstáculos. Esta nova tecnologia tem como foco a assistência informativa ao passageiro, encaminhando-o até ao respetivo tapete de bagagem, após a identificação do seu voo, entre outros. Pretende-se expandir a fase de testes a outras áreas do aeroporto, com o intuito de assegurar uma prova de conceito robusta.

Em 2023, será criado um Centro de Excelência tendo em vista proporcionar um ambiente que inspire a ideação e permita mostrar aos colaboradores, à comunidade e aos passageiros a aposta constante da ANA na inovação. Nos próximos anos, pretende-se continuar a acompanhar de forma ágil o surgimento de novas tecnologias, ideias e soluções que possam contribuir para os objetivos da empresa em todas as operações, com impacto positivo na satisfação dos stakeholders. Na ANA colaboramos com os nossos parceiros e damos o nosso contributo no desenvolvimento de novas soluções tecnológicas que facilitem as operações de toda a infraestrutura aeroportuária, como foi o caso por exemplo da parceria com o SEF no projeto RAPID4ALL.



ACONTECEU EM 2022

Definição da estratégia de Sustentabilidade da ANA e do Plano de Sustentabilidade 2025



EMPREGADOR DE REFERÊNCIA

- Novo **modelo de avaliação de desempenho**.
- Nova **ferramenta online** para identificação de **necessidades de formação** pelos colaboradores.
- **Uniformização, centralização e digitalização da metodologia** de recolha de informação sobre **acidentes de trabalho**.
- **Avaliação de riscos** relacionada com a **nova subestação** elétrica no Aeroporto de Lisboa.



DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA

- **9 aeroportos** ANA classificados com o **nível 4 de Acreditação de Carbono Aeroportuário da ACI**.
- Desenvolvimento de um **plano de ação para aumento da eficiência energética e redução das emissões de carbono** para todos os aeroportos.
- Inauguração da **Central fotovoltaica em Faro**, que satisfaz cerca de 30% dos consumos do aeroporto.
- Implementação do **Projeto de Controlo de Perdas na rede** no Aeroporto de Lisboa.



DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS

- **Desenvolvimento de uma matriz de avaliação de propostas de fornecedores** segundo **critérios de sustentabilidade**.
- 4.^a edição do **Programa VINCI para a Cidadania**, que recebeu mais de 80 candidaturas de projetos, e atribuiu mais de 260.000€ a 13 associações.
- **Visitas de diversos grupos de partes interessadas aos seus aeroportos**, nomeadamente de jovens, spotters e famílias dos colaboradores.



TRANSIÇÃO DA INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO

- Conclusão do Estudo de Mobilidade Empresarial para o Perímetro Aeroportuário de Lisboa – **Mobility for You**.
- **Projeto piloto de biometria** nos aeroportos da ANA.
- Início do estudo no Aeroporto de Lisboa de **pré-viabilidade para fornecimento de hidrogénio verde e substituição dos autocarros e veículos de operação com motores de combustão** em conjunto com a Galp, a CaetanoBus e a Mitsui.
- Arranque do **estudo para fornecimento de eletricidade e ar condicionado às aeronaves** enquanto parqueadas.

3. COMPROMETIDOS COM UMA MOBILIDADE POSITIVA

Somos um mundo antes de outro que nos espera.
E fazemos tudo para o tornar cada vez melhor.





REFLETIR SOBRE EXPECTATIVAS

Na base da definição da sua estratégia esteve inevitavelmente um processo sistemático de reflexão sobre o papel da ANA no contributo para o Desenvolvimento Sustentável e para uma Mobilidade Positiva.

Para além de um retrato do seu ponto de partida, considerando os vários tópicos e dimensões da sustentabilidade, quis-se olhar para fora e entender com maior profundidade os desafios setoriais e a forma como a indústria aeroportuária faz progredir as suas ações. A identificação de tópicos ambientais, societários e de governação ao nível do setor orientou numa primeira fase do trabalho, sendo clara a distinção entre aspetos cujo controlo por parte dos gestores aeroportuários é total, por oposição a aspetos cujo enquadramento diz respeito ao ecossistema.

A consulta aos *stakeholders* na base da estratégia

Internamente, mais de 60 pessoas envolvidas

- Comissão Executiva
- Todos os aeroportos
- 10 áreas centrais
- 43 colaboradores com perfil heterogéneo, através de *focus groups*
- 35% dos colaboradores responderam a um inquérito

Externamente, 50 *stakeholders* envolvidos, através de entrevista e inquérito, provenientes dos seguintes segmentos:

- Clientes Aviação e Extra Aviação
- Fornecedores e parceiros
- Entidades públicas e institucionais
- Municípios e entidades locais
- Comunidade local
- Organizações não governamentais ambientais
- Economia social
- Peritos

Prosseguindo a reflexão, avançou-se com uma consulta abrangente junto dos *stakeholders* internos e externos, começando por identificar um conjunto de critérios de mapeamento de segmentos até à definição da estratégia de auscultação adequada ao contexto da ANA e ao novo ciclo que se pretendia desenhar.

Foram definidos critérios⁴ ligados à atividade da empresa: influência e dependência, e critérios ligados ao contexto: riscos e oportunidades, tensão e temas, e respetivos segmentos. Considerando a abrangência dos segmentos identificados e a relevância de obter a sua perspetiva sobre as

dimensões de impacto que deveriam estar na base do novo ciclo estratégico, determinou-se que esta consulta teria os seguintes pressupostos:

- Âmbito corporativo e local (considerando o impacto de cada aeroporto);
- Ecossistema interno e externo;
- Abordagem dirigida aos desafios setoriais e não apenas aos da gestão aeroportuária da ANA.

Este processo, complementar às ferramentas já usuais de auscultação aos *stakeholders*, sendo orientado para as áreas de impacto prioritário, constituiu uma aprendizagem reflexiva importantes

Destacam-se as 10 ideias-chave mais transversais sobre o contexto de sustentabilidade da ANA, o desempenho e a ambição:

- 1** Contexto complexo, com associação das temáticas de elevada relevância e exposição, como é o caso da transição energética, a gestão do ruído e o impacto local.
- 2** Necessidade de clarificar o ecossistema aeroportuário e o papel da ANA relativamente à sua responsabilidade e influência.
- 3** Mudança em curso no sentido de uma maior abertura e partilha, através de comunicação sobre as práticas da empresa.
- 4** Empresa, com elevado impacto nacional e local, no âmbito de uma estrutura global – VINCI Airports.
- 5** Empresa com 10 aeroportos e, por conseguinte, com 10 realidades distintas.
- 6** Empresa com uma forte presença no território português, determinante para as comunidades locais, em muitos casos a única porta de entrada, com operações complexas, *multistakeholder*, cujo impacto é determinante para um alargado número de *stakeholders*, nomeadamente dentro do seu ecossistema.
- 7** Em termos de maturidade, foram reconhecidos passos importantes no passado recente relativamente à integração da sustentabilidade na ANA por parte dos seus *stakeholders*, sublinhando a importância de dar continuidade a esta jornada e de clarificar a sua ambição e compromissos futuros.
- 8** Evidenciados temas de responsabilidade direta, por oposição a temas de influência e impacto indireto.
- 9** Relativamente aos *stakeholders* do ecossistema da ANA, foram evidenciadas expectativas sobre uma maior agilização e coordenação, de modo a potenciar mais sinergias e melhores resultados coletivos na jornada do Desenvolvimento Sustentável.
- 10** No que se refere aos *stakeholders* fora do ecossistema da ANA, foram sublinhados aspetos relacionados com a reflexão sobre o futuro do setor e o papel da empresa na promoção das temáticas da sustentabilidade.

⁴Critérios utilizados para o mapeamento dos *stakeholders*: Influência – grupos com impacto estratégico e/ou operacional no desempenho da empresa; Dependência – grupos, direta ou indiretamente, dependentes do desempenho da empresa; Riscos e Oportunidades – grupos com particular relevância no contexto da estratégia atual do Grupo; Tensão – grupos em situação de alguma tensão na relação com a empresa; Temas – entidades/indivíduos com perspetiva de especialista sobre temas setoriais, para além do ecossistema da ANA.



NA PRIMEIRA PESSOA



“Identificar quem são, onde estão e em que medida os nossos *stakeholders* podem impactar ou influenciar as nossas decisões, é tarefa fundamental para a definição da estratégia de sustentabilidade da nossa Empresa. Reconhecemos que o nosso sucesso depende também do modo como interagimos com as comunidades e regiões onde nos inserimos. Este novo enquadramento transformou a rede de relações numa variável decisiva para a criação de valor empresarial, criando um modelo de negócio onde a relação da ANA com as suas partes interessadas assume um valor estratégico. É verdade que cada *stakeholder* do nosso ecossistema aeroportuário tem um grau diferente de influência na ANA. Por isso, há a necessidade de, para além de saber quem são, auscultar aqueles que têm algo para partilhar connosco, alinhar expectativas e, sobretudo, construir juntos o caminho para a sustentabilidade deste setor e uma *Mobilidade Positiva*.”

Andreia Ramos, Diretora de Sustentabilidade e Ambiente

A governance para a sustentabilidade

Uma vez finalizada a consulta e antes de prosseguir com a reflexão da materialidade, foi assumido que a definição do modelo de governação para o próximo ciclo e a sua implementação devia já ter impacto na reflexão estratégica, de modo a obter o máximo de participação e legitimidade da equipa. Neste sentido, foi desenhado um modelo com a seguinte composição:

Comissão Executiva

Diretamente envolvida na aprovação da estratégia, na análise dos riscos dos temas materiais e na construção dos planos prioritários de atuação, com uma associação de pelouros aos eixos de atuação.

Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente

Responsabilidade de coordenar a definição da estratégia, o plano e a gestão da sustentabilidade, reportando diretamente à Comissão Executiva.

Comité de Sustentabilidade

Composto pelos diretores da empresa e respetivas equipas, tendo a responsabilidade do desenho da estratégia e da reflexão sobre os desafios da ANA.

Equipas locais

Responsáveis pela instanciação local da estratégia e dos planos de ação.

Equipas por missão

Em função dos temas e das necessidades, são constituídas por missões. A título de exemplo: equipas para a construção dos planos de ação temáticos, equipas para desenvolvimento de projetos estruturantes e equipas para o desenvolvimento do relatório de sustentabilidade.



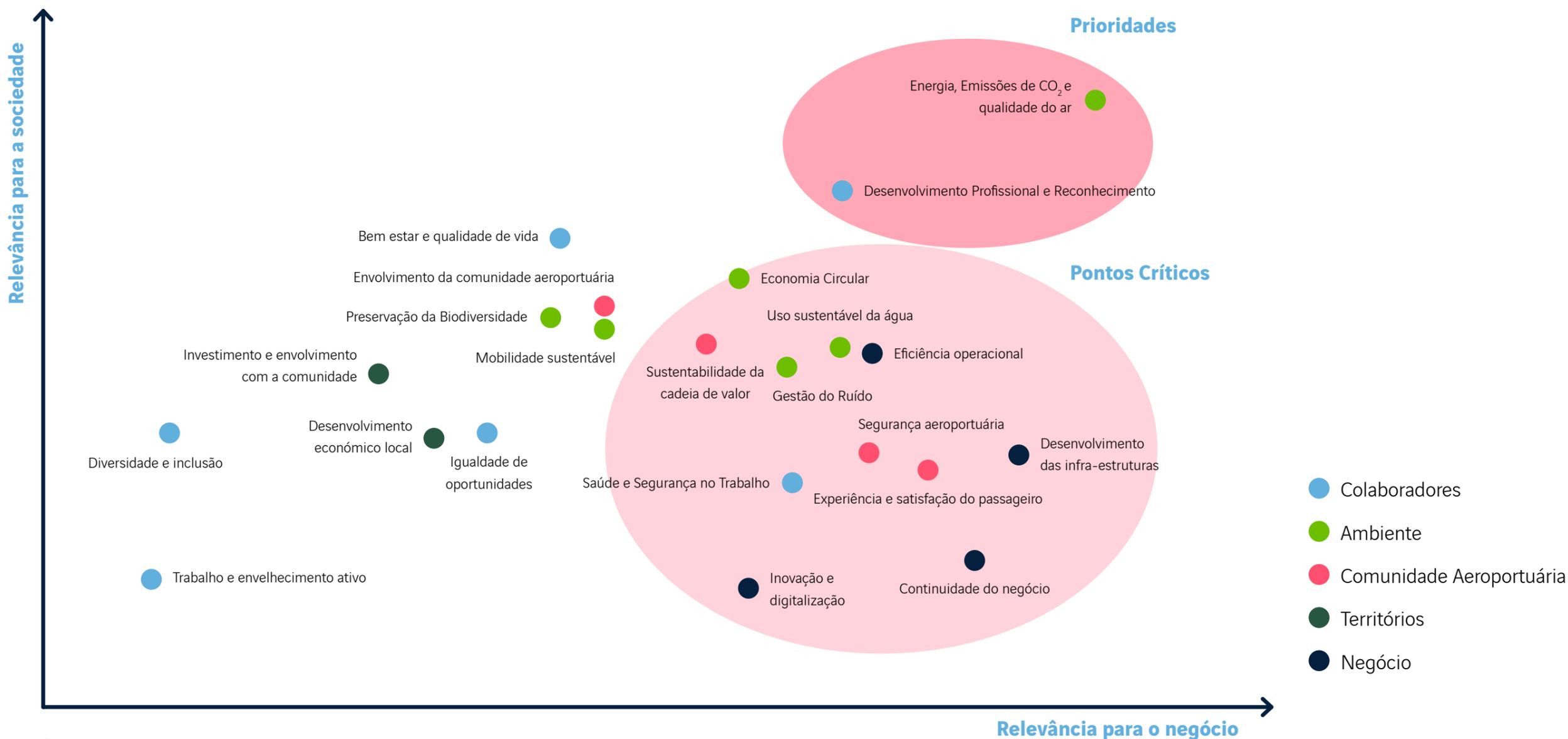


Definida a governação para este ciclo de sustentabilidade até 2025, foram trabalhados os temas materiais da ANA para o próximo ciclo estratégico e prosseguiu-se com o exercício da materialidade⁵. Os temas materiais foram agrupados em cinco dimensões: Colaboradores, Ambiente, Comunidade Aeroportuária, Territórios e Negócio.

A leitura da matriz mostra, de forma inequívoca, que o tema da Transição Energética – Energia, Emissões de CO₂ e Qualidade do Ar – e o tema do Desenvolvimento e Reconhecimento da Equipa têm prioridade máxima, tanto na perspetiva da sociedade como na da sua relevância para o negócio. De sublinhar também um conjunto de outros temas críticos, os quais têm enquadramento nas várias dimensões.

A matriz de materialidade constituiu o ponto de viragem para o desenho da estratégia da ANA e para a definição do seu posicionamento.

Matriz de Materialidade



⁵Sobre o exercício da materialidade: à data da realização deste exercício, as recomendações para a dupla materialidade ainda não estavam disponíveis. No próximo ciclo estratégico, essa referência será utilizada.



DEFINIR AS AMBIÇÕES

A ANA acredita que a abordagem da Empresa ao Desenvolvimento Sustentável só faz sentido no quadro da sua missão e estratégia de negócio. Esta visão é também a da VINCI: um modelo de negócios resiliente impulsiona o crescimento responsável e sustentável.

A Visão para 2030 considera as dimensões corporativa e local e será monitorizada em ciclos de três anos, permitindo um ajustamento adequado à realidade. **Assenta numa visão do setor aeroportuário em Portugal: ligar e posicionar Portugal como um destino de qualidade, de turismo e negócios, promovendo o desenvolvimento nacional e local de forma sustentável, dentro do papel de liderança da VINCI Airports no mundo.**

Enquanto facilitador, a ANA trabalha para coordenar os esforços da comunidade aeroportuária para um melhor desempenho coletivo: ir além dos impactos diretos da atividade e fazer parte de uma ação coletiva para o Desenvolvimento Sustentável.

JUNTOS, PARA UMA MOBILIDADE POSITIVA

NA PRIMEIRA PESSOA



“A aviação, a mobilidade, a atividade empresarial, o emprego e o desenvolvimento de infraestruturas que os aeroportos germinam trazem grandes benefícios para o país e para as comunidades locais. Os aeroportos envolvem também impactos no ambiente. Não apenas ao nível das emissões de carbono, consumo de recursos, geração de resíduos, ruído, e biodiversidade, mas também ao nível da saúde e segurança dos trabalhadores e do bem-estar das comunidades vizinhas. A ANA está atenta e atuante - de forma positiva - face a esta sua presença e impacto, tendo assumido de forma clara e objetiva um conjunto de desafios e compromissos concretos. Nesse sentido, foi desenvolvida uma abordagem específica para a Sustentabilidade, com vista a melhorar a gestão do consumo de recursos e dos resíduos gerados, conduzindo à redução dos custos e dos impactos associados, incrementando o nível de responsabilidade Ambiental, Social e Económico e estabelecendo parcerias mais proveitosas ao nível local e nacional, potenciando as já existentes. É também deste modo que mantemos efetiva a presença da Sustentabilidade no ADN da ANA.”

Miguel Mateus, Chief Technical Officer

Manifesto VINCI para o Desenvolvimento Sustentável

Um *player* global em concessões e construção, a VINCI projeta, financia, constrói e explora infraestruturas e equipamentos que contribuem para a melhoria da vida quotidiana e mobilidade individual.

Conheça o [Manifesto VINCI](#).





JUNTOS, POR UMA MOBILIDADE POSITIVA | 4 AMBIÇÕES 2030

Entregar a nossa missão

Gerir com eficiência as infraestruturas aeroportuárias, ligando Portugal ao mundo, e contribuindo para o desenvolvimento económico, social e cultural das regiões onde opera; oferecer aos clientes um serviço de elevada qualidade, criando valor para o acionista e para os *stakeholders* e assegurando elevados níveis de qualificação profissional e motivação dos seus colaboradores.

Fundações | Segurança aeroportuária | Qualidade e níveis de serviço | *Business Ethics*

Por uma Mobilidade Positiva

1 Assegurar um desempenho ambiental de excelência

Reduzir as emissões diretas e indiretas de GEE, promover a economia circular, o uso sustentável da água, a mobilidade sustentável, monitorizar e minimizar os ruídos inerentes à operação e preservar a biodiversidade.

2 Ser um empregador de referência

Atrair, reter e promover o desenvolvimento e a capacitação dos colaboradores, gerando oportunidades para todos, estimulando a intergeracionalidade e a partilha de conhecimento e garantindo as melhores condições de saúde, segurança e bem-estar.

3 Desempenhar um papel central para o sucesso dos territórios

Contribuir para a prosperidade do país, das regiões e das comunidades onde atuamos, através de um desempenho financeiro robusto e do incentivo a cadeias de valor resilientes.

4 Juntos Acelerar a transição da indústria da aviação

Promover colaborações no setor da aviação e na comunidade aeroportuária com vista à recuperação económica e transição ecológica.

Responsabilidade

Direta



Influência e Cooperação





Novo Ciclo Estratégico

Para cada uma das 4 Ambições da Visão 2030, a ANA trabalhou na construção de **Planos de Ação 2023-2025**⁶. Este desafio contou com a participação de equipas multidisciplinares e com o envolvimento da gestão de topo, garantindo que todas as atividades estão adequadas à maturidade dos temas e que lhes estão associadas as metas a atingir e as pessoas responsáveis. O alcance deste plano só será possível com o envolvimento dos todos *stakeholders*. Com eles pretende-se acelerar a jornada da sustentabilidade dos aeroportos ANA, ir mais longe e criar mais impacto positivo.

Para cada um dos temas materiais identificados foi definido um conjunto de ações a desenvolver, com vista ao alcance das metas propostas, sendo a monitorização deste programa essencial para o seu sucesso.

Em cada capítulo das suas ambições a ANA apresenta um conjunto de **Objetivos, KPI e Metas**, que se pretendem alcançar durante este novo ciclo de sustentabilidade.

⁶ Este Plano de Ação corresponde a uma versão simplificada. A monitorização deste Plano será feita anualmente, durante o reporte de sustentabilidade. Uma vez que algumas metas estão dependentes da definição de programas, será feita essa evolução nos próximos exercícios de reporte.



4. EMPREGADOR DE REFERÊNCIA

**Apostamos nos nossos colaboradores
e procuramos levá-los mais longe.**





EMPREGADOR DE REFERÊNCIA

A ANA destaca-se em Portugal como empregador de referência, com uma média de antiguidade superior a 22 anos e baixa taxa de rotatividade, evidência de estabilidade e preocupação pelo bem-estar dos seus colaboradores.

A aposta num desenvolvimento, reconhecimento e capacitação dos seus colaboradores cada vez mais orientado às competências, crucial ao desenvolvimento do seu negócio, é uma prioridade para a Empresa. Promove continuamente a sua saúde e segurança, sendo este um tema da maior importância, que trata com elevação e dedicação, de forma preventiva. Investe no bem-estar e qualidade de vida da equipa, proporcionando condições que lhe permita sentir e dar o seu melhor. Procura respeitar a individualidade das suas pessoas e agregar as suas diferenças num todo harmonioso. A importância destes temas, para a ANA e para os seus *stakeholders*, é espelhada na matriz de materialidade, onde acolhem uma elevada relevância.

A Empresa valoriza e fomenta a resiliência, o respeito pelo próximo e a enorme capacidade para resolver problemas por parte das suas equipas, as quais são capazes de sair da zona de conforto e encarar os desafios como algo de muito positivo.

Por forma a acompanhar a introdução de novas tecnologias que a ANA tem vindo a implementar em todas as áreas, nos Recursos Humanos tem-se procurado automatizar processos, dotando a área de uma maior digitalização nas áreas de formação, saúde ocupacional, avaliação de desempenho e processamento salarial.

Por forma a promover a sua atratividade, a ANA tem reforçado as suas políticas de talento jovem, através de participação nas feiras de emprego e parcerias com Universidades, Institutos e Escolas Técnico-profissionais.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Trabalhar na ANA é respeitar a individualidade de cada um dos nossos colaboradores, e agregar as suas diferenças num todo que funciona. Melhorar a comunicação sendo capazes de ajustar a cada um, ser resilientes, respeitar o próximo, ter agilidade para decidir e uma enorme capacidade para resolver problemas. Ser capaz de sair da zona de conforto e encarar esse desafio como algo de muito positivo. Na ANA incentivamos e preparamos os nossos colaboradores para ir mais além.”

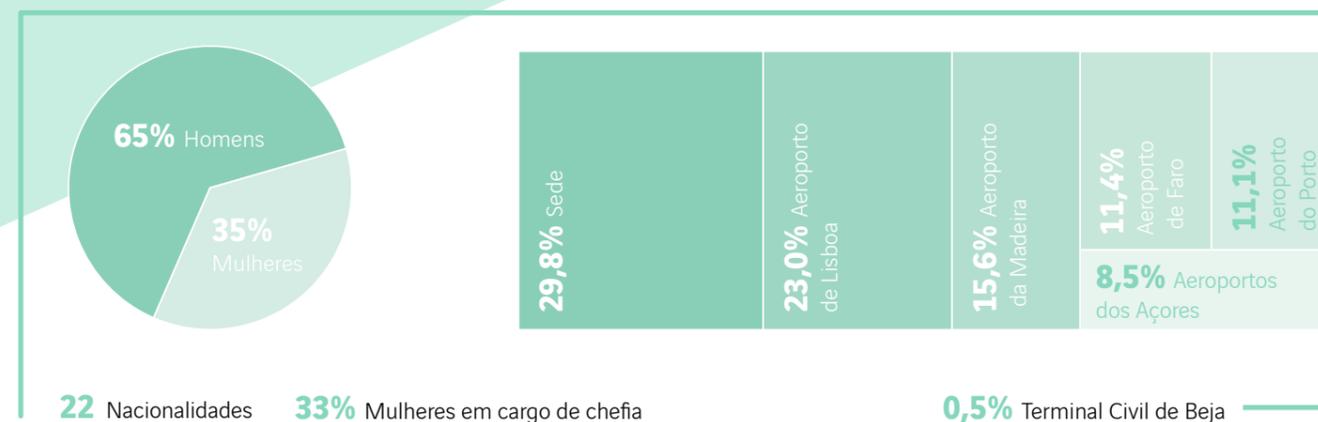
Isabel Heitor, Diretora de Recursos Humanos

⁷ N.º de acidentes de trabalho no local de trabalho com baixa*1.000.000/n.º total de horas efetivamente trabalhadas.

⁸ N.º de dias perdidos em acidentes de trabalho no local de trabalho*1.000/n.º total de horas efetivamente trabalhadas.

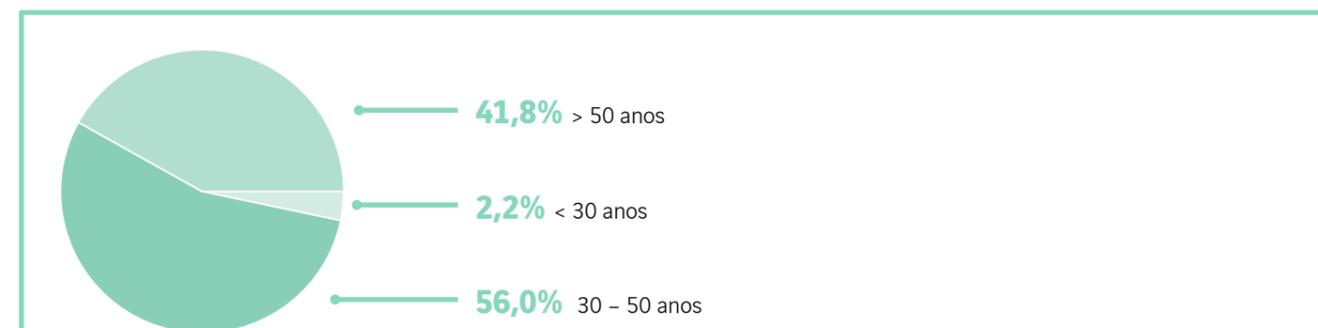
A equipa

1.136 Colaboradores



48,7 Anos de idade média

22 Anos de antiguidade média



14.360 Formandos

96% Dos colaboradores envolvidos em ações de formação

35 horas de formação média por colaborador (+13% que em 2021)

40.031 horas de formação aos colaboradores (+10% que em 2021)

11 Número total de Acidentes de Trabalho no Local de Trabalho (-35% que em 2019)

3,17 Taxa de Frequência Acidentes de Trabalho (LTIR)⁷ vs. 8,10 em 2019, correspondendo a menos 10 acidentes de trabalho

0,45 Taxa de Gravidade de Acidentes Trabalho (SR)⁸ vs. 0,37 em 2019, aumento dos dias de baixa registados



POTENCIAR O DESENVOLVIMENTO E O RECONHECIMENTO

Num setor tão dinâmico e complexo como o aeroportuário, é essencial investir no crescimento profissional e no reconhecimento dos colaboradores, pilares essenciais para garantir que a Empresa está preparada para enfrentar a constante evolução associada à regulação, à transição energética e às exigências dos passageiros, e para continuar a crescer de forma sustentável.

A ANA proporciona oportunidades de desenvolvimento, como formação e programas de capacitação e educação continuados. Trabalha para o reconhecimento adequado do desempenho extraordinário e da dedicação dos colaboradores e para a promoção de um ambiente de trabalho positivo e produtivo, onde se sintam comprometidos com suas funções e sejam incentivados a procurar constantemente a excelência nas suas atividades.

Avaliação de desempenho

Relativamente à avaliação de desempenho, a ANA implementou o modelo, transversal aos colaboradores, e manteve a metodologia *People Review* (o instrumento da VINCI para identificação e gestão de potencial) aplicável a todas as chefias, nomeadamente com o objetivo de elaborar de planos individuais de desenvolvimento futuro.

MOBILIDADE ALÉM-FRONTEIRAS

Para os que procuram um desafio internacional, foi lançado o programa de mobilidade *Talent Energizer*, do Grupo VINCI, que visa o desenvolvimento de competências e *know-how*, e estimula a partilha de boas práticas e conhecimento. A ANA foi a empresa piloto e recebeu um colaborador do Camboja em 2022, havendo agora a possibilidade de um colaborador ANA participar nesta experiência internacional.

Formação

Em 2022, a ANA manteve a sua preocupação com a promoção, valorização e desenvolvimento das competências dos colaboradores, tendo sido dada formação nas vertentes comportamental e pedagógica, técnica, de negócio, operacional e de liderança, com recursos a diferentes formatos (*e-learning*, presencial e híbrido). Atendendo à diversidade da sua força de trabalho, que permite responder às exigências do setor aeroportuário, apostou-se ainda em vários programas específicos de desenvolvimento de competências, com diferentes públicos-alvo dentro da organização.

MODELO DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

O modelo de avaliação de desempenho procura evidenciar o valor acrescentado de cada colaborador para a empresa em duas vertentes:

- 1. Competências:** Evolução na aquisição de novas competências ou competências críticas, com consequência direta num desempenho de maior valor acrescentado.
- 2. Responsabilidades e Atividades:** Desempenho das tarefas ou resultados obtidos, que se traduzam em valor acrescentado para a empresa.

No que se refere ao processo, o modelo apresenta quatro fases principais, e dele devem ainda resultar um plano de desenvolvimento individual. Estes planos são produzidos a partir da reflexão conjunta entre o avaliado e o avaliador, e servem para o desenvolvimento profissional de cada colaborador, numa perspetiva de curto, médio e longo prazo.

1. Autoavaliação

É altamente recomendada e serve para reflexão sobre as competências adquiridas ou desenvolvidas, e tarefas e resultados com as quais se acrescentou valor. A autoavaliação deve ser preparada pelo avaliado antes da reunião de *feedback* com o avaliador.

2. Avaliação

Deve refletir de forma sustentada a aquisição ou desenvolvimento de competências por parte do avaliado, assim como as responsabilidades e tarefas através das quais acrescentou valor para a Empresa.

3. Reunião de *Feedback*

Avaliador e avaliado reúnem para analisarem a performance, definirem um plano de desenvolvimento e sugerirem orientações para o ciclo seguinte. A avaliação resultante é posteriormente validada pelo responsável da Direção/ Gabinete.

4. Tomada de Conhecimento

O avaliado toma formalmente conhecimento do resultado da avaliação.



Indicadores-chave

4.9 pontos (de 1 a 6 pontos) média da avaliação da satisfação das ações de formação

80% em média, de melhoria na performance percebida pelos formandos, no seguimento das formações

Até 2022:

59% dos colaboradores com formação em Diversidade, Equidade e Inclusão

77% dos colaboradores com formação em Direitos Humanos

90% dos colaboradores com formação em Ética e Anticorrupção

60% dos colaboradores com formação em Cibersegurança

Consciente da importância de desenvolvimento de novas competências e focando-nos no *up e reskilling*, a Empresa apostou em novas formações, como por exemplo o *Business Game* (ver informação lateral), programa criado pelo grupo VINCI, e feito à medida para a empresa.

Foi também desenhado um Programa de Liderança para formar colaboradores com potencial, e que inclui planos individuais de desenvolvimento para a consolidação de competências nesta área. Este Programa teve o seu piloto em 2022 pretendendo-se avançar com o seu desenvolvimento durante 2023.

Em 2020 teve início um programa de capacitação de líderes, o *Covey*, composto por 4 módulos, que abrangeu 95% dos líderes na ANA, num total de 4921 horas. Em 2022 realizou-se o último módulo, o *Multipliers* (ver quadro na próxima página), dando assim conclusão ao Programa.

NOVA FERRAMENTA ONLINE PARA IDENTIFICAÇÃO DE NECESSIDADES DE FORMAÇÃO

A ANA dispõe, desde 2022, de uma ferramenta *online* para os colaboradores identificarem as suas necessidades e expectativas em termos de formação. Estas são posteriormente validadas e vertidas no plano de formação. Este plano é revisto à luz das necessidades decorrentes da conclusão do ciclo de avaliação de desempenho e *People Review*. Este processo promove o envolvimento dos colaboradores em relação ao seu desenvolvimento profissional, bem como o das chefias e diretores.

NA PRIMEIRA PESSOA



“A valorização e o desenvolvimento do talento é, para nós, uma aposta de forte investimento, tendo uma política de formação que procura promover, não só a contínua capacitação dos trabalhadores para a função atual, como também, a promoção de *up e reskilling* dos mesmos. Aliás, é também através da formação que procuramos promover a capacitação das nossas pessoas para o cumprimento dos nossos grandes pilares estratégicos, nomeadamente, ao nível da sustentabilidade (ex. com ações de sensibilização juntos dos trabalhadores; formação na área do ESG direcionada a um público-alvo específico); dos “0” acidentes; direitos humanos, ética e anticorrupção e *Cibersegurança*.”

Madalena de Botelho Miranda, Responsável de Desenvolvimento de Recursos Humanos

Das iniciativas desenvolvidas na área de formação são de destacar:

Negócio

O *Business Game* é uma formação baseada num simulador de gestão aeroportuária, no qual é atribuído aos participantes um orçamento inicial para sua gestão. Possui várias rondas de decisão sobre matérias relacionadas com as áreas de recursos humanos, operações, comercial, manutenção, entre outras, onde os participantes vão somando pontos que no final os posicionam num *ranking*. Foram realizadas três edições em 2022, nas quais participaram colaboradores com posições de liderança e outros colaboradores, cuja função previa tarefas do âmbito da gestão ou controlo financeiro.

72 formandos | 3 ações | 556 horas

O *Airport Management Professional Accreditation Program* é um programa internacional de gestão aeroportuária avançada, no âmbito do qual os participantes consolidam competências que lhes permitem elevar o desempenho e especialização aos mais altos padrões internacionais. Está a ser preparada a próxima edição, que será realizada em Portugal.

Desde 2009 já participaram neste programa 35 colaboradores.

O *R-challenge* foi uma iniciativa de formação que se iniciou em 2022 e foi concluída já no início de 2023, com vista à retenção de talento na ANA. Foi realizada num contexto exterior, de forma a retirar os participantes da sua zona de conforto e a fomentar um espírito de negócio mais abrangente, através da utilização de um simulador de negócio circular. Teve como objetivo o desenvolvimento de competências de gestão, economia circular e sustentabilidade, para aumentar o conhecimento dos formandos nestas áreas e enfatizar o tema da sustentabilidade na Empresa.



33 formandos



1 ação



297 horas (2022)



Liderança

O **Leader of the Future** é um programa internacional da CEGOC (entidade formadora certificada), de formação intensiva em liderança com a duração de 40 horas, que visou dotar os participantes de um *mindset* de liderança mais abrangente, ágil e colaborativo.

**6 formandos****240 horas**

O **Multipliers** decorreu em 2022 e foi o último módulo do Programa de Formação em Liderança COVEY, que se iniciou em 2020. Este módulo ajudou os participantes a compreender o seu impacto enquanto líderes na gestão de equipas, mais concretamente o seu papel enquanto amplificadores ou redutores do potencial da sua equipa. Este programa todos os níveis de gestão, incluindo a Comissão Executiva da ANA.

**65 formandos****1.363 horas**

O programa **Promova** é uma iniciativa da Confederação Empresarial de Portugal (CIP), que visa promover a igualdade de género nas empresas em Portugal, por meio de sensibilização, formação, diagnóstico, apoio à implementação de políticas de igualdade e partilha de boas práticas. Pretende-se contribuir para um ambiente de trabalho mais inclusivo e equitativo, promovendo a diversidade de género e a igualdade de oportunidades. A ANA contou com a participação de uma formanda e de um colaborador da gestão de topo como seu mentor.

**1 formanda****82 horas**

De referir ainda o *Programa Ellevate*, criado pela VINCI no âmbito das políticas de equidade e inclusão. Este Programa, dirigido às mulheres, tem uma abrangência global dentro do Grupo, sendo que na ANA existe um conjunto de mentores e *mentees* a participarem. O Programa *Meet the CEO*, realizado em 2022 e que se pretende continuidade, pretende dar voz aos colaboradores e fazer a ligação com a gestão de topo. O objetivo deste programa é abranger todas as direções da ANA, focando-se na partilha entre colaboradores com maior antiguidade na Empresa e maior experiência e conhecimento e partilha com, por exemplo, novos estagiários.

Sessões temáticas sobre sustentabilidade

Diversidade, equidade e inclusão

Na sequência da mais recente legislação nesta matéria e pela enorme importância e impacto no dia-a-dia da Empresa, têm sido dinamizadas diversas ações de formação sobre temáticas relacionadas com direitos humanos, diversidade, equidade e inclusão, e ética.

**466 formandos****538 horas**

Ação climática

Motivada para uma tomada de decisão mais informada, a ANA quis aprofundar seu conhecimento sobre as Alterações Climáticas. Neste contexto, recebeu o *workshop O Mural do Clima Portugal*, que sensibiliza para as causas, consequências e efeitos colaterais das alterações climáticas, e é apoiado no trabalho do *Intergovernmental 29anelo n Climate Change* das Nações Unidas.

**26 formandos****3 horas**



Uma oferta adequada a diferentes momentos do percurso

Em 2023, a ANA vai lançar o programa *VIP* que proporciona uma primeira experiência profissional aos participantes. Destina-se a recém-licenciados ou mestres e tem uma duração de 12 meses. Durante o seu estágio, estes elementos vão passar por diferentes áreas adquirindo mais conhecimentos e competências, funcionando como um acelerador de desenvolvimento. O programa, para além da formação *on the job*, inclui várias atividades como visitas aos aeroportos e aos laboratórios de inovação, acompanhamento por um mentor e entrega de um projeto final sobre um desafio que lhes vai ser colocado. Este programa contribui também para o rejuvenescimento da equipa da Empresa.

A ANA continua empenhada na promoção da transferência de conhecimento, implementando medidas relacionadas com a salvaguarda da transferência de *know-how*.





GARANTIR A SAÚDE E SEGURANÇA

O nosso compromisso com a segurança e saúde no trabalho encontra-se alinhado com a estratégia do Grupo VINCI, que define como meta “Zero Acidentes de Trabalho”. Este objetivo está refletido na Política de segurança e saúde no trabalho da ANA e respetivo sistema de gestão certificado e constitui uma referência fundamental para a definição dos programas de prevenção de riscos profissionais e de proteção da saúde dos colaboradores.

A atividade desta área está fortemente enquadrada por requisitos legais. No entanto, a forma como abordamos a regulação é caracterizada por uma postura interativa e de prevenção, o que permite responder de forma robusta e sustentada. Esta atitude é aplicada não só aos trabalhadores ANA, mas também a todos os prestadores de serviços, e é transversal a toda a atividade, havendo uma comunicação constante que permite transpor boas práticas entre aeroportos.

Considerando a recuperação significativa da operação de tráfego aéreo em 2022, os resultados obtidos evidenciam uma melhoria na cultura de segurança da organização, obtida através do reforço do envolvimento e consciencialização das equipas no âmbito da segurança e saúde no trabalho.

Resiliência em tempos de crise

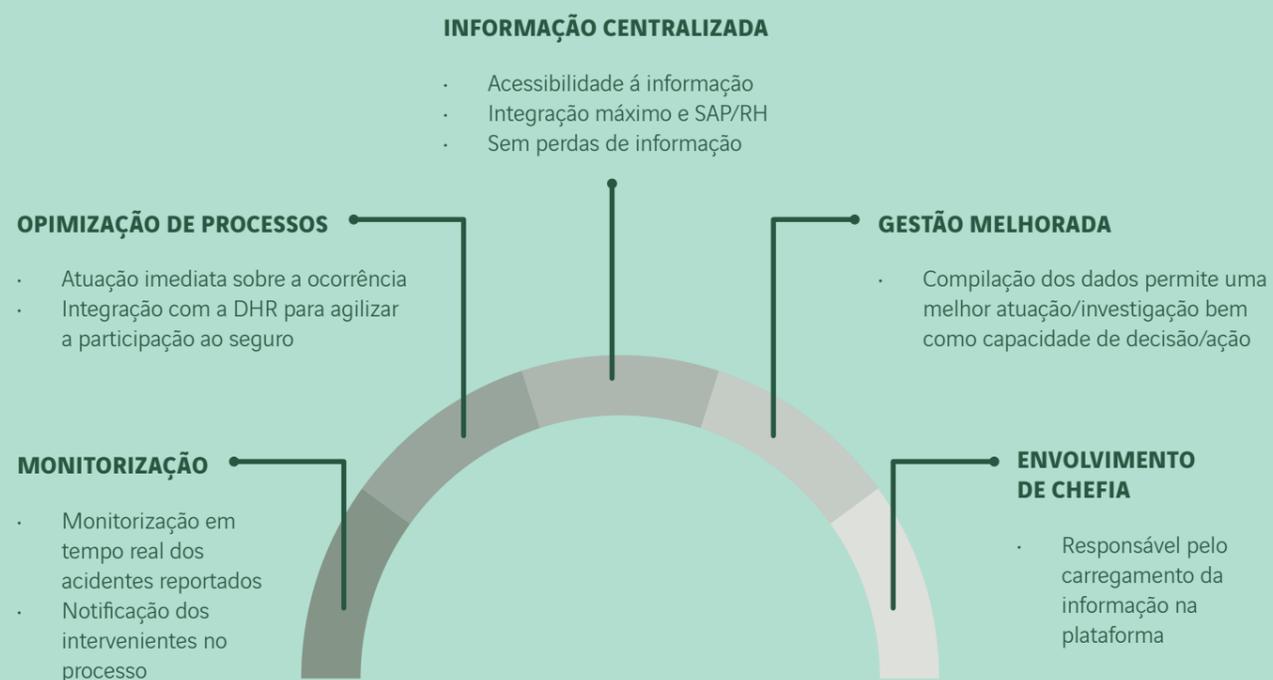
O ano de 2022 caracterizou-se pelo regresso ao trabalho presencial. Em novembro desse ano foi revogado o Plano de Contingência Interno, em resultado do fim do estado de alerta decretado pelo Governo português, face ao desenvolvimento positivo da situação epidemiológica no país.

O Plano de Contingência Interno, divulgado pela primeira vez em março de 2020, havia estabelecido os procedimentos de prevenção, controlo e vigilância para proteção da saúde e segurança dos trabalhadores da ANA Aeroportos, prestadores de serviço e visitantes, contra a infeção por SARS-CoV2, tendo contribuído eficazmente para limitar o impacto negativo da doença na empresa e, numa perspetiva macro, na economia e sociedade nacional e mundial. O Plano foi mantido em permanente atualização, tendo contado com 11 versões, bem como os respetivos Planos por aeroporto, para responder às necessidades e contexto específicos.

UNIFORMIZAÇÃO E DIGITALIZAÇÃO AO SERVIÇO DA SEGURANÇA

Em 2020, a ANA Aeroportos procedeu à implementação de uma plataforma que permitiu uniformizar a metodologia de recolha de informação sobre acidentes de trabalho e a centralização de todo o processo. Em 2022, e numa ótica de prevenção pela identificação de riscos, foi efetuado um upgrade da plataforma para o reporte de quase acidentes. Durante esse ano foram reportados cinco quase acidentes.

Alguns dos benefícios do desenvolvimento e implementação desta plataforma incluem:



Pioneira no Grupo VINCI na implementação de uma plataforma informática destinada ao reporte de incidentes, a ANA Aeroportos foi já contactada por outras empresas do Grupo para apresentar esta nova solução, que poderá ser replicada noutros aeroportos. No caso dos prestadores de serviços externos, em virtude das baixas taxas de resposta registadas nos últimos anos, foi introduzida uma nova metodologia de registo e participação de acidentes através de uma plataforma digital em SharePoint, a qual permite uma maior celeridade e eficiência na identificação e implementação de melhorias corretivas no terreno. Apesar da sua implementação recente, o novo sistema de reporte já demonstrou as suas valias evidenciadas pelo aumento significativo de entidades que efetuam registos mensalmente de forma regular (de 7 para 60).



NA PROTEÇÃO DA SAÚDE PÚBLICA

Há mais de uma década que a ANA Aeroportos faz o controlo microbiológico das redes de águas prediais (presentes nas canalizações, órgãos e equipamentos dos edifícios) para prevenção da exposição à bactéria *Legionella*. Partindo de um controlo muito pontual, e antecipando-se à legislação, foi definido em 2015 um plano de prevenção e controlo. Ao longo dos anos, e mantendo uma relação próxima com a Direção Geral da Saúde e com o laboratório de referência nacional, INSA, foi aperfeiçoada a sua abordagem.

Neste período de pandemia, a ANA demonstrou mais uma vez o seu papel chave no serviço ao território nacional português, garantindo evacuações de emergência e transporte de equipamentos essenciais de proteção individual e de saúde essenciais. É de salientar a resposta dada pelos seus colaboradores e parceiros de negócios, cuja resiliência foi crucial para a manutenção e continuidade da atividade aeroportuária.

Em retrospectiva, a pandemia por COVID-19 representou uma oportunidade que trouxe à Empresa a possibilidade de adaptação e reação que lhe permitiu crescer enquanto organização, e melhor servir os seus *stakeholders*.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Com o primeiro confinamento, tocaram todas as campainhas e foi como se tivéssemos perdido o chão. No âmbito da Gestão de Terminal, coube-nos manter a calma e implementar um plano de ação que permitisse minimizar o risco de contágio, conferindo maior segurança à comunidade aeroportuária e ao passageiro. A primeira grande preocupação foi garantir a segurança das equipas e a continuidade do serviço pela redução do risco de contágio. Seguiu-se o desafio de adaptar o aeroporto às novas exigências sanitárias e da instalação uma solução inovadora para recolher feedback sobre as medidas implementadas. Um dos maiores desafios foi sem dúvida o entrosamento de toda a comunidade na adaptação da infraestrutura e fluxos aeroportuários para as medidas de rastreio sanitário e controlo documental que foram surgindo, sempre com caráter muito urgente, que permitiriam receber melhor os nossos passageiros, acelerar a recuperação do tráfego e trazer-nos de volta os dias de azáfama aeroportuária, que intensificaram o sentimento de “família” do Aeroporto de Lisboa.”

Isabel Queirós, Responsável pela Gestão de Terminal, Aeroporto de Lisboa

No âmbito da atividade de segurança e saúde no trabalho, foram desenvolvidas diversas campanhas destinadas aos trabalhadores, tendo em vista a adaptação à nova realidade. Foi o caso da adaptação de espaços e locais de trabalho, partilha de recursos e materiais relacionados com a saúde mental, teletrabalho, sono, prevenção de lesões musculoesqueléticas e ginástica laboral. Atualmente mantém-se ainda a possibilidade de aderir ao teletrabalho, o apoio do seguro de saúde para as questões da saúde mental, medidas de prevenção para as lesões musculoesqueléticas (estando em projeto a aplicação de um programa específico designado ErgoAge).





Algumas dos recursos e materiais de apoio partilhados durante a pandemia podem ainda ser consultadas no [website](#) da ANA.

Numa ótica de melhoria contínua, a ANA tem vindo a criar procedimentos para prevenir acidentes e aumentar a eficiência operacional, entre os quais se destacam, em 2022:

- **Manutenção dos acordos-quadro para trabalhos em altura e espaços confinados e utilização de equipamentos de proteção individual:** atendendo à especificidade do tipo de trabalhos em questão, a ANA entendeu ser vantajosa a celebração de um acordo-quadro com uma entidade especialista na área, para garantir a prestação de múltiplos serviços relacionados com trabalhos em altura e espaços confinados. Foi igualmente criado um acordo para equipamentos de proteção individual, no sentido de uniformizar a atribuição destes equipamentos, atendendo às necessidades das atividades desenvolvidas, e disciplinando as relações contratuais inerentes ao fornecimento e entrega equipamentos nos aeroportos nacionais.
- **Desenvolvimento de procedimento interno para controlo da segurança das pequenas obras:** os requisitos para este tipo de obras encontram-se omissos na legislação específica em vigor, mas são muitas vezes responsáveis por acidentes graves.
- **Criação de um processo de diagnóstico e inspeção das torres de iluminação:** após a ocorrência de diversos incidentes relacionados com a queda das coroas das torres de iluminação, a ANA promoveu, durante a *Safety Week 2021*, um evento para reflexão e debate sobre esta temática com a participação de todos os aeroportos. Neste âmbito, foi criado um grupo de trabalho para analisar a problemática da manutenção e segurança das torres de iluminação e definir estratégias de atuação a nível transversal com vista a:
 - Estabelecer e implementar procedimentos de operação, manutenção e inspeção às torres de iluminação;
 - Manter a partilha de informação no seio do Grupo, para auxiliar as atividades inerentes às áreas de projeto, de manutenção/operação e de segurança e saúde no trabalho, neste âmbito.
 - Posteriormente foi iniciado um processo para a contratação dos serviços de inspeção a uma entidade especializada. Neste âmbito têm sido realizadas pesquisas de mercado para encontrar soluções de inspeção de segurança para as estruturas e os equipamentos de manobra. Têm igualmente sido realizadas reuniões com entidades especialistas em inspeção, instalação e implementação de pequenas ações corretivas neste tipo de equipamentos.

SEGURANÇA ACOMPANHA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Os aeroportos ANA são responsáveis por diversas instalações elétricas, de baixa e média tensão, sendo a mitigação dos riscos elétricos uma constante preocupação.

Com o objetivo de reforçar a capacidade energética, surgiu a necessidade de criar uma subestação elétrica no Aeroporto de Lisboa, que permite transformar alta tensão em média tensão, garantindo a distribuição de energia elétrica.

Apesar dos benefícios, a nível ambiental e económico, esta infraestrutura introduz um conjunto de atividades, perigos e riscos, que não existiam até agora na organização. Isto deve-se ao perigo inerente à corrente elétrica de alta tensão, cujas atividades são enquadradas como atividades ou trabalhos de risco elevado.

Neste contexto, identificou-se a necessidade de realizar uma avaliação de riscos mais aprofundada, a cargo de uma entidade especialista, que estabeleceu medidas preventivas e corretivas para trabalhos em tensão.

AUTOMATIZAÇÃO AO SERVIÇO DA SEGURANÇA

Decorrente do processo de controlo de riscos, foram identificadas atividades suscetíveis de originar acidentes de trabalho. Estas estão relacionados com situações não intencionadas de descarga de energia e/ou de arranque ou movimento de equipamentos ou máquinas.

A ANA está a desenvolver um projeto piloto no Aeroporto de Lisboa, de modo a dotá-lo de um programa de *Lock Out Tag Out*, que permite efetuar a consignação de equipamentos, cortando a energia na origem durante intervenções e prevenindo descargas de energia residual.



Juntos pela segurança

Todos os anos, a ANA comemora o Dia Mundial da Prevenção e Saúde no Trabalho a 28 de abril, bem como a *Safety Week*, promovida pelo Grupo VINCI. Nessas ocasiões são organizadas iniciativas junto de todos os colaboradores que exerçam a sua atividade nas instalações da Empresa, para promover a segurança e saúde no trabalho, visando o envolvimento e consciencialização para a prevenção dos riscos profissionais e a consolidação de uma cultura de segurança.

PREVENÇÃO SEMPRE PRIMEIRO

No ano de 2022, o Dia Nacional da Prevenção e Segurança no Trabalho foi assinalado com:

- A realização de um webinar com o tema “Equipas Seguras, Pessoas Confiantes”, para refletir sobre a importância das medidas preventivas na garantia de condições de trabalho seguras e saudáveis e o contributo das atitudes proativas de cada um nos cuidados a ter para a segurança coletiva.
- A publicação de uma *newsletter* com os seguintes conteúdos: folheto sobre a prevenção de quedas, resultados da sinistralidade relativos a 2021, resultado da consulta ao colaborador no âmbito da verificação dos equipamentos de trabalho, objetivos a que a ANA Aeroportos se propõe, e reforçada a mensagem sobre a importância do reporte dos quase acidentes.

A *Safety Week* 2022 teve por mote “Arrisque ser Seguro” e foi marcada por várias ações de promoção da segurança e saúde no trabalho e de prevenção de incidentes, entre as quais se destacam:

- As *safety walks*/formação *on job* no âmbito do treino postural que contemplou visitas aos locais de trabalho e sessões exemplificativas dos principais riscos de desenvolvimento de lesões musculoesqueléticas;
- O webinar “Arrisque ser Seguro”, para reunir os trabalhadores e criar na Empresa uma visão comum e partilhada de segurança, através da prática de comportamentos seguros;
- Reunião entre a área de Segurança e Saúde no Trabalho e os serviços congéneres das entidades terceiras. O tema abordado foi “Comportamentos seguros” e debateu-se a forma de incentivar o envolvimento ativo de todos os trabalhadores, prestadores de serviço e parceiros, e de como fomentar mudanças conjuntas positivas e inovadoras no âmbito da segurança e saúde no trabalho.





PROMOVER O BEM-ESTAR E QUALIDADE DE VIDA

Pela sua importância na satisfação dos colaboradores, o cuidado com o bem-estar e qualidade de vida das pessoas é um investimento essencial para o sucesso e sustentabilidade da Empresa no que diz respeito à atração e retenção de talento.

A ANA procura proporcionar um ambiente de trabalho saudável e equilibrado, que promova o equilíbrio físico, mental e emocional dos colaboradores, contribua para a sua satisfação no trabalho, previna o stress, e aumente a motivação. Assim, desde há muito que implementa um conjunto de medidas que concretizam a sua preocupação com o bem-estar dos seus colaboradores e das suas famílias, entre os quais destacamos:

RODA DO CONHECIMENTO

Com o objetivo de apoiar e premiar os filhos dos colaboradores ao longo do seu percurso escolar e académico, o programa de educação Roda do Conhecimento tem cinco vertentes:

- **Bebé a Bordo:** benefício financeiro por ocasião do nascimento ou da adoção, para aliviar as despesas dos colaboradores com o aumento do agregado familiar.
- **ANA de Palmo e Meio:** benefício mensal para a frequência de creche, pré-escolar ou complemento de abono de família.
- **ANA Cresce Contigo:** comparticipação de material escolar até ao 2.º ciclo de Bolonha.
- **Quadro de Honra:** prémio de incentivo escolar aos alunos do 1.º, 2.º, e 3.º ciclo do secundário e do 1.º e 2.º ciclo de Bolonha.
- **Doutores ANA:** atribuição de bolsas de estudo aos filhos de colaboradores inscritos em programas de doutoramento.
- **Colónias de Férias:** comparticipação para crianças que tenham entre 6 e 14 anos.

Estão em revisão os regulamentos da Roda de Conhecimento.

PROGRAMA CASTOR

Todos os anos é oferecida aos colaboradores a possibilidade de adquirirem unidades de participação do Grupo através de um fundo. As ações detidas pelo colaborador só ficam disponíveis 3 anos após a subscrição. As regras são as seguintes:

- Direito a 2 unidades de participação gratuitas por cada unidade subscrita, nas primeiras 10 unidades de participação adquiridas (máximo de 20 a título gratuito);
- Direito a 1 unidade de participação gratuita por cada unidade subscrita, entre as 11 e as 40 unidades de participação adquiridas (máximo acumulado de 50 a título gratuito);
- Direito a 1 unidade de participação gratuita por cada 2 unidades subscritas, entre 41 e 100 ações detidas (máximo acumulado de 80 a título gratuito).

NA PRIMEIRA PESSOA



“É de extrema importância para a DRH destacar a relevância da conciliação da vida profissional e pessoal, assim como o bem-estar de todos os nossos colaboradores. Reconhecemos que é crucial garantir que haja um equilíbrio saudável entre a vida pessoal e profissional. A ANA está empenhada em promover políticas e projetos para que todos os colaboradores possam cuidar das suas necessidades pessoais enquanto desempenham as suas funções de forma produtiva. Futuramente, serão implementados diversos projetos sobre os quais temos vindo a trabalhar, designadamente no que respeita à área da saúde mental e financeira. Estas apostas terão, certamente, um grande impacto na vida e bem-estar dos nossos colaboradores, sendo esta uma das nossas prioridades.”

Martim Dotti, Especialista de Recursos Humanos

MEDIDAS DE PROMOÇÃO DA SAÚDE E DO EQUILÍBRIO ENTRE A VIDA PESSOAL E PROFISSIONAL

- 24 a 37 dias de férias, dispensa de comparência ao serviço até ao limite de 18 horas anuais (sem perda de retribuição, antiguidade, dias de férias ou de qualquer outro direito), e dias festivos como a véspera de Natal.
- Política de trabalho flexível, através da qual os colaboradores poderão celebrar acordos de teletrabalho em regime de alternância.
- Seguro de saúde, gratuito para o colaborador e com valores especiais para o cônjuge e descendentes.
- Acesso gratuito ao serviço de medicina curativa.
- Assistência médica no domicílio, fora de horas e aos fins de semana, para colaboradores e respetivo agregado familiar, de forma gratuita.
- Campanhas anuais de vacinação contra a gripe, que permitem a todos os colaboradores ser vacinados sem qualquer custo.

Na procura de uma maior conciliação da vida profissional e pessoal, a ANA permite também aos seus colaboradores usufruir de um regime de horário flexível e trabalho híbrido, sendo que em 2022 cerca de 70% dos seus colaboradores da Sede estavam em regime de teletrabalho.



De olhos postos no futuro

A diversidade, equidade, inclusão e igualdade de oportunidades são pilares fundamentais, na medida em que fomentam uma cultura organizacional positiva e um ambiente de trabalho saudável, inovador e competitivo.

A ANA acredita que a existência de equipas com características e experiências distintas, no que se refere ao género, idade, orientação sexual, nacionalidade, aptidões e contextos pessoais, trazem diversos benefícios à organização, nomeadamente diferentes perspetivas e ideias. Quer por isso assegurar que todos os colaboradores são tratados de forma justa e têm igualdade de acesso a oportunidades de crescimento e desenvolvimento profissional, independentemente das características ou identidades.

Temas como a equidade salarial e a igualdade de oportunidades para mulheres em cargos de liderança, a promoção da inclusão na Empresa, através da integração de pessoas com deficiência para além dos requisitos legais, e a criação das condições necessárias para que prosperem, são objetivos estratégicos, que refletem os princípios definidos na Política de Diversidade, Equidade e Inclusão (já em desenvolvimento).

Também a temática do envolvimento ativo e gestão do final de carreira dos colaboradores estará em destaque no plano de ação para este ciclo estratégico.

Alinhados com os temas materiais considerados como de atuação prioritária na análise de materialidade – **Desenvolvimento e Reconhecimento** e **Saúde e Segurança no Trabalho**, foram definidos os objetivos e metas para cada um deles. Para além destes temas materiais, foram ainda considerados objetivos para a **Diversidade, Inclusão e Igualdade de Oportunidades**.

Tema Material	Objetivos	KPIs	Valor Atual (2022)	Metas		
				2023	2024	2025
Desenvolvimento e reconhecimento - Formação	Reforçar a formação dos colaboradores	N.º horas médias de formação por headcount	35	36	37	38
		Colaboradores com mínimo de 25h/ano ou 1 curso (%)	63%	65%	67%	70%
Desenvolvimento e reconhecimento - Atratividade	Fortalecer a atratividade da empresa	N.º Presença em feiras	5	Mínimo 5, em que 2 são escolas profissionais	Mínimo 5, em que 2 são escolas profissionais	Mínimo 5, em que 2 são escolas profissionais
		N.º Open Days ANA para alunos	Sem informação	1 piloto Lisboa	1 Lisboa + 2 Aeroportos	1 em cada geografia
Desenvolvimento e reconhecimento - Sensibilização e capacitação para o tema da sustentabilidade	Promover o conhecimento sobre temáticas da sustentabilidade	Colaboradores participantes em ações de sensibilização e formação sobre sustentabilidade (%)	Sem informação	Sem informação	60%	80%
		N.º de ações internas de introdução e integração do tema Sustentabilidade	Sem informação	2	3	4
Saúde e Segurança	Obter 0 acidentes de trabalho	Lost Time Injury Rate (%)	3,17	<3,17	<3,15	<3,13
		Severity Rate (%)	0,45	<0,45	<0,43	<0,43
Diversidade, Inclusão e Igualdade de Oportunidades - Género	Promover a igualdade de oportunidades para mulheres em cargos de liderança	Mulheres em cargos de liderança (%)	33%	33%	34%	34%



Uma nota para o tema associado à integração de Pessoas com deficiência e outras vulnerabilidades, na ANA é cumprido já o valor legal mínimo de 2%, sendo que se fará um esforço para aumentar esta quota a partir de 2024, tendo sempre em atenção algumas limitações associadas ao desempenho de funções operacionais no Aeroporto.

Da análise realizada surgiram ainda como relevantes os temas **Bem-estar e Qualidade de Vida e Envelhecimento Ativo**, para os quais não é ainda possível apresentar metas definidas.

Em 2022 estão em curso um conjunto de ações, que permitirão à ANA no próximo relatório de sustentabilidade, apresentar objetivos concretos.

Como exemplo para os temas de **Bem-estar e Qualidade de Vida**, pode referir-se o desenvolvimento de um sistema de benefícios flexível, ajustável às necessidades e preferências de cada colaborador, ou ainda a sensibilização da empresa para os temas da saúde mental e a implementação de uma iniciativa tipo *Team 24*, para apoio psicológico *on-line* 24 horas.

No que diz respeito ao **Envelhecimento Ativo**, pretende-se criar maiores condições diferenciadas para colaboradores em fim de carreira, ao nível do tempo e da transferência de conhecimento para as novas gerações.



5. DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA

Somos um só, unidos para mover
um mundo mais sustentável.





DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA

Face à inquestionável emergência climática e ambiental, a ANA empenha-se diariamente com as suas equipas para agir e desenvolver soluções que reduzam o impacto das suas atividades. Assume seriamente um compromisso com o desempenho ambiental através da redução das emissões diretas e indiretas de gases com efeito de estufa (GEE), promoção da economia circular, utilização sustentável da água, incentivo à mobilidade sustentável, monitorização e minimização do ruído inerente à operação e da preservação da biodiversidade.

Os compromissos acima referidos encontram-se alinhados com as três grandes áreas de atuação definidas na estratégia ambiental definida pela VINCI Airports aplicável a toda a sua rede de Aeroporto: Energia e Alterações Climáticas; Economia Circular e Gestão de Resíduos; e Água e Ambiente Natural.

Cada aeroporto contribui para as metas globais de forma distinta, de acordo com as suas características. Ao longo deste capítulo, serão destacadas iniciativas dos vários aeroportos, cujo contributo é central para esta ambição.

A ANA implementa, desde 2008, sistemas de gestão ambiental em todos os aeroportos, certificados de acordo com a Norma ISO 14001. Outro elemento orientador da abordagem à gestão dos temas ambientais é a **Política de Ambiente**, que reflete o seu compromisso com a melhoria contínua dos processos, a preservação e proteção do ambiente, a diminuição do impacto das atividades e a minimização da sua pegada de carbono, sempre através do envolvimento das suas partes interessadas.

Os sistemas de gestão ambiental dos aeroportos foram, em 2021, alvo de análise e reajuste, tendo sido criadas para o efeito, equipas multidisciplinares. Em 2022, trabalhou-se no desenvolvimento do plano de ação para o próximo triénio.

No geral, o aumento da atividade nos aeroportos (após o período pandémico) resultou no aumento dos consumos absolutos de energia e água, para além da produção de resíduos. De referir, no entanto, que foi possível aumentar os níveis de eficiência, quer nos consumos de energia e água, quer na produção de resíduos, por passageiro.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Para o setor da aviação, posto nos holofotes do ativismo climático não sempre de uma forma objetiva, coloca-se o desafio de demonstrar o seu empenho coletivo para a obtenção de resultados efetivos de minimização dos impactos ambientais, em particular naquilo que diz respeito à redução da pegada de carbono. Estamos empenhados em fazer a nossa parte, em estreita ligação com as comunidades envolventes às nossas infraestruturas. Estamos também apostados em aliar a inovação ao ambiente, conscientes que a resposta às alterações climáticas ocorrerá se Mobilidade Positiva for uma meta comum aos nossos parceiros, pois a nossa ambição é acelerar a transformação das nossas infraestruturas, assegurando a continuidade de serviço público, voltando a crescer, mas alavancando a atividade de forma sustentável.”

Susana Cortez, Especialista de Ambiente, Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente



REDUZIR O CONSUMO DE ENERGIA E EMISSÕES

O setor da aviação e as emissões globais

O setor da aviação tem um impacto significativo no consumo de energia e nas emissões globais, sendo responsável por cerca de 2% das emissões globais de GEE⁹.

As fronteiras operacionais constituem o conjunto de fontes de emissão direta e indireta de GEE, associadas às atividades de operação dos aeroportos e da sede.

As emissões diretas são as provenientes das fontes que pertencem ou são controladas pela Empresa. Como emissões indiretas consideram-se as que sendo consequência das atividades da Empresa, ocorrem por fontes que pertencem ou são controladas por outra Empresa. Tendo em conta estas duas tipologias de emissões, a pegada de carbono tem três âmbitos de aplicação:

- **Âmbito 1** Emissões diretas de GEE;
- **Âmbito 2** Emissões indiretas de GEE pelo consumo de eletricidade adquirida;
- **Âmbito 3** Outras emissões indiretas de GEE.

Consumo de energia e emissões de GEE

Atualmente, a Eficiência Energética e a Gestão do Carbono são consideradas áreas prioritárias no âmbito da estratégia de ambiente da VINCI e, consequentemente, da ANA. O cálculo da sua pegada de carbono¹⁰ é realizado desde 2008 e está acreditado pelo programa *Airport Carbon Accreditation (ACA)* do *Airport Council International (ACI)* desde 2010.

O ACA é o único programa de certificação de gestão global de carbono para aeroportos apoiado a nível institucional, baseando-se em metodologias reconhecidas internacionalmente. Consiste na avaliação e reconhecimento dos esforços dos aeroportos na gestão e redução das suas emissões de carbono através de 6 níveis de certificação: "Mapeamento" (nível 1), "Redução" (nível 2), "Otimização" (nível 3), "Neutralidade" (nível 3+), "Transformação" (nível 4) e "Transição" (nível 4+). Em 2021 foi criado um fórum de parceiros relevantes para a ANA com o intuito de estabelecer medidas e definir planos de ação conjuntos para a redução global da pegada. Como resultado, em 2022, foram assinadas mais de 50 cartas de compromisso e realizadas, periodicamente, reuniões de trabalho.

No ano de 2022, a ANA obteve o nível 4 ("Transformação")¹¹ para 9 dos 10 aeroportos no programa ACA da ACI – Europe, mantendo-se apenas o Terminal Civil de Beja no nível 2 ("Redução"). Em 2022, foram submetidas candidaturas para todos os aeroportos ao referido programa, visando a obtenção do nível 4+ ("Transição")¹², a qual foi obtida no início de 2023.

Indicadores-chave

475 344 GJ de consumo de energia global 2022.

-9,8% de redução do consumo global de energia de 2022 face a 2019, devido à gestão eficiente de consumos nos Terminais e substituição de equipamentos.

0,01 GJ/TU¹³ 2022.

-4,3% de variação em relação a 2019. Esta redução foi particularmente elevada nos aeroportos de Beja, Madeira e Porto Santo, resultante da implementação de medidas de eficiência energética.

79,1% do consumo de energia em 2022 diz respeito a eletricidade (fonte de energia mais representativa, tendo sido iniciado em 2022 o processo de eletrificação da frota).

-6,1% de variação em relação 2019.

1,5% consumo de energia gerado por fontes renováveis 2022, que corresponde ao autoconsumo de energia fotovoltaica no Aeroporto de Faro.

20,9% do consumo de energia em 2022 corresponde a combustíveis fósseis dos quais **18,2%** diesel; **1,6%** gasolina; **80,2%** gás natural)

-21,4% de variação em relação 2019 devido ao início da eletrificação da frota ANA.

⁹ Fonte: Our World in Data

¹⁰ Mais informação sobre a metodologia ACI disponível para consulta no anexo 'Notas Metodológicas'.

¹¹ No Nível 4 'Transformação' do ACA, os aeroportos são obrigados a alinhar a sua ambição de gestão de carbono com os objetivos climáticos globais e transformar as suas operações tendo em mente a redução absoluta de emissões, reforçando ao mesmo tempo o seu envolvimento com as partes interessadas.

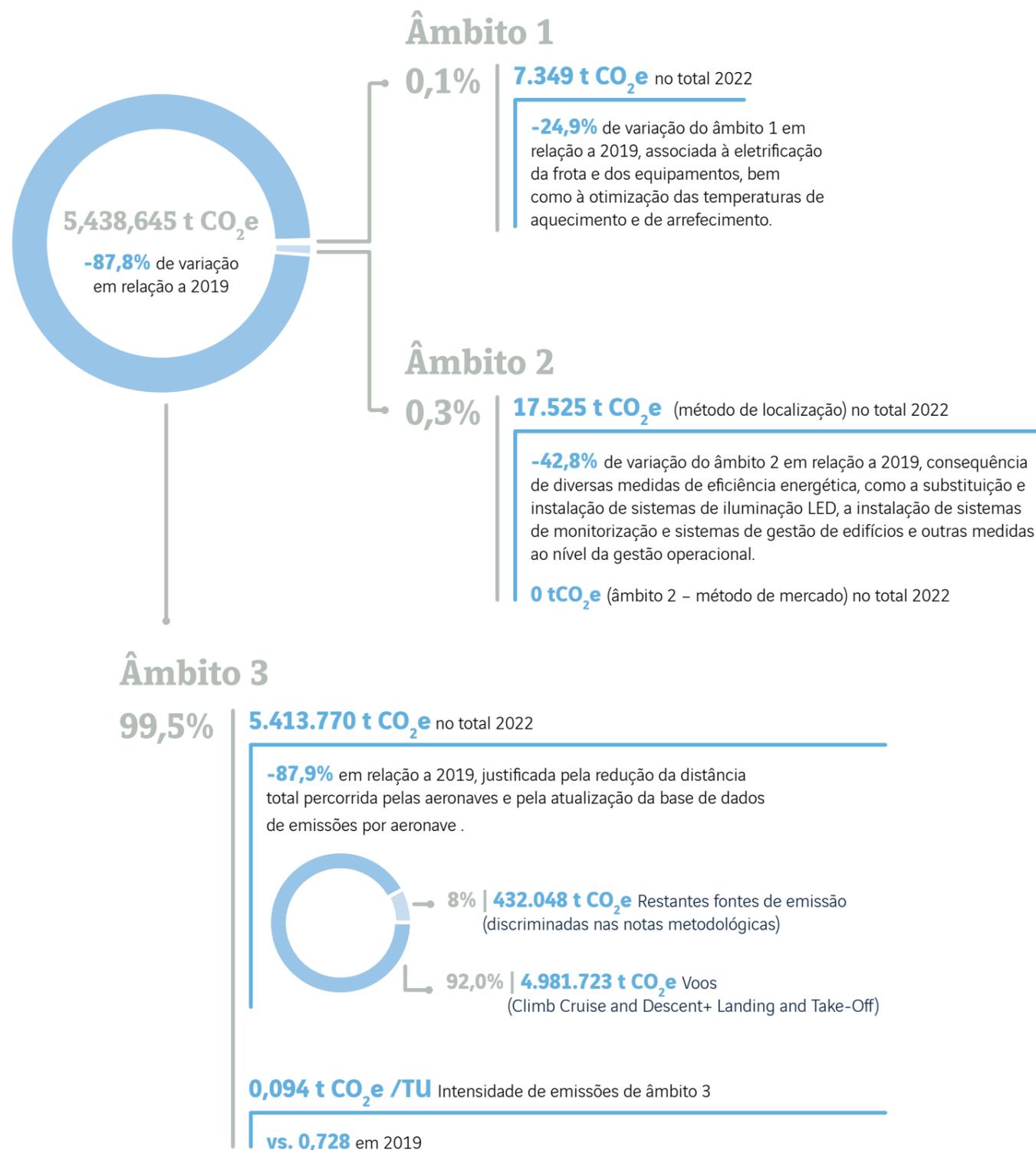
¹² No Nível 4+ 'Transição' do ACA, os aeroportos são obrigados a compensar as suas restantes emissões de carbono.

¹³ *Traffic Unit*/ Unidade de Tráfego: 1 TU equivale a 1 passageiro ou 100 Kg de carga/correio.

¹⁴ À data de publicação do relatório, as emissões associadas à atividade de Climb Cruise and Descent estão a ser recalculadas.



Pegada de carbono 2022



NA PRIMEIRA PESSOA



“A ocorrência cada vez mais frequente e severa de fenómenos extremos de degradação ambiental já não pode deixar ninguém indiferente. É urgente que sejam tomadas todas as medidas que minimizem essa degradação. Nos aeroportos, em particular, é crescente a pressão que a sociedade cada vez nos coloca quanto a emissões, ruído, produção de resíduos, etc. Temos de ser irreprensíveis e estar na linha da frente. Não temos tempo para adiar um desempenho sustentável de excelência. Vamos continuar a fazê-lo.”

Fernando Vieira, Diretor do Aeroporto do Porto

Em 2022, a VINCI Airports e a ANA reforçaram o seu compromisso para com as alterações climáticas, decorrente da estratégia de neutralidade carbónica 2030 da ANA definida em 2021. As principais medidas tiveram como resultado:

- Redução contínua da pegada de carbono através da implementação de medidas de eficiência energética;
- Estudo e adoção de tecnologias com zero emissões;
- Procura de formas de colaboração com projetos de inovação na área das tecnologias limpas.

Nesse sentido, após a definição, para cada um dos aeroportos, da quantidade total de CO₂ que pode ser emitida para a atmosfera anualmente, sem exceder determinado limite de aquecimento global (*carbon budget*¹⁵) e sem comprometer os objetivos ambientais definidos, foi concluído o ajuste dos Planos de Gestão de Carbono e Energia, estando já em curso inúmeras medidas até 2030. São exemplos: a substituição de iluminação convencional por iluminação LED, instalação de equipamentos de climatização mais eficientes, aposta nas energias renováveis e na renovação da frota por veículos de baixas emissões.

Em 2021 e 2022, foram adquiridas garantias de origem e créditos no mercado voluntário de carbono correspondentes às emissões relativas aos âmbitos 1 e 2. O cálculo do inventário de emissões de GEE de âmbito 3 de 2022 está em processo de verificação externa à data de publicação do relatório, no âmbito da candidatura ao programa ACA da ACI – Europe.

¹⁵ O termo *carbon budget* corresponde à quantidade total de CO₂ que pode ser emitida para a atmosfera, sem exceder determinado limite de aquecimento global, relevante para os países definirem as suas metas de redução de emissões.



Medidas para reduzir o consumo de energia

Desde sempre que as preocupações relacionadas com a eficiência energética e a gestão voluntária de carbono têm vindo sucessivamente a ser reforçadas. A pegada de carbono da Empresa é influenciada, em grande medida, pelo seu desempenho energético relativamente ao consumo de combustíveis fósseis e de eletricidade, tendo-se tornado inevitável a integração das duas áreas.

Assim, em 2010, foi criado o projeto de Gestão Voluntária de Carbono e Eficiência Energética (GVCEE), que teve como principal objetivo otimizar e reduzir os consumos de energia, e apostar nas energias alternativas, reduzindo o impacto dos aeroportos geridos pela ANA ao nível das alterações climáticas. O projeto GVCEE, agora denominado Gestão Voluntária de Carbono e Energia (GVCE), foi redinamizado nos últimos anos em virtude dos ambiciosos objetivos definidos em matéria de energia e alterações climáticas, com o fim de garantir uma melhor organização e coordenação da estratégia de atuação nestas áreas, tendo o apoio direto da Comissão Executiva. Pretende-se ainda assegurar um acompanhamento mais eficiente da implementação das diferentes medidas, analisando o seu desempenho, partilhando e comunicando os principais resultados.

A coordenação geral deste projeto é assumida pelo Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente, com representantes de todas as direções chave, e integrando dois Grupos de Trabalho principais: o Grupo para a Gestão Voluntária de Carbono (GGVC) e o Grupo para a Gestão da Energia (GGE).

Visando a redução dos consumos energéticos, o aumento da eficiência e o cumprimento dos objetivos ambientais definidos, deu-se início à implementação dos Planos de Ação de Gestão de Energia e Carbono, os quais tinham sido elaborados em 2021 para cada um dos aeroportos. No final de 2022 e início de 2023, estes planos foram revistos visando a readequação face à nova meta definida, designadamente a obtenção do **Net Zero até 2030** (e não até 2050, como inicialmente estabelecido).



Apresentam-se de seguida algumas das medidas que incorporam estes planos:

Eficiência energética

Substituição e instalação de sistemas de iluminação LED

Foi desenvolvido um plano de ação, a concluir em 2024 para todos os aeroportos, com iniciativas a implementar em terminais, plataformas de estacionamento de aeronaves, caminhos de circulação, e parques de estacionamento de veículos.

2% redução de consumo associada (2022)

Implicações na redução das emissões de Âmbito 2

Em 2022 | A transição para iluminação LED está 100% concluída no aeroporto da Madeira e praticamente concluída no Terminal Civil de Beja.

Substituição dos sistemas de AVAC por equipamentos mais eficientes

No horizonte 2022-2030, no âmbito da estratégia ambiental da VINCI Airports, estão previstos investimento para a substituição de caldeiras por bombas de calor em Faro, Lisboa e Porto, bem como melhorias de eficiência através da substituição de *chillers* e Unidades de Tratamento de Ar em todos os aeroportos (UTA).

1% redução de consumo associada (2022)

Implicações na redução das emissões de Âmbito 1 e 2

Em 2022 | 160 mil euros investidos na substituição de caldeiras por bombas de calor, chillers e UTA.

Otimização das temperaturas de aquecimento e de arrefecimento

No horizonte de 2022 e 2030 estão previstos investimentos para substituição dos consumos de gás para aquecimento dos terminais dos aeroportos, com substituição de bombas de calor elétricas. Paralelamente prevê-se o recurso à otimização de *setpoints* de temperatura nos terminais para redução dos consumos de gás.

24% redução de consumo de gás associada (2022)

Implicações na redução das emissões de Âmbito 1

Em 2022 | Nos aeroportos ANA o ajuste do *set point* de temperatura permitiu a redução de gás em cerca de 24% em comparação com o ano de 2019, ano em que foram mantidos set points padrão.

Instalação de sistemas de monitorização e sistemas de gestão de edifícios, para otimização do uso das infraestruturas

Através deste controlo inteligente será possível ajustar/antecipar condições de temperatura exterior, iluminação natural e ocupação dos espaços, otimizando a iluminação e climatização dos mesmos.

25% redução de consumo associada (2022)

Implicações na redução das emissões de Âmbito 1 e 2

Em 2022 | Os sistemas permitiram otimizar os benefícios da regulação dos set points de temperatura nos terminais. Neste ano a aposta foi no robustecimento dos Sistemas de Gestão de Edifícios instalados.



Eletrificação

Renovação da frota por veículos que produzem menos emissões (veículos de passageiros, veículos comerciais, equipamentos e autocarros)

Em 2022 foi iniciado o plano de eletrificação, que se irá estender até 2030. Para 2023, prevê-se a eletrificação de 11 viaturas ligeiras de passageiros nos aeroportos de Lisboa, Faro, Porto, Açores e Madeira.

Para as viaturas em que não existam ainda soluções no mercado, como por exemplo os veículos de socorros, serão testados em 2023 combustíveis alternativos, como por exemplo, o HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*).

41 toneladas de CO₂/ano evitadas

Implicações na redução das emissões de Âmbito 1

Em 2022 | Em Lisboa, Porto e Faro foram adjudicadas as aquisições de 10 viaturas plug-in (híbridas) e 3 viaturas 100% elétricas, em substituição de veículos a combustão. Foram ainda adjudicados 6 “ambulifts”¹⁶ elétricos – viaturas de embarque de pessoas com mobilidade reduzida, para Lisboa, Porto e Faro.

¹⁶Ambulift é um veículo concebido e construído para elevar passageiros com limitações de mobilidade do nível do solo até à cabine principal dos aviões.

Renováveis

Produção própria - Instalação de sistemas solares fotovoltaicos

O Plano de Implementação Global de Centrais Fotovoltaicas para Autoconsumo foi iniciado no Aeroporto de Faro. Em 2023 e 2024, pretende-se avançar com a instalação de mais 7 centrais em Lisboa, Porto, Madeira, Porto Santo, São Miguel, Horta e Santa Maria, perfazendo um total de cerca de 20 MWp.

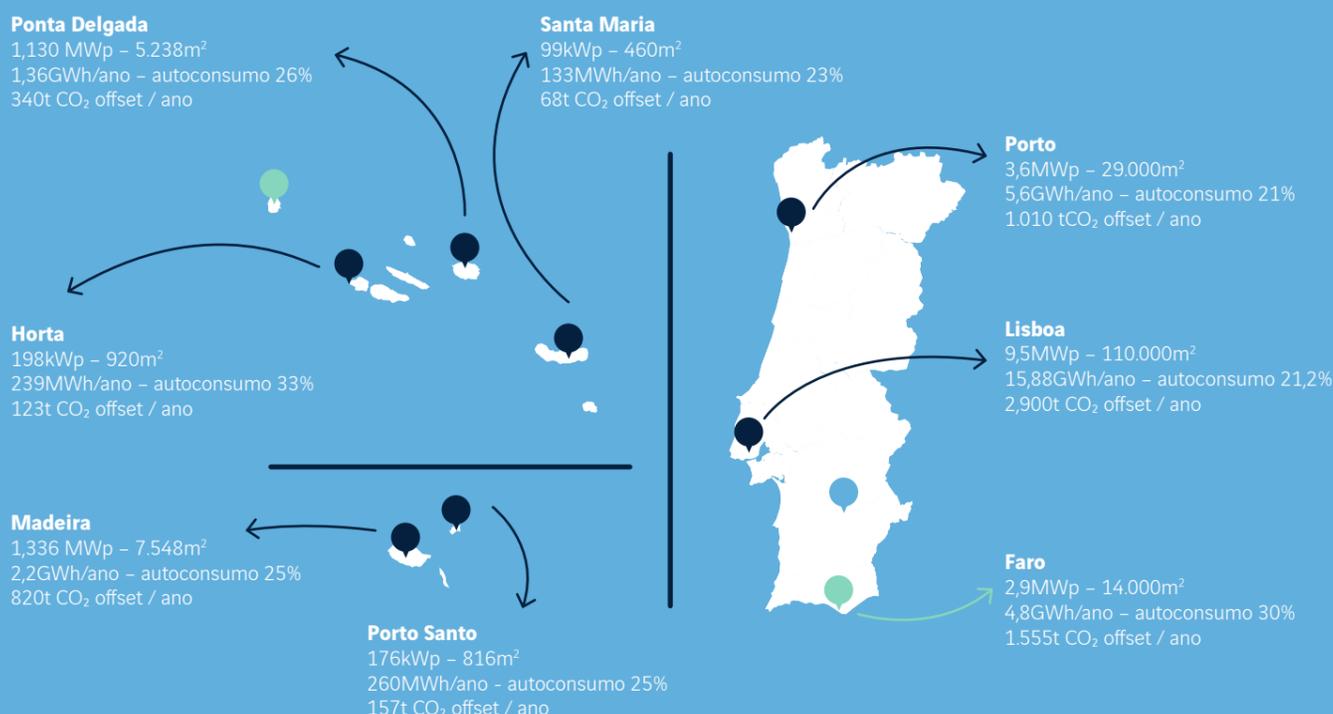
Nos Açores procedeu-se à instalação de bombas de calor com apoio de painéis fotovoltaicos para produção de água quente sanitária.

Compra - Garantias de origem

Desde 2021 que a aquisição de garantias de origem de fontes renováveis contribui para a redução da pegada, no que diz respeito às emissões decorrentes do consumo de eletricidade.

PRIMEIRA CENTRAL FOTOVOLTAICA PARA AUTOCONSUMO ENTRA EM FUNCIONAMENTO NO AEROPORTO DE FARO

A central fotovoltaica em Faro foi a primeira a entrar em funcionamento no âmbito do Plano de Implementação Global de Centrais Fotovoltaicas. Com uma capacidade instalada de 2,9 MWp, fornece cerca de 30% das necessidades de energia elétrica do aeroporto.



NA PRIMEIRA PESSOA



“A instalação de uma central fotovoltaica no Aeroporto contribui, por um lado, para a redução das emissões de carbono e, por outro, para o aumento da autossuficiência energética, reduzindo a dependência de combustíveis fósseis e os riscos associados a flutuações de custo e disponibilidade. No Aeroporto de Faro, um dos principais desafios associados a este projeto, comum a outros aeroportos, foi o espaço disponível limitado, tendo sido por isso necessário um planeamento cuidadoso para identificar locais adequados, onde os painéis solares pudessem ser instalados sem prejudicar as operações aeroportuárias, quer no presente, quer no futuro.”

João Jesus, Especialista de Engenharia Eletrotécnica – Área de Manutenção, Aeroporto de Faro

CONHECER OS IMPACTOS NA VIDA SELVAGEM

No âmbito do protocolo com o RIAS - Centro de Recuperação e Investigação da Vida Selvagem da Ria Formosa -, foi dado início ao estudo da avifauna na área desta central fotovoltaica para verificar a ausência de impactos significativos na biodiversidade com esta nova infraestrutura. Saiba mais sobre o trabalho desenvolvido pelo RIAS no capítulo **Gerar proximidade e boa vizinhança** deste relatório.



FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA, EM ÁREAS NÃO ELETRIFICADAS, COM RECURSO A FONTES SUSTENTÁVEIS

Procurando colocar a inovação ao serviço da transição, a ANA tem apostado em várias áreas de trabalho numa maior utilização da tecnologia, nomeadamente através de projetos piloto. Destacam-se três iniciativas neste contexto, para possibilitar o fornecimento de energia elétrica em áreas não eletrificadas:

- **Ecogerador:** no Aeroporto de Faro foi construído um ecogerador para o fornecimento de energia elétrica com recurso a energia solar. Para o efeito, foram reutilizados materiais tais como: um antigo atrelado de raio-X, baterias de antigos geradores a gasóleo e estruturas de alumínio de instalações remodeladas. Este ecogerador recolhe ainda água da chuva para posterior reaproveitamento, sendo ainda um laboratório para teste e conhecimento na área da energia.
- **Omniflow:** no Aeroporto de Lisboa, está em curso um projeto piloto para substituição da iluminação pública na área exterior das partidas (incluindo o Parque *Kiss & Fly* de tomada e largada de passageiros) por postes de iluminação com tecnologia LED, através de energia solar e eólica.
- **Water From Air:** no Aeroporto de Faro, foram colocadas cubas de 1m³ de capacidade em 6 stands, para recolher água destinada a tarefas de limpeza, manutenção de baterias dos veículos elétricos e enchimento dos tanques dos veículos de combate a incêndio, e para impedir inundações decorrentes da água condensada de equipamentos de ar condicionado.



Qualidade do ar

Da atividade dos aeroportos resultam emissões de diversos poluentes atmosféricos, associadas não só à operação e atividade das aeronaves, mas igualmente de outras fontes. Para além das fontes móveis (veículos de apoio (*handling*)), as fontes fixas, tais como operações de manutenção de veículos associados a treinos de simulação de incêndios, caldeiras e áreas de armazenamento de combustíveis, contribuem para a emissão de poluentes.

Devido ao potencial impacto na qualidade do ar e na saúde humana, a ANA monitoriza regularmente as emissões gasosas nos seus aeroportos de acordo com as suas obrigações legais, nomeadamente no que concerne a fontes pontuais fixas. Procede igualmente, no âmbito da gestão deste descritor ambiental, à monitorização da qualidade do ar nos aeroportos situados em áreas mais urbanizadas (Lisboa, Porto e Madeira), através de campanhas que decorrem nos períodos de verão e de inverno. São medidas as concentrações de dióxido e óxidos de azoto (NO₂ e NO_x), monóxido de carbono (CO), dióxido de enxofre (SO₂), ozono (O₃), partículas finas (PM₁₀), benzeno (C₆H₆) e, em simultâneo, parâmetros meteorológicos locais. No aeroporto de Lisboa procede-se também à monitorização das partículas ultrafinas (PM_{2,5}).

No Aeroporto de Ponta Delgada é efetuada uma campanha de monitorização da qualidade do ar, realizada de 3 em 3 anos, tendo a última sido realizada em 2022.

MONITORIZAÇÃO DE PARTÍCULAS ULTRAFINAS

O *Airport Council International* (ACI), iniciou, voluntariamente, a medição da concentração de partículas ultrafinas, dado que estas podem constituir um risco para saúde humana. No Aeroporto de Lisboa, está a ser efetuada a monitorização destas partículas, cujos resultados se encontram em análise, desde 2022.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Neste aeroporto costeiro delimitado pelo Parque Natural da Ria Formosa, o que nos caracteriza é a procura de soluções inovadoras e sustentáveis. Equipas multidisciplinares aliam o *know how* adquirido nas suas tarefas diárias à criatividade para desenvolverem projetos inovadores que contribuem para a redução da nossa pegada ambiental, recorrendo à reutilização de materiais, ao uso de energias renováveis e de fontes de água alternativas.”

Alberto Mota Borges, Diretor do Aeroporto de Faro



PROMOVER A ECONOMIA CIRCULAR

Em 2020 e 2021 realizaram-se estudos sobre a produção de resíduos por aeroporto, com o objetivo de reduzir para zero a quantidade de resíduos enviados para aterro (Estratégia Ambiental VINCI Airports), aumentar a eficiência da recolha seletiva e envolver e mobilizar as partes interessadas. Em resumo, pretende-se melhorar a gestão de resíduos e a sua taxa de valorização em cada aeroporto, o que constitui um desafio relevante, nomeadamente na componente de gestão por terceiros.

Na fase de diagnóstico foram identificadas diversas ações e oportunidades de melhoria na gestão de resíduos existentes refletidas em Planos de Ação para cada um dos aeroportos. Cada Plano contém ações transversais, lideradas e desenvolvidas a nível corporativo, a implementar de forma faseada, de acordo com o seu grau de criticidade, e ações locais que são priorizadas por parte de cada aeroporto. As principais áreas de aplicação de medidas são: sensibilização e formação, monitorização, desvio de aterro, aumento da eficiência na recolha seletiva e redução de produção.

Indicadores-chave

7.547 toneladas de produção total de resíduos em 2022.

+118,6% face a 2019, devido ao aumento de atividade nos aeroportos

130g/TU de resíduos produzidos em 2022.

+86,2% face a 2019.

86,0% taxa de valorização em 2022.

+9,8 p.p. face a 2019.



Apresentam-se de seguida, de forma sucinta, algumas medidas identificadas:

GLOBAIS

- **Maximizar a prevenção** da produção, **reutilização e valorização** (material)
- Harmonizar processos
- Reforçar sensibilização terceiros, monitorização e controlo

Porto

- **Melhoria contínua do desempenho ambiental**, com potenciação das soluções existentes
- Aumentar a valorização material

Lisboa

- Aumentar a **recolha seletiva**
- Reforçar **Hierarquia de Gestão de Resíduos** (+ Valorização)

Faro

- Disponibilidade de **soluções de tratamento eficientes e custo/eficazes**
- Aumentar a **recolha seletiva**
- Reforçar **Hierarquia de Gestão de Resíduos** (+ Valorização)

Açores e Madeira

- Incrementar estratégias de **minimização do consumo, otimização de uso, reutilização e escoamento** de materiais utilizados nos aeroportos
- Melhorar o envolvimento de todos os intervenientes, procurando **uma maior responsabilização pela correta deposição dos resíduos** nas Zonas/Pontos de Recolha
- **Avaliar periodicamente a adequação dos contentores** de armazenamento preliminar às quantidades produzidas e periodicidade de recolhas, de modo a otimizar o custo de recolha e expedição dos diferentes fluxos de resíduos e o seu potencial de valorização.
- **Determinar de forma credível as quantidades expedidas** de resíduos sólidos equiparados a urbanos



Foram ainda identificados e caracterizados os fatores comuns que condicionam as opções de tratamento dos resíduos geridos pela ANA. Destes, são de destacar:

- A localização geográfica dos destinos finais dos resíduos a um custo ambiental e económico viável;
- A existência de opções de tratamento;
- Os requisitos legais aplicáveis à gestão dos resíduos gerados nos aeroportos e a sua evolução previsível.

Foram instalados pontos de despejo das garrafas de água dos passageiros antes do controlo de segurança e pontos de abastecimento de água já após o controlo, nos aeroportos do Porto, Lisboa, Madeira, Faro e Ponta Delgada. Esta medida contribui para a redução do volume de resíduos produzidos.

Têm sido desenvolvidos em todos os aeroportos esforços relevantes para melhorar a separação de resíduos na sua origem, verificando-se um aumento, face ao ano anterior, da taxa de valorização de resíduos e, em particular, da taxa de valorização material e orgânica.

Neste contexto, foi criado um grupo de trabalho coordenado centralmente e com a participação de cada um dos aeroportos, para a criação de um Manual de Gestão de Resíduos, que colige as melhores práticas e procedimentos a adotar na gestão das diversas tipologias de resíduos produzidas, nomeadamente, resíduos equiparados a urbanos e respetivas frações valorizáveis e resíduos perigosos geridos pela ANA. Prevê-se a sua publicação durante o primeiro semestre de 2023. De igual forma, serão revistas as cláusulas de gestão de resíduos que existem atualmente nas atuais Licenças de Assistência em Escala e Ocupação, ou em outras, no sentido garantir o alinhamento estratégico e os objetivos neste domínio.

AEROPORTO DE FARO AUMENTA EM 80% A VALORIZAÇÃO DE RESÍDUOS

Este crescimento significativo deveu-se ao investimento na implementação de um processo dedicado de recolha e encaminhamento de resíduos orgânicos, bem como na melhoria na separação da origem através de ações de sensibilização.

AEROPORTO DO PORTO É CASO DE SUCESSO NA GESTÃO DE RESÍDUOS

O atual modelo de gestão de resíduos implementado no Porto já se encontra em linha com o cumprimento dos objetivos estratégicos traçados pelo Grupo VINCI para 2030, com 98% de taxa de valorização de resíduos e 0% de resíduos encaminhados diretamente para aterro.

NA PRIMEIRA PESSOA



“É um enorme privilégio pertencer, há mais de 20 anos, a uma equipa onde as questões ambientais assumem um papel de destaque e são encaradas de uma forma abrangente e intrínseca a todas as atividades desenvolvidas. A gestão de resíduos sólidos, em particular, é um bom exemplo desta abordagem que assenta numa filosofia de forte parceria com outras entidades, reforçada pela aposta na sensibilização e na melhoria contínua dos processos e das infraestruturas, que se reflete nos resultados alcançados.”

**Sofia Rocha, Responsável de Manutenção
Mecânica, Civil e Ambiente, Aeroporto do Porto**



OTIMIZAR O USO SUSTENTÁVEL DA ÁGUA

A ANA gere e monitoriza os consumos de água nas suas infraestruturas aeroportuárias. Estes consumos englobam os serviços de restauração, sanitários, rega de espaços verdes, lavagem de viaturas, pavimentos e edifícios, bem como o gasto associado aos treinos de combate a incêndios. Destaca-se a manutenção das práticas de monitorização da qualidade e da quantidade da água para consumo humano, com vista a garantir a saúde dos utilizadores de todos os aeroportos e a eficiência no consumo.

Em termos absolutos é de referir o aumento generalizado dos consumos de água associados ao aumento da atividade e, ainda, em particular, nos aeroportos do sul de Portugal, devido à rega.

Indicadores-chave

655,369 m³ de consumo¹⁷ global de água em 2022.

-2,7% de variação face a 2019.

11,76 litros/pax consumidos em 2022.

+3,3% variação face a 2019.

Os aeroportos do Porto, Faro, Ponta Delgada e Flores já superaram a meta definida para 2030, atingindo um consumo inferior a 10 litros/pax¹⁸.

Transversalmente, prosseguiu-se com a implementação das medidas resultantes das auditorias hídricas aos aeroportos, as quais foram concluídas em 2021. Paralelamente a essas medidas, foram lançados projetos inovadores no domínio da redução de consumos de água. Destaca-se, nos aeroportos de Lisboa, Faro e Madeira, o projeto piloto de instalação de um sistema de rega preditiva de zonas verdes, que teve início há cerca de 4 anos, e que consiste na otimização do consumo de água através do ajuste das necessidades de rega à humidade do solo, tendo em conta as condições climáticas futuras e a tipologia das plantas. Este projeto permite taxas de redução do consumo de água para rega estimadas em 20 a 30%. No Aeroporto de Ponta Delgada foram concluídas as obras de construção da futura Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR). No Aeroporto de Faro está em curso um estudo de avaliação de risco do uso de águas residuais tratadas na ETAR de Faro para fins como rega, cloaca¹⁹ e testes dos veículos dos bombeiros.

¹⁷ De acordo com o GRI Standard 303 Água e efluentes 2018, é feita a distinção entre “captação” e “descarga” para cálculo do “consumo”. Sendo que o valor apresentado corresponde, para efeitos deste indicador, à “captação de água”.

¹⁸ Pax equivale a n.º de passageiros

¹⁹ Local onde são descarregadas as águas residuais provenientes das aeronaves.

Já no Aeroporto do Porto, onde o terminal é servido por um sistema de vacuo que reduz o consumo de água até 75%, existiram recentemente dois projetos que até foram premiados pelo Grupo Vinci no âmbito da reutilização de água, designadamente o aproveitamento de água testes socorros (Vencedor de Prémio de Inovação Vinci 2015) e a reutilização de água no Controlo de Segurança (vencedor de Prémio de Ambiente Vinci 2020).

O sistema de drenagem por vácuo do aeroporto do Porto permite reduções de 75% na água utilizada na descarga dos sanitários (6 litros/descarga convencional vs. 1,5 litros/descarga do Aeroporto do Porto).

Neste aeroporto, as equipas de manutenção de aquecimento, ventilação e ar condicionado aplicam técnicas de congelação na tubagem, de forma a minimizar as perdas de água durante as intervenções.

CONTROLO DE PERDAS

Em 2022, foi criado no Aeroporto de Lisboa o projeto de controlo de perdas na rede da Av. Cidade do Porto, que visa aperfeiçoar o controlo das redes de abastecimento e reduzir as suas perdas. Para o efeito, realizaram-se estudos, com o apoio da EPAL, sobre o parque de contadores e o atual sistema de monitorização deste aeroporto, para além do estudo do circuito hidráulico da rede e da otimização do seu sistema de monitorização, configuração *smart metering*, entre outros.

A reutilização de águas tem sido um dos grandes desafios da gestão aeroportuária, nomeadamente a captação de águas pluviais para reutilização sanitária, que é de difícil resolução nas infraestruturas mais antigas. Está a ser estudada a sua implementação e integração nas várias infraestruturas.

NA PRIMEIRA PESSOA



“O Aeroporto de Lisboa, pela sua dimensão, nível de saturação, antiguidade de algumas das suas infraestruturas, inserção na malha urbana da cidade e importância económica e social para a região e para o país, tem uma especial responsabilidade de olhar o futuro com uma redobrada atenção, isto é, de forma sustentável. Assumindo essa responsabilidade, as equipas do aeroporto, inseridas na estratégia global da ANA e do Grupo VINCI, procuram todos os dias implementar as medidas e práticas identificadas no Plano de Ação para reduzir o impacto ambiental, promover a eficiência energética e adotar práticas socialmente responsáveis.”

Rui Alves, Diretor do Aeroporto de Lisboa



PRESERVAR A BIODIVERSIDADE

A atividade aeroportuária pode ter vários impactos na biodiversidade, tais como: alteração de padrões de comportamento de espécies em consequência do ruído gerado pelas aeronaves, contaminação do solo e dos cursos de água associadas às emissões decorrentes do tráfego e equipamentos, entre outros. A ANA assume como eixo estratégico a valorização e proteção do ambiente natural e humano, sempre a par da segurança aeroportuária, prioridade máxima em todos os aeroportos. Por essa razão, os temas da proteção e conservação das espécies e ecossistemas fazem parte dos planos de ação, através de medidas para minimizar e compensar os seus impactos, nomeadamente através de parcerias.

Compromissos de longo prazo

Desde 2008, mantém-se a aplicação de medidas de proteção da biodiversidade, designadamente com a adesão ao projeto *Business & Biodiversity*, promovido pelo atual Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF). A empresa apoia financeiramente dois centros de recuperação de animais selvagens contribuindo para a conservação da biodiversidade em Portugal. A nível central, para além do apoio ao RIAS, referido a propósito da central fotovoltaica de Faro, destaca-se também o apoio ao CERVAS (Centro de Ecologia, Recuperação e Vigilância de Animais Selvagens), ambos geridos pela Associação ALDEIA.

A ANA apoia o CERVAS desde 2009, cujo trabalho consiste na receção e tratamento de animais selvagens que são encontrados feridos ou debilitados para posterior devolução à natureza. Desempenha também um importante papel na educação ambiental e sensibilização da população para a conservação da Natureza, sobretudo das gerações mais novas, fomentando o interesse para a preservação do património natural do país.

Em 2022

671 animais recebidos

58% animais devolvidos à Natureza, com a participação de **5.452** pessoas

10.177 pessoas envolvidas em todas as ações do CERVAS

NA PRIMEIRA PESSOA



“O apoio da ANA permite ao CERVAS ter uma equipa de trabalho profissional, constituída por 6 técnicos, apoiados por dezenas de voluntários, estudantes e investigadores. Desde o início desta colaboração, o CERVAS recebeu 7.120 animais selvagens e libertou 3.155, o que corresponde a cerca de 60% do total de ingressos vivos, e envolveu 126.158 pessoas nas ações pedagógicas. Para o CERVAS, tem sido uma honra poder desenvolver esta missão em parceria com uma empresa como a ANA, e o objetivo é continuar a dinâmica de trabalho já criada, mas em continuo aperfeiçoamento de técnicas e abordagens, crescimento da equipa de trabalho e com crescente impacto na população e na biodiversidade.”

Ricardo Brandão, Coordenador e Médico Veterinário, CERVAS

Foi ainda dada continuidade ao protocolo de cooperação estratégica com a QUERCUS – Associação Nacional de Conservação da Natureza, o qual releva o compromisso da ANA para com a proteção da natureza, do ambiente e da biodiversidade. O referido protocolo prevê um plano anual de atividades colaborativas para mitigar problemas ambientais de várias regiões (por exemplo, em zonas afetadas pelos incêndios ou com dificuldade na gestão da água ou fixação dos solos).



REFORÇO DOS COMPROMISSOS

Em maio de 2020, a empresa aderiu à iniciativa Act4Nature promovida pelo BCSD (*Business Council for Sustainable Development*) Portugal, no âmbito da *Act4Nature International*, criada com o objetivo de mobilizar as empresas para proteger, promover e restaurar a biodiversidade. Com a adesão a esta iniciativa, a ANA assumiu um conjunto de Compromissos Comuns e definiu um conjunto de **Compromissos Individuais**. Para além da participação num Grupo de Trabalho da Biodiversidade promovido pelo BCSD, cujos resultados foram publicamente anunciados em dezembro de 2020, a ANA desenvolveu posteriormente, em 2021, as bases para o desenvolvimento de Diagnósticos de Biodiversidade em todos os aeroportos nacionais.



Medidas para manter a segurança nos aeroportos

Os *birdstrikes*²⁰ podem comprometer o adequado funcionamento da atividade aeroportuária. Para os evitar, são aplicadas várias medidas como a utilização de bioacústica, canhões de gás e o controlo de espécies vegetais.

A ANA utiliza igualmente a falcoaria como medida complementar às metodologias tradicionais, nomeadamente nos aeroportos de Lisboa, Faro e Madeira, onde a sua aplicação é comprovadamente mais eficiente.

Os Comités de Gestão da Vida Selvagem abrangem todos os aeroportos e reúnem periodicamente com o objetivo de minimizar o risco de colisão de aves com aeronaves. Na sua atividade são integradas as técnicas e práticas de gestão da vida selvagem e o conhecimento da biodiversidade local. A análise de ocorrências, dos indicadores de desempenho e dos resultados da monitorização da vida selvagem constituem a base da manutenção das práticas e técnicas de gestão da vida selvagem.

A manutenção preventiva da central fotovoltaica instalada no Aeroporto de Faro está programada para datas fora do período de nidificação, que decorre entre 15 de março e 15 de julho.

NA PRIMEIRA PESSOA



“O Aeroporto de Faro está delimitado a Norte por áreas urbanas e nas restantes áreas por uma zona húmida de enorme importância natural, o Parque Natural da Ria Formosa, que possui vários estatutos de conservação dada a riqueza da biodiversidade existente, distribuída por sapais, salinas, dunas, lagoas e aquaculturas, habitat de inúmeras espécies protegidas. Atendendo a este contexto, garantimos o controlo do nosso bom desempenho ambiental através de diferentes programas de monitorização, sempre em estreita colaboração com parceiros como o ICNB (Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade), a Câmara Municipal, a FAGAR (Faro, Gestão De Águas e Resíduos) e a Águas do Algarve. Através de ações conjuntas e articuladas garantimos uma atuação compatível com os valores naturais, promovendo a biodiversidade local.”

Lúcia Machado, Especialista de Ambiente, Aeroporto de Faro

²⁰Incidentes de colisão de aves com aeronaves.

Medidas para promover a biodiversidade

No âmbito dos diagnósticos de biodiversidade em todos os aeroportos nacionais, estão em curso as campanhas e os levantamentos para caracterização, prevendo-se que os trabalhos sejam concluídos em 2023.

Proteger a fauna e a flora



Apiário Sentinela

Foi dado acompanhamento ao projeto Apiário Sentinela no Aeroporto de Ponta Delgada, iniciado em 2020, no âmbito da parceria entre os Serviços de Desenvolvimento Agrário de São Miguel e a Direção dos Aeroportos dos Açores, que visava a implementação do Plano de Sanidade Apícola.

Hotel de insetos

A propósito do Dia Internacional da Biodiversidade, foi instalado um hotel de insetos nas imediações dos edifícios-sedes da ANA e da NAV (Navegação Aérea de Portugal), no âmbito de uma parceria com a Câmara Municipal de Lisboa e a QUERCUS. Foi também instalado um hotel de insetos no Aeroporto de Santa Maria.

Telas anti infestantes

No Aeroporto de Lisboa, foram instaladas, em 2022, telas anti infestantes de elevado desempenho numa superfície de 1850 m², permitindo uma redução da utilização de produtos fitossanitários equivalente a 2 litros/ano e contribuindo desta forma para objetivo “zero fitossanitários” da VINCI. O Terminal Civil de Beja já cumpriu este objetivo.



GERIR O RUÍDO

A gestão das emissões de ruído, decorrentes maioritariamente do sobrevoo das aeronaves, continua a ser um tema muito relevante para a ANA, tal com o espelhado na Política de Ambiente da Empresa, mantendo-se como importante área de atuação a mitigação do seu impacto em torno dos perímetros aeroportuários.

Mantém-se a realização de simulações/previsões (desde 2002), através da elaboração regular de Mapas de Ruído, que caracterizam o ambiente acústico na envolvente dos aeroportos de maiores dimensões. Mantém-se também, de modo contínuo, a monitorização de ruído em funcionamento nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e da Madeira. O Sistema de Monitorização do Ruído está instalado nos aeroportos e é complementado pela utilização de estações portáteis para monitorizar locais não cobertos. No aeroporto de Ponta Delgada são efetuadas anualmente, duas campanhas de monitorização do ruído.

Em 2021, ao abrigo da legislação relativa à avaliação e gestão de ruído, deu-se continuidade à implementação das medidas dos Planos de Ação de Redução do Ruído dos aeroportos de Lisboa e Porto, enquanto grandes infraestruturas de transporte aéreo.

Indicadores-chave

13 Estações Fixas de Monitorização

6 no Aeroporto de Lisboa, com mais **2** estações no perímetro aeroportuário (verificação da utilização do procedimento de travagem com os motores)

3 no Aeroporto de Faro

3 no Aeroporto da Madeira

1 no Aeroporto do Porto Santo

16 Reclamações recebidas em 2022

11 no Aeroporto de Lisboa

4 no Aeroporto de Faro

1 no Aeroporto do Porto

3 no Aeroporto da Madeira

1 no Aeroporto do Porto Santo

Transparência da informação operacional e acústica associada ao movimento das aeronaves

A aplicação **WebTrak**, disponível no *website* da empresa, fornece informação de natureza operacional e acústica, associada ao movimento das aeronaves que utilizam o Aeroporto de Lisboa. Esta aplicação processa dados de radar provenientes da NAV, permitindo identificar cada tipo de operação – aterragem, descolagem, sobrevoo – sendo as trajetórias representadas, respetivamente, segundo um código de cores – vermelho, verde, cinzento. Adicionalmente, é disponibilizada informação sobre o número do voo, o tipo de aeronave, a intensidade sonora, a altitude e origem do voo.

PROGRAMA BAIRRO – ISOLAMENTO ACÚSTICO

Em 2022, foi preparado o Programa Bairro. Foram terminados os termos e condições de acesso ao programa, criada a plataforma de candidatura para as habitações e definidos objetivos ambientais. Foi também realizado o levantamento do edificado para a primeira fase dos edifícios com uso sensível – habitações, e dos edifícios especialmente sensíveis – saúde e educação. Foi ainda proposta a criação de um Fundo de Mitigação Ambiental das Aeronaves. Com início previsto para 2023, no Aeroporto de Lisboa e no âmbito do Plano de Ação de Ruído, o Programa Bairro – Isolamento Acústico tem como objetivo realizar intervenções em escolas e hospitais situados em zonas particularmente afetadas pelo ruído das aeronaves, através do reforço do isolamento sonoro das salas ou quartos com usos sensíveis, como salas de aula ou salas com utilização clínica, ao nível da intervenção em panos vidrados e, eventualmente, em caixas de estore. A ANA avançará assim numa primeira fase para o financiamento destas intervenções. No futuro, pretende-se alargar este programa aos edifícios habitacionais, após definição de financiamento, estando em estudo a criação do Fundo de Mitigação Ambiental das Aeronaves, mediante o princípio do poluidor-pagador.



ENVOLVER E SENSIBILIZAR O ECOSSISTEMA PARA O AMBIENTE

Como gestor aeroportuário, tudo o que a ANA faz para um melhor desempenho ambiental deve considerar sempre o envolvimento dos parceiros e das entidades com quem trabalha. No caso dos temas ambientais, sensibilizar, partilhar informação e identificar sinergias são também compromissos que assume, para que os objetivos de melhoria do desempenho de todos sejam alcançados. Partilha-se informação sobre algumas dessas iniciativas, que a empresa continua a reforçar no âmbito do novo ciclo estratégico que agora se inicia.



Pelo recurso água

A propósito da celebração do Dia Nacional da Água, foi lançada uma campanha interna que alertava para a necessidade de preservação deste recurso primordial. Através de uma *newsletter* dedicada, distribuída a todos os colaboradores, foram partilhadas iniciativas em curso relacionadas com a redução de consumos e com o aumento da eficiência hídrica, como promoção da mudança de comportamentos e da importância do envolvimento de todos.

DIA MUNDIAL DO AMBIENTE PARA TODOS

No âmbito desta efeméride, foi organizada em 2022 uma ação de sensibilização do CERVAS para a temática da biodiversidade, que permitiu à comunidade aeroportuária conhecer melhor a fauna selvagem do nosso país, através do contacto direto com material que compõe o espólio deste centro de recuperação de animais selvagens. Também em 2021 havia sido organizada uma exposição fotográfica itinerante, que passou pelos aeroportos do Porto, Lisboa e Faro e que, em 2022, se passou para o Aeroporto da Madeira. Através deste tipo de iniciativas, a ANA procura despertar a comunidade aeroportuária para a temática ambiental.



Pelos sumidouros de carbono

A primeira ação de florestação da ANA, através da plantação de 1000 árvores, ocorreu em novembro de 2021 na ilha do Porto Santo, apoiando o projeto do Governo Regional da Madeira, através de um protocolo celebrado entre a ANA, o Governo Regional da Madeira e o Instituto das Florestas e Conservação da Natureza (IFCN). Ainda em 2021 foi realizada uma ação de reforestação no perímetro florestal de Conceição de Tavira, através da plantação de 2.500 árvores numa área recentemente ardida. Em 2022 foi dada continuação a estes projetos através de ações de retanchar e manutenção, com uma taxa de sucesso de quase 100% em Porto Santo. Ainda este ano, a ANA promoveu a iniciativa "Juntos Plantamos o Futuro", juntamente com a Câmara Municipal de Gouveia, que resultou na plantação de 4.000 árvores neste município. Esta ação contribui para o controlo das alterações climáticas e tem um papel relevante para melhorar a qualidade de vida das comunidades locais e da biodiversidade.

Pela economia circular

A ANA tem investido em ações de sensibilização sobre este tema, associando-se a parceiros estratégicos para promover, interna e externamente, iniciativas com elevada visibilidade. Neste âmbito, realizaram-se, em parceria com a QUERCUS, sessões internas *online* de sensibilização ambiental. Tiveram como tema "Dê uma segunda oportunidade aos resíduos", e contaram com a participação dos colaboradores dos aeroportos e direções centrais.

Os aeroportos de Lisboa, Faro e Porto colaboram com a *Refood* no combate ao desperdício alimentar, doando diariamente refeições não consumidas a famílias carenciadas. Em 2022 foram doadas 99.849 refeições, correspondentes a 50.879 quilogramas de alimentos, nos 21 pontos de venda aderentes. Esta iniciativa contribui para a redução do desperdício alimentar, a redução de emissões de gases com efeito de estufa associadas ao desperdício alimentar e tem ainda um cariz social. A ANA associou-se também à promoção da aplicação *Too Good to Go* no Aeroporto de Lisboa, que combate o desperdício alimentar, evitando emissões de CO₂. Em Lisboa, existem 6 pontos aderentes onde foi possível, em 2022, salvar 599 refeições e, deste modo, evitar a emissão de 1497,5 kgCO₂eq.



De olhos postos no futuro

A VINCI Airports tem como objetivo liderar a descarbonização das infraestruturas de transporte aéreo, trabalhando diariamente para ser exemplar nas suas ações. Os aeroportos representam uma pequena parcela das emissões globais de carbono do setor da aviação, e por isso o trabalho com os parceiros e o investimento em novas soluções para clientes e partes interessadas são fundamentais para o alcance dos objetivos definidos até 2030.

Também as temáticas da Economia Circular e Proteção de Recursos Naturais estarão em destaque no plano de ação para este ciclo estratégico.

Assim, e alinhados com os temas materiais considerados como de atuação prioritária – **Energia e Gestão de Carbono**. Como temas materiais críticos encontra-se a **Economia Circular, Uso Sustentável da Água e Gestão de Ruído**. Para cada um destes temas foram definidos os objetivos e metas para o presente ciclo estratégico, alinhados com os objetivos ambientais definidos para o grupo VINCI Airports.

Tema Material	Objetivos	KPIs	Valor Atual (2022)	Metas		
				2023	2024	2025
Energia e Emissões de Carbono	Reduzir a pegada de carbono - âmbitos 1 e 2, em valores absolutos - Método de Localização	Emissões CO ₂ - âmbito 1 e 2 (% face a 2018)	- 49%	- 49%	- 60%	- 65%
		Consumo de energia fóssil, sem aquisição de Garantias de Origem (% face a 2022)	477.881 GJ	+ 13%	- 3%	- 6%
Alterações Climáticas	Aumentar a resiliência e adaptação às alterações climáticas dos aeroportos ANA	N.º Planos de adaptação/monitorização às Alterações Climáticas	0	1	3	7
Economia Circular*	Zero resíduos diretos enviados para aterro	Resíduos para aterro (%)	30%	25%	20%	15%
Uso Sustentável da água	Reduzir o consumo de água	Consumo total de água por passageiro (L/pax)	11,7	11,6	11,5	11,4
Gestão de Ruído	Aumentar a sensibilização em matéria de ruído no ecossistema aeroportuário	N.º de Rakings das companhias aéreas em matéria de emissões sonoras	0	1	1	2

* A meta ANA aqui é definida tendo apenas em consideração os Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro. Nos Aeroportos das ilhas a recolha é feita pelas Câmaras Municipais e não é possível ter acesso ao registo de resíduos recolhidos

Da análise de materialidade realizada surgiram ainda como relevantes os temas **Biodiversidade e Mobilidade Sustentável**, para os quais não é ainda possível apresentar metas definidas.

Em 2022 estão em curso um conjunto de ações, que permitirão à ANA no próximo relatório de sustentabilidade, apresentar objetivos concretos para estes temas materiais.

Tal como referido, e não apenas para a captura das emissões residuais dos seus aeroportos, mas também para a promoção e proteção da **Biodiversidade**, a ANA encontra-se a implementar o Programa de Reflorestação local da VINCI Airports, tendo sido iniciado no Porto Santo em 2021 através da plantação de 1000 árvores.

A ANA conta já com 7ha plantados, pretendendo reforçar estas áreas nos próximos anos, prevendo-se apresentar objetivos de reflorestação mais definidos no próximo ano.

Também a **Mobilidade Sustentável** foi identificado como tema material relevante. Encontra-se em curso um estudo de renovação da frota por veículos de baixas emissões, a concluir em 2022, e que permitirá definir metas concretas em termos de veículos de baixas emissões e pontos de carregamento.



6. DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS

Movemos as comunidades e regiões onde estamos.
Elevamos todo o país.





DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS

Numa empresa como a ANA, o sucesso a longo prazo baseia-se em relações de confiança, seja com os clientes, com os acionistas, com os colaboradores, com os fornecedores e parceiros de negócio e com a comunidade em que se insere.

Os aeroportos são infraestruturas fundamentais para o desenvolvimento económico e social dos territórios. São portas de entrada e saída para pessoas, bens e serviços, facilitando a ligação entre diferentes regiões e países. Além disso, são geradores de emprego e rendimento, contribuindo para a dinamização da economia local. Desempenham também um papel estratégico no turismo e assumem funções essenciais em emergências, permitindo a rápida mobilização de recursos e pessoas para áreas afetadas por desastres naturais ou outras crises.

A presença de um aeroporto pode ser vital para a segurança e o bem-estar das populações locais. E o impacto da ANA, enquanto vizinho e influenciador de uma complexa cadeia de valor, pode ser, em muitos casos, determinante. A empresa quer ter cada vez mais um papel ativo nas comunidades onde opera e na sociedade que integra, em termos económicos, sociais e ambientais.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Os aeroportos ligam territórios, juntam pessoas, encurtam distâncias. Cada aeroporto integra uma comunidade, que queremos próxima. Em cada aeroporto trabalhamos juntos, com as nossas pessoas, com quem atua no setor e com cada região. Somos parceiros e assumimos o compromisso com as comunidades e territórios, contribuindo para o desenvolvimento socioeconómico. Apostamos na igualdade de oportunidades e reforçamos a nossa ação junto de contextos mais frágeis. Estreitamos ligações, dentro e fora do perímetro aeroportuário. O nosso compromisso é integrar, acrescentar, com empenho e transparência. Criar e reforçar ligações, ligações que contam.”

Ana Zita Gomes, Diretora de Comunicação

GERIR A CADEIA DE FORNECEDORES

Os fornecedores e os prestadores de serviços são elos fundamentais na cadeia de valor da ANA. O processo de seleção, gestão e avaliação de fornecedores e prestadores de serviços, não obstante a sua complexidade e o grau de rigor que exige necessariamente, é chave para o sucesso e a sustentabilidade da organização, pois garante a aquisição de produtos e serviços de qualidade, minimizando riscos e promovendo relacionamentos mutuamente benéficos com os parceiros de negócios.

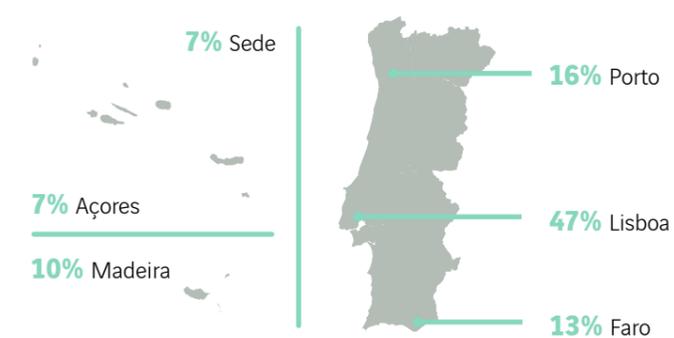
A escolha criteriosa dos fornecedores garante que os produtos ou serviços adquiridos cumprem os requisitos da Empresa relativamente a qualidade, prazo, custo e conformidade. A sua avaliação regular permite monitorizar o desempenho e identificar melhorias, bem como mitigar riscos (por exemplo, possíveis falhas na cadeia de fornecimento), problemas de qualidade ou questões éticas.

As cinco principais categorias de compras da Empresa refletem a aposta na promoção da segurança e na qualidade dos serviços prestados, e representam, no seu conjunto, 88% do orçamento anual de compras.

Principais categorias de compras (% do total 2022)

- **38%** Segurança Aviação
- **17%** Manutenção
- **16%** Limpeza
- **10%** Assistência a Passageiros de Mobilidade Reduzida
- **8%** Segurança, Vigilância e Serviços de Socorros

Distribuição das compras por região



A gestão adequada dos fornecedores pressupõe estabelecer relacionamentos sólidos e de longo prazo, a negociação de contratos justos, a definição clara de expectativas e a comunicação aberta. Além disso, o estímulo à inovação, a partilha de desafios e o trabalho em parceria permitem que consigam, juntos, alcançar uma maior eficiência operacional e maior vantagem competitiva.



A comunicação entre as partes é feita regularmente e ocorre durante reuniões de acompanhamento e discussão pelos gestores locais (aeroportos) e centrais (direção corporativa). Para facilitar a partilha de informação, está prevista para os próximos anos a ativação de um portal de comunicação institucional com os fornecedores no *website* da ANA.

Este portal permitirá que potenciais fornecedores se apresentem à Empresa para poderem participar em consultas futuras que sejam lançadas ao mercado. Será ainda disponibilizada informação sobre a política ambiental e social, e os dados necessários para poderem concorrer.

Sempre que possível, a ANA procura fomentar riqueza e emprego local, através da contratação nas zonas em que tem instalações aeroportuárias. No entanto, a contratação de fornecedores locais representa um desafio, dada a dispersão geográfica da atividade pelo continente e arquipélagos dos Açores e Madeira, e pelo facto da oferta local ser escassa para alguns fornecimentos e serviços necessários à atividade aeroportuária.

Em 2022, cerca de metade do volume de compras provinha de fornecedores locais, embora tal corresponda a apenas 10% em termos monetários. Tal decorre da maior representatividade dos grandes contratos, frequentemente assegurados por entidades que operam ao nível nacional e sobretudo internacional.

TEMPOS DIFÍCEIS

No contexto da crise pandémica por COVID-19 que marcou a atividade em 2020 e 2021, a ANA deixa uma palavra de agradecimento aos seus parceiros de negócios, pela sua dedicação em fornecer produtos e serviços essenciais à continuidade da atividade. A sua proximidade, flexibilidade, resiliência e compromisso foram inestimáveis para o sucesso da operação durante esse período sem precedentes.



Integração de aspetos sociais e ambientais nas contratação e avaliação de fornecedores

A assinatura da Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social²¹ é, desde 2009, um requisito para qualquer entidade que pretenda ser fornecedor da Empresa, sendo por isso condição necessária para o acesso às consultas ao mercado. A subscrição dos princípios desta Carta é ainda reiterada em diversos momentos do processo de contratação.

A seleção de fornecedores de infraestruturas e construções com base em requisitos de sustentabilidade é efetuada a montante, nas especificações técnicas constantes das consultas ao mercado, onde são feitas determinadas exigências a priori relacionadas com certificações, utilização de produtos com rótulos ecológicos, pedidos de avaliação de impacto no fim de vida útil do contrato ou do investimento, entre outros.

O processo de avaliação de fornecedores foi reformulado em 2022. Privilegiaram-se os prestadores de serviços residentes, que asseguram os serviços mais críticos para a atividade, sendo selecionados em função da matriz resultante da avaliação dos riscos das várias atividades nas vertentes ambiental, social e de saúde e segurança no trabalho. As avaliações dos prestadores de serviços são conduzidas pelos gestores locais e centrais e obtém-se uma visão do desempenho consensual e única. Estas têm subjacentes práticas a nível do ambiente e saúde e segurança no trabalho, em linha com as políticas, objetivos e compromisso VINCI com as questões de ética, sustentabilidade e gestão e inovação, que são publicados junto dos fornecedores para um compromisso conjunto.

Adicionalmente, está a ser criada uma matriz de avaliação de propostas sempre que aplicável nas consultas, a qual, para além dos critérios preço, valia técnica e prazo, contempla critérios de sustentabilidade relacionados com a circularidade, o impacto na economia local e as emissões de gases de efeito de estufa. Esta matriz visa avaliar os impactos de forma global, desde a adjudicação, passando pela operação e manutenção, e culminando no fim da vida útil do produto.

Com efeito, a gestão dos fornecedores é crucial para minimizar os impactos a montante e a jusante da atividade aeroportuária, designadamente nas emissões de CO₂ de âmbito 3, em linha com as metas definidas pela ANA neste domínio.

²¹ Carta que compromete as entidades a respeitar os princípios de responsabilidade social em diversos domínios, tais como: trabalho forçado, saúde e segurança, discriminação, entre outros, bem como princípios e boas práticas no domínio ambiental. As entidades têm ainda a obrigação de divulgar e comunicar os princípios assumidos, permitir à ANA a verificação da sua adoção, e implementar as ações de reparação de eventuais situações de não conformidade legal. Têm ainda de comunicar à ANA situações relevantes relacionadas com os compromissos assumidos. Por último, as entidades devem estender esses compromissos aos seus fornecedores.



INVESTIR NA COMUNIDADE

O contributo da ANA para o desenvolvimento socioeconómico das comunidades onde se integra vai muito além do emprego gerado e da contratação local. A proximidade com os seus elementos e o papel ativo na construção de comunidades mais prósperas estão, desde há muito tempo, presentes na atuação da Empresa, e também inscritos no Manifesto VINCI, que define o posicionamento das empresas do Grupo no seu relacionamento com as partes interessadas e com a sociedade no geral.

Indicadores-chave

Donativos

15

Cerca de 97.000€

Patrocínios e mecenato

Mais de 7

Mais de 57.000€

São ainda dados apoios em resposta às solicitações das comunidades locais e do Programa Vinci para Cidadania.

Resposta às necessidades e pedidos

Desde sempre, a ANA tem procurado estar presente e participar na sociedade, respondendo a solicitações que lhe são endereçadas. Tem definidos critérios para a análise e atribuição de apoios, sob a forma de donativos, mecenato e patrocínios. Este processo é transparente e facilita a decisão, canalizando os contributos para um conjunto de temas que a Empresa considera estratégicos.

Donativos							
A atribuição de donativos é direcionada a entidades que contribuam para uma ou mais causas sociais.							
Principais áreas	Educação	Saúde	Cultura				
Exceionalmente, podem ser patrocinadas iniciativas de filantropia de reconhecido mérito e dimensão nacional e regional, como são exemplo as coletas públicas e as ações de reflorestação.							
Patrocínios e Mecenato							
Principais áreas	Aeronáutica	Turismo	Ambiente	Engenharia/Arquitetura	Employer branding	Cultura	Filantropia

Os pedidos de apoio recebidos são alvo de um processo de avaliação e decisão. No caso dos patrocínios, após a sua concretização, segue-se uma fase de análise e apreciação dos resultados.

Em 2022, o setor cultural, enquanto agente de desenvolvimento das diferentes regiões onde os aeroportos sob gestão da ANA se localizam, conta com uma colaboração continuada. São disso exemplo, a Orquestra Sinfónica Juvenil, Fundação Arpad Szenes-Vieira da Silva, Fundação de Serralves (mecenaz e membro fundador desde 2007) e do Centro Nacional de Cultura (membro associado e mecenaz de prata desde 1995).

Foi mantido um apoio contínuo, de natureza financeira e material, a instituições de referência que desenvolvem trabalho na área social, nomeadamente a Comunidade Vida e Paz e o Banco Alimentar Contra a Fome. Foi ainda dada continuidade ao desenvolvimento de parcerias com a EPIS – Empresários Pela Inclusão Social, Fundação Gulbenkian com a concessão de bolsas escolares a estudantes do ensino superior, e com o GRACE – Grupo de Reflexão e Apoio à Cidadania Empresarial (membro desde 2009, tendo integrado a direção entre 2013 e 2017).

Estruturar o investimento na comunidade

A ação da ANA junto das comunidades é também determinada pelo Programa VINCI para a Cidadania (PVPC). Gerido e promovido pela Associação Programa VINCI para a Cidadania, tem por missão reforçar a relação das organizações associadas com as comunidades envolventes e as suas partes interessadas, bem como o voluntariado empresarial, como ferramenta de apoio ao desenvolvimento, consolidação e promoção do terceiro setor.

Indicadores-chave

+1,5 Milhões € de apoio atribuído
25.000€ de apoio máximo por projeto
335 Candidaturas
57 Projetos apoiados
47 Padrinhos

São reunidos esforços e recursos para dar corpo a um programa que, pelos efeitos de rede e escala, permite ampliar a capacidade interventiva individual das empresas. O PVPC apoia projetos e entidades em quatro áreas de atuação, os quais são apadrinhados por colaboradores do Grupo, que acompanham as entidades beneficiadas, promovendo o espírito de solidariedade e de responsabilidade social.

4 eixos de atuação

Acesso ao emprego

Apoia entidades que desenvolvam projetos de acesso ao emprego a pessoas em situação de exclusão do mercado laboral, e acesso a formação por parte daqueles que não tenham qualificações escolares ou profissionais. Apoia também entidades que trabalhem na integração pela atividade económica, estruturas de trabalho adaptado e protegido para pessoas com deficiência e organismos diversos dedicados ao combate ao abandono escolar (alfabetização, formação em competências base, etc.).

Apoio a bairros prioritários

Suporta entidades que atuem para o reforço dos vínculos sociais e o combate ao isolamento e exclusão social dos moradores de intervenção prioritária: entidades generalistas (acolhimento de jovens, apoio escolar, animação da vida no bairro), centros de alfabetização, e entidades de luta contra o abandono escolar (inserção pelo desporto e cultura).

Mobilidade solidária

Acompanha iniciativas que facilitem a mobilidade de pessoas em situação de exclusão social ou profissional: escolas de condução e oficinas de reparação sociais, serviços de aluguer solidários, plataformas e serviços de apoio à mobilidade.

Inclusão pela habitação

Encoraja as entidades que promovam projetos para acesso à habitação dos mais carenciados, apoiando pessoas sem-abrigo, com habitações precárias ou em risco de despejo, bem como projetos que favoreçam a convivência intergeracional e social e a habitação participativa.

JUNTOS POR UMA CAUSA COMUM

PROGRAMA
VINCI
PARA A
CIDADANIA



Unidos pelo desejo de contribuir para o progresso e desenvolvimento das comunidades mais próximas dos locais onde exercem atividade, a VINCI Energies, a ANA e a *Fondation VINCI Pour la Cité* criaram a Associação VINCI Pour La Cité, com o fim de gerir e financiar o Programa VINCI para a Cidadania. Em 2022, a Fundação deixou de fazer parte da associação, sendo o programa hoje suportado pelas duas empresas, e apoiado pelos seus colaboradores.

Os requisitos para a elegibilidade de atribuição e a informação sobre o processo de seleção e concretização dos donativos encontram-se no Regulamento do Programa, disponível no [website](#) do programa.

Em maio de 2020, em reposta à pandemia, foi definido um montante adicional para atribuir às entidades vencedoras da 1.ª edição, ainda antes do lançamento da 2.ª edição do programa. O objetivo desta iniciativa foi apoiar, naquela fase difícil, as entidades prioritárias para a VINCI, tendo sido envolvidos os padrinhos e madrinhas na identificação das necessidades mais imediatas e na articulação do apoio. Foram definidos, de forma ágil, os planos de ação para cada entidade, e todas as necessidades identificadas foram atendidas, fortalecendo a sua capacidade de resposta no terreno.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Fui madrinha do projeto “Murtas em Rede – Crianças” da 1.ª Edição do Programa VINCI para a Cidadania, que se revelou uma experiência muito enriquecedora para mim, enquanto pessoa e profissional. Através do programa pude conhecer e acompanhar mais de perto o trabalho extraordinário que o Centro Social e Paroquial do Campo Grande desenvolve junto as crianças da população de etnia cigana residente nos Bairro das Murtas – muito perto do Aeroporto de Lisboa – para combater o absentismo e o abandono escolar.

O projeto arrancou no final de 2019 e, poucos meses depois, estávamos todos confinados em casa. Durante o período em que os aeroportos estavam praticamente encerrados foi pedido aos padrinhos dos projetos que contactassem as respetivas instituições, não só para perceber o que estavam a viver, mas também como os poderíamos ajudar. No caso deste projeto foi atribuído um apoio adicional, para a compra de materiais de limpeza e proteção individual e computadores para apoio ao ensino remoto. Recordo-me bem de, ao pegar no telefone para contactar a instituição, senti especial orgulho em pertencer à ANA, por nos ter convidado a olhar para fora e a apoiar concretamente os mais vulneráveis, num momento tão crítico para todos.”

Magda Matos, Especialista de Planeamento e Controlo de Gestão, Aeroporto de Lisboa



4.ª EDIÇÃO DO PROGRAMA VINCI PARA A CIDADANIA

Foi lançada, em 2022, a 4.ª edição deste programa, para a qual foram recebidas mais de 80 candidaturas de projetos e atribuído um total de 261.142,12 € a 13 associações.

Alguns projetos vencedores

Entidade: Pedalar Sem Idade Porto – Parábola Citadina Associação

Nome do projeto: *Geocaching Sénior*

Eixo de intervenção: Mobilidade solidária

Geografia: Porto

Padrinho / madrinha: Vítor Manuel Pires dos Santos (ANA)

Apoio: 23.434€

Com o apoio do programa, a entidade pretende combater a exclusão social dos idosos através de passeios ao ar livre, aliados ao geocaching num percurso feito de bicicleta com a ajuda de voluntários na cidade do Porto. Os beneficiários são 260 idosos institucionalizados, 100 idosos residentes em domicílio e 40 pessoas com deficiência ou incapacidade, pertencentes à união de freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos e Centro Histórico do Porto. O objetivo é dar continuidade ao projeto que atua desde 2018.

NA PRIMEIRA PESSOA



“É dever de uma sociedade evoluída proporcionar a melhor qualidade de vida possível aos seus cidadãos. Os nossos “séniores” que assim contribuíram quando ativos tem agora o direito de receberem o reconhecimento merecido no fim das suas vidas. Sentirem-se vivos, recordar, passar pelos locais onde nasceram e ou trabalharam, reconhecer e falar com as pessoas que ainda os conhecem e sentir a liberdade do movimento por esses locais é de um valor imensurável, talvez de difícil compreensão para nós mais ativos que não temos problemas de mobilidade...Retirem-vos a possibilidade de se deslocar em liberdade para qualquer local e fiquem sujeitos e confinados a um único espaço, rodeado de paredes e ver sempre as mesmas coisas, as mesmas pessoas, a mesma rotina diária. O Pedalar Sem Idade Porto de forma simples e sustentável proporciona a deslocação aos locais acessíveis a peões onde mais nenhum transporte consegue e oferece a liberdade merecida aos nossos “séniores” e que ainda acabam por contribuir com experiências de vida durante as viagens, de uma cultura geral admirável a enriquecer ainda mais o conhecimento do voluntário que os leva na bicicleta.” O valor de uma sociedade mede-se com a sua capacidade de reconhecer o valor de todos os seus cidadãos.”

**Vítor Santos, Aeroporto do Porto,
Padrinho do projeto Pedalar sem idade**

Entidade: Casa da Infância e Juventude – CIJE

Nome do projeto: *Sala de Snoezelen, um lugar chamado: cuidar de mim*

Eixo de intervenção: Inclusão pela habitação

Geografia: Castelo Branco

Padrinho / madrinha: Cláudia Alexandra da Fonseca Domingues Soares (AXIANS)

Apoio: 15.000€

Com o apoio do programa, a entidade propõe-se adaptar uma sala para uma sala de Snoezelen, onde as crianças poderão fazer terapias para reduzir os seus níveis de agressividade, ajudar a melhorar doenças mentais como a depressão, ansiedade, hiperatividade, autismo, entre outras patologias existentes nas crianças institucionalizadas nesta casa. O público-alvo são as 20 crianças residentes com idades compreendidas entre os 3 e 18 anos, todas do sexo feminino. A equipa técnica que trabalha neste centro de acolhimento terá formação para conseguir fazer as terapias de forma eficaz.

NA PRIMEIRA PESSOA



“(…) Gostaríamos de fazer referência, agradecer, lembrar e deixar visível os apoios/programas, projetos, datas e entidades que nos permitiram a requalificação dos espaços da nossa Casa, a CIJE, sobretudo quando os valores são suficientes para a requalificação de uma só vez, como é também o caso dos projetos submetidos ao vosso Programa.”

Sara Ribeiro - Diretora Técnica, Casa da Infância e Juventude - CIJE “Educar e Socializar para a Autonomia e Desenvolvimento Integral da Criança/Jovem”

Entidade: Associação Casa do Voluntário

Nome do projeto: *Porto Santo Inclusivo*

Eixo de intervenção: Inclusão pela habitação

Geografia: Porto Santo

Padrinho / madrinha: Carla Ferreira (ANA Aeroportos)

Apoio: 20.000 €

Com o apoio do programa, a entidade propõe-se a ampliar o seu impacto da ilha da Madeira para a ilha de Porto Santo e implementar projetos de voluntariado com a população em vulnerabilidade social, nomeadamente, que vivem em habitações degradadas ou sem os parâmetro mínimos de conforto e higiene. A instituição vai desenvolver atividades em 3 vertentes: i) aquisição de materiais de construção civil/equipamentos para pequenas remodelações; ii) apoio na recuperação das habitações; iii) apoio à integração social. O público-alvo são 77 pessoas em contextos socioeconómicos mais vulneráveis e 25 famílias de classe média que se encontram agora com dificuldades económicas.

NA PRIMEIRA PESSOA



“Através da candidatura do Projeto Porto Santo Inclusivo ao PVPC, conseguimos já apoiar as famílias mais carenciadas do Município do Porto Santo com equipamentos básicos para o dia-a-dia, como eletrodomésticos, tendo um impacto significativo ao nível da melhoria da qualidade de vida destas pessoas.”

**Helena Correia,
Presidente da Direção da Casa do Voluntário**



GERAR PROXIMIDADE E BOA VIZINHANÇA

Boa vizinhança, na perspetiva de um aeroporto, significa muito mais do que mitigar os impactos associados à atividade, como o ruído, a poluição e o tráfego em torno da operação. A ANA quer ser parte integrante da comunidade em que se insere, celebrando as suas efemérides, criando parcerias e investindo em projetos e *stakeholders* locais. Quer abrir as portas dos aeroportos a causas sociais e ambientais e contribuir, com as entidades locais, para dinamizar o turismo e o desenvolvimento regional.

O levantamento da maior parte das restrições associadas à pandemia por COVID-19 tornou possível retomar iniciativas de contacto mais próximo com as partes interessadas. Nesse âmbito, foram organizadas algumas visitas às instalações e dinamizadas atividades dentro dos aeroportos. Contudo, a legislação em vigor ligada à segurança aeroportuária, bem como os contínuos desafios operacionais associados ao aumento do tráfego, restringiram algumas das atividades (em comparação com a forma como estas se costumavam desenvolver até 2019).

Durante o ano de 2022, foram celebrados o Dia Mundial do Turismo, as Festas da Flor e do Vinho na Madeira, Peregrinação Quaresmal e Festas do Espírito Santo no Açores, e a Semana nos Terminais, comemorando marcos importantes para as comunidades onde estamos presentes.

Destaca-se um conjunto de práticas e iniciativas que marcaram o ano, nos territórios onde a ANA opera, e que materializam a forma de estar da Empresa. Estas iniciativas são marcadas por uma pluralidade temática e de dimensão, que enriquecem a sua experiência coletiva.

NA PRIMEIRA PESSOA



“A sustentabilidade numa região insular como a do Arquipélago dos Açores constitui um imperativo comportamental individual e coletivo com grande impacto no desenvolvimento económico e social de cada ilha em particular, e da Região em geral. Para além da utilização razoável dos recursos a que qualquer cidadão tem direito, a atividade turística como um dos pilares do desenvolvimento económico da Região acrescenta novas pressões sobre a sustentabilidade, exigindo de rigorosa gestão dos recursos necessários para suporte da procura, sendo a qualidade ambiental a matéria-prima para a captação do interesse dos visitantes.”

José Luíz Alves, Diretor dos Aeroportos dos Açores

Acontece nos aeroportos

Em Beja | Próximo da comunidade vizinha

No âmbito da aspiração da VINCI para eliminar o uso de produtos fitossanitários, o Terminal Civil de Beja uniu forças com agricultores locais para alcançar o objetivo **“Zero fitossanitários”**, concretamente:

- Acordo com pastor local, cujas ovelhas pastam nas áreas verdes envolventes, mantendo o controlo da vegetação.
- Acordo com agricultor local, para semear forragem para animais em lotes não utilizados do Lado Terra.

Em 2022 foi possível verificar que, além de Beja, os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Flores e Porto Santo cumpriram a meta de zero fitossanitários, com reporte nas áreas operacionais.



Em Beja | Outras formas de serviço público

A ETAR do Terminal Civil de Beja é desde 2011 responsável pelo tratamento de águas residuais da população da freguesia de São Brissos. A ligação da rede de São Brissos à ETAR foi feita pela Empresa Municipal de Água e Saneamento de Beja, aproveitando a capacidade excedente desta ETAR da ANA. Um contributo inequívoco para o bem-estar e a qualidade de vida local.

Aeroportos como porta de entrada para a cultura

Ao longo do ano foram dinamizadas inúmeras exposições nas aerogares, nomeadamente:

- **Lisboa** | O projeto **“Art Box”** reuniu peças de artistas portugueses, nos espaços de partidas e chegadas do aeroporto. Pretende valorizar Portugal como um destino de turismo cultural contemporâneo. Inaugurada pela ANA e o Art Institute de Nova Iorque, esta exposição conta ainda com o apoio dos municípios de Alcobaça, Cascais e Leiria.
- **Madeira** | Os alunos finalistas do curso de Artes Visuais da Escola Secundária de Francisco Franco foram convidados a criar trabalhos relacionados com o mundo da aviação e o turismo, para exposição no Aeroporto da Madeira. Em Porto Santo, foi dinamizada a exposição do XII aniversário do Centro de Atividades e Capacitação para a Inclusão do Porto Santo, com o intuito de dar visibilidade ao Centro.
- **Faro** | No âmbito das comemorações do centenário da **“Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul”** pelo Almirante Gago Coutinho e o Comandante Sacadura Cabral, a bordo do hidroavião Fairey III batizado “Lusitânia”, a ANA recebeu uma exposição organizada pela Marinha e Força Aérea, através do Museu do Ar, que percorreu diversos pontos por todo o país. Esta exposição foi particularmente notória em Faro, uma vez que coincidiu com a cerimónia de inauguração do novo nome do Aeroporto Gago Coutinho, que contou com a presença do Sr. Primeiro-Ministro, António Costa, e o Diretor Geral da VINCI Concessions, Nicolas Notebaert.
- **Açores** | Ponta Delgada contou com a exposição **“Marinha nos Açores”**, constituída por nove painéis alusivos às unidades da Marinha situadas na Região Autónoma dos Açores e às ações desenvolvidas no Arquipélago e em toda a sua extensa área marítima.
- **Porto** | No âmbito da sua parceria com o Museu de Serralves, foi exibida no *hall* de chegadas a escultura *UNTITLED (PINK LADY)*, de Urs Fischer (Suíça, 1973), como cartão de visita do museu. Este aeroporto tem ainda um acordo com a Comunidade Intermunicipal do Douro para realização de eventos de divulgação do vinho do Douro nos seus espaços.

De mãos dadas com os parceiros locais

Sempre que possível, a ANA procura contribuir para o desenvolvimento regional através da seleção de parceiros de negócio locais.

Assim, e em particular em regiões mais descentralizadas e fora das grandes metrópoles, é dada preferência à criação de protocolos com entidades regionais para serviços chave. Exemplo disso são os protocolos criados com associações de **bombeiros voluntários**, nomeadamente em 8 das 9 ilhas dos Açores²², os quais contribuem para a sustentabilidade destas organizações que têm uma missão social relevante na região.

²² Aplica-se a todos os aeroportos da região, com exceção do Aeroporto de Santa Maria.

Quando a comunidade precisa de nós

Numa região insular e dispersa, os aeroportos desempenham uma função fundamental de apoio às populações locais, designadamente em operações de evacuação médica aerotransportada.

Nos Açores, este tipo de voos é relativamente frequente, constituindo uma resposta organizada às urgências de transporte de doentes para os hospitais regionais instalados em S. Miguel, Terceira e Faial, a partir de outras ilhas que não dispõem das valências adequadas, com recurso a aviões CS295 e helicópteros EH101 da Força Aérea Portuguesa estacionados na Base Aérea das Lages.

Na maior parte das ocasiões, estas missões ocorrem nos períodos de encerramento dos aeroportos, e envolve a mobilização de um conjunto significativo de colaboradores e prestadores de serviço fora do seu horário de trabalho para a reposição das condições de operacionalidade adequadas ao tipo de avião utilizado.

Este procedimento aplica-se também a outros tipos de missões de **caráter humanitário**, como sejam o transporte de órgãos para instalações hospitalares exteriores à Região, operações de Busca, Salvamento e Resgate ou de proteção civil (como aconteceu recentemente no caso da crise sismovulcânica da Ilha de S. Jorge).

Pelo caráter humanitário subjacente e de interesse público, a ANA internaliza todos estes custos associados sem qualquer contrapartida remuneratória, o que evidencia o seu compromisso e solidariedade para com as comunidades que dela dependem. Em 2022, os Aeroportos dos Açores reabriram inúmeras vezes no período noturno para efeitos de evacuação, designadamente:

Aeroporto de Ponta Delgada	Aeroporto de Santa Maria	Aeroporto da Horta	Aeroporto das Flores
 59 voos	 14 voos	 26 voos	 28 voos
 114h02m	 25h13m	 70h44m	 83h40m
 59 SOCORROS ANA	 10 SOCORROS ANA	 28 SOCORROS ANA	 -
 189 VOLUNTÁRIOS	 48 VOLUNTÁRIOS	 78 VOLUNTÁRIOS	 126 VOLUNTÁRIOS



Em Faro | Lado a lado com a Academia

Foram estabelecidas parcerias científicas com a Universidade do Algarve, no âmbito da conservação da biodiversidade, concretizadas na cooperação com Centros de Investigação Científica, como o Centro de Ciências do Mar e o Centro de Investigação Marinha e Ambiental. Ao longo dos anos, têm sido apoiados diversos estudos, como um estudo da fauna de grandes crustáceos braquiópodes e anfíbios dos reservatórios temporários da área territorial do aeroporto, suporte a análises de dados e estudos sobre o turismo na região do Algarve, entre outros.

Produção de cavalos-marinhos na Ria Formosa

A cedência de uso da água da Nora do aeroporto pela Estação de Investigação do Ramalhate iniciou-se há largos anos e foi formalizada em 2010 com o Centro de Ciências do Mar. A água utilizada, com intrusão salina, serve, entre outras coisas para a produção em cativeiro diferentes espécies de cavalos-marinhos com estatutos de conservação e também muitas outras espécies marinhas.

A ANA colabora ainda, desde 2009, com o RIAS - Centro de Recuperação e Investigação de Animais Selvagens da Ria Formosa, localizado em Olhão. Este centro tem cerca de 30 anos de funcionamento e já esteve envolvido na recuperação e libertação de milhares de animais selvagens. Sob orientação do ICNF e com apoio da ANA, o RIAS tem como principais objetivos a recuperação de animais selvagens, a investigação dos fatores de risco para a sua conservação e a sensibilização da população em geral para a importância da Biodiversidade. Funcionando como um hospital de fauna selvagem, o principal trabalho do RIAS consiste na receção e tratamento de animais que são encontrados feridos ou debilitados e posterior libertação, sempre que possível, no local onde foram encontrados.

Em 2022

3051 animais recebidos (**2161** vivos e **890** mortos)

1206 animais devolvidos à natureza

88 atividades de educação ambiental que envolveram cerca de **5000** pessoas

NA PRIMEIRA PESSOA



“O protocolo estabelecido com a ANA tem desempenhado um papel fundamental para o RIAS, contribuindo para o desenvolvimento e sucesso do centro, nomeadamente através da melhoria e consolidação das metodologias e procedimentos adotados e da estabilização da sua equipa de trabalho. Graças a esta parceria, alcançamos um marco significativo, com a recuperação e reintegração de mais de 10.000 animais na natureza. Além disso, estabelecemos colaborações com diversas universidades e outras organizações, o que nos permitiu desenvolver investigação científica relevante no campo da fauna selvagem. Estamos orgulhosos também de termos tido a oportunidade de sensibilizar centenas de milhares de pessoas para a importância da conservação da natureza.”

Fábria Azevedo, Coordenadora do RIAS



De portas abertas

Apesar das dificuldades operacionais que marcaram 2022, a ANA teve oportunidade de convidar algumas das suas partes interessadas a visitar “o lado invisível” dos seus aeroportos, nomeadamente jovens, que vieram conhecer as diferentes funções e oportunidades de emprego que existem num aeroporto. Atenta às necessidades de outros grupos de *stakeholders*, abriu ainda portas a outro tipo de visitantes, entre os quais destacamos:

Spotters' Day

Tendo conhecimento da comunidade de entusiastas da aviação que demonstra interesse em fotografar aeronaves e infraestruturas aeroportuárias, foi criado o dia dos spotters, que permite a visita ao Lado Ar de diferentes pontos de interesse e a realização de sessões fotográficas. Este evento anual decorre na mesma semana em grande parte dos aeroportos da VINCI Airports e, em 2022, contou com a participação de 31 *spotters* nos aeroportos de Lisboa (12), Porto (8), Madeira (5) e Horta (6).

Um natal em família

Durante o evento de Natal de 2022, a ANA organizou festas, em cada uma das suas geografias, dedicadas às famílias dos seus colaboradores e onde mais pequenos, onde foram distribuídos 470 brinquedos. Num dia de muita alegria 350 pais e crianças assistiram a uma peça de teatro, num evento dedicado à Sede, ao Aeroporto de Lisboa e Terminal Civil de Beja. Foram ainda distribuídos cabazes de Natal a todos os colaboradores, perfazendo um total de 1158, e ainda organizados convívios para as equipas de cada Aeroporto.

PARTICIPAR E FAZER PARTE DA SOCIEDADE

A ANA mantém a comunicação aberta com os seus *stakeholders*. Para além dos instrumentos mais regulares, utiliza os espaços aeroportuários, muito importantes no envolvimento da comunidade, onde dispõe cartazes, nas aerogares dos aeroportos de menor dimensão.

Através dos diversos perfis nas redes sociais, a empresa comunica sobre os vários tópicos e eventos que afetam os seus vizinhos, tais como avisos sobre disrupção dos serviços (por exemplo greves), medidas com impacto ao nível da perturbação sonora, e ainda assuntos de interesse geral.

No caso dos passageiros, para além dos canais de comunicação mais convencionais, a ANA dispõe ainda de uma *chatbot* (via WhatsApp, Facebook ou *website*), onde os passageiros podem encontrar toda a informação acerca de cada aeroporto: acessibilidades, restrições e regras operacionais, ou informações de lojas e restaurantes.

Estão também disponíveis diversos mecanismos de recolha de feedback dos diferentes grupos de *stakeholders*, entre os quais se destacam uma [área no website dedicada à submissão de ideias e projetos](#), e a *Go Customer Experience*, que é uma solução de recolha de *feedback* em tempo real sobre a qualidade de serviço nos aeroportos, através do preenchimento de um formulário, em dispositivos móveis, obtido a partir da leitura de QR Codes que são divulgados no percurso dos passageiros. Esta informação permite às equipas da ANA atuarem imediatamente e, de forma diferida, analisar dados relevantes e segmentados para a avaliação da qualidade do serviço que presta.

De olhos postos no futuro

A mobilidade é essencial para garantir a vitalidade das regiões, bem como a qualidade de vida dos seus habitantes. A ANA trabalha de forma próxima com os seus concessionários e partes interessadas locais, tendo em conta os desafios a longo prazo e o ambiente em particular, para criar um impacto positivo para todos.

O caminho para o progresso para a prosperidade passa por desenvolver as nossas infraestruturas, promovendo a atração de regiões em todo o mundo.

A ANA aposta no desenvolvimento dos territórios e comunidades envolventes aos seus aeroportos. É por isso muito importante fazer uma boa gestão da sua cadeia de valor, apoiar projetos de cariz comunitário,

potenciar o seu envolvimento nas regiões onde opera e criar laços com a comunidade científica.

Da análise de materialidade realizada, resultam como temas materiais relevantes o **Envolvimento e Investimento nas Comunidades** e o **Desenvolvimento da Economia Local**. Para cada um destes temas foram definidos os objetivos e metas para o presente ciclo estratégico.

Tema Material	Objetivos	KPIs	Valor Atual (2022)	Metas		
				2023	2024	2025
Envolver as comunidades	Promover a responsabilidade social	N.º projetos PVPC apoiados no ano n (N.PVPCn)	10	11	12	13
	Avaliar o impacto socioeconómico dos aeroportos nos territórios	N.º de Estudos Sociais e económicos	0	1	1	2
	Proximidade com a comunidade e parceiros	N.º de iniciativas/ patrocínios / presenças ANA	15	17	19	21
Reforçar a sustentabilidade na cadeia de valor	Integrar novos critérios sociais e ambientais na política de Compras, nomeadamente circularidade, o impacto na economia local e as emissões de gases de efeito de estufa	Volume (valor) de compras sujeito a critérios ambientais e sociais (%)	Sem informação	Sem informação	55%	70%
	Aumentar progressivamente o volume de compras locais	Volume (valor) de compras locais (%)	10%	12%	15%	18%



Participação em grupos de trabalho

Criar laços com a comunidade científica nacional e internacional com especializações que vão ao encontro das áreas de negócio da Empresa – é um dos eixos de trabalho que levam a ANA a dinamizar fóruns científicos e tecnológicos. Neste sentido, tem sido reforçada a colaboração com a VINCI Airports em eventos, nomeadamente a *Web Summit*, e a participação ativa no apoio a *startups*, como forma de criação de valor para a Empresa e para a comunidade.

A empresa manteve a sua adesão ao Pacto de Mobilidade Empresarial para a Cidade de Lisboa, uma iniciativa promovida pela Câmara Municipal de Lisboa e pelo WBCSD - *World Business Council for Sustainable Development*, e BCSD Portugal - Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável, que junta Empresas líderes no compromisso de tornar a mobilidade em Lisboa mais sustentável.

Também a implementação do plano de ação definido pela ANA, no âmbito da iniciativa Act4Nature do BCSD Portugal, assumiu um papel relevante em 2022. Esta iniciativa internacional visa mobilizar as Empresas a proteger, promover e restaurar a biodiversidade e os serviços de ecossistemas, um dos mais importantes desafios que o mundo atualmente enfrenta a par das alterações climáticas.

Na sequência da adesão à Carta de Princípios das Empresas pela Sustentabilidade, a ANA participou, em 2022, num conjunto de atividades dinamizadas pelo BCSD Portugal, do qual é membro desde 2004.

Dentro desta linha, é ainda de destacar a manutenção dos protocolos de colaboração com várias associações ambientais (CERVAS, RIAS e QUERCUS) para apoio em diferentes áreas de especialização técnica, operacional ou ambiental (algumas de carácter local), ligadas à preservação do ambiente.



7. ACELERAR A TRANSIÇÃO DA INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO

Somos um só, unidos para levar todos connosco nesta viagem.





TRANSIÇÃO DA INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO

Enquanto gestor aeroportuário, a ANA e a VINCI Airports estão comprometidas em projetar o futuro, sendo a transição do setor da aviação incontornável. Tendo um papel central nas diversas operações e movimentos, assume ser parte da solução e quer por isso encetar todos os esforços no sentido de facilitar a aceleração desta transição e a exploração de caminhos que nos permitam chegar mais longe, enquanto ecossistema aeroportuário.

Apesar da emergência dos temas em questão, a empresa traça desde já um plano de atividades que se enquadra nesta vontade de desencadear a ação onde esta não existir e desbloquear os obstáculos onde estes possam predominar.

Considerando como prioridades os combustíveis alternativos, a mobilidade sustentável e as novas tecnologias, estão definidos para o próximo triénio os seguintes objetivos:

- Promover a utilização de combustíveis alternativos: estimulando a produção de *Sustainable Aviation Fuels* (SAF) em Portugal, explorando o hidrogénio verde e os biocombustíveis como combustíveis alternativos e desenvolvendo opções para produção elétrica.
- Incentivar a intermodalidade entre transporte aéreo e terrestre.
- Integrar novas tecnologias promotoras de uma maior eficiência e de melhorias na experiência do passageiro.

NA PRIMEIRA PESSOA



“A mobilidade aérea é essencial. Liga as regiões, contribuindo não só para o seu desenvolvimento económico, mas também para o intercâmbio cultural, a partilha e o progresso. No entanto, face à procura crescente de mobilidade em certas regiões, o setor do transporte aéreo deve acelerar a sua transição energética para responder à urgência climática. Tanto a nível europeu como mundial, o setor já identificou e pôs em prática as alavancas que lhe permitirão reduzir drasticamente as suas emissões e caminhar em direção ao net zero até 2050. Na VINCI Airports, estamos empenhados numa mobilidade positiva. Trabalhamos para dar o exemplo no nosso âmbito de responsabilidade, refletido na redução de 45% das nossas emissões diretas desde 2018. As nossas medidas de eficiência energética, a renovação da frota com veículos de baixas emissões e a instalação em massa de parques fotovoltaicos estão a ser implementadas em todas as nossas regiões. Ainda assim, podemos fazer mais do que dar o exemplo, reduzindo as nossas próprias emissões. Podemos também e posicionamos-nos enquanto condutor e o acelerador da ação de descarbonização do setor dos transportes aéreos, incentivando uma renovação mais rápida da frota, promovendo a utilização de combustíveis sustentáveis para a aviação e estabelecendo parcerias estratégicas com a indústria para desenvolver a mobilidade aérea a hidrogénio verde do futuro.”

Joffrey Mai, Diretor de Ambiente e Sustentabilidade da VINCI Concessions

A DESCARBONIZAÇÃO DA INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO

Embora várias otimizações a nível da aviação tenham feito diminuir nas últimas décadas as emissões de CO₂, o aumento do número de passageiros em todo o mundo mais do que compensou esse avanço. Em 2019, a aviação comercial atingiu o pico de 4,56 mil milhões de passageiros e as emissões desta indústria foram de 920 milhões de toneladas de CO₂, o que significa que 2,1% de todo o CO₂ emitido por atividades humanas desse ano foi proveniente da aviação. Por comparação, seis anos antes, as emissões da aviação correspondiam a 707 milhões de toneladas de CO₂.

A otimização da aviação para diminuir as emissões de CO₂ e a produção em larga escala dos combustíveis de aviação sustentáveis, como o hidrogénio verde, são as estratégias mais imediatas.

Também a aplicação de taxas ambientais moduladas, que incentivam a renovação da frota com aeronaves mais eficientes será também uma forma de responder a este desafio.



PROMOVER COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

Um dos objetivos estratégicos da ANA para os próximos anos em matéria de transição da indústria e de envolvimento do ecossistema é a promoção da utilização de combustíveis alternativos. O acompanhamento das temáticas relacionadas com os SAF e com a disponibilização deste tipo de combustíveis nos aeroportos nacionais, em linha com o Fitfor55%²², reveste-se de particular importância no contexto da descarbonização do setor da aviação.

A pegada de carbono das companhias aéreas representa quase 93% do total das emissões da aviação âmbitos 1 e 2, face à dos aeroportos, que representa cerca de 1%²⁴.

Destacam-se as seguintes iniciativas em 2022:

- Início de um estudo de pré-viabilidade para fornecimento de hidrogénio verde e substituição dos autocarros e veículos de operação com motores de combustão, onde participam a ANA, a Galp, a CaetanoBus e a Mitsui. Os resultados do estudo, em desenvolvimento no Aeroporto de Lisboa, serão apreciados no início do ano de 2023.
- Acolhimento nos aeroportos de Lisboa e Porto de voos do desafio “Most Sustainable flight”, uma competição entre várias companhias aéreas, que recorre a combustível de aviação sustentável (este reduz, pelo menos, 75% das emissões de CO₂, em comparação com o combustível fóssil tradicional).
- Avaliação da possibilidade de realização de um projeto piloto no Aeroporto de Faro de utilização de biocombustíveis em veículos de socorros e outros equipamentos, com o objetivo de, potencialmente, transpor esta aprendizagem para os restantes aeroportos da ANA. Prevê-se arrancar com este projeto no 2.º semestre de 2023.

NA PRIMEIRA PESSOA



“A Air France - KLM estabeleceu objetivos ambiciosos de desempenho em matéria de sustentabilidade para realçar o seu compromisso: reduzir as emissões de CO₂ por passageiro-quilómetro em 30% até 2030, em relação a 2019, substituir pelo menos 10% do nosso combustível fóssil convencional para SAF até 2030 e atingir o net zero até 2050.

Para atingir estas metas, a primeira alavanca do nosso roadmap de descarbonização é a modernização da nossa frota. Uma aeronave de nova geração emite entre 15% e 25% menos CO₂ do que a anterior. A segunda alavanca utilizada é a redução do consumo de combustível nas nossas operações no ar e em terra: a abordagem de descida contínua, taxiing com apenas um motor, a redução do peso a bordo, e a eletrificação das atividades de *handling* são exemplos que envolvem o nosso pessoal e os nossos parceiros (aeroportos, prestadores de serviços, controlo do tráfego aéreo, entre outros).

A terceira alavanca é a incorporação de SAF na mistura de combustível. O Grupo Air France-KLM investiu no teste e utilização de SAF durante mais de 15 anos. Em 2022, o grupo comprou 42.000 toneladas de SAF, o que representa 17% da produção mundial²⁶. A Air France KLM oferece aos seus clientes um programa SAF para empresas e carga (125 participantes) e propõe também a utilização de SAF a clientes individuais. O Grupo estabeleceu uma política de sourcing rigorosa: Os projectos de SAF que seleccionamos devem ter um mínimo de 75% de redução de CO₂, não competir com a alimentação humana ou animal, não ser derivados de óleo de palma e ter certificação RSB²⁷ ou ISSC²⁸. Ao aumentar a utilização e a procura, a Air France-KLM pretende desempenhar o seu papel no aumento da escala de produção comercial de SAF.”

Nathalie Stubler, Special advisor on decarbonization for Air France KLM group

SOBRE OS SAF

SAF (Sustainable Aviation Fuel) é um termo que se refere a combustíveis derivados de fontes não fósseis, atualmente utilizado na aviação comercial, que reduz as emissões de CO₂ até 80%, em comparação com os combustíveis tradicionais. Pode ser produzido a partir de uma série de matérias-primas, incluindo óleos e gorduras residuais, resíduos verdes urbanos e culturas não alimentares. Também pode ser produzido sinteticamente através de um processo que captura o carbono diretamente do ar. Enquanto os combustíveis fósseis contribuem para o aumento do nível global de CO₂, ao emitir carbono armazenado, o SAF recicla o CO₂ que foi absorvido pela biomassa usada na matéria-prima durante o seu ciclo de vida. O SAF procura garantir um alto nível de integridade em critérios de sustentabilidade mais amplos, pela utilização de matérias-primas que não compete com as culturas alimentares ou com o abastecimento de água, nem é responsável pela degradação das florestas²⁵.

A produção de SAF em Portugal ainda está numa fase embrionária e, por isso, enfrenta algumas dificuldades, tais como:

- O elevado custo, associado ao facto da sua produção ser mais cara do que a produção de combustíveis fósseis convencionais, o que torna o preço final do produto mais alto e limita a sua procura e a adoção pelas companhias aéreas;
- A inexistência de infraestrutura adequada para o armazenamento e distribuição em Portugal, sendo que é necessário investir em novas instalações e equipamentos para viabilizar a produção em larga escala;
- A falta de regulamentação específica para a produção e uso de SAF em Portugal, o que cria incerteza para os investidores e limita o desenvolvimento do setor.

Apesar destas dificuldades, a necessidade de encontrar alternativas mais sustentáveis aos combustíveis convencionais para aviação reforça a importância do trabalho com parceiros para tornar a produção e utilização de SAF uma realidade viável no país.

²³ Saiba mais sobre o Fitfor55% [aqui](#).

²⁴ Fonte: ACI

^{25 & 26} Fonte: IATA

²⁷ Roundtable on Sustainable Biomaterials

²⁸ International Sustainability and Carbon Certification



INCENTIVAR A INTERMODALIDADE

Promover uma maior intermodalidade no acesso ao aeroporto, quer de passageiros quer de colaboradores que trabalham nos perímetros aeroportuários, é fundamental para o compromisso de acelerar a transição. Para tal, é importante obter ganhos de acessibilidade, em especial através de modos ou soluções mais sustentáveis, reduzir os problemas de estacionamento e incentivar a alteração da repartição modal em favor do transporte público e dos modos ativos. Uma vez mais, o envolvimento das várias partes na construção de soluções que possam ser colocadas à disposição das comunidades aeroportuárias é determinante.

5% do total das emissões do setor correspondem ao acesso aos aeroportos pelos passageiros²⁹.

JÁ EM 2020

Consciente da importância do incentivo da intermodalidade, já em 2020 a ANA tinha assumido dois compromissos importantes com o Município de Lisboa:

- Compromisso Lisboa Capital Verde Europeia 2020, de ações na área da energia, mobilidade, água, redução de emissões GEE. Pacto de Mobilidade Empresarial para a cidade de Lisboa, assinado pela ANA e por mais de 50 entidades, para acelerar a transformação da mobilidade urbana para as soluções sustentáveis, no âmbito do qual a Empresa se comprometeu com o aumento de veículos elétricos em frotas de veículos de uso privado e em frotas operacionais; a promoção de soluções de mobilidade e infraestruturas que facilitam o acesso dos colaboradores a meios sustentáveis; e incentivo a reuniões à distância.

PLANO DE MOBILIDADE EMPRESARIAL PARA O AEROPORTO DE LISBOA – MOBILITY FOR YOU

Em 2020 foi concluído o Estudo de Mobilidade Empresarial para o Perímetro Aeroportuário de Lisboa – *Mobility for You*. O objetivo deste estudo era definir um novo modelo de mobilidade, promovendo a alteração dos padrões de mobilidade nas viagens casa-trabalho dos colaboradores que trabalham no perímetro aeroportuário, favorecendo os modos de transporte mais sustentáveis. A ANA pretende reduzir em 10 pontos percentuais, até 2024, e em 20 pontos percentuais, até 2034, a quota modal do transporte individual nas deslocações dos colaboradores, cujo resultado no momento da realização do estudo rondava os 65%.

O Plano de Ação que se seguiu ao Estudo encontra-se estruturado em seis programas, onde cada um preconiza:

- Um conjunto de medidas que contribuem para a redução da utilização do transporte individual através da informação, promoção, *marketing*, formação, iniciativas de mobilidade, entre outros.
- Um conjunto de medidas de mais difícil implementação, que podem exigir a construção de infraestruturas, investimentos mais elevados e podem depender de outras entidades, e que por essas razões estão previstas para um horizonte de curto e médio prazo.

Programa Bicicleta Aposta na utilização da bicicleta para as deslocações casa-trabalho com duração inferior a 30 minutos.

Programa Peão Combina o modo andar a pé com modos de transporte motorizados.

Programa Transporte Público Propõe soluções em transporte público alternativas ao transporte individual.

Programa Teletrabalho Propõe a adoção do teletrabalho nas empresas em que esta opção é viável.

Programa TI e Estacionamento Limita o número de lugares de estacionamento para colaboradores no perímetro aeroportuário.

Programa Carpooling Propõe soluções para a implementação de um sistema de partilha de transporte.

²⁹ Fonte: ACI



Apesar de já terem sido implementadas uma parte das medidas preconizadas neste plano de ação, fatores externos têm provocado reduções na dimensão do número de colaboradores que desenvolvem a sua atividade de forma regular no perímetro aeroportuário, como também nos seus hábitos de deslocação. Também a perspetiva da deslocalização das instalações de outras empresas que se encontram atualmente no perímetro em questão irá alterar os padrões de mobilidade de uma parte significativa desta população. O plano está a ser ajustado e a acompanhar as mudanças que possam alterar a situação atual.

No âmbito do cálculo da pegada de carbono, da qual damos nota no capítulo **Gerir o maior desafio setorial: energia e emissões de gases com efeito de estufa**, será elaborado em 2023 um questionário aos colaboradores da ANA, à semelhança do que foi feito em anos anteriores, para se conhecerem os seus hábitos de deslocação.

NA PRIMEIRA PESSOA



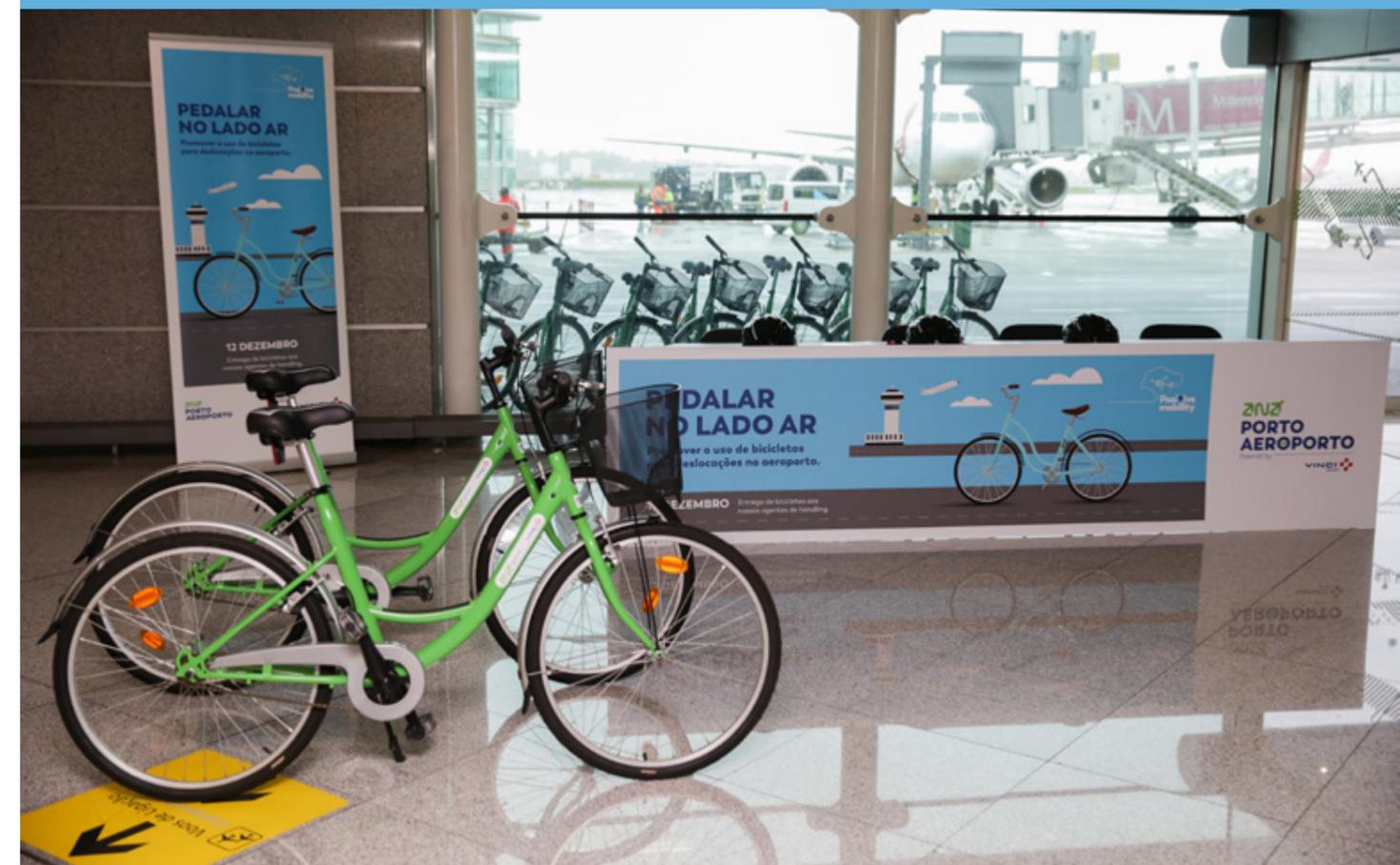
“Em 2019, propusemo-nos a iniciar um novo ciclo no âmbito da Mobilidade para o Aeroporto de Lisboa e criámos um Plano com duas vertentes complementares: uma destinada aos trabalhadores do perímetro aeroportuário e outra orientada para os passageiros e visitantes. Na vertente orientada para os trabalhadores, destaca-se a realização do Mobility for You, reforçado pelo trabalho de sensibilização interna através da partilha na Newsletter mensal com exemplos contagiantes de trabalhadores que utilizam meios de transporte coletivos ou de mobilidade suave. Destaca-se ainda o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido lado a lado com outras entidades para garantirmos o cumprimento das nossas ambiciosas metas: o desenvolvimento de um Plano de Parceria para a Mobilidade com os *Stakeholders* com início em 2021 para, em conjunto, definirmos um plano de ação e implementarmos medidas de redução das emissões de carbono de âmbito 3. Este plano conta com a presença da Câmara Municipal de Lisboa, da Câmara Municipal de Loures, da TML (Transportes Metropolitanos de Lisboa), do Metro e da Carris. Este foi outro enorme passo no caminho da mobilidade positiva, pois todos temos um objetivo comum, com diferentes perspetivas. Não temos dúvidas de que a trabalhar em conjunto chegaremos mais longe. Estamos conscientes que temos um longo caminho a percorrer. Isso move-nos a trilhar cada dia do futuro de modo sempre mais sustentável e positivo, rumo ao NetZero.”

Sandra Ferreira, Diretora adjunta, Aeroporto de Lisboa

Também em Lisboa, a Galp e a ANA, em resultado da parceria que estabeleceram, criaram o maior *hub* de carregamento ultrarrápido de Portugal, o qual disponibiliza soluções de carregamento universal nos parques de estacionamento públicos do Aeroporto de Lisboa, integrados na rede Mobi.E. A parceria para a criação do *hub* no “Parque da Nora” permitiu a disponibilização de 5 pontos de carregamento ultrarrápido, para 10 viaturas em simultâneo, melhorando, assim, a mobilidade em torno do aeroporto.

AEROPORTOS TESTAM ALTERNATIVAS NO LADO AR E NO LADO TERRA

Foram cedidas um total de 19 bicicletas e 2 trotinetes elétricas para facilitar as deslocações dos colaboradores no Lado Ar (Porto e Faro) e no Lado Terra (Madeira). O aeroporto do Porto assinou ainda um protocolo para entrega de bicicletas aos operadores de assistência em escala Portway e Groundforce, tendo disponibilizado 6 bicicletas para o efeito.



INTEGRAR NOVAS TECNOLOGIAS

À medida que o tráfego aéreo aumenta após a pandemia e continua a crescer, os aeroportos devem conciliar dois imperativos contraditórios: o reforço dos aspetos de segurança e a necessidade de tornar a experiência do cliente o mais suave possível.

Nos próximos 5 anos, a ANA pretende implementar novas capacidades nas áreas de biometria para criar uma viagem perfeita para passageiros. Estão previstos sistemas de gestão de edifícios com inteligência artificial e sistemas de gestão de manutenção computadorizados, “Internet das Coisas” melhorada e análise de vídeo para melhorar a gestão de ativos estáticos, móveis e a utilização das instalações. Além das eficiências, a transição para a energia verde continuará a garantir, não apenas mais eficácia na forma como as instalações são geridas, mas também na energia consumida. A ANA continuará a avaliar, testar e implementar novas soluções que potenciem fontes de energia verde, incluindo eletricidade, hidrogénio ou vento.

No horizonte, nos próximos 5 a 10 anos, prevêem-se avanços na descolagem e aterragem vertical, que podem influenciar a mobilidade urbana, tanto no solo para os atuais padrões de mobilidade de veículos, trânsito e novos usos do solo para apoiar descolagens e aterragens, como no céu para o controle de tráfego aéreo tradicional.

SOBRE A BIOMETRIA

A biometria é o conjunto de técnicas que reconhecem automaticamente um indivíduo com base nas suas características físicas, biológicas ou mesmo comportamentais.

Estes dispositivos biométricos podem ser usados para melhorar o fluxo de passageiros nos aeroportos, nomeadamente através do reconhecimento facial.

Biometria ao serviço da gestão aeroportuária

A ANA está agora a embarcar numa nova viagem para alavancar as capacidades da biometria e proporcionar uma experiência de passageiro sem falhas. Com o objetivo de reduzir a utilização de cartões de embarque em papel, a empresa prevê a implantação da biometria nos cinco principais aeroportos durante 2024. A partir do registo em casa, no telemóvel do passageiro ou em sistemas de terceiros participantes, os utilizadores poderão criar a sua identidade digital para facilitar a sua passagem pelo aeroporto. O seu rosto tornar-se-á a fonte mais fácil e fiável para identificar o passageiro por parte das autoridades em cada ponto da viagem. Desde a entrega da bagagem até à segurança, passando pela fronteira e pelo embarque, a experiência biométrica da ANA está apenas a começar. Em cada ponto do processo, o objetivo é tornar a experiência mais completa, sem necessidade de apresentar cartões de embarque e documentos de identificação em cada passo. Basta aproximar-se da câmara e seguir. O programa tem como objetivo criar uma melhor experiência para os passageiros, um processo mais rápido, uma maior capacidade aeroportuária e um ambiente mais seguro para todos os viajantes. Reconhecendo a natureza sensível dos dados que estão a ser processados, são definidas regras rigorosas de consentimento, integridade, processamento e retenção de dados para garantir que todos os direitos pessoais são respeitados.

Os aeroportos que implementaram os dispositivos biométricos de maior sucesso recentemente são: Dubai, Singapura, Los Angeles, São Francisco, Tóquio, Hong Kong, e Frankfurt.

Reconhecendo o valor do digital para ajudar a aliviar os processos em papel, as equipas estão também a avaliar novas tecnologias para potencialmente eliminar a necessidade de cartões de embarque em papel. Desde etiquetas de bagagem permanentes, passando pela identificação por radiofrequência (Radio Frequency Identification ou RFID) até à visão por computador, muitas opções novas estão prontas para levar o setor para mais longe em termos do seu desempenho ambiental.



PROJETO PILOTO DE BIOMETRIA NOS AEROPORTOS DA ANA

A ANA iniciou a sua jornada biométrica em 2021 com o lançamento do seu primeiro teste biométrico no Terminal 1 do Aeroporto de Lisboa, em parceria com a TAP. O programa analisou com sucesso dezenas de voos para avaliar as suas velocidades de processamento (por exemplo, 8 segundos no embarque por passageiro), o *feedback* dos passageiros e a integração dos vários sistemas. Em 2022, o programa foi lançado no Terminal 2 com uma nova companhia aérea parceira, a Ryanair. Em 2023, o programa será lançado para incluir operações que incluem voos não Schengen. Uma vez concluído, este programa proporcionará uma nova e inovadora capacidade operacional.



A ANA continuará a acompanhar estes temas para responder ao surgimento de novas tecnologias, ideias e soluções que possam contribuir para alcançar os objetivos em operações, experiência do passageiro e transição ecológica.

De olhos postos no futuro

A aposta na transição energética do setor da aviação é uma prioridade da ANA, procurando acompanhar e alavancar todos estes temas, sempre pronta para responder ao surgimento de novas tecnologias, ideias e soluções que possam contribuir para alcançar os objetivos em operações, experiência do passageiro e transição ecológica.

Para esta ambição em específico não são nesta fase definidas metas, tendo sido já definidas como áreas críticas de trabalho:

- Incentivar a produção de **SAF** em Portugal:
 - Garantir que todos os novos contratos para Gestão do Grupo Operacional de Combustíveis dos Aeroportos ANA assegurem as condições para fornecimento SAF nos Aeroportos e cumprimento metas Fitfor55%;
 - Contacto com os vários players de produção de SAF em Portugal;
 - Promover o off taking com as companhias aéreas
 - Avaliar a possibilidade de prioridade de atribuição de novos slots para voos operados com SAF.
- Explorar o **hidrogénio verde** como combustível alternativo: operações em terra e aeronaves:
 - Identificar necessidades de áreas reserva para produção/abastecimento de H2 nos Aeroportos e sua integração nos respetivos Masterplans;
 - Explorar a possibilidade de candidaturas EU para desenvolvimento de projetos de Hidrogénio líquido para abastecimento de aeronaves;
 - Procura de soluções / parcerias para produção/abastecimento de hidrogénio nas operações em terra (veículos e equipamentos);
 - Atuar junto dos ministérios e entidades reguladores para fomentar a criação de legislação.
- Explorar os **biocombustíveis** como combustível alternativo, desenvolvendo numa primeira fase um piloto em 2022 no Aeroporto de Faro para utilização de biocombustíveis em veículos de socorros e outros equipamentos e veículos;
- Incentivar a **intermodalidade** entre transporte aéreo e terrestre:
 - Avaliar a aplicação de benefícios para carros elétricos nos Parques de Estacionamento ANA;
 - Estudar a criação de zona diferenciadas nos parques de estacionamento para carregamento com coberturas em painéis fotovoltaicos;
 - Trabalhar com parceiros sobre alternativas conjuntas para promover o transporte coletivo nas deslocações para o aeroporto (ex. bilhete para famílias, piloto para abertura de determinadas estações com horário 5h-6h30, entre outros);
 - Realizar inquéritos aos passageiros para avaliação de origens / contacto com o Turismo;
 - Estudar a possibilidade de lançamento de consultas para implementação de modos suaves de mobilidade.
- Integrar novas tecnologias promotoras de uma maior eficiência e de **melhorias na experiência do passageiro**:
 - Implementar a utilização de dados biométricos nos vários Aeroportos ANA;
 - Desenvolver uma APP – multimodal.

SOBRE O RELATÓRIO

Juntos por uma mobilidade positiva.

SOBRE O RELATÓRIO

Depois de oito anos com uma prestação de contas apenas através do seu acionista, VINCI Airports, a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., recomeça o seu exercício de reporte de sustentabilidade para o ano de 2022 (1 de janeiro a 31 de dezembro). As atividades integradas neste reporte são as operações aeroportuárias dos 10 aeroportos sob a sua gestão em Portugal e referem-se aos aspetos Ambientais, Sociais e de Governance (Environmental, Social and Governance - ESG) do seu desempenho.

O Relatório cobre o desempenho da ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. de forma agregada no que diz respeito à informação qualitativa e quantitativa. Quando considerado pertinente e de modo a permitir uma visão evolutiva e comparativa dos principais indicadores é apresentada informação sobre o desempenho da organização em anos anteriores, e/ou a sua desagregação por região, atendendo às principais áreas de operação.

Este exercício de reporting coincide com a apresentação de um novo ciclo estratégico para a gestão da sustentabilidade pela ANA – 2023-2025, estando a definição de conteúdos e indicadores deste relatório assentes na Matriz de Materialidade trabalhada em 2022 e sendo o desempenho e os compromissos futuros alicerçados na Estratégia que será apresentada neste documento. O desempenho de sustentabilidade é elaborado de acordo com as normas da Global Reporting Initiative (GRI Standards) e as informações apresentadas são verificadas por uma entidade externa.

UM AGRADECIMENTO

Para este relatório contribuíram todas as Direções centrais e Aeroportos, tendo envolvido o esforço de muitos colaboradores, a quem agradecemos.

À nossa Comissão Executiva todo o suporte e envolvimento, sem o qual a implementação de toda a desafiante estratégia de sustentabilidade da ANA não será possível.

Uma palavra de agradecimento também para os nossos *stakeholders*, em particular os que foram envolvidos interna e externamente na consulta que enriqueceu a nossa reflexão sobre a nossa estratégia. Os seus contributos foram determinantes para a definição das nossas ambições para o Desenvolvimento Sustentável.

Estrutura

Este relatório está estruturado em cinco blocos distintos:

- **Parte I** Apresentação da ANA

Inclui a mensagem de abertura, um artigo sobre o contexto do setor aeroportuário e dois capítulos que apresentam a ANA e o seu funcionamento.

- **Parte II** Apresentação da Estratégia de Sustentabilidade – Comprometidos com uma Mobilidade Positiva

Inclui uma referência ao processo que esteve na base da Estratégia, incluindo a consulta aos *stakeholders*, as ambições para 2030 e o Plano de Atividades 2023-2025 que permitirão dar vida a estas ambições.

- **Parte III** Desempenho da ANA nos eixos da Estratégia

Inclui quatro capítulos: Empregador de Referência, Desempenho Ambiental de Excelência, Desenvolvimento dos Territórios e Transição da Indústria da Aviação.

- **Parte IV** Anexos

Inclui a tabela de conteúdos de acordo com o referencial da Global Reporting Initiative, as respetivas notas metodológicas, e exercício de elegibilidade com a Taxonomia.

Ligação com outros relatórios

No que toca à componente ambiental, este Relatório substitui o Relatório de Ambiental da ANA.

Complementarmente, a ANA publica ainda o seu Relatório de Gestão e Contas, que constitui informação adicional à apresentada neste relatório, e disponibiliza também conteúdos no seu [website](#).

Dúvidas e esclarecimentos

Pedidos de informação complementares, esclarecimentos adicionais ou sugestões sobre este documento podem ser enviados para geral.ambiente@ana.pt.

³⁰ O âmbito deste relatório difere do Relatório de Gestão e Contas do Grupo ANA, que integra a subsidiária Portway S.A.

ANEXOS



TABELA DE CONTEÚDOS GRI

GRI Universal Standards

GRI 1 – Fundamentos 2021

Localização/Resposta

GRI 1	Requisito 8: Fornecer uma declaração de uso	RS22 ANA Aeroportos Sobre o relatório
GRI 1	Requisito 7: Publicar um índice de conteúdos GRI	A presente tabela.

GRI 2 – Conteúdos Gerais 2021

Localização/Resposta

A organização e as suas práticas de reporte

GRI 2-1	Detalhes da organização	<ul style="list-style-type: none"> Nome legal: ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. Estrutura societária e forma legal: A ANA Aeroportos foi criada pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro, que procedeu à transformação da Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E.P., criada pelo Decreto-Lei n.º 246/79, de 25 de julho, em pessoa coletiva de direito privado com o estatuto de sociedade anónima. Localização da sede: Lisboa, Portugal Países de operação: Portugal
GRI 2-2	Entidades incluídas no reporte de sustentabilidade da organização	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
GRI 2-3	Período do reporte, frequência e ponto de contacto	RS22 ANA Aeroportos Sobre o relatório
GRI 2-4	Reformulação de informações	As alterações e reformulações estão assinaladas nas notas metodológicas correspondentes a cada indicador.
GRI 2-5	Verificação externa	A informação reportada no Relatório foi submetida a verificação externa, por uma entidade independente, a PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. Para mais informações consulte o Relatório Independente de Garantia Limitada de Fiabilidade.



Atividades e trabalhadores

GRI 2-6	Atividades, cadeia de valor e outras relações de negócio	RS22 ANA Aeroportos Quem somos > ANA Aeroportos num relance; 10 realidades, Uma missão; Uma atividade de elevado impacto																																																																																							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> </table>					2019	2021	2022																																																																																
	2019	2021	2022																																																																																						
GRI 2-7	Empregados	<table border="1"> <tr> <td colspan="4">Empregados</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados</td> <td>1306</td> <td>1186</td> <td>1136</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados <u>permanentes</u></td> <td>1306</td> <td>1186</td> <td>1136</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados <u>temporários</u></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados sem garantia de carga horária</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados em tempo inteiro</td> <td>1306</td> <td>1186</td> <td>1136</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados part-time</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="4">SEDE</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados</td> <td>391</td> <td>352</td> <td>339</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Discriminado por género</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>191</td> <td>181</td> <td>171</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>200</td> <td>171</td> <td>168</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados permanentes</td> <td>391</td> <td>352</td> <td>339</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Discriminado por género</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>191</td> <td>181</td> <td>171</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>200</td> <td>171</td> <td>168</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados temporários</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados sem garantia de carga horária</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados em tempo inteiro</td> <td>391</td> <td>352</td> <td>339</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Discriminado por género</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>191</td> <td>181</td> <td>171</td> </tr> </table>				Empregados				Número total de empregados	1306	1186	1136	Número total de empregados <u>permanentes</u>	1306	1186	1136	Número total de empregados <u>temporários</u>	0	0	0	Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0	Número total de empregados em tempo inteiro	1306	1186	1136	Número total de empregados part-time	0	0	0	SEDE				Número total de empregados	391	352	339	Discriminado por género				Homens	191	181	171	Mulheres	200	171	168	Número total de empregados permanentes	391	352	339	Discriminado por género				Homens	191	181	171	Mulheres	200	171	168	Número total de empregados temporários	0	0	0	Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0	Número total de empregados em tempo inteiro	391	352	339	Discriminado por género				Homens	191	181	171
Empregados																																																																																									
Número total de empregados	1306	1186	1136																																																																																						
Número total de empregados <u>permanentes</u>	1306	1186	1136																																																																																						
Número total de empregados <u>temporários</u>	0	0	0																																																																																						
Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0																																																																																						
Número total de empregados em tempo inteiro	1306	1186	1136																																																																																						
Número total de empregados part-time	0	0	0																																																																																						
SEDE																																																																																									
Número total de empregados	391	352	339																																																																																						
Discriminado por género																																																																																									
Homens	191	181	171																																																																																						
Mulheres	200	171	168																																																																																						
Número total de empregados permanentes	391	352	339																																																																																						
Discriminado por género																																																																																									
Homens	191	181	171																																																																																						
Mulheres	200	171	168																																																																																						
Número total de empregados temporários	0	0	0																																																																																						
Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0																																																																																						
Número total de empregados em tempo inteiro	391	352	339																																																																																						
Discriminado por género																																																																																									
Homens	191	181	171																																																																																						



GRI 2-7

Empregados

Mulheres	200	171	168
LISBOA			
Número total de empregados	327	277	261
Discriminado por género			
Homens	216	176	167
Mulheres	111	101	94
Número total de empregados permanentes	327	277	261
Discriminado por género			
Homens	216	176	167
Mulheres	111	101	94
Número total de empregados temporários	0	0	0
Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0
Número total de empregados em tempo inteiro	327	277	261
Discriminado por género			
Homens	216	176	167
Mulheres	111	101	94
Número total de empregados part-time	0	0	0
PORTO			
Número total de empregados	130	126	126
Discriminado por género			
Homens	104	97	97
Mulheres	26	29	29



GRI 2-7

Empregados

Número total de empregados permanentes	130	126	126
Discriminado por género			
Homens	104	97	97
Mulheres	26	29	29
Número total de empregados temporários	0	0	0
Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0
Número total de empregados em tempo inteiro	130	126	126
Discriminado por género			
Homens	104	97	97
Mulheres	26	29	29
Número total de empregados part-time	0	0	0
FARO			
Número total de empregados	143	133	130
Discriminado por género			
Homens	104	97	96
Mulheres	39	36	34
Número total de empregados permanentes	143	133	130
Discriminado por género			
Homens	104	97	96
Mulheres	39	36	34
Número total de empregados temporários	0	0	0



GRI 2-7

Empregados

Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0
Número total de empregados em tempo inteiro	143	133	130
Discriminado por género			
Homens	104	97	96
Mulheres	39	36	34
Número total de empregados part-time	0	0	0
BEJA			
Número total de empregados	6	7	6
Discriminado por género			
Homens	4	5	4
Mulheres	2	2	2
Número total de empregados permanentes	6	7	6
Discriminado por género			
Homens	4	5	4
Mulheres	2	2	2
Número total de empregados temporários	0	0	0
Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0
Número total de empregados em tempo inteiro	6	7	6
Discriminado por género			
Homens	4	5	4
Mulheres	2	2	2



GRI 2-7

Empregados

Número total de empregados part-time	0	0	0
AÇORES			
Número total de empregados	104	96	97
Discriminado por género			
Homens	81	77	77
Mulheres	23	19	20
Número total de empregados permanentes	104	96	97
Discriminado por género			
Homens	81	77	77
Mulheres	23	19	20
Número total de empregados temporários	0	0	0
Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0
Número total de empregados em tempo inteiro	104	96	97
Discriminado por género			
Homens	81	77	77
Mulheres	23	19	20
Número total de empregados part-time	0	0	0
MADEIRA			
Número total de empregados	205	195	177
Discriminado por género			
Homens	144	137	123



<p>GRI 2-7</p>	<p>Empregados</p>	<table border="1"> <tr> <td>Mulheres</td> <td>61</td> <td>58</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados permanentes</td> <td>205</td> <td>195</td> <td>177</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Discriminado por género</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>144</td> <td>137</td> <td>123</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>61</td> <td>58</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados temporários</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados sem garantia de carga horária</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados em tempo inteiro</td> <td>205</td> <td>195</td> <td>177</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Discriminado por género</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>144</td> <td>137</td> <td>123</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>61</td> <td>58</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados part-time</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </table>	Mulheres	61	58	54	Número total de empregados permanentes	205	195	177	Discriminado por género				Homens	144	137	123	Mulheres	61	58	54	Número total de empregados temporários	0	0	0	Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0	Número total de empregados em tempo inteiro	205	195	177	Discriminado por género				Homens	144	137	123	Mulheres	61	58	54	Número total de empregados part-time	0	0	0
		Mulheres	61	58	54																																													
		Número total de empregados permanentes	205	195	177																																													
		Discriminado por género																																																
		Homens	144	137	123																																													
		Mulheres	61	58	54																																													
		Número total de empregados temporários	0	0	0																																													
		Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	0																																													
		Número total de empregados em tempo inteiro	205	195	177																																													
		Discriminado por género																																																
		Homens	144	137	123																																													
		Mulheres	61	58	54																																													
		Número total de empregados part-time	0	0	0																																													
		<p>Metodologias e premissas usadas para compilar os dados: No total de empregados equivalentes em tempo inteiro (FTE), ao término do período de reporte (31/Dez). Flutuações justificadas pela pandemia por Covid-19.</p>																																																
		<p>GRI 2-8</p>	<p>Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Número total de trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização</td> <td>4.049</td> <td>3.582</td> <td>4.547</td> </tr> <tr> <td>Tipos mais comuns de trabalhadores e suas relações contratuais com a organização</td> <td colspan="3">Prestadores de serviços externos</td> </tr> <tr> <td>Tipo de trabalho que realizam</td> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> · Vigilância/Segurança; · Limpeza; · Serviços de socorros e emergência/ Primeiros Socorros/Bombeiros; · Monitorização de águas residuais; · Serviços de desenvolvimento de programas de condição física; · Manutenção de espaços verdes/Jardinagem; · Assessoria informática/ Gestão aplicacional digital/Manutenção de software; · Serviços de enfermagem; · Recolha de Resíduos Urbanos/RSU/Resíduos perigosos; · Inspeção e limpeza de rede de drenagem; </td> </tr> </tbody> </table>		2019	2021	2022	Número total de trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização	4.049	3.582	4.547	Tipos mais comuns de trabalhadores e suas relações contratuais com a organização	Prestadores de serviços externos			Tipo de trabalho que realizam	<ul style="list-style-type: none"> · Vigilância/Segurança; · Limpeza; · Serviços de socorros e emergência/ Primeiros Socorros/Bombeiros; · Monitorização de águas residuais; · Serviços de desenvolvimento de programas de condição física; · Manutenção de espaços verdes/Jardinagem; · Assessoria informática/ Gestão aplicacional digital/Manutenção de software; · Serviços de enfermagem; · Recolha de Resíduos Urbanos/RSU/Resíduos perigosos; · Inspeção e limpeza de rede de drenagem; 																																
	2019			2021	2022																																													
Número total de trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização	4.049			3.582	4.547																																													
Tipos mais comuns de trabalhadores e suas relações contratuais com a organização	Prestadores de serviços externos																																																	
Tipo de trabalho que realizam	<ul style="list-style-type: none"> · Vigilância/Segurança; · Limpeza; · Serviços de socorros e emergência/ Primeiros Socorros/Bombeiros; · Monitorização de águas residuais; · Serviços de desenvolvimento de programas de condição física; · Manutenção de espaços verdes/Jardinagem; · Assessoria informática/ Gestão aplicacional digital/Manutenção de software; · Serviços de enfermagem; · Recolha de Resíduos Urbanos/RSU/Resíduos perigosos; · Inspeção e limpeza de rede de drenagem; 																																																	



<p>GRI 2-8</p>	<p>Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;"> <ul style="list-style-type: none"> • Desinfestação de instalações; • Manutenção e construção civil; • Manutenção mecânica; • Manutenção elétrica; • Coordenação e Operação Terminais Bagagem, Serviço de Bagageiros, Serviços para PMR, Apoio a Passageiros; • Recarga e manutenção de extintores/espumífero; • Lavagem auto; • Serviços de transporte; • Serviço de falcoaria; • Manutenção do sistema de controlo de acessos; • Serviços em parques de estacionamento. </td> </tr> </table> <p>Metodologias e premissas usadas para compilar os dados: No total de empregados equivalentes em tempo inteiro (FTE), ao término do período de reporte (31/Dez). Flutuações justificadas pela pandemia por Covid-19.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Desinfestação de instalações; • Manutenção e construção civil; • Manutenção mecânica; • Manutenção elétrica; • Coordenação e Operação Terminais Bagagem, Serviço de Bagageiros, Serviços para PMR, Apoio a Passageiros; • Recarga e manutenção de extintores/espumífero; • Lavagem auto; • Serviços de transporte; • Serviço de falcoaria; • Manutenção do sistema de controlo de acessos; • Serviços em parques de estacionamento.
	<ul style="list-style-type: none"> • Desinfestação de instalações; • Manutenção e construção civil; • Manutenção mecânica; • Manutenção elétrica; • Coordenação e Operação Terminais Bagagem, Serviço de Bagageiros, Serviços para PMR, Apoio a Passageiros; • Recarga e manutenção de extintores/espumífero; • Lavagem auto; • Serviços de transporte; • Serviço de falcoaria; • Manutenção do sistema de controlo de acessos; • Serviços em parques de estacionamento. 			
<p>Governança</p>				
<p>GRI 2-9</p>	<p>Estrutura de governance e sua composição</p>	<p>Descrever a estrutura de governance, incluindo os comités do mais alto órgão de governance: O mais alto órgão de governance é o Conselho de Administração (composto por 12 elementos). Ao Conselho de Administração compete gerir e representar a sociedade, cabendo-lhe as competências previstas na lei, nos estatutos e conferidas pela Assembleia Geral. O Conselho de Administração delegou a gestão corrente da sociedade numa Comissão Executiva (composta por 5 elementos, que também fazem parte do Conselho de Administração), com algumas limitações que resultam do Regulamento da Comissão Executiva. A ANA Aeroportos dispõe ainda de um Conselho Fiscal (composto por 3 membros) e uma Assembleia Geral. A VINCI Airport é a única acionista da ANA Aeroportos. Conheça a composição dos nossos Órgãos Sociais.</p> <p>Listar os comités do mais alto órgão de governance que são responsáveis pela tomada de decisão e pela supervisão da gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas: A gestão da sociedade é centrada na Comissão Executiva, que integra 5 elementos do Conselho de Administração.</p> <p>Descrever a composição do mais alto órgão de governance e dos seus comités: Dos 12 elementos que constituem o Conselho de Administração, 2 são mulheres, 10 são homens, e apenas 5 têm funções executivas (os que também são membros da Comissão Executiva). Os membros da Comissão Executiva são independentes na gestão corrente da sociedade, embora seguindo as orientações provenientes do Conselho de Administração, também este independente. Os mandatos dos membros do mais alto órgão de governance são de 3 anos (2021-2023), e estes não detêm outros cargos ou compromissos importantes. As suas competências correspondem a valias técnicas nas áreas abrangidas pela atividade da ANA, tais como gestão aeroportuária, financeira, área comercial Aviação e Extra Aviação. Os <i>stakeholders</i> estão representados nos Conselhos Consultivos dos Aeroportos, Comitês criados por acordo entre a ANA e o Estado, e em outras estruturas, como os Comitês de Utilizadores, sendo também consultadas a respeito de diversas matérias, tais como o Plano Estratégico dos aeroportos da rede ANA e sobre a fixação das taxas aeroportuárias.</p>		



GRI 2-10	Nomeação e seleção do mais alto órgão de governance	<p>Processos de nomeação e seleção para o mais alto órgão de governance e os seus comités: Os membros do Conselho de Administração são designados pela Assembleia Geral, que representa o único acionista da ANA Aeroportos – a VINCI Airports. Os membros da Comissão Executiva são designados pelo Conselho de Administração.</p> <p>Descrever os critérios adotados para nomear e selecionar os membros do mais alto órgão de governance, incluindo se e como os seguintes critérios são considerados: Os membros do Conselho de Administração e da Comissão Executiva são nomeados e selecionados de acordo com critérios internos do acionista VINCI Airports, atendendo às suas competências nas diversas áreas abrangidas pela atividade da ANA, nomeadamente financeira, operacional, comercial Aviação e Extra Aviação e à sua independência. No futuro, prevê-se ainda a inclusão de critérios que promovam a igualdade de género que permitam à ANA Aeroportos atingir os seus objetivos ao nível da integração de mulheres na sua Comissão Executiva.</p>
GRI 2-11	Presidente do mais alto órgão de governance	O Presidente do Conselho de Administração não tem funções executivas.
GRI 2-12	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governance na supervisão da gestão dos impactos	<p>A missão, visão e valores da ANA são definidas e aprovadas pela Comissão Executiva e pelo Conselho de Administração. A definição da estratégia de desenvolvimento sustentável é efetuada pelo Conselho de Administração, que garante a sua coerência com a estratégia definida no âmbito da VINCI Airports. As decisões sobre a implementação desta estratégia, no que respeita a políticas e metas, estão delegadas na Comissão Executiva, que faz ainda um acompanhamento corrente dos temas, reportando ao Conselho de Administração.</p> <p>Os <i>stakeholders</i> são envolvidos nos processos de decisão da empresa através de consultas em diversas áreas e através de diferentes Comités, como os Conselhos Consultivos dos aeroportos. Os membros da comissão executiva são responsáveis pela implementação da estratégia definida, o que abrange as principais políticas definição das principais políticas, e decisões que devam considerar-se estratégicas em virtude do seu montante ou risco, bem como na avaliação do respetivo cumprimento.</p> <p>Saiba mais sobre a governance para a sustentabilidade e os outros processos para identificar e gerir seus impactos na economia, no meio ambiente e nas pessoas da ANA Aeroportos em RS22 ANA Aeroportos COMPROMETIDOS COM UMA MOBILIDADE POSITIVA > Refletir sobre expectativas.</p>
GRI 2-13	Delegação de responsabilidade pela gestão de impactos	<p>Descrever como o mais alto órgão de governance delega responsabilidade pela gestão dos impactos da organização da economia, no meio ambiente e nas pessoas: O Conselho de Administração delegou a gestão corrente da sociedade numa Comissão Executiva, com algumas limitações que resultam do Regulamento da Comissão Executiva.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se foi nomeado algum alto executivo para ser responsável pela gestão dos impactos: Os membros da Comissão Executiva têm sob a sua responsabilidade áreas de atuação distintas relacionadas coma gestão dos impactos da organização da economia, no meio ambiente e nas pessoas. • Se foi delegada responsabilidade pela gestão dos impactos para outros empregados: Foi criado o Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente especificamente para implementar as políticas ambientais, que reporta diretamente a um vogal da Comissão Executiva, que por sua vez reporta à Comissão Executiva, com periodicidade semanal. Os impactes internos nas pessoas são geridos pela área de Segurança e Saúde no Trabalho da Direção de Segurança e Facilitação Aeroportuária assim como da Direção de Recursos Humanos. A ANA Aeroportos dispõe ainda de um Comité de Sustentabilidade, composto pelos diretores da empresa e respetivas equipas, tendo a responsabilidade do desenho da estratégia e da reflexão sobre os desafios da ANA. Saiba mais sobre a governance para a sustentabilidade e a gestão de impactos da ANA Aeroportos em RS22 ANA Aeroportos COMPROMETIDOS COM UMA MOBILIDADE POSITIVA > Refletir sobre expectativas. <p>Descrever o processo e a frequência com que altos executivos e outros empregados devem reportar ao mais alto órgão de governance sobre a gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas: A Diretora do Gabinete de Sustentabilidade Ambiental reporta ao Vogal da Comissão Executiva com uma periodicidade semanal, e sempre que necessário. A Responsável da Segurança e Saúde no trabalho reporta ao Diretor da Direção de Segurança e Facilitação Aeroportuária que por sua vez, reporta ao Vogal da Comissão Executiva com uma periodicidade semanal, e sempre que necessário.</p>



<p>GRI 2-14</p>	<p>Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governance no reporte de sustentabilidade</p>	<p>Reportar se o mais alto órgão de governance é responsável por analisar e aprovar as informações reportadas, incluindo os temas materiais da organização, e se for, descrever o processo de análise e aprovação das informações: A elaboração do relatório é gerida pelo Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente. A primeira versão é elaborada com as diferentes direções da empresa, junto das quais é recolhida a informação necessária. As revisões subsequentes são feitas pelo Comité de Sustentabilidade, pela Comissão Executiva e pelo Acionista VINCI Airports. Posteriormente, é enviada para aprovação final do Conselho de Administração.</p> <p>Se o mais alto órgão de governance não for responsável por analisar e aprovar as informações reportadas, incluindo os temas materiais da organização, explicar os motivos para isso: Estes temas estão delegados na Comissão Executiva, que reporta, quando necessário, ao Conselho de Administração.</p>
<p>GRI 2-15</p>	<p>Conflitos de interesse</p>	<p>Descrever os processos usados pelo mais alto órgão de governance para garantir que conflitos de interesse sejam prevenidos e mitigados: A Carta de Ética e Conduta e o Código de Conduta Anticorrupção estabelecem a forma de atuação em casos de conflitos de interesse. O Presidente da Comissão Executiva é chamado a tomar conhecimento destes documentos pela VINCI através da Plataforma VINCI Diffusion. Por sua vez, este convida os restantes administradores ANA Aeroportos a tomar conhecimento, que por sua vez convidam os respetivos diretores, que por fim convidam os colaboradores das respetivas direções a tomar conhecimento dos documentos, garantindo a abrangência e aplicabilidade dos seus princípios de forma transversal à organização.</p> <p>Reportar se conflitos de interesse são reportados aos stakeholders: Os normativos apenas preveem o reporte interno de modo a ser encontrada a solução adequada para eliminar a situação de conflito de interesses.</p>
<p>GRI 2-16</p>	<p>Comunicação de preocupações críticas</p>	<p>As preocupações críticas são comunicadas à Comissão Executiva através do relatório de Avaliação do ciclo integrado anual, emitido no seguimento da reunião conjunta do Comité de Ética e Vigilância. No entanto, pontualmente, poderão ser efetuados reportes à Comissão Executiva, caso exista alguma situação que no âmbito da análise efetuada pelo Comité de Ética e Vigilância, seja entendido como necessário de reporte. Um dos membros da Comissão Executiva integra este Comité, garantindo assim a ponte entre os dois órgãos e um fluxo de comunicação contínua, que permite manter a Comissão Executiva a par dos principais desenvolvimentos. Por sua vez, a Comissão Executiva comunica as preocupações críticas que considera relevantes ao Conselho de Administração.</p>
<p>GRI 2-17</p>	<p>Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governance</p>	<p>Reportar medidas tomadas para desenvolver o conhecimento coletivo, as habilidades e a experiência do mais alto órgão de governance sobre desenvolvimento sustentável: Reuniões regulares entre o Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente com Comissão Executiva para acompanhamento e monitorização da estratégia de sustentabilidade. Realização de formações ESG, ex.: Mural do Clima e participação em fóruns de sustentabilidade.</p>
<p>GRI 2-18</p>	<p>Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governance</p>	<p>Descrever os processos de avaliação do desempenho do mais alto órgão de governance no que diz respeito à supervisão da gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas: O Conselho de Administração da ANA é avaliado pela VINCI, com regras definidas pela sede do grupo, e tendo em conta o cumprimento dos seus objetivos.</p> <p>Reportar se essa avaliação é independente ou não e com que frequência ela é realizada: Periodicidade anual. É independente, feita pelo grupo VINCI. São feitas reuniões individuais com cada membro do Conselho de Administração.</p> <p>Descrever as medidas tomadas em resposta às avaliações, incluindo mudanças na composição do mais alto órgão de governance e em práticas organizacionais: O resultante da avaliação tem efeitos em termos de progressão de carreira e através da atribuição de bónus. Decorrente das avaliações são definidos eixos de melhoria, através das reuniões realizadas.</p>



<p>GRI 2-19</p>	<p>Políticas de remuneração</p>	<p>Descrever como as políticas de remuneração para membros do mais alto órgão de governance e para os altos executivos estão vinculadas aos seus objetivos e ao seu desempenho em relação à gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas: A remuneração dos membros do Conselho de Administração inclui remuneração fixa e variável. Os pagamentos por rescisão são pagos de acordo com a Lei Geral do Trabalho, caso não sejam violados princípios de ética ou conduta. Mecanismos de devolução de bônus e incentivos (clawback) são aplicáveis e benefícios de reforma, bônus de atração ou pagamentos de incentivos ao recrutamento não são aplicáveis. As políticas de remuneração para membros do mais alto órgão de governance e para os altos executivos estão vinculadas aos seus objetivos e ao seu desempenho em relação à gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas, e existe ainda planos de desempenho a longo prazo que outorgam benefícios em relação aos resultados da empresa medidos em função de uma ponderação de um critério económico (50%), dois critérios financeiros (25%) e três critérios ESG (25%).</p>								
<p>GRI 2-20</p>	<p>Processo para determinar a remuneração</p>	<p>Descrever o processo de desenvolvimento das políticas de remuneração e para determinação da remuneração: Resulta de um percurso remuneratório individualizado e da sua evolução tanto na sua parte fixa, como variável, de evolução das competências e do desempenho individual de cada membro dos órgãos de governance. Assim como da evolução do desempenho da empresa nas matérias de ESG, para efeito de atribuição de benefícios de longo prazo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se membros independentes do mais alto órgão de governance ou um comité de remuneração independente supervisiona o processo de determinação da remuneração: Sim • Como as opiniões dos stakeholders (incluindo acionistas) relacionadas a remunerações obtidas e consideradas: Sim, o acionista define ou autoriza a política de remuneração da gestão de topo da empresa, incluindo também os Diretores. • Se consultores de remuneração estão envolvidos na determinação da remuneração e, caso estejam, se eles são independentes da organização, do mais alto órgão de governance e de seus altos executivos: Não • Reportar os resultados de votações de stakeholders (incluindo acionistas) nas políticas e propostas de remuneração: Não aplicável 								
<p>GRI 2-21</p>	<p>Proporção da remuneração total anual¹</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Proporção entre a remuneração total anual do indivíduo mais bem pago da organização e a remuneração total anual média de todos os empregados (excluindo-se o mais bem pago)</td> <td>1,85</td> <td>1,49</td> <td>1,72</td> </tr> </tbody> </table>		2019	2021	2022	Proporção entre a remuneração total anual do indivíduo mais bem pago da organização e a remuneração total anual média de todos os empregados (excluindo-se o mais bem pago)	1,85	1,49	1,72
	2019	2021	2022							
Proporção entre a remuneração total anual do indivíduo mais bem pago da organização e a remuneração total anual média de todos os empregados (excluindo-se o mais bem pago)	1,85	1,49	1,72							

¹ O rácio de remuneração entre o indivíduo com o maior salário e a média salarial dos/as restantes colaboradores/as (excluindo o salário mais elevado). A proporção entre o aumento percentual na remuneração total anual do indivíduo mais bem pago e o aumento percentual médio na remuneração total anual de todos os empregados (excluindo o mais bem pago)



Estratégia, políticas e práticas		
GRI 2-22	Declaração sobre a estratégia de desenvolvimento sustentável	RS22 ANA Aeroportos MENSAGEM DE ABERTURA
GRI 2-23	Compromissos de política	<p>A ANA Aeroportos apresenta um conjunto de princípios que se espelham nas diversas políticas, cartas, códigos e regulamentos internos, os quais visam garantir a melhor conduta associada ao seu negócio. Os Princípios estão estabelecidos em diversos documentos, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carta Ética de Conduta e Anexo à Carta Ética e Conduta; • Código de Conduta Anticorrupção; • Política Anticorrupção; • Política de Privacidade; • Guia VINCI dos Direitos Humanos; • Declaração sobre Ações Essenciais e Fundamentais em matéria de Saúde e Segurança no Trabalho; • Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social destinada a fornecedores; • Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas; • Política da Qualidade • Política de Ambiente • Política de Investigação, Desenvolvimento e Inovação • Política de Segurança e Saúde no Trabalho <p>Saiba mais em RS22 ANA Aeroportos Somos ANA Aeroportos > Um sistema integrado e A gestão do risco</p>
GRI 2-24	Incorporação de compromissos de política	<p>Todos os colaboradores da ANA Aeroportos tomam conhecimento da Carta de Ética e Conduta e do Código de Conduta Anticorrupção através da Plataforma VINCI <i>Diffusion</i>, garantindo a abrangência e aplicabilidade dos seus princípios de forma transversal à organização.</p> <p>A assinatura da Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social é, desde 2009, um requisito para qualquer entidade que pretenda ser fornecedor da ANA Aeroportos, sendo igualmente condição necessária para o acesso às consultas ao mercado. A subscrição dos princípios desta Carta é ainda reiterada em diversos momentos do processo de contratação.</p> <p>As políticas, cartas, códigos e regulamentos internos associados ao Sistema de Gestão Integrado encontram-se acessíveis para consulta permanente pelos colaboradores no módulo de gestão documental da ferramenta informática IB. A incorporação e aplicação dos princípios estabelecidos nas políticas das áreas nas quais a ANA Aeroportos é certificada – Qualidade, Ambiente, Investigação, Desenvolvimento e Inovação, e Segurança e Saúde no Trabalho – são alvo de auditorias internas. A empresa reserva ainda o direito de auditar diretamente os seus fornecedores e clientes (nomeadamente concessionários no âmbito do negócio Extra Aviação), para garantir o cumprimento dos compromissos por si estabelecidos.</p> <p>A Empresa dinamiza ainda ações de formação e sensibilização regulares, nomeadamente no que diz respeito à Segurança e Saúde no Trabalho, que abrangem prestadores de serviços que operem nas instalações da ANA Aeroportos, e no âmbito da ética foram dinamizadas diversas ações de formação, nomeadamente: “Ethics Code e Anticorruption” que abrangem todos os trabalhadores da ANA e “Integrity and prevention”, que abrangem trabalhadores de áreas consideradas sensíveis, nomeadamente, área de compras. Para 2023 está ainda prevista uma ação de formação transversal a toda a organização sobre o Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção.</p>



<p>GRI 2-25</p>	<p>Processos para remediar impactos negativos</p>	<p>A ANA Aeroportos atua visando a melhoria contínua do seu desempenho nas diferentes matérias, implementando uma série de medidas com o fim último de garantir um crescimento empresarial concordante com a sua responsabilidade ambiental e social. Para o efeito, a empresa detém um Sistema de Gestão Integrado, onde são definidos eixos prioritários de atuação no que respeita aos impactes decorrentes da sua atividade, e certifica as áreas de qualidade, saúde e segurança e ambiente, que correspondem a mecanismos que mitigam a existência de reclamações ou impactos negativos. Trabalha ainda de forma preventiva implementando nos vários aeroportos projetos que permitem identificar situações anómalas e potenciais impactos negativos, atuando com vista à identificação e concretização de ações e medidas corretivas, que permitam restabelecer a situação, muitas vezes indo além das suas obrigações legais. As principais ações e iniciativas desenvolvidas para gerir e remediar os impactes associados à sua atividade encontram-se descritas ao longo do Relatório de Sustentabilidade.</p> <p>Todas as reclamações, de ambiente e outras, são registadas e têm um procedimento de gestão estabelecido que permite garantir a confidencialidade, tratamento e resposta.</p> <p>Existe ainda canal próprio de denúncia, criado em 2022, que complementa o canal de denúncia do Grupo (Dispositivo Alerta VINCI). Dispõe ainda de Conselhos Consultivos, que são órgãos de consulta e apoio para o desenvolvimento da estratégia dos seus aeroportos, que reúnem ordinariamente duas vezes por ano e contam com a participação de diferentes grupos de <i>stakeholders</i>, como empresas e associações locais que representam os interesses dos <i>stakeholders</i> da região.</p> <p>Conta também com equipas dedicadas a temas específicos como é o caso dos Comitês de Biodiversidade em cada aeroporto, o Comité de Ética e Vigilância, entre outros e está ainda em contacto permanente com organismos reguladores e científicos, nomeadamente a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Universidade do Algarve e os seus Centro de Ciências do Mar e Centro de Investigação Marinha e Ambiental, a Agência Portuguesa do Ambiente, as Câmaras Municipais, os Governos Regionais, entre outros.</p>																												
<p>GRI 2-26</p>	<p>Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações</p>	<p>Aconselhamento sobre como implementar as políticas e práticas da organização para uma conduta empresarial responsável pode ser solicitado através do e-mail do Comité de Ética e Vigilância, com vista ao esclarecimento de dúvidas (eticaconduta@ana.pt), e através do contacto com os responsáveis/representantes globais e locais (em cada Unidade de Negócio) previstos no Modelo de Governo do Sistema de Gestão Integrado.</p> <p>As preocupações relativas à conduta empresarial da organização podem ser apresentadas através do canal de denúncia da ANA Aeroportos ou do Dispositivo Alerta VINCI.</p>																												
<p>GRI 2-27</p>	<p>Conformidade com leis e regulamentos</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">Número total de casos significativos de não conformidade com leis e regulamentos</td> </tr> <tr> <td>Casos em que multas foram aplicadas</td> <td>8</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Casos em que sanções não monetárias foram aplicadas</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Multas para casos de não conformidade com leis e regulamentos pagos</td> </tr> <tr> <td>Número total</td> <td>8</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Valor monetário</td> <td>47.397,68 €</td> <td>2.051,00 €</td> <td>14.537,98 €</td> </tr> </tbody> </table>		2019	2021	2022	Número total de casos significativos de não conformidade com leis e regulamentos				Casos em que multas foram aplicadas	8	1	3	Casos em que sanções não monetárias foram aplicadas	0	0	0	Multas para casos de não conformidade com leis e regulamentos pagos				Número total	8	1	3	Valor monetário	47.397,68 €	2.051,00 €	14.537,98 €
	2019	2021	2022																											
Número total de casos significativos de não conformidade com leis e regulamentos																														
Casos em que multas foram aplicadas	8	1	3																											
Casos em que sanções não monetárias foram aplicadas	0	0	0																											
Multas para casos de não conformidade com leis e regulamentos pagos																														
Número total	8	1	3																											
Valor monetário	47.397,68 €	2.051,00 €	14.537,98 €																											



GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	<p>Descrever casos significativos de não conformidade</p> <p>Correspondem a processos de contraordenação instaurados pela ANAC, maioritariamente relacionados com segurança aeroportuária na vertente <i>security</i>, bem como processos judiciais, na sua maioria, relacionados com a liquidação e cobrança de taxas/tributos, de acordo com o Decreto-Lei n.º 254/12, de 28 de novembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal atribuída à ANA - Aeroportos.</p>								
		<p>Descrever como foram definidos casos significativos de não conformidade</p> <p>Foram considerados como casos significativos de não conformidade situações que preenchessem os seguintes requisitos: (i) situações de não conformidade legal e regulamentar (desconsiderando-se assim quaisquer eventuais processos sancionatórios de natureza contratual, máxime os do contrato de concessão); (ii) que tivessem gerado a instauração de processos judiciais ou contraordenacionais; e (iii) que pudessem por em causa ou afetar a existência e ou validade jurídica da empresa ou a sua capacidade jurídica e ou económica para assegurar a prestação da atividade concessionada.</p>								
GRI 2-28	Participação em associações	RS22 ANA Aeroportos DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS > Participar e fazer parte da sociedade								
Envolvimento de <i>stakeholders</i>										
GRI 2-29	Abordagem para o envolvimento de <i>stakeholders</i>	<p>RS22 ANA Aeroportos COMPROMETIDOS COM UMA MOBILIDADE POSITIVA > Refletir sobre expectativas</p> <p>Do ponto de vista de ambiente, a participação no Fórum de <i>stakeholders</i> (que inclui 4 grupos de trabalho Aviação, handlers, grandes consumidores de energia e mobilidade). Para além destes há as reuniões do conselho consultivo de cada um dos aeroportos (que inclui a componente de ambiente).</p>								
GRI 2-30	Acordos de negociação coletiva	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Percentagem do total de empregados cobertos por acordos de negociação coletiva</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> </tbody> </table>		2019	2021	2022	Percentagem do total de empregados cobertos por acordos de negociação coletiva	100,0%	100,0%	100,0%
	2019	2021	2022							
Percentagem do total de empregados cobertos por acordos de negociação coletiva	100,0%	100,0%	100,0%							
GRI 3 – Temas Materiais 2021		Localização/Resposta								
Conteúdos sobre temas materiais										
GRI 3-1	Processo de definição de temas materiais	RS22 ANA Aeroportos COMPROMETIDOS COM UMA MOBILIDADE POSITIVA > Refletir sobre expectativas								
GRI 3-2	Lista de tópicos materiais	RS22 ANA Aeroportos COMPROMETIDOS COM UMA MOBILIDADE POSITIVA > Refletir sobre expectativas								



GRI Topic Standards		Localização/Resposta			
GRI 201 – Desempenho Económico 2016					
GRI 201-1	Valor económico direto gerado e distribuído		2019	2021	2022
		Valor económico direto gerado	877.948.067 €	404.898.709 €	862.107.736 €
		Valor económico distribuído	670.544.253 €	277.840.539 €	456.132.000 €
		Valor económico retido	207.403.814 €	127.058.170 €	405.975.736 €
GRI 201-2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades devido às mudanças climáticas	<p>Os riscos associados às alterações climáticas que podem ter implicações financeiras negativas estão por um lado relacionados com fenómenos extremos, que podem perturbar as infraestruturas e operações da ANA Aeroportos, bem como as dos seus fornecedores e prestadores de serviços. Isto conduz a perturbações na atividade aeroportuária, com impacto num elevado número de <i>stakeholders</i> e no aumento dos custos globais da atividade. Existem também riscos relacionados com o preço e disponibilidade de combustíveis fósseis, dos quais a empresa depende, devido ao contexto macroeconómico e/ou regulatório, e da água, pela sua eventual escassez.</p> <p>Para gerir estes riscos a ANA Aeroportos tem Planos de Gestão de Carbono e Energia, estando já em curso medidas até 2030, como a substituição de iluminação convencional por LED, a instalação de equipamentos de climatização mais eficientes e a aposta em energias renováveis e na eletrificação da frota, e tem ainda vindo a implementar sistemas de rega preditiva, que diminuem os consumos de água nos aeroportos. Saiba mais em RS22 ANA DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA > Reduzir o consumo de energia e emissões e Otimizar o uso sustentável da água.</p> <p>A empresa está também atualmente a desenvolver um estudo de adaptação às alterações climáticas liderado pelo Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente, e a trabalhar para compatibilizar as metodologias de análise de risco usadas com o modelo corporativo de análise de risco, envolvendo uma equipa multidisciplinar, com o intuito de garantir uma abordagem consistente e robusta ao tema das alterações climáticas. A ANA Aeroportos equaciona a implementação de medidas artificiais para proteção das suas infraestruturas, mas também para gestão na envolvente, em articulação com outras entidades. No “Long Term Business Plan” está presentemente a incluir a componente de mitigação e irá integrar a curto prazo a componente de adaptação.</p>			
GRI 201-3	Obrigações do plano de benefício definido e outros planos de reforma	RGC22 ANA Aeroportos 17. OBRIGAÇÕES COM BENEFÍCIOS DE REFORMA			



GRI 201-4	Ajuda financeira recebida do estado		2019	2021	2022
		Total valor monetário do apoio financeiro recebido pela organização de governos	3.063.182 €	9.132.292 €	1.165.685 €
		Portugal	3.063.182 €	9.132.292 €	1.165.685 €
		Benefícios e créditos fiscais	267.671 €	227.583 €	72.996 €
		Subsídios	243.773 €	315.056 €	56.018 €
		Subsídios ao investimento, investigação e desenvolvimento, e outros tipos relevantes de subsídio	2.551.738 €	1.612.790,12 €	1.036.671 €
		Prémios	0,00 €	0,00 €	0,00 €
		Apoio financeiro de Agências de Crédito a Exportação (ECA, na sigla em inglês)	0,00 €	0,00 €	0,00 €
		Incentivos financeiros	0,00 €	0,00 €	0,00 €
		Outros benefícios	0,00 €	6.976.863 €	0,00 €

O governo não participa na estrutura acionista da organização.

GRI 202 – Presença no Mercado 2016

GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3- Gestão dos temas materiais

A ANA Aeroportos assume um compromisso de contribuição para o impacto local a nível socioeconómico através da criação de emprego nas regiões onde atua, contribuindo para a construção de comunidades mais prósperas nas zonas onde se integram os diversos aeroportos.

GRI 202-1	Proporções do salário básico padrão por género em comparação com o salário mínimo local		2019	2021	2022
		SEDE			
		Masculino	1,71	1,57	1,97
		Feminino	1,57	1,57	1,81
		LISBOA			
Masculino	1,39	1,39	1,18		



<p>GRI 202-1</p>	<p>Proporções do salário básico padrão por género em comparação com o salário mínimo local</p>	<table border="1"> <tr> <td>Feminino</td> <td>1,33</td> <td>1,57</td> <td>1,57</td> </tr> <tr> <td colspan="4">PORTO</td> </tr> <tr> <td>Masculino</td> <td>1,71</td> <td>1,57</td> <td>1,97</td> </tr> <tr> <td>Feminino</td> <td>1,57</td> <td>1,57</td> <td>1,81</td> </tr> <tr> <td colspan="4">FARO</td> </tr> <tr> <td>Masculino</td> <td>1,39</td> <td>1,39</td> <td>1,18</td> </tr> <tr> <td>Feminino</td> <td>1,94</td> <td>2,00</td> <td>2,23</td> </tr> <tr> <td colspan="4">BEJA</td> </tr> <tr> <td>Masculino</td> <td>1,71</td> <td>1,57</td> <td>1,97</td> </tr> <tr> <td>Feminino</td> <td>1,57</td> <td>1,57</td> <td>1,81</td> </tr> <tr> <td colspan="4">AÇORES</td> </tr> <tr> <td>Masculino</td> <td>1,39</td> <td>1,39</td> <td>1,60</td> </tr> <tr> <td>Feminino</td> <td>1,39</td> <td>1,57</td> <td>1,60</td> </tr> <tr> <td colspan="4">MADEIRA</td> </tr> <tr> <td>Masculino</td> <td>1,03</td> <td>1,63</td> <td>1,57</td> </tr> <tr> <td>Feminino</td> <td>1,40</td> <td>1,63</td> <td>1,19</td> </tr> </table> <p>Descreva as medidas tomadas para determinar se trabalhadores são pagos acima do salário mínimo: Os mínimos são estabelecidos em Acordo de Empresa aplicáveis a todos os trabalhadores da ANA (nível R1), superiores ao salário mínimo nacional.</p>	Feminino	1,33	1,57	1,57	PORTO				Masculino	1,71	1,57	1,97	Feminino	1,57	1,57	1,81	FARO				Masculino	1,39	1,39	1,18	Feminino	1,94	2,00	2,23	BEJA				Masculino	1,71	1,57	1,97	Feminino	1,57	1,57	1,81	AÇORES				Masculino	1,39	1,39	1,60	Feminino	1,39	1,57	1,60	MADEIRA				Masculino	1,03	1,63	1,57	Feminino	1,40	1,63	1,19
Feminino	1,33	1,57	1,57																																																															
PORTO																																																																		
Masculino	1,71	1,57	1,97																																																															
Feminino	1,57	1,57	1,81																																																															
FARO																																																																		
Masculino	1,39	1,39	1,18																																																															
Feminino	1,94	2,00	2,23																																																															
BEJA																																																																		
Masculino	1,71	1,57	1,97																																																															
Feminino	1,57	1,57	1,81																																																															
AÇORES																																																																		
Masculino	1,39	1,39	1,60																																																															
Feminino	1,39	1,57	1,60																																																															
MADEIRA																																																																		
Masculino	1,03	1,63	1,57																																																															
Feminino	1,40	1,63	1,19																																																															
<p>GRI 202-2</p>	<p>Proporção de cargos de gestão de topo ocupado por indivíduos contratados na comunidade local</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GLOBAL</td> <td>97,2%</td> <td>97,1%</td> <td>96,2%</td> </tr> <tr> <td>SEDE</td> <td>95,3%</td> <td>94,4%</td> <td>92,1%</td> </tr> <tr> <td>LISBOA</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>PORTO</td> <td>85,7%</td> <td>91,7%</td> <td>91,7%</td> </tr> <tr> <td>FARO</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>BEJA</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>AÇORES</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>MADEIRA</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Foram considerados membros da Administração, Direção e Responsáveis dos Aeroportos contratados a nível nacional (excluindo expatriados).</p>		2019	2021	2022	GLOBAL	97,2%	97,1%	96,2%	SEDE	95,3%	94,4%	92,1%	LISBOA	100,0%	100,0%	100,0%	PORTO	85,7%	91,7%	91,7%	FARO	100,0%	100,0%	100,0%	BEJA	100,0%	100,0%	100,0%	AÇORES	100,0%	100,0%	100,0%	MADEIRA	100,0%	100,0%	100,0%																												
	2019	2021	2022																																																															
GLOBAL	97,2%	97,1%	96,2%																																																															
SEDE	95,3%	94,4%	92,1%																																																															
LISBOA	100,0%	100,0%	100,0%																																																															
PORTO	85,7%	91,7%	91,7%																																																															
FARO	100,0%	100,0%	100,0%																																																															
BEJA	100,0%	100,0%	100,0%																																																															
AÇORES	100,0%	100,0%	100,0%																																																															
MADEIRA	100,0%	100,0%	100,0%																																																															



GRI 204 – Práticas de Compra 2016

GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3- Gestão dos temas materiais

A ANA Aeroportos procura desenvolver práticas para fomentar o desenvolvimento local através da contratação de fornecedores e prestadores de serviços nas zonas onde estão localizadas as instalações aeroportuárias de forma a fomentar a criação de riqueza e emprego local, sempre que possível. Assim, e em particular em regiões mais descentralizadas e fora das grandes metrópoles, é dada preferência à criação de protocolos com entidades regionais para serviços chave, nomeadamente com associações de bombeiros voluntários. Os parceiros ANA assinam uma Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social, e é ainda efetuada uma monitorização de fornecedores com base em critérios que permitam mitigar riscos ou questões de qualidade ou éticas. Em 2022 deu-se uma reformulação no processo de avaliação de fornecedores assente num diagnóstico que visou avaliar os potenciais riscos associados a atividades nas vertentes ambiental, social e de saúde e segurança no trabalho estando assim alinhadas com as políticas, objetivos e compromissos praticados pela VINCI. Saiba mais sobre as práticas de compras em [RS22 ANA | DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS > Gerir a cadeia de fornecedores.](#)

GRI 204-1

Consumo de energia dentro da organização

	2019	2021	2022
GLOBAL	15,6%	6,7%	10,4%
LISBOA	15,8%	5,2%	7,0%
PORTO	13,5%	3,8%	10,0%
FARO	6,7%	4,5%	4,0%
BEJA	0,0%	2,0%	10,3%
AÇORES	44,2%	46,9%	43,1%
MADEIRA	13,1%	13,0%	15,4%

Como fornecedor local são considerados aqueles com fornecimento apenas a um aeroporto e cuja morada desse mesmo fornecedor se encontra na área geográfica do mesmo aeroporto.

GRI 205 – Combate à Corrupção 2016

GRI 205-1

Operações avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção

100% das operações da ANA Aeroportos são avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção. Os riscos identificados pela ANA Aeroportos podem ser consultados no [Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas.](#)

GRI 205-3

Incidentes confirmados de corrupção e medidas tomadas

Durante o período de reporte, não ocorreram casos confirmados de corrupção ou processos judiciais relacionados com corrupção contra a organização ou seus colaboradores.



GRI 302 - Energia 2016

GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3- Gestão dos temas materiais

A ANA Aeroportos procura desenvolver práticas para fomentar o desenvolvimento local através da contratação de fornecedores e prestadores de serviços nas zonas onde estão localizadas as instalações aeroportuárias de forma a fomentar a criação de riqueza e emprego local, sempre que possível. Assim, e em particular em regiões mais descentralizadas e fora das grandes metrópoles, é dada preferência à criação de protocolos com entidades regionais para serviços chave, nomeadamente com associações de bombeiros voluntários. Os parceiros ANA assinam uma Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social, e é ainda efetuada uma monitorização de fornecedores com base em critérios que permitam mitigar riscos ou questões de qualidade ou éticas. Em 2022 deu-se uma reformulação no processo de avaliação de fornecedores assente num diagnóstico que visou avaliar os potenciais riscos associados a atividades nas vertentes ambiental, social e de saúde e segurança no trabalho estando assim alinhadas com as políticas, objetivos e compromissos praticados pela VINCI. Saiba mais sobre as práticas de compras em [RS22 ANA| DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS > Gerir a cadeia de fornecedores.](#)

GRI 302-1

Consumo de energia dentro da organização

	Unidades	2019	2021	2022
Consumo total de energia dentro da organização	GJ	526.869,72	427.981,56	475.344,20
SEDE	GJ	8.304,70	8.188,41	8.731,00
LISBOA		286.078,64	221.046,80	265.626,05
PORTO		135.730,04	124.558,85	124.750,86
FARO		52.781,01	38.909,84	44.048,11
BEJA		2.236,61	1.751,82	1.629,40
AÇORES		19.263,71	16.134,30	17.727,52
MADEIRA		22.475,01	17.391,54	19.794,10
Consumo total de combustíveis dentro da organização de fontes não renováveis		GJ	126.540,72	102.579,06
SEDE	GJ	1.986,39	1.747,76	1.707,99
LISBOA		67.961,97	48.605,00	51.346,09
PORTO		49.485,92	47.569,86	40.130,32
FARO		2.957,12	1.877,88	2.591,81
BEJA		69,80	59,24	46,35
AÇORES		2.553,83	1.716,53	2.335,02
MADEIRA		1.525,69	1.002,78	1.242,26



GRI 302-1	Consumo de energia dentro da organização	Diesel de fontes estacionárias: Grupo geradores	GJ	3.166,47	2.431,90	2.869,01
		SEDE		3,15	6,26	10,06
		LISBOA		758,91	377,66	534,79
		PORTO		2.013,32	1.590,12	1.570,22
		FARO	GJ	201,72	211,21	90,58
		BEJA		0,00	18,08	0,00
		AÇORES		165,31	174,23	636,62
		MADEIRA		24,06	54,34	26,74
		Diesel de frota ou outros veículos	GJ	19.326,60	11.126,58	15.178,94
		SEDE		1.880,59	931,09	961,92
		LISBOA		7.359,82	3.703,86	6.078,71
		PORTO		3.543,34	2.546,78	2.959,21
		FARO	GJ	2.705,86	1.613,75	2.435,70
		BEJA		65,33	22,87	28,80
		AÇORES		2.311,16	1.462,65	1.606,48
		MADEIRA		1.460,50	845,57	1.108,10
		Gasolina	GJ	546,85	1.601,25	1.618,65
		SEDE		102,65	810,41	736,01
		LISBOA	GJ	170,87	428,93	488,42
		PORTO		105,24	112,06	115,38



GRI 302-1	Consumo de energia dentro da organização	FARO	GJ	45,17	49,04	61,96
		BEJA		4,47	18,29	17,55
		AÇORES		41,09	102,87	107,41
		MADEIRA		77,35	79,66	91,91
		Butano/Propano/GLP	GJ	4,42	3,90	3,59
		SEDE	GJ	0,00	0,00	0,00
		LISBOA		0,00	0,00	0,00
		PORTO		0,01	0,01	0,02
		FARO		4,37	3,88	3,56
		BEJA		0,00	0,00	0,00
		AÇORES		0,00	0,00	0,00
		MADEIRA		0,04	0,00	0,01
		Gás natural		GJ	103.496,37	87.415,43
		SEDE	GJ	0,00	0,00	0,00
		LISBOA		59.672,37	44.094,54	44.244,16
		PORTO		43.824,00	43.320,89	35.485,49
		FARO		0,00	0,00	0,00
		BEJA		0,00	0,00	0,00
		AÇORES		0,00	0,00	0,00
		MADEIRA		0,00	0,00	0,00



GRI 302-1	Consumo de energia dentro da organização	Consumo total de combustíveis dentro da organização de fontes renováveis	GJ	0,00	0,00	6.962,85
		Energia solar	GJ	0,00	0,00	6.962,85
		SEDE	GJ	0,00	0,00	0,00
		LISBOA		0,00	0,00	0,00
		PORTO		0,00	0,00	0,00
		FARO		0,00	0,00	6.962,85
		BEJA		0,00	0,00	0,00
		AÇORES		0,00	0,00	0,00
		MADEIRA		0,00	0,00	0,00
		Consumo total de eletricidade, aquecimento, arrefecimento e vapor		GJ		
		Eletricidade	GJ	400.329,00	325.402,50	375.944,36
		SEDE	GJ	6.318,31	6.440,64	7.023,01
		LISBOA		218.116,67	172.441,80	214.279,97
		PORTO		86.244,12	76.988,99	84.620,55
		FARO		49.823,88	37.031,96	34.493,45
		BEJA		2.166,81	1.692,58	1.583,05
		AÇORES		16.709,89	14.417,77	15.392,50
		MADEIRA		20.949,32	16.388,76	18.551,84



GRI 302-1	Consumo de energia dentro da organização	<p>Normas, metodologias, premissas e/ou ferramentas de cálculo adotadas: Considera apenas a energia consumida pela ANA, e não por terceiros nos aeroportos.</p> <p>Fonte dos fatores de conversão utilizados: Fatores de conversão: DGEG - Density of oil products 2020; APA European Emissions Trading (CELE) 2013-2020. Saiba mais nas notas metodológicas.</p>				
GRI 302-2	Consumo de energia fora da organização		Unidades	2019	2021	2022
		Consumo de energia fora da organização	GJ	605.725.710,57	34.204.688,62	69.256.486,45
		<i>Handling de terceiros</i>	GJ	84.274,77	53.618,51	124.369,17
		Consumo de Diesel	GJ	84.194,86	53.573,18	124.199,46
		SEDE		0,00	0,00	0,00
		LISBOA		28.171,59	17.546,07	71.741,55
		PORTO		26.683,24	15.315,03	27.093,11
		FARO	GJ	11.197,49	6.590,28	11.903,30
		BEJA		134,13	6.097,14	1.648,60
		AÇORES		7.192,83	3.800,73	5.368,37
		MADEIRA		10.815,57	4.223,93	6.444,54
		Consumo de Gasolina	GJ	79,90	45,33	169,71
		SEDE		0,00	0,00	0,00
		LISBOA		44,90	15,99	101,77
		PORTO		24,97	18,21	32,69
		FARO	GJ	1,03	1,19	22,37
		BEJA		0,00	0,00	0,00
		AÇORES		0,00	9,93	12,88
		MADEIRA		9,01	0,00	0,00



<p>GRI 302-2</p>	<p>Consumo de energia fora da organização</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Aviação (LTO+CCD)</th> <th>GJ</th> <th>605.641.435,80</th> <th>34.151.070,11</th> <th>69.132.117,28</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SEDE</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>LISBOA</td> <td></td> <td>418.603.577,39</td> <td>18.596.682,79</td> <td>41.821.921,32</td> </tr> <tr> <td>PORTO</td> <td></td> <td>66.628.008,80</td> <td>6.734.100,31</td> <td>11.702.687,45</td> </tr> <tr> <td>FARO</td> <td>GJ</td> <td>66.418.361,13</td> <td>4.915.097,66</td> <td>8.795.987,14</td> </tr> <tr> <td>BEJA</td> <td></td> <td>86.016,00</td> <td>123.109,62</td> <td>212.455,99</td> </tr> <tr> <td>AÇORES</td> <td></td> <td>37.877.124,79</td> <td>1.366.350,52</td> <td>2.085.897,77</td> </tr> <tr> <td>MADEIRA</td> <td></td> <td>16.028.347,70</td> <td>2.415.729,20</td> <td>4.513.167,61</td> </tr> </tbody> </table> <p>Normas, metodologias, premissas e/ou ferramentas de cálculo adotadas: De acordo com as orientações GRI forma considerados os consumos associados à aviação e <i>handling</i> de terceiros.</p> <p>Fonte dos fatores de conversão utilizados: Fatores de conversão: DGEG - Density of oil products 2020; APA European Emissions Trading (CELE) 2013-2020. Saiba mais nas notas metodológicas.</p>	Aviação (LTO+CCD)	GJ	605.641.435,80	34.151.070,11	69.132.117,28	SEDE		0,00	0,00	0,00	LISBOA		418.603.577,39	18.596.682,79	41.821.921,32	PORTO		66.628.008,80	6.734.100,31	11.702.687,45	FARO	GJ	66.418.361,13	4.915.097,66	8.795.987,14	BEJA		86.016,00	123.109,62	212.455,99	AÇORES		37.877.124,79	1.366.350,52	2.085.897,77	MADEIRA		16.028.347,70	2.415.729,20	4.513.167,61											
Aviação (LTO+CCD)	GJ	605.641.435,80	34.151.070,11	69.132.117,28																																																	
SEDE		0,00	0,00	0,00																																																	
LISBOA		418.603.577,39	18.596.682,79	41.821.921,32																																																	
PORTO		66.628.008,80	6.734.100,31	11.702.687,45																																																	
FARO	GJ	66.418.361,13	4.915.097,66	8.795.987,14																																																	
BEJA		86.016,00	123.109,62	212.455,99																																																	
AÇORES		37.877.124,79	1.366.350,52	2.085.897,77																																																	
MADEIRA		16.028.347,70	2.415.729,20	4.513.167,61																																																	
<p>GRI 302-3</p>	<p>Intensidade de energia</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Unidades</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>0,009</td> <td>0,016</td> <td>0,008</td> </tr> <tr> <td>AHD</td> <td rowspan="11">Consumo total de energia dentro da organização por TU²</td> <td>0,009</td> <td>0,016</td> <td>0,009</td> </tr> <tr> <td>ABJ</td> <td>0,843</td> <td>0,681</td> <td>0,560</td> </tr> <tr> <td>AFR</td> <td>0,006</td> <td>0,012</td> <td>0,005</td> </tr> <tr> <td>ASC</td> <td>0,010</td> <td>0,020</td> <td>0,010</td> </tr> <tr> <td>AM</td> <td>0,006</td> <td>0,008</td> <td>0,004</td> </tr> <tr> <td>APS</td> <td>0,017</td> <td>0,021</td> <td>0,012</td> </tr> <tr> <td>AHR</td> <td>0,010</td> <td>0,013</td> <td>0,010</td> </tr> <tr> <td>AJPII</td> <td>0,007</td> <td>0,009</td> <td>0,006</td> </tr> <tr> <td>ASM</td> <td>0,019</td> <td>0,024</td> <td>0,022</td> </tr> <tr> <td>AFL</td> <td>0,006</td> <td>0,006</td> <td>0,005</td> </tr> </tbody> </table>		Unidades	2019	2021	2022	Total		0,009	0,016	0,008	AHD	Consumo total de energia dentro da organização por TU ²	0,009	0,016	0,009	ABJ	0,843	0,681	0,560	AFR	0,006	0,012	0,005	ASC	0,010	0,020	0,010	AM	0,006	0,008	0,004	APS	0,017	0,021	0,012	AHR	0,010	0,013	0,010	AJPII	0,007	0,009	0,006	ASM	0,019	0,024	0,022	AFL	0,006	0,006	0,005
	Unidades	2019	2021	2022																																																	
Total		0,009	0,016	0,008																																																	
AHD	Consumo total de energia dentro da organização por TU ²	0,009	0,016	0,009																																																	
ABJ		0,843	0,681	0,560																																																	
AFR		0,006	0,012	0,005																																																	
ASC		0,010	0,020	0,010																																																	
AM		0,006	0,008	0,004																																																	
APS		0,017	0,021	0,012																																																	
AHR		0,010	0,013	0,010																																																	
AJPII		0,007	0,009	0,006																																																	
ASM		0,019	0,024	0,022																																																	
AFL		0,006	0,006	0,005																																																	
<p>GRI 302-4</p>		<p>Redução do consumo de energia</p>	<p>Em 2022 ocorreram medidas de eficiência, mas que não é possível quantificar a redução de consumo correspondente a cada uma, com a exceção da redução dos set points de temperatura, que permitiu uma redução global em 2022 face a 2021 de 24% no consumo de gás (natural Aeroporto Humberto Delgado e Aeroporto Sá Carneiro e propano no Aeroporto de Faro).</p>																																																		

² Traffic Unit (Unidade de Tráfego): 1 TU equivale a 1 passageiro ou 100 Kg de carga/correio.



GRI 302-4	Redução do consumo de energia	Em 2022 ocorreram medidas de eficiência, mas que não é possível quantificar a redução de consumo correspondente a cada uma, com a exceção da redução dos set points de temperatura, que permitiu uma redução global em 2022 face a 2021 de 24% no consumo de gás (natural Aeroporto Humberto Delgado e Aeroporto Sá Carneiro e propano no Aeroporto de Faro).
GRI 303 – Água e Efluentes 2018		
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais		<p>Conscientes da importância da gestão eficiente dos recursos hídricos a ANA Aeroportos visa potenciar o uso sustentável de água nas suas infraestruturas aeroportuárias, englobando serviços de restauração, sanitários, rega de espaços verdes, lavagem de viaturas, pavimentos e edifícios, bem como o consumo associado aos treinos de combate a incêndios. Desde 2008, a ANA possui um Sistema de Gestão Ambiental em todos os aeroportos, certificados de acordo com a Norma 14001. A Política de Ambiente reflete o compromisso da ANA Aeroportos com a melhoria contínua e com a diminuição do impacto das suas atividades, nomeadamente, em relação à monitorização e redução do consumo de água. Neste contexto, são levadas a cabo boas práticas de monitorização da qualidade e da quantidade de água para consumo humano, com vista a garantir a saúde dos utilizadores dos aeroportos, bem como a eficiência no consumo. Adicionalmente, é de salientar a implementação de vários projetos inovadores no domínio do controlo de perdas e da reutilização deste recurso.</p> <p>Saiba mais em: RS22 ANA DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA > Otimizar o uso sustentável da água e EMPREGADOR DE REFERÊNCIA > Garantir a saúde e segurança > Na proteção da saúde pública Consulte ainda a Política de Ambiente.</p>
GRI 303-1	Interações com a água como um recurso partilhado	<p>Descrição de como a organização interage com a água: A gestão responsável deste recurso constitui uma área de prioridade estratégica no âmbito do sistema de gestão ambiental dos Aeroportos ANA. A empresa recorre a contadores de smartmetering para gerir e controlar o consumo de água das infraestruturas aeroportuárias, englobando serviços de restauração, sanitários, rega de espaços verdes, lavagem de viaturas, pavimentos e edifícios, bem como consumos associados aos treinos de combate a incêndios.</p> <p>Descrição da abordagem utilizada para identificar impactos relacionados à água: Nos Aeroportos ANA, o abastecimento de água tem origem em fornecedores especializados e/ou captações próprias (PORTO para rega, lavagens e uso nos Bombeiros e BEJA, para rega de espaços verdes).</p> <p>Destacam-se ainda as práticas da empresa na monitorização da qualidade da água para consumo humano, que visam garantir a saúde dos utilizadores de todos os Aeroportos ANA e melhorar a eficiência no seu consumo. A ANA monitoriza os consumos com recurso a sistema smartmetering (com registo de consumos <i>online</i> de 15 em 15 min e alarmística associada a consumos potencialmente anómalos). Este sistema ou similar está instalado em todos os aeroportos ANA, à exceção dos aeroportos dos Açores.</p>



<p>GRI 303-1</p>	<p>Interações com a água como um recurso compartilhado</p>	<p>Estão ainda em curso inúmeras medidas de redução dos consumos e aumento da eficiência hídrica nos aeroportos ANA.</p> <p>Descrição de como os impactos relacionados à água são abordados: Apenas o Aeroporto de Faro se encontra em área de stress hídrico. De forma a evitar a contaminação dos sistemas de drenagem de águas, a ANA tem procedimentos de emergência ambiental para a contenção de derrames de substâncias perigosas.</p> <p>Explicação do processo de estabelecimento de objetivos e metas relacionados à água que sejam parte da abordagem da organização para gestão de água e efluentes, e de como eles se relacionam com políticas públicas e com o contexto local de cada área com stress hídrico: O processo de estabelecimento de objetivos e metas relacionados à água, cujo objetivo ambiental estratégico se centra na redução dos consumos (para menos de 10,7L/PAX) é realizado no âmbito do SGI (com definição anual de metas de redução. Há sistemas de monitorização em contínuo de quantidade e qualidade da água de abastecimento assim como dos efluentes e águas pluviais (de acordo com os programas definidos no licenciamento de cada um dos itens.</p>															
<p>GRI 303-2</p>	<p>Gestão de impactos relacionados com a descarga de água</p>	<p>Na atividade da ANA são gerados três diferentes tipos de efluentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Efluentes resultantes de escorrências das áreas pavimentadas, potencialmente contaminados com hidrocarbonetos – águas pluviais; · Efluentes resultantes da contenção de derrames e águas residuais domésticas; · Águas residuais domésticas. <p>Relativamente às águas pluviais, que apresentam um maior potencial de impacte, têm vindo a ser instalados sistemas para o pré-tratamento da água, antes da respetiva descarga nos coletores públicos ou em meio hídrico. Assim, de forma não exaustiva, existem caixas separadoras de hidrocarbonetos nas plataformas de estacionamento de aeronaves, nas áreas de abastecimento de viaturas e nas oficinas.</p> <p>Na última década, a ANA tem investido na melhoria dos sistemas de drenagem de águas residuais e pluviais nos seus Aeroportos com a reformulação, em alguns casos, das redes existentes (Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada e Horta) e introdução de programas de monitorização da qualidade das águas residuais, pluviais e de escorrência produzidas. Os efluentes produzidos pela empresa são encaminhados para os seguintes destinos:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Aeroportos do Porto e Beja: Estação de Tratamento de Águas Residuais própria e, mais recentemente no Aeroporto de Ponta Delgada; · Aeroporto de Lisboa e Faro: ligação ao coletor municipal; · Aeroporto de Santa Maria: ligação à fossa séptica seguida de trincheira filtrante gerida pela Câmara Municipal; · Aeroportos das Flores e da Horta: fossa séptica seguida de poço absorvente da responsabilidade da ANA. <p>Os resultados obtidos no âmbito dos programas de monitorização em curso permitiram constatar que, no caso das águas residuais, águas pluviais e águas de escorrência, os parâmetros estabelecidos por lei têm vindo a ser cumpridos na totalidade dos Aeroportos ANA.</p>															
<p>GRI 303-3</p>	<p>Captação de água</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Unidades</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Captação total de água em todas as áreas</td> <td>Megalitros</td> <td>673,43</td> <td>486,65</td> <td>655,37</td> </tr> <tr> <td>Captação total de água em todas as áreas sem stress hídrico</td> <td>Megalitros</td> <td>580,57</td> <td>416,59</td> <td>568,63</td> </tr> </tbody> </table>		Unidades	2019	2021	2022	Captação total de água em todas as áreas	Megalitros	673,43	486,65	655,37	Captação total de água em todas as áreas sem stress hídrico	Megalitros	580,57	416,59	568,63
	Unidades	2019	2021	2022													
Captação total de água em todas as áreas	Megalitros	673,43	486,65	655,37													
Captação total de água em todas as áreas sem stress hídrico	Megalitros	580,57	416,59	568,63													



GRI 303-3

Captação de água

Água de superfície	Megalitros	11,35	5,85	6,24
APS (central dessalinizadora)	Megalitros	11,35	5,85	6,24
Água subterrânea	Megalitros	61,27	73,80	58,26
OPO	Megalitros	61,27	70,41	47,61
BYJ		0,00	3,39	10,65
Água de terceiros	Megalitros	507,95	336,95	504,12
Água de superfície	Megalitros	381,66	259,13	409,27
SEDE	Megalitros	5,16	5,23	7,07
LIS		297,51	194,31	341,72
OPO		56,47	28,29	42,20
PDL		22,04	30,90	17,83
FLW		0,48	0,39	0,44
Água subterrânea		Megalitros	126,29	77,82
BYJ	Megalitros	11,56	6,75	3,43
LIS		4,91	17,96	14,45
SMA		9,21	7,32	7,18
FNC		100,62	45,79	69,79
Captação total de água em todas as áreas com stress hídrico	Megalitros	92,86	70,06	86,74
Água de superfície	Megalitros	92,86	70,06	86,74
FAO	Megalitros	92,86	70,06	86,74



GRI 303-4	Descarte de água	Descarga de água				
		Unidades	2019	2021	2022	
		Total de descarga de água em todas as áreas por destino	Megalitros	537,14	389,32	524,30
		Água de terceiros (Volume enviado para uso de outras organizações)	Megalitros	462,86	333,27	454,90
		SEDE		4,12	4,18	5,66
		LISBOA		238,01	155,45	273,37
		PORTO		92,59	78,96	71,85
		BEJA	Megalitros	9,25	8,11	11,27
		AÇORES		29,31	45,25	31,92
		MADEIRA		89,58	41,31	60,83
		Descarga total de água em todas as áreas com stress hídrico	Megalitros	74,28	56,05	69,39
		FARO	Megalitros	74,28	56,05	69,39
		<p>Considerando que 80% da área consumida é rejeitada. Segundo Metcalf & Eddy (1991), cerca de 10 a 12% da água de abastecimento perde-se por processos de infiltração em sistemas de drenagem novos. Em sistemas antigos, esta percentagem sobe para 15 a 30% (METCALF & EDDY (1991). Wastewater Engineering: treatment, disposal and reuse. 3rd ed. Tchobanoglous, G. & Burton, F. (Rev.). McGraw-Hill. Singapura. 1334 p.), assim, e porque os sistemas da ANA são antigos, assumiu-se, numa perspetiva conservadora que 80% da totalidade da água consumida resultava em águas residuais.</p>				
GRI 303-5	Consumo de água	Consumo de água				
		Unidades	2019	2021	2022	
		Captação total de água em todas as áreas	Megalitros	136,29	97,33	131,07
		Captação total de água em todas as áreas com stress hídrico	Megalitros	18,57	14,01	17,35
		Indicador específico (target ANA): Consumo por pessoa	Litros/pax	11,39	19,55	11,74



GRI 304 – Biodiversidade 2016

GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3- Gestão dos temas materiais

A atividade aeroportuária pode ter vários impactos na biodiversidade, sobretudo nas áreas circundantes. Desde 2008, a ANA possui um Sistema de Gestão Ambiental em todos os aeroportos, certificados de acordo com a Norma 14001. Outro elemento orientador é a Política de Ambiente, que reflete o compromisso da ANA com a melhoria contínua e com a diminuição do impacto das suas atividades. Neste contexto, a ANA Aeroportos assume como eixo estratégico a valorização e proteção do ambiente natural e humano através de implementação de medidas para minimizar e compensar os seus impactos, nomeadamente, mediante parcerias que envolvem a recuperação de animais selvagens e ações de reflorestação. Adicionalmente, os aeroportos desenvolvem iniciativas individuais para proteger a fauna e flora. Em particular, a existência de aves nas proximidades pode, também, comprometer a segurança da atividade aeroportuária. Neste sentido, cada aeroporto possui um Comité de Gestão da Vida Selvagem onde são aplicadas várias medidas para minimizar a colisão da avifauna com as aeronaves, tais como utilização de bioacústica, canhões de gás, controlo de espécies vegetais e falcoaria.

Saiba mais em: [RS22 ANA | DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA > Preservar a biodiversidade e DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS > Gerar proximidade e boa vizinhança > Acontece nos aeroportos](#). Consulte ainda a [Política de Ambiente](#).

GRI 304-1

Unidades operacionais próprias, arrendadas ou geridas dentro ou nas adjacências de áreas de proteção ambiental e áreas de alto valor de biodiversidade situadas fora de áreas de proteção ambiental

O Aeroporto de Faro é o único em que o perímetro aeroportuário integra 90ha de uma área com estatuto especial de proteção em termos de conservação da natureza (parque Natural da Ria Formosa) e 120 há na zona adjacente a esta área classificada.

A área do Aeroporto de Faro encontra-se parcialmente sobreposta a áreas do Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC) definido no Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho. O SNAC engloba a Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP), as áreas classificadas que integram a Rede Natura 2000 e as demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português.

O Parque Natural da Ria Formosa (PNRF) (Decreto-Lei n.º 373/87, de 9 de dezembro) é uma das áreas do SNAC que se encontra na envolvente do Aeroporto.

O Parque Natural da Ria Formosa é dominado pela presença de dunas, sapais, vasas, pinhal e zonas agrícolas, dominados por uma grande diversidade de espécies. Relativamente à comunidade de mamíferos, destacam-se a lontra (*Lutra lutra*), o saca-rabos (*Herpestes ichneumon*), a geneta (*Genetta genetta*), a fuinha (*Martes foina*), o texugo (*Meles meles*) e a raposa (*Vulpes vulpes*).

No âmbito da Rede Natura 2000, destaca-se a ocorrência da Zona Especial de Conservação (ZEC) ao abrigo da Diretiva Habitats – Ria Formosa – Castro Marim.

A ZEC Ria Formosa (código PTCO013) engloba o sapal de Castro Marim, a zona de mata litoral de Vila Real de St.º António e a Ria Formosa, a qual “pela sua diversidade, complexidade estrutural e dimensão é a mais importante área húmida do sul do país”. A ZEC define como espécies de mamíferos com interesse comunitário para a conservação a lontra (*Lutra lutra*), espécie constante do anexo B-II do Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24/02, e a geneta (*Genetta genetta*), espécie dos Anexos B-IV e B -V do Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24/02.

Além das já referidas, a área do Aeroporto de Faro intersecta mais 2 áreas de conservação:

- Zona Húmida de importância internacional inscrita na Lista de Sítios da Convenção de Ramsar,
- Zona de Proteção Especial (ZPE) ao abrigo da Diretiva Aves – Ria Formosa.

Do ponto de vista da biogeografia, a área em estudo encontra-se inserida na região mediterrânica, sub-região mediterrânica ocidental, superprovincia mediterrânica ibero-atlântica, província Gaditano-Onubo-Algarviense, sector Algarviense, superdistrito Algárvico (Costa et al., 1998). Segundo Costa et al. (1998) o Superdistrito Algárvico em termos bioclimáticos situa-se no andar Termo mediterrânico e ombro clima seco a sub-húmido, com a exceção de uma pequena área costeira entre Albufeira e Lagos em que se situa no andar xérico-oceânico. Em termos de ocupação do solo, a área de estudo apresenta alguma homogeneidade a nível dos biótopos mais representativos, caracterizando-se pela dominância de áreas de pastagem e solos com pouca vegetação. Esporadicamente surgem também zonas de pinhal. De acordo com o Atlas do Ambiente, esta zona caracteriza-se por uma temperatura média anual de 17.5°C, e a precipitação anual situa-se entre os 400 e 500 mm.



<p>GRI 304-2</p>	<p>Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade</p>	<p>A atividade aeroportuária pode ter vários impactos diretos negativos na biodiversidade, sobretudo nas áreas circundantes, tais como alteração de padrões de comportamento de espécies em consequência do ruído gerado pelas aeronaves, colisão de fauna com aeronaves (wildlife strikes) e contaminação do solo e dos cursos de água associadas às emissões decorrentes do tráfego e equipamentos. Quanto aos impactes indiretos positivos a ANA Aeroportos apoia o CERVAS (Centro de Ecologia, Recuperação e Vigilância de Animais Selvagens) e o RIAS (Centro de Recuperação e Investigação da Vida Selvagem da Ria Formosa), tem um protocolo com a QUERCUS e um projeto de reflorestação (“Junto plantamos o futuro”). Em 2022, no âmbito do protocolo com o RIAS, foi dado início ao estudo da avifauna na área da nova central fotovoltaica de Faro para verificar a ausência de impactos significativos na biodiversidade. Saiba mais em RS22 ANA Aeroportos DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA > Preservar a biodiversidade.</p>														
<p>GRI 304-3</p>	<p>Habitats protegidos ou restaurados</p>	<p>Decorrente da Declaração de Impacte Ambiental do Aeroporto de Faro foram promovidas medidas de restauro que se encontram concluídas.</p>														
<p>GRI 304-4</p>	<p>Espécies da Lista Vermelha da IUCN (International Union for Conservation of Nature) e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações da organização</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Número total de espécies, discriminadas por nível de risco de extinção</td> <td style="text-align: right;">27</td> </tr> <tr> <td>Criticamente em perigo</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>Em perigo</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> <tr> <td>Vulneráveis</td> <td style="text-align: right;">3</td> </tr> <tr> <td>Quase ameaçadas</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> <tr> <td>Menor preocupação</td> <td style="text-align: right;">22</td> </tr> </tbody> </table>		2022	Número total de espécies, discriminadas por nível de risco de extinção	27	Criticamente em perigo	0	Em perigo	1	Vulneráveis	3	Quase ameaçadas	1	Menor preocupação	22
	2022															
Número total de espécies, discriminadas por nível de risco de extinção	27															
Criticamente em perigo	0															
Em perigo	1															
Vulneráveis	3															
Quase ameaçadas	1															
Menor preocupação	22															

GRI 305 – Emissões 2016

<p>GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais</p>	<p>Atendendo ao impacto significativo do setor no consumo de energia e nas emissões globais, a Eficiência Energética e a Gestão do Carbono são consideradas áreas prioritárias, estando refletidas no pilar Energia e Alterações Climáticas da Estratégia de Ambiente da VINCI e, também, da ANA Aeroportos.</p> <p>Desde 2008, a ANA possui um Sistema de Gestão Ambiental em todos os aeroportos, certificados de acordo com a Norma 14001. Outro elemento orientador é a Política de Ambiente, que reflete o compromisso da ANA com a melhoria contínua e com a diminuição do impacto das suas atividades, nomeadamente, em relação à redução do consumo energético e, consequentemente, das emissões de gases com efeito de estufa. Neste contexto, a ANA calcula a sua Pegada de Carbono desde 2008, acreditada no programa Airport Carbon Accreditation (ACA) do Airport Council International (ACI) desde 2010. Adicionalmente, cada aeroporto possui um Plano de Ação de Gestão de Energia e Carbono com medidas de eficiência energética, eletrificação e incorporação de energias renováveis em curso. Ainda neste âmbito, a ANA assumiu, em 2019, um compromisso para neutralidade carbónica em 2030, de acordo com a Estratégia de Ambiente da VINCI. Ao nível da Qualidade do Ar a ANA controlar as emissões gasosas nos seus aeroportos, de acordo com as suas obrigações legais, nomeadamente no que diz respeito a fontes pontuais. Proceder igualmente, à monitorização da qualidade do ar ambiente nos aeroportos de Lisboa, do Porto e da Madeira, através de campanhas de monitorização, que decorrem quer no período de verão quer no período de inverno. São medidas as concentrações de dióxido e óxidos de azoto (NO2 e NOX), monóxido de carbono (CO), dióxido de enxofre (SO2), ozono (O3), partículas PM10; partículas PM2,5, material particulado, benzeno (C6H6), e em simultâneo de parâmetros meteorológicos locais. No Aeroporto de Lisboa são igualmente incluídas as partículas ultrafinas.</p> <p>Saiba mais em: RS22 ANA DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA > Reduzir o Consumo de Energia e Emissões > Consumo de energia e emissões de GEE, Medidas para reduzir o consumo de energia e Qualidade do ar. Consulte ainda a Política de Ambiente.</p>
--	---



<p>GRI 305-1</p>	<p>Emissões diretas de GEE (Âmbito 1)</p>		Unidades	2019	2021	2022
		Total de emissões diretas	tCO₂eq	9.790,00	7.816,73	7.349,13
		SEDE	tCO ₂ eq	190,00	192,15	121,08
		LISBOA		4.941,00	3.353,00	3.508,30
		PORTO		3.495,00	3.236,00	2.734,33
		FARO		666,00	637,46	663,06
		BEJA		5,00	4,41	3,35
		AÇORES		272,00	286,89	175,66
		MADEIRA		221,00	106,82	143,35
		Saiba mais nas notas metodológicas .				
<p>GRI 305-2</p>	<p>Energia indiretas de GEE (Âmbito 2)</p>		Unidades	2019	2021	2022
		Total de emissões indiretas (Âmbito 2) de GEE provenientes da aquisição de energia calculadas com base na localização	tCO₂eq	30.643,00	14.825,82	17.525,11
		SEDE	tCO ₂ eq	441,00	239,74	267,26
		LISBOA		15.213,00	6.419,00	8.154,54
		PORTO		6.015,00	2.866,00	3.220,28
		FARO		3.475,00	1.378,41	1.312,67
		BEJA		151,00	63,00	60,24
		AÇORES		2.208,00	1.726,92	1.953,99
		MADEIRA		3.140,00	2.132,75	2.556,11
		Saiba mais nas notas metodológicas .				



		Unidades	2019	2021	2022	
GRI 305-3	Outras emissões indiretas de GEE (Âmbito 3)	Total de outras emissões indiretas (Âmbito 3)	tCO₂eq	44.580.981,00	2.999.160,68	5.413.770,28
		SEDE		1.500,00	358,99	785,15
		LISBOA		30.693.437,00	1.748.294,00	3.211.408,07
		PORTO		5.010.241,00	558.019,52	977.326,72
		FARO	tCO ₂ eq	4.922.157,00	389.886,81	707.096,13
		BEJA		6.595,00	9.784,01	16.078,86
		AÇORES		2.765.650,00	105.940,25	158.396,05
		MADEIRA		186.877,10	342.679,30	342.679,30
		Âmbito 3 - LTO, CCD	tCO₂eq	44.085.736,00		4.981.722,59
		LISBOA		30.469.647,00		3.013.725,29
		PORTO		4.849.772,00		843.306,19
		FARO	tCO ₂ eq	4.834.512,00		633.846,75
		BEJA		6.261,00		15.309,77
		AÇORES		2.758.860,00		150.311,67
		MADEIRA		1.166.684,00		325.222,92
		Âmbito 3 - LTO	tCO₂eq	568.048,00		454.102,77
		LISBOA		309.215,00		235.467,70
		PORTO	tCO ₂ eq	129.125,00		118.036,15
		FARO		77.443,00		59.587,64



<p>GRI 305-3</p>	<p>Outras emissões indiretas de GEE (Âmbito 3)</p>	<table border="1"> <tr> <td>BEJA</td> <td>tCO₂eq</td> <td>803,00</td> <td></td> <td>902,07</td> </tr> <tr> <td>AÇORES</td> <td>tCO₂eq</td> <td>22.240,00</td> <td></td> <td>13.006,41</td> </tr> <tr> <td>MADEIRA</td> <td>tCO₂eq</td> <td>29.222,00</td> <td></td> <td>27.102,80</td> </tr> <tr> <td>Âmbito 3 - CCD</td> <td>tCO₂eq</td> <td>43.517.688,00</td> <td></td> <td>4.527.619,82</td> </tr> <tr> <td>LISBOA</td> <td rowspan="7">tCO₂eq</td> <td>30.160.432,00</td> <td></td> <td>2.778.257,59</td> </tr> <tr> <td>PORTO</td> <td>4.720.647,00</td> <td></td> <td>725.270,04</td> </tr> <tr> <td>FARO</td> <td>4.757.069,00</td> <td></td> <td>574.259,11</td> </tr> <tr> <td>BEJA</td> <td>5.458,00</td> <td></td> <td>14.407,70</td> </tr> <tr> <td>AÇORES</td> <td>2.736.620,00</td> <td></td> <td>137.305,26</td> </tr> <tr> <td>MADEIRA</td> <td>1.137.462,00</td> <td></td> <td>298.120,12</td> </tr> <tr> <td colspan="5">Saiba mais nas notas metodológicas.</td> </tr> </table>	BEJA	tCO ₂ eq	803,00		902,07	AÇORES	tCO ₂ eq	22.240,00		13.006,41	MADEIRA	tCO ₂ eq	29.222,00		27.102,80	Âmbito 3 - CCD	tCO₂eq	43.517.688,00		4.527.619,82	LISBOA	tCO ₂ eq	30.160.432,00		2.778.257,59	PORTO	4.720.647,00		725.270,04	FARO	4.757.069,00		574.259,11	BEJA	5.458,00		14.407,70	AÇORES	2.736.620,00		137.305,26	MADEIRA	1.137.462,00		298.120,12	Saiba mais nas notas metodológicas .				
BEJA	tCO ₂ eq	803,00		902,07																																																
AÇORES	tCO ₂ eq	22.240,00		13.006,41																																																
MADEIRA	tCO ₂ eq	29.222,00		27.102,80																																																
Âmbito 3 - CCD	tCO₂eq	43.517.688,00		4.527.619,82																																																
LISBOA	tCO ₂ eq	30.160.432,00		2.778.257,59																																																
PORTO		4.720.647,00		725.270,04																																																
FARO		4.757.069,00		574.259,11																																																
BEJA		5.458,00		14.407,70																																																
AÇORES		2.736.620,00		137.305,26																																																
MADEIRA		1.137.462,00		298.120,12																																																
Saiba mais nas notas metodológicas .																																																				
<p>GRI 305-4</p>	<p>Intensidade das emissões de GEE</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Global</th> <th>Unidades</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Método Localização</td> <td rowspan="2">Total de emissões de GEE âmbitos 1, 2 e 3 por TU</td> <td>0,728</td> <td>0,113</td> <td>0,094</td> </tr> <tr> <td>Método Mercado</td> <td>0,728</td> <td>0,113</td> <td>0,094</td> </tr> </tbody> </table>	Global	Unidades	2019	2021	2022	Método Localização	Total de emissões de GEE âmbitos 1, 2 e 3 por TU	0,728	0,113	0,094	Método Mercado	0,728	0,113	0,094																																				
Global	Unidades	2019	2021	2022																																																
Método Localização	Total de emissões de GEE âmbitos 1, 2 e 3 por TU	0,728	0,113	0,094																																																
Método Mercado		0,728	0,113	0,094																																																
<p>GRI 305-5</p>	<p>Redução das emissões de GEE</p>	<p>Ocorreram medidas de eficiência energética, com implicações na redução de consumo, mas que não é possível quantificar a redução de emissões correspondente a cada uma.</p>																																																		
<p>GRI 305-6</p>	<p>Emissões de substâncias nocivas da camada de ozono (SDO)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Unidades</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Produção, importação e exportação de SDO</td> <td>tCO₂eq</td> <td>1,49</td> </tr> </tbody> </table>		Unidades	2022	Produção, importação e exportação de SDO	tCO ₂ eq	1,49																																												
	Unidades	2022																																																		
Produção, importação e exportação de SDO	tCO ₂ eq	1,49																																																		



		Unidades	2022
GRI 305-7	Óxidos de nitrogénio (NO_x), óxidos de enxofre (SO_x) e outras emissões atmosféricas significativas	LISBOA	
		Concentração de NO ₂ (dióxido de nitrogênio) ³	µg/m ³ 40,00
		Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁴	µg/m ³ 350,00
		Concentração de PM ₁₀ ³	µg/m ³ 40,00
		Concentração de PM _{2,5} ³	µg/m ³ 25,00
		PORTO	
		Concentração de NO ₂ (dióxido de nitrogênio) ³	µg/m ³ 40,00
		Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁴	µg/m ³ 350,00
		Concentração de PM ₁₀ ³	µg/m ³ 40,00
		Concentração de PM _{2,5} ³	µg/m ³ 25,00
		MADEIRA	
		Concentração de NO ₂ (dióxido de nitrogênio) ³	µg/m ³ 40,00
		Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁴	µg/m ³ 350,00
		Concentração de PM ₁₀ ³	µg/m ³ 40,00
		Concentração de PM _{2,5} ³	µg/m ³ 25,00

³ Valor médio dos valores horários.

⁴ Percentil 99,7 dos valores médios horários.



GRI 306 – Biodiversidade 2020ww

GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3- Gestão dos temas materiais

Alinhada com a Estratégia Ambiental VINCI Airports, a ANA assumiu o compromisso de “Zero Resíduos Encaminhados para Aterro até 2030”. Desde 2008, a ANA possui um Sistema de Gestão Ambiental em todos os aeroportos, certificados de acordo com a Norma 14001. Rege-se ainda por uma Política de Ambiente, que reflete o compromisso da ANA com a melhoria contínua e com a diminuição do impacto das suas atividades, nomeadamente, em relação à redução da produção de resíduos e ao aumento da taxa de valorização global. De igual modo, foram realizados Diagnósticos de Gestão de Resíduos em todos os aeroportos e definidos consequentes Planos de Ação, atualmente em implementação. Neste contexto, encontra-se em curso a produção de um Manual de Gestão de Resíduos que colige as melhores práticas e procedimentos para atingir os objetivos traçados, assim outras medidas aí consignadas.

Saiba mais em: [DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA > Promover a economia circular](#).
Consulte ainda a [Política de Ambiente](#).

GRI 306-1 Criação de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos

GRI 306-2 Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos

[RS22 ANA | DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA > Promover a economia circular](#)

GRI 306-3 Resíduos gerados

	Unidades	2019	2021	2022
Peso total dos resíduos gerados	t	3.447,44	4.299,46	7.547,04
SEDE		0,00	0,00	0,00
LISBOA		1.281,45	2.496,70	4.615,84
PORTO		1.738,28	850,71	1.501,89
FARO	t	375,34	872,54	1.313,30
BEJA		0,00	0,00	0,00
AÇORES		32,03	37,40	53,95
MADEIRA		20,34	42,11	62,06

Os resíduos da sede são geridos por LISBOA estão incluídos nos valores reportados por este aeroporto.

GRI 306-4 Resíduos não destinados para disposição final

	Unidades	2019	2021	2022
Peso total dos resíduos não destinados para disposição final	t	2.627,78	2.800,21	6.491,22
SEDE	t	0,00	0,00	0,00



GRI 306-4	Resíduos não destinados para disposição final	LISBOA	t	1.082,27	2.081,42	4.306,24
		PORTO	t	1.448,72	417,31	1.473,07
		FARO	t	76,45	223,72	606,13
		BEJA	t	0,00	0,00	0,00
		AÇORES	t	0,00	35,65	43,72
		MADEIRA	t	20,34	42,11	62,06
		Peso total dos resíduos perigosos não destinados para disposição final por operação de recuperação	t			
		Outras operações de recuperação	t	19,92	76,71	161,81
		SEDE	t	0,00	0,00	0,00
		LISBOA	t	5,18	23,36	36,00
		PORTO	t	5,94	5,35	64,15
		FARO	t	1,46	17,24	36,79
		BEJA	t	0,00	0,00	0,00
		AÇORES	t	0,00	6,46	3,72
		MADEIRA	t	7,34	24,30	21,15
		Peso total dos resíduos não perigosos não destinados para disposição final por operação de recuperação	t			



GRI 306-4	Resíduos não destinados para disposição final	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Outras operações de recuperação</th> <th>t</th> <th>2.607,86</th> <th>2.723,50</th> <th>6.331,41</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SEDE</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>LISBOA</td> <td></td> <td>1.077,09</td> <td>2.058,06</td> <td>4.272,24</td> </tr> <tr> <td>PORTO</td> <td></td> <td>1.442,78</td> <td>411,96</td> <td>1.408,92</td> </tr> <tr> <td>FARO</td> <td>t</td> <td>74,99</td> <td>206,48</td> <td>569,34</td> </tr> <tr> <td>BEJA</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>AÇORES</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>29,19</td> <td>40,00</td> </tr> <tr> <td>MADEIRA</td> <td></td> <td>13,00</td> <td>17,81</td> <td>40,91</td> </tr> </tbody> </table>	Outras operações de recuperação	t	2.607,86	2.723,50	6.331,41	SEDE		0,00	0,00	0,00	LISBOA		1.077,09	2.058,06	4.272,24	PORTO		1.442,78	411,96	1.408,92	FARO	t	74,99	206,48	569,34	BEJA		0,00	0,00	0,00	AÇORES		0,00	29,19	40,00	MADEIRA		13,00	17,81	40,91															
Outras operações de recuperação	t	2.607,86	2.723,50	6.331,41																																																					
SEDE		0,00	0,00	0,00																																																					
LISBOA		1.077,09	2.058,06	4.272,24																																																					
PORTO		1.442,78	411,96	1.408,92																																																					
FARO	t	74,99	206,48	569,34																																																					
BEJA		0,00	0,00	0,00																																																					
AÇORES		0,00	29,19	40,00																																																					
MADEIRA		13,00	17,81	40,91																																																					
GRI 306-5	Resíduos destinados para disposição final	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Resíduos destinados para disposição final</th> <th>Unidades</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Peso total dos resíduos destinados para disposição final</td> <td>t</td> <td>819,66</td> <td>1.499,25</td> <td>1.040,75</td> </tr> <tr> <td>SEDE</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>LISBOA⁵</td> <td></td> <td>199,18</td> <td>415,28</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>PORTO</td> <td></td> <td>289,56</td> <td>433,41</td> <td>28,83</td> </tr> <tr> <td>FARO</td> <td>t</td> <td>298,89</td> <td>648,82</td> <td>707,18</td> </tr> <tr> <td>BEJA</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>AÇORES</td> <td></td> <td>32,03</td> <td>1,74</td> <td>10,25</td> </tr> <tr> <td>MADEIRA</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>Peso total dos resíduos perigosos destinados para disposição final por operação</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Incineração (com recuperação de energia)</td> <td>t</td> <td>11,60</td> <td>5,08</td> <td>0,72</td> </tr> </tbody> </table>	Resíduos destinados para disposição final	Unidades	2019	2021	2022	Peso total dos resíduos destinados para disposição final	t	819,66	1.499,25	1.040,75	SEDE		0,00	0,00	0,00	LISBOA ⁵		199,18	415,28	-	PORTO		289,56	433,41	28,83	FARO	t	298,89	648,82	707,18	BEJA		0,00	0,00	0,00	AÇORES		32,03	1,74	10,25	MADEIRA		0,00	0,00	0,00	Peso total dos resíduos perigosos destinados para disposição final por operação					Incineração (com recuperação de energia)	t	11,60	5,08	0,72
Resíduos destinados para disposição final	Unidades	2019	2021	2022																																																					
Peso total dos resíduos destinados para disposição final	t	819,66	1.499,25	1.040,75																																																					
SEDE		0,00	0,00	0,00																																																					
LISBOA ⁵		199,18	415,28	-																																																					
PORTO		289,56	433,41	28,83																																																					
FARO	t	298,89	648,82	707,18																																																					
BEJA		0,00	0,00	0,00																																																					
AÇORES		32,03	1,74	10,25																																																					
MADEIRA		0,00	0,00	0,00																																																					
Peso total dos resíduos perigosos destinados para disposição final por operação																																																									
Incineração (com recuperação de energia)	t	11,60	5,08	0,72																																																					



GRI 306-5	Resíduos destinados para disposição final	SEDE		0,00	0,00	0,00
		LISBOA⁵		0,00	3,55	-
		PORTO		0,22	0,28	0,00
		FARO	t	0,00	0,00	0,00
		BEJA		0,00	0,00	0,00
		AÇORES		11,38	1,25	0,72
		MADEIRA		0,00	0,00	0,00
		Peso total dos resíduos não perigosos destinados para disposição final por operação	t			
		Incineração (com recuperação de energia)	t	247,02	353,88	21,20
		SEDE		0,00	0,00	0,00
		LISBOA⁵		52,30	16,68	-
		PORTO		175,35	337,20	21,14
		FARO	t	0,00	0,00	0,00
		BEJA		0,00	0,00	0,00
		AÇORES		19,37	0,00	0,06
		MADEIRA		0,00	0,00	0,00
		Peso total dos resíduos perigosos destinados para disposição final por operação	t			
		Aterro	t	205,70	477,17	1,44
		SEDE	t	0,00	0,00	0,00



GRI 306-5	Resíduos destinados para disposição final	LISBOA⁵	t	97,54	327,58	-	
		PORTO	t	98,22	73,69	0,07	
		FARO	t	9,47	75,42	1,16	
		BEJA	t	0,00	0,00	0,00	
		AÇORES	t	0,47	0,48	0,21	
		MADEIRA	t	0,00	0,00	0,00	
		Peso total dos resíduos não perigosos destinados para disposição final por operação	t				
		Aterro	t	355,34	663,12	722,90	
		SEDE	t	0,00	0,00	0,00	
		LISBOA⁵	t	49,34	67,47	-	
		PORTO	t	15,77	22,24	7,62	
		FARO	t	289,42	573,40	706,02	
		BEJA	t	0,00	0,00	0,00	
		AÇORES	t	0,81	0,01	9,26	
MADEIRA	t	0,00	0,00	0,00			
GRI 308 – Avaliação Ambiental de Fornecedores 2016							
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais		RS22 ANA Desenvolvimento dos territórios > Gerir a Cadeia de Fornecedores > Integração de aspetos sociais e ambientais nas contratação e avaliação de fornecedores.					
GRI 308-1	Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais				2019	2021	2022
		Percentagem de novos fornecedores que foram selecionados com base em critérios ambientais			23,8%	18,0%	31,0%
GRI 401 – Emprego 2016							

⁵ No caso de Lisboa, há uma percentagem significativa de mistura de resíduos que é encaminhada para uma central intermédia de gestão de resíduos. Esta mistura de resíduos é posteriormente encaminhada para diferentes tipos de eliminação (incineração ou aterro) sem que haja conhecimento do seu destino final.



GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3- Gestão dos temas materiais

A ANA Aeroportos aposta no desenvolvimento, reconhecimento e numa capacitação dos seus colaboradores, crucial ao desenvolvimento do nosso negócio. Promove continuamente a sua saúde e segurança, que se estende aos seus prestadores de serviços, e investe no bem-estar e qualidade de vida da equipa. Para tal, dispõe ainda de políticas, cartas, códigos e regulamentos como é o caso da [Carta Ética de Conduta](#) e Anexo à [Carta Ética e Conduta](#), do [Código de Conduta Anticorrupção](#), da [Política Anticorrupção](#), do [Guia VINCI dos Direitos Humanos](#), da [Declaração sobre Ações Essenciais e Fundamentais em matéria de Saúde e Segurança no Trabalho](#), da Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social destinada a fornecedores e da Política de Segurança e Saúde no Trabalho, que integra o Sistema de Gestão certificado pela ISO 45001. Conheça as principais iniciativas dinamizadas para promover o emprego em [RS22 ANA | EMPREGADOR DE REFERÊNCIA > Garantir a saúde e segurança > Na proteção da saúde pública](#)

GRI 401-1

Novas contratações e rotatividade de funcionários

Novas contratações e rotatividade de empregados	2019	2021	2022
Total de novas contratações de empregados	88	3	18
Novas contratações de empregados por faixa etária			
< 30 anos	35	1	6
>= 30 e <50 anos	49	0	12
>= 50 anos	4	2	0
Novas contratações de empregados por género			
Homens	64	3	8
Mulheres	24	0	10
Taxa de novas contratações por faixa etária			
< 30 anos	2,7%	0,1%	0,5%
>= 30 e <50 anos	3,8%	0,0%	1,1%
>= 50 anos	0,3%	0,2%	0,0%
Taxa de novas contratações por género			
Homens	4,9%	0,3%	0,7%
Mulheres	1,8%	0,0%	0,9%
Total de rotatividade de empregados por faixa etária	65	57	68
< 30 anos	5	11	8
>= 30 e <50 anos	13	16	9



<p>GRI 401-1</p>	<p>Novas contratações e rotatividade de funcionários</p>	<table border="1"> <tr> <td>>= 50 anos</td> <td>47</td> <td>30</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>Total de rotatividade de empregados por gênero</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>37</td> <td>42</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>28</td> <td>15</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>Taxa de rotatividade de empregados por faixa etária</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>< 30 anos</td> <td>0,4%</td> <td>0,9%</td> <td>0,7%</td> </tr> <tr> <td>>= 30 e <50 anos</td> <td>1,0%</td> <td>1,3%</td> <td>0,8%</td> </tr> <tr> <td>>= 50 anos</td> <td>3,6%</td> <td>2,5%</td> <td>4,5%</td> </tr> <tr> <td>Taxa de rotatividade de empregados por gênero</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>2,8%</td> <td>3,5%</td> <td>3,9%</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>2,1%</td> <td>1,3%</td> <td>2,1%</td> </tr> </table>	>= 50 anos	47	30	51	Total de rotatividade de empregados por gênero				Homens	37	42	44	Mulheres	28	15	24	Taxa de rotatividade de empregados por faixa etária				< 30 anos	0,4%	0,9%	0,7%	>= 30 e <50 anos	1,0%	1,3%	0,8%	>= 50 anos	3,6%	2,5%	4,5%	Taxa de rotatividade de empregados por gênero				Homens	2,8%	3,5%	3,9%	Mulheres	2,1%	1,3%	2,1%
>= 50 anos	47	30	51																																											
Total de rotatividade de empregados por gênero																																														
Homens	37	42	44																																											
Mulheres	28	15	24																																											
Taxa de rotatividade de empregados por faixa etária																																														
< 30 anos	0,4%	0,9%	0,7%																																											
>= 30 e <50 anos	1,0%	1,3%	0,8%																																											
>= 50 anos	3,6%	2,5%	4,5%																																											
Taxa de rotatividade de empregados por gênero																																														
Homens	2,8%	3,5%	3,9%																																											
Mulheres	2,1%	1,3%	2,1%																																											
<p>GRI 401-3</p>	<p>Licença parental</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Licença parental</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total de colaboradores com direito a licença parental</td> <td>1.204</td> <td>1.095</td> <td>1.052</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>773</td> <td>712</td> <td>680</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>431</td> <td>383</td> <td>372</td> </tr> <tr> <td>Total de colaboradores que gozaram de licença parental</td> <td>44</td> <td>39</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>31</td> <td>30</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>13</td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Número total de colaboradores que regressaram ao trabalho no período abrangido pelo relatório após a licença parental terminada</td> <td>44</td> <td>39</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>31</td> <td>30</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>13</td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>	Licença parental	2019	2021	2022	Total de colaboradores com direito a licença parental	1.204	1.095	1.052	Homens	773	712	680	Mulheres	431	383	372	Total de colaboradores que gozaram de licença parental	44	39	27	Homens	31	30	19	Mulheres	13	9	8	Número total de colaboradores que regressaram ao trabalho no período abrangido pelo relatório após a licença parental terminada	44	39	27	Homens	31	30	19	Mulheres	13	9	8				
Licença parental	2019	2021	2022																																											
Total de colaboradores com direito a licença parental	1.204	1.095	1.052																																											
Homens	773	712	680																																											
Mulheres	431	383	372																																											
Total de colaboradores que gozaram de licença parental	44	39	27																																											
Homens	31	30	19																																											
Mulheres	13	9	8																																											
Número total de colaboradores que regressaram ao trabalho no período abrangido pelo relatório após a licença parental terminada	44	39	27																																											
Homens	31	30	19																																											
Mulheres	13	9	8																																											



GRI 401-3	Licença parental	Taxa de regresso ao trabalho	100,0%	100,0%	100,0%
		Homens	100,0%	100,0%	100,0%
		Mulheres	100,0%	100,0%	100,0%
		Número total de colaboradores que regressaram ao trabalho após o fim da licença parental e que foram ainda empregados 12 meses após o seu regresso ao trabalho	43	36	n.a.⁶
		Homens	31	28	n.a.
		Mulheres	12	8	n.a.
		Taxa de retenção	97,7%	92,3%	n.a.
		Homens	100,0%	93,3%	n.a.
		Mulheres	92,3%	88,9%	n.a.
		GRI 403 – Saúde e Segurança no Trabalho 2018			
GRI 403-1	Sistema de gestão de segurança e saúde ocupacional	<p>Sistema de Gestão implementado de acordo com a exigências legais: Legislação Portuguesa e Autoridade para as Condições do Trabalho.</p> <p>O sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho da ANA Aeroportos visa melhorar o desempenho e atingir os objetivos de segurança e saúde no trabalho definidos pela organização e encontra-se certificado desde 2008, e mantém-se atualizado com base no referencial ISO 45001, e abrange todos os colaboradores e prestadores de serviços externos que utilizam as instalações da ANA. O regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho (Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, art.º 98º, na sua atual redação), representa o suporte regulamentar geral para as atividades e responsabilidades em matéria de segurança e saúde no trabalho.</p>			
GRI 403-2	Identificação de perigos, avaliação de riscos e investigação de incidentes	<p>A ANA Aeroportos dispõe de uma metodologia de identificação de perigos, a avaliação de riscos para a segurança e saúde no trabalho de todas as partes interessadas relativamente aos processos, atividades e instalações da ANA Aeroportos, de forma a determinar o nível de risco e as medidas a implementar. Define os critérios, as escalas de classificação, fórmulas de cálculo e matrizes de aceitabilidade para a avaliação do risco. Aplica continuamente medidas corretivas e preventivas e dispõem de mecanismos de controlo que monitoriza continuamente.</p> <p>A identificação de perigos e a avaliação de riscos são realizadas pelas equipas responsáveis pelas atividades e em coordenação direta com as equipas de Segurança e Saúde no Trabalho, recorrendo, sempre que necessário, a serviços de consultoria interna e externa.</p> <p>A avaliação dos resultados destes processos é realizada através de auditorias internas e externas, e de inspeções e verificações, quer por entidades oficiais quer pelas equipas internas. A monitorização recorre a indicadores de desempenho, para que seja possível acompanhar os resultados dos processos. Esta avaliação é traduzida em matrizes de avaliação de riscos que são periodicamente revistas (pelo menos uma vez por ano) ou quando ocorrem incidentes, quando há novas matérias-primas, processos, produtos, quando há alterações na legislação, entre outros.</p> <p>Os colaboradores podem relatar quaisquer perigos, situações perigosas ou incidentes de segurança através do reporte de quase incidentes. Embora não disponha de mecanismos de denúncia anónima no que toca ao reporte de incidentes relacionados com a segurança e saúde no trabalho, a ANA Aeroportos dispõe de canais gerais de denúncia, que eventualmente poderão ser usados também para este efeito, e rege-se pelos princípios do Códigos de Ética e Conduta, que permite salvaguardar os Colaboradores contra eventuais represálias.</p>			

⁶ Taxa de retenção a 12 meses referente a 2022 só pode ser reportada findo o ano de 2023.



GRI 403-2	Identificação de perigos, avaliação de riscos e investigação de incidentes	A ANA Aeroportos dispõe de um Procedimento Gestão de Incidentes SST que tem como objetivo definir a metodologia para análise de incidentes, no âmbito da segurança e saúde no trabalho, nomeadamente atuação, registo, comunicação, investigação, análise das causas, elaboração do relatório e definição das medidas a implementar. Este aplica-se a todos os incidentes, no âmbito da segurança e saúde no trabalho, que ocorram com trabalhadores internos, trabalhadores temporários e prestadores de serviço da ANA – Aeroportos de Portugal.
GRI 403-3	Serviços de saúde ocupacional	Médico de medicina no trabalho: Assegura a promoção e vigilância da saúde dos trabalhadores, tendo em conta as características específicas de cada atividade profissional exercida, permitindo o cumprimento da legislação em vigor. Enfermagem de medicina no trabalho: Foca-se no bem-estar, na promoção, proteção, vigilância e recuperação da saúde, bem como na prevenção de riscos profissionais, de acidentes, doenças profissionais e doenças relacionadas e/ou agravadas pelo trabalho, em parceria com os trabalhadores, com o propósito de promover ambientes de trabalho saudáveis e seguros tendo em conta as características individuais, do posto de trabalho e do ambiente socio laboral.
GRI 403-4	Participação, consulta e comunicação dos trabalhadores sobre saúde e segurança ocupacional	A ANA possuiu Representantes dos Trabalhadores para a Segurança e Saúde no Trabalho (RTSST) até 2020, pelo que, até essa data, a consulta geral de Segurança e Saúde no Trabalho foi efetuada a esse Comité. Eram igualmente efetuadas 2 consultas anuais aos RTSST no âmbito da utilização de equipamentos de trabalho. Após 2020 a ANA passou a efetuar uma consulta anual a todos os trabalhadores através de questionário direto e 2 consultas anuais sobre equipamentos de trabalho à população alvo. Em 2022 foi alterado o método de consulta aos trabalhadores, promovendo-se a consulta repartida ao longo do ano através de inquéritos pontuais.
GRI 403-5	Formação de trabalhadores em saúde e segurança do trabalho	A ANA dispõe de um plano anual de formação em saúde e segurança no trabalho que cobre formação em todos os riscos de saúde e segurança no trabalho identificados nos vários aeroportos.
GRI 403-6	Promoção da saúde do trabalhador	Medidas de promoção da saúde incluem: <ul style="list-style-type: none"> · Seguro de saúde, gratuito para o colaborador e com valores especiais para o cônjuge e descendentes. · Acesso gratuito ao serviço de medicina curativa. · Assistência médica no domicílio, fora de horas e aos fins de semana, para colaboradores e respetivo agregado familiar, de forma gratuita. · Campanhas anuais de vacinação contra a gripe, que permitem a todos os colaboradores ser vacinados sem qualquer custo. ANA: validar se se aplica a todos os colaboradores conforme descrito Em 2021, realizaram-se ainda webinars e workshops sobre vários temas relacionados com o bem-estar físico e mental dos trabalhadores, como mindfulness, sono, marmitas saudáveis, etc.
GRI 403-7	Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança ocupacional diretamente ligados às relações de negócio	A abordagem da ANA Aeroportos não difere da anteriormente descrita, uma vez que é uma função coordenada de forma transversal e corporativa apesar de cada região ter uma equipa local de coordenação e SST.
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais		A ANA Aeroportos adota uma postura vigilante e interventiva no que toca à melhoria das condições de trabalho e a mitigação de riscos de segurança e saúde no trabalho, com vista à prevenção de acidentes e promoção da saúde dos seus colaboradores e prestadores de serviços. Dispõe de uma Política de Segurança e Saúde no trabalho e um Sistema de Gestão de Segurança e Saúde e monitoriza as operações em todas as instalações ANA Aeroportos com o objetivo de melhorar continuamente o desempenho, com particular foco na eliminação dos acidentes de trabalho e doenças ocupacionais. Este sistema promove um ambiente de trabalho seguro, contribuindo para a redução do absentismo, evitando doenças profissionais e prevenindo prevenção de acidentes de trabalho. A ANA Aeroportos apresenta compromissos relacionados com a segurança e saúde do trabalho alinhados com a estratégia do Grupo VINCI, que define como meta “Zero Acidentes de Trabalho”. Saiba mais em RS22 ANA Aeroportos Empregador de referência > Garantir a saúde e segurança .



<p>GRI 403-8</p>	<p>Trabalhadores abrangidos por um sistema de gestão de saúde e segurança no trabalho</p>	<p>O Sistema de Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho da ANA é aplicado a todos os colaboradores e prestadores de serviços externos que utilizam as instalações da ANA.</p>																																																								
<p>GRI 403-9</p>	<p>Acidentes de trabalho</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1495 365 2059 432">Acidentes de trabalho</th> <th data-bbox="2065 365 2309 432">2019</th> <th data-bbox="2315 365 2558 432">2021</th> <th data-bbox="2564 365 2807 432">2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1495 436 2059 527">Número de óbitos resultantes de acidentes de trabalho</td> <td data-bbox="2065 436 2309 527">0</td> <td data-bbox="2315 436 2558 527">0</td> <td data-bbox="2564 436 2807 527">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 531 2059 621">Empregados</td> <td data-bbox="2065 531 2309 621">0</td> <td data-bbox="2315 531 2558 621">0</td> <td data-bbox="2564 531 2807 621">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 625 2059 758">Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td> <td data-bbox="2065 625 2309 758">0</td> <td data-bbox="2315 625 2558 758">0</td> <td data-bbox="2564 625 2807 758">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 762 2059 852">Índice de óbitos resultantes de acidentes de trabalho</td> <td data-bbox="2065 762 2309 852">0</td> <td data-bbox="2315 762 2558 852">0</td> <td data-bbox="2564 762 2807 852">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 856 2059 913">Empregados</td> <td data-bbox="2065 856 2309 913">0</td> <td data-bbox="2315 856 2558 913">0</td> <td data-bbox="2564 856 2807 913">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 917 2059 1029">Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td> <td data-bbox="2065 917 2309 1029">0</td> <td data-bbox="2315 917 2558 1029">0</td> <td data-bbox="2564 917 2807 1029">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 1033 2059 1165">Número de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)</td> <td data-bbox="2065 1033 2309 1165">3</td> <td data-bbox="2315 1033 2558 1165">0</td> <td data-bbox="2564 1033 2807 1165">5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 1169 2059 1226">Empregados</td> <td data-bbox="2065 1169 2309 1226">2</td> <td data-bbox="2315 1169 2558 1226">0</td> <td data-bbox="2564 1169 2807 1226">3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 1230 2059 1362">Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td> <td data-bbox="2065 1230 2309 1362">1</td> <td data-bbox="2315 1230 2558 1362">0</td> <td data-bbox="2564 1230 2807 1362">2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 1367 2059 1457">Índice de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)</td> <td data-bbox="2065 1367 2309 1457">0,0%</td> <td data-bbox="2315 1367 2558 1457">0,0%</td> <td data-bbox="2564 1367 2807 1457">0,0%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 1461 2059 1518">Empregados</td> <td data-bbox="2065 1461 2309 1518">0,0%</td> <td data-bbox="2315 1461 2558 1518">0,0%</td> <td data-bbox="2564 1461 2807 1518">0,0%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 1522 2059 1654">Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td> <td data-bbox="2065 1522 2309 1654">0,0%</td> <td data-bbox="2315 1522 2558 1654">0,0%</td> <td data-bbox="2564 1522 2807 1654">0,0%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 1659 2059 1749">Número de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória</td> <td data-bbox="2065 1659 2309 1749">183</td> <td data-bbox="2315 1659 2558 1749">153</td> <td data-bbox="2564 1659 2807 1749">79</td> </tr> </tbody> </table>	Acidentes de trabalho	2019	2021	2022	Número de óbitos resultantes de acidentes de trabalho	0	0	0	Empregados	0	0	0	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0	0	Índice de óbitos resultantes de acidentes de trabalho	0	0	0	Empregados	0	0	0	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0	0	Número de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)	3	0	5	Empregados	2	0	3	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	1	0	2	Índice de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)	0,0%	0,0%	0,0%	Empregados	0,0%	0,0%	0,0%	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0,0%	0,0%	0,0%	Número de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória	183	153	79
Acidentes de trabalho	2019	2021	2022																																																							
Número de óbitos resultantes de acidentes de trabalho	0	0	0																																																							
Empregados	0	0	0																																																							
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0	0																																																							
Índice de óbitos resultantes de acidentes de trabalho	0	0	0																																																							
Empregados	0	0	0																																																							
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0	0																																																							
Número de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)	3	0	5																																																							
Empregados	2	0	3																																																							
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	1	0	2																																																							
Índice de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)	0,0%	0,0%	0,0%																																																							
Empregados	0,0%	0,0%	0,0%																																																							
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0,0%	0,0%	0,0%																																																							
Número de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória	183	153	79																																																							



<p>GRI 403-9</p>	<p>Acidentes de trabalho</p>	<table border="1"> <tr> <td>Empregados</td> <td>17</td> <td>5</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td> <td>166</td> <td>148</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Índice de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória</td> </tr> <tr> <td>Empregados</td> <td>14.548</td> <td>4.216</td> <td>15.615</td> </tr> <tr> <td>Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td> <td>41.245</td> <td>41.318</td> <td>16.957</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Principais tipos de acidentes de trabalho</td> <td colspan="2">Tanto no caso dos colaboradores como dos trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização, os principais tipos de lesões correspondem a hematomas, contusões, concussões, inflamações, luxações, fraturas, distensões ou entorses.</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Número de horas trabalhadas</td> <td>2.592.706</td> <td>2.778.671</td> <td>4.392.702</td> </tr> <tr> <td>Empregados</td> <td>1.791.902</td> <td>1.292.088</td> <td>1.893.890</td> </tr> <tr> <td>Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td> <td>800.804</td> <td>1.486.583</td> <td>2.498.812</td> </tr> </table> <p>Os índices foram calculados com base em 1.000.000 horas trabalhadas. Recolha de dados realizada através de 2 plataformas de reporte: uma para trabalhadores ANA e outra para PSE. É igualmente seguido o Procedimento descrito na Ficha de Identificação do Processo PRC Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho (Anexo 5).</p>	Empregados	17	5	11	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	166	148	68	Índice de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória				Empregados	14.548	4.216	15.615	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	41.245	41.318	16.957	Principais tipos de acidentes de trabalho		Tanto no caso dos colaboradores como dos trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização, os principais tipos de lesões correspondem a hematomas, contusões, concussões, inflamações, luxações, fraturas, distensões ou entorses.		Número de horas trabalhadas		2.592.706	2.778.671	4.392.702	Empregados	1.791.902	1.292.088	1.893.890	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	800.804	1.486.583	2.498.812
		Empregados	17	5	11																																		
		Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	166	148	68																																		
		Índice de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória																																					
		Empregados	14.548	4.216	15.615																																		
		Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	41.245	41.318	16.957																																		
		Principais tipos de acidentes de trabalho		Tanto no caso dos colaboradores como dos trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização, os principais tipos de lesões correspondem a hematomas, contusões, concussões, inflamações, luxações, fraturas, distensões ou entorses.																																			
		Número de horas trabalhadas		2.592.706	2.778.671	4.392.702																																	
		Empregados	1.791.902	1.292.088	1.893.890																																		
		Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	800.804	1.486.583	2.498.812																																		
<p>GRI 403-10</p>	<p>Doença relacionada ao trabalho</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Número de óbitos em resultado de problemas de saúde relacionados com o trabalho</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Empregados</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		2019	2021	2022	Número de óbitos em resultado de problemas de saúde relacionados com o trabalho	0	0	0	Empregados	0	0	0	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0	0																					
			2019	2021	2022																																		
		Número de óbitos em resultado de problemas de saúde relacionados com o trabalho	0	0	0																																		
		Empregados	0	0	0																																		
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0	0																																				



GRI 403-10	Doença relacionada ao trabalho	Número de casos de problemas de saúde relacionados com o trabalho	0	2	0
		Empregados	0	2	0
		Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0	0
		Tipos de problemas de saúde relacionados com o trabalho	Síndrome do túnel cárpico e transtorno das bolsas e tendões na região do ombro.		



GRI 404 – Formação e Educação 2016

GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3 - Gestão dos temas materiais

A ANA Aeroportos proporciona oportunidades de desenvolvimento, como formação e programas de capacitação e educação continuados, essenciais para o crescimento profissional da equipa, num setor tão dinâmico e complexo como o aeroportuário, garantindo assim que a empresa está preparada para enfrentar a constante evolução associada à regulação, à transição energética e às exigências dos passageiros, e para continuar a crescer de forma sustentável. Saiba mais em [RS22 ANA | EMPREGADOR DE REFERÊNCIA > Potenciar o desenvolvimento e o reconhecimento](#)

GRI 404-1

Média de horas de formação por ano por funcionário

	2019	2021	2022
SEDE			
Média de horas de formação dos empregados por género	21,98	28,97	29,99
Homens	23,00	28,00	31,00
Mulheres	21,00	30,00	30,00
Média de horas de formação dos empregados por categoria	22,33	28,94	30,03
Gestão	36,65	59,61	56,53
Staff	20,57	25,45	26,68
LISBOA			
Média de horas de formação dos empregados por género	20,85	34,38	31,27
Homens	23,00	38,81	32,83
Mulheres	16,66	26,67	28,50
Média de horas de formação dos empregados por categoria	20,85	34,38	31,27
Gestão	22,83	54,13	43,79
Staff	20,71	32,76	30,18
PORTO			
Média de horas de formação dos empregados por género	19,03	31,80	51,46
Homens	20,34	34,58	58,58
Mulheres	13,82	22,50	27,63



GRI 404-1	Média de horas de formação por ano por funcionário	Média de horas de formação dos empregados por categoria	19,45	31,67	51,43
		Gestão	9,79	19,06	8,00
		Staff	20,00	33,00	56,00
		FARO			
		Média de horas de formação dos empregados por género	24,89	24,64	27,52
		Homens	27,87	27,58	29,69
		Mulheres	16,96	16,72	21,37
		Média de horas de formação dos empregados por categoria	24,89	24,64	27,52
		Gestão	28,69	36,18	44,21
		Staff	24,61	23,80	26,28
		BEJA			
		Média de horas de formação dos empregados por género	30,67	25,33	29,18
		Homens	35,75	35,17	31,15
		Mulheres	20,50	0,71	25,25
		Média de horas de formação dos empregados por categoria	30,67	25,33	29,18
		Gestão	0,00	0,00	0,00
		Staff	36,80	29,55	35,02



<p>GRI 404-1</p>	<p>Média de horas de formação por ano por funcionário</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">AÇORES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Média de horas de formação dos empregados por género</td> <td>31,08</td> <td>47,88</td> <td>51,96</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>36,23</td> <td>51,67</td> <td>57,57</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>12,96</td> <td>32,50</td> <td>30,40</td> </tr> <tr> <td>Média de horas de formação dos empregados por categoria</td> <td>31,08</td> <td>47,88</td> <td>51,96</td> </tr> <tr> <td>Gestão</td> <td>38,42</td> <td>66,58</td> <td>49,78</td> </tr> <tr> <td>Staff</td> <td>30,04</td> <td>44,95</td> <td>52,30</td> </tr> <tr> <th colspan="4">MADEIRA</th> </tr> <tr> <td>Média de horas de formação dos empregados por género</td> <td>32,10</td> <td>32,82</td> <td>37,40</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>37,09</td> <td>34,74</td> <td>46,93</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>20,32</td> <td>28,28</td> <td>15,69</td> </tr> <tr> <td>Média de horas de formação dos empregados por categoria</td> <td>32,10</td> <td>32,82</td> <td>37,40</td> </tr> <tr> <td>Gestão</td> <td>52,90</td> <td>55,95</td> <td>27,82</td> </tr> <tr> <td>Staff</td> <td>30,81</td> <td>31,43</td> <td>38,03</td> </tr> </tbody> </table>	AÇORES				Média de horas de formação dos empregados por género	31,08	47,88	51,96	Homens	36,23	51,67	57,57	Mulheres	12,96	32,50	30,40	Média de horas de formação dos empregados por categoria	31,08	47,88	51,96	Gestão	38,42	66,58	49,78	Staff	30,04	44,95	52,30	MADEIRA				Média de horas de formação dos empregados por género	32,10	32,82	37,40	Homens	37,09	34,74	46,93	Mulheres	20,32	28,28	15,69	Média de horas de formação dos empregados por categoria	32,10	32,82	37,40	Gestão	52,90	55,95	27,82	Staff	30,81	31,43	38,03
AÇORES																																																										
Média de horas de formação dos empregados por género	31,08	47,88	51,96																																																							
Homens	36,23	51,67	57,57																																																							
Mulheres	12,96	32,50	30,40																																																							
Média de horas de formação dos empregados por categoria	31,08	47,88	51,96																																																							
Gestão	38,42	66,58	49,78																																																							
Staff	30,04	44,95	52,30																																																							
MADEIRA																																																										
Média de horas de formação dos empregados por género	32,10	32,82	37,40																																																							
Homens	37,09	34,74	46,93																																																							
Mulheres	20,32	28,28	15,69																																																							
Média de horas de formação dos empregados por categoria	32,10	32,82	37,40																																																							
Gestão	52,90	55,95	27,82																																																							
Staff	30,81	31,43	38,03																																																							
<p>GRI 404-2</p>	<p>Programas para atualizar as habilidades dos funcionários e programas de assistência à transição</p>	<p>Realização de assessments em casos de mobilidade e/ou assunção de função com maior responsabilidade, formações em diversas áreas (ex. SST e ambiente, Diversidade, equidade e inclusão, operacional, engenharia e manutenção, negócio, jurídico, técnicas, liderança, comportamental, entre outras), teambuildings, participação em projetos de empowerment de liderança feminina.</p>																																																								
<p>GRI 404-3</p>	<p>Percentagem de funcionários que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por género</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por categoria</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Gestão</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Staff</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> </tbody> </table>		2019	2021	2022	Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por género	100,0%	100,0%	100,0%	Homens	100,0%	100,0%	100,0%	Mulheres	100,0%	100,0%	100,0%	Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por categoria	100,0%	100,0%	100,0%	Gestão	100,0%	100,0%	100,0%	Staff	100,0%	100,0%	100,0%																												
	2019	2021	2022																																																							
Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por género	100,0%	100,0%	100,0%																																																							
Homens	100,0%	100,0%	100,0%																																																							
Mulheres	100,0%	100,0%	100,0%																																																							
Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por categoria	100,0%	100,0%	100,0%																																																							
Gestão	100,0%	100,0%	100,0%																																																							
Staff	100,0%	100,0%	100,0%																																																							



GRI 405 – Diversidade e Igualdade de Oportunidades 2016

GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3 - Gestão dos temas materiais

A ANA Aeroportos subscreve os princípios e políticas da VINCI, nomeadamente a [Carta Ética e Conduta](#) na qual se compromete em garantir a todos a igualdade de oportunidades. A Empresa aposta em formações que promovam a diversidade, equidade e inclusão, tendo ainda em vista a criação de um índice de equidade salarial entre géneros que permita monitorizar o gap salarial, e atingir 40% de mulheres em cargos de liderança até 2025. Saiba mais em [RS22 ANA | EMPREGADOR DE REFERÊNCIA > Potenciar o desenvolvimento e o reconhecimento](#).

GRI 405-1

Diversidade de órgãos de governance e funcionários

	2019	2021	2022
Percentagem de indivíduos que integram os órgãos de governance da organização			
Género			
Homens	88,9%	85,7%	85,70%
Mulheres	11,1%	14,3%	14,3 %
Faixa Etária			
< 30 anos	0,0%	0,0%	0,0%
>= 30 e <50 anos	44,4%	57,1%	57,1%
>= 50 anos	55,6%	42,9%	42,9%
Percentagem de novos empregados por categoria			
Staff			
Género			
Homens	64,0%	64,3%	64,5%
Mulheres	36,0%	35,7%	35,6%
Faixa Etária			
< 30 anos	6,1%	3,6%	3,7%
>= 30 e <50 anos	56,5%	55,2%	54,3%
>= 50 anos	37,4%	41,2%	42,0%



<p>GRI 405-1</p>	<p>Diversidade de órgãos de governance e funcionários</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1501 401 1976 457">Gestão</th> <th data-bbox="1976 401 2258 457"></th> <th data-bbox="2258 401 2531 457"></th> <th data-bbox="2531 401 2804 457"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1501 464 1976 520">Género</td> <td data-bbox="1976 464 2258 520"></td> <td data-bbox="2258 464 2531 520"></td> <td data-bbox="2531 464 2804 520"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 527 1976 583">Homens</td> <td data-bbox="1976 527 2258 583">69,7%</td> <td data-bbox="2258 527 2531 583">69,9%</td> <td data-bbox="2531 527 2804 583">65,7%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 590 1976 646">Mulheres</td> <td data-bbox="1976 590 2258 646">30,8%</td> <td data-bbox="2258 590 2531 646">30,1%</td> <td data-bbox="2531 590 2804 646">34,3%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 653 1976 709">Faixa Etária</td> <td data-bbox="1976 653 2258 709"></td> <td data-bbox="2258 653 2531 709"></td> <td data-bbox="2531 653 2804 709"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 716 1976 772">< 30 anos</td> <td data-bbox="1976 716 2258 772">0,0%</td> <td data-bbox="2258 716 2531 772">0,0%</td> <td data-bbox="2531 716 2804 772">0,0%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 779 1976 835">>= 30 e <50 anos</td> <td data-bbox="1976 779 2258 835">54,2%</td> <td data-bbox="2258 779 2531 835">59,2%</td> <td data-bbox="2531 779 2804 835">59%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 842 1976 898">>= 50 anos</td> <td data-bbox="1976 842 2258 898">45,8%</td> <td data-bbox="2258 842 2531 898">40,8%</td> <td data-bbox="2531 842 2804 898">41%</td> </tr> </tbody> </table>				Gestão				Género				Homens	69,7%	69,9%	65,7%	Mulheres	30,8%	30,1%	34,3%	Faixa Etária				< 30 anos	0,0%	0,0%	0,0%	>= 30 e <50 anos	54,2%	59,2%	59%	>= 50 anos	45,8%	40,8%	41%								
Gestão																																													
Género																																													
Homens	69,7%	69,9%	65,7%																																										
Mulheres	30,8%	30,1%	34,3%																																										
Faixa Etária																																													
< 30 anos	0,0%	0,0%	0,0%																																										
>= 30 e <50 anos	54,2%	59,2%	59%																																										
>= 50 anos	45,8%	40,8%	41%																																										
<p>GRI 405-2</p>	<p>Rácio entre salário base e remuneração de mulheres para homens</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1501 959 1976 1016"></th> <th data-bbox="1976 959 2258 1016">2019</th> <th data-bbox="2258 959 2531 1016">2021</th> <th data-bbox="2531 959 2804 1016">2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1501 1022 1976 1079">Técnicos</td> <td data-bbox="1976 1022 2258 1079"></td> <td data-bbox="2258 1022 2531 1079"></td> <td data-bbox="2531 1022 2804 1079"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 1085 1976 1142">Rácio entre salários base</td> <td data-bbox="1976 1085 2258 1142">1,09</td> <td data-bbox="2258 1085 2531 1142">1,06</td> <td data-bbox="2531 1085 2804 1142">1,05</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 1148 1976 1268">Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))</td> <td data-bbox="1976 1148 2258 1268">1,09</td> <td data-bbox="2258 1148 2531 1268">1,06</td> <td data-bbox="2531 1148 2804 1268">1,01</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 1274 1976 1331">Oficiais de Operações Aeroportuárias</td> <td data-bbox="1976 1274 2258 1331"></td> <td data-bbox="2258 1274 2531 1331"></td> <td data-bbox="2531 1274 2804 1331"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 1337 1976 1394">Rácio entre salários base</td> <td data-bbox="1976 1337 2258 1394">0,98</td> <td data-bbox="2258 1337 2531 1394">1,03</td> <td data-bbox="2531 1337 2804 1394">1,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 1400 1976 1520">Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))</td> <td data-bbox="1976 1400 2258 1520">0,98</td> <td data-bbox="2258 1400 2531 1520">1,03</td> <td data-bbox="2531 1400 2804 1520">0,97</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 1526 1976 1583">Especialistas</td> <td data-bbox="1976 1526 2258 1583"></td> <td data-bbox="2258 1526 2531 1583"></td> <td data-bbox="2531 1526 2804 1583"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 1589 1976 1646">Rácio entre salários base</td> <td data-bbox="1976 1589 2258 1646">0,85</td> <td data-bbox="2258 1589 2531 1646">0,89</td> <td data-bbox="2531 1589 2804 1646">1,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1501 1652 1976 1772">Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))</td> <td data-bbox="1976 1652 2258 1772">0,86</td> <td data-bbox="2258 1652 2531 1772">0,89</td> <td data-bbox="2531 1652 2804 1772">0,96</td> </tr> </tbody> </table>					2019	2021	2022	Técnicos				Rácio entre salários base	1,09	1,06	1,05	Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	1,09	1,06	1,01	Oficiais de Operações Aeroportuárias				Rácio entre salários base	0,98	1,03	1,00	Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	0,98	1,03	0,97	Especialistas				Rácio entre salários base	0,85	0,89	1,00	Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	0,86	0,89	0,96
	2019	2021	2022																																										
Técnicos																																													
Rácio entre salários base	1,09	1,06	1,05																																										
Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	1,09	1,06	1,01																																										
Oficiais de Operações Aeroportuárias																																													
Rácio entre salários base	0,98	1,03	1,00																																										
Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	0,98	1,03	0,97																																										
Especialistas																																													
Rácio entre salários base	0,85	0,89	1,00																																										
Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	0,86	0,89	0,96																																										



GRI 413: Comunidades Locais 2016

GRI 3 – Temas Materiais 2021 | 3-3 - Gestão dos temas materiais

Os aeroportos são infraestruturas fundamentais para o desenvolvimento económico e social dos territórios. São portas de entrada e saída para pessoas, bens e serviços, facilitando a ligação entre diferentes regiões e países. Além disso, os aeroportos são geradores de emprego e rendimento, contribuindo para a dinamização da economia local. Desempenham também um papel estratégico no turismo e assumem funções essenciais em emergências, permitindo a rápida mobilização de recursos e pessoas para áreas afetadas por desastres naturais ou outras crises. A presença de um aeroporto pode ser vital para a segurança e o bem-estar das populações locais. O impacto de uma gestora aeroportuária, enquanto vizinha e influenciadora de uma complexa cadeia de valor, pode ser, em muitos casos, determinante. A ANA Aeroportos ambiciona ter cada vez mais um papel ativo nas comunidades onde opera e na sociedade que integra, em termos económicos, sociais e ambientais, refletida no Manifesto VINCI, que define o posicionamento das empresas do Grupo no seu relacionamento com as partes interessadas e com a sociedade no geral. Conheça algumas das suas iniciativas locais da ANA Aeroportos em [RS22 ANA | DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS](#).

GRI 413-1

Operações com envolvimento da comunidade local, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento

Considerando um total de sete (seis regiões com operações aeroportuárias e uma sede), a ANA apresenta 100% das suas operações com programas de envolvimento com a comunidade, avaliação de impactos ou desenvolvimento local.

GRI 413-2

Operações com impactos negativos reais e potenciais significativos nas comunidades locais

A ANA Aeroportos dá valor ao Ambiente, área que, desde sempre, assumiu um papel central na gestão quotidiana. A Empresa assumiu o dever de agir, desenvolvendo soluções que ajudem a melhorar as condições de vida, mas também reduzindo o impacto das suas atividades. Esta ambição ambiental concretiza-se através de medidas de gestão implementadas no dia a dia da empresa, apostando na inovação, na responsabilidade e na proatividade. A ANA Aeroportos compromete-se a monitorizar, controlar e reduzir o impacto da sua atividade nas comunidades locais e áreas envolventes, desenvolvendo todos os esforços para assegurar uma atuação responsável, coerente com os princípios do desenvolvimento sustentável, ao nível micro e macro, e promover o equilíbrio entre componente ambiental, social e financeira. Assim, e em face das características da atividade, o potencial impacto negativo nas comunidades envolventes poderá pontualmente estar associado ao descritor ruído. Particularmente, a gestão das emissões de ruído está espelhada na Política de Ambiente da ANA Aeroportos, mantendo-se como área de atuação prioritária a mitigação do seu impacto em torno dos aeroportos, ainda que este dependa fortemente das companhias aéreas, dado que o ruído na envolvente é gerado pelo sobrevoo das aeronaves sobre a cidade. Neste contexto, a ANA Aeroportos mantém a monitorização de ruído em contínuo, através do Sistema de Monitorização de Ruído instalado nos Aeroportos onde este descritor ambiental assume maior expressão (Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Madeira), assim como no Aeroporto do Porto Santo, sendo emitidos os respetivos Relatórios de Monitorização do Ruído. Mantêm-se igualmente a realização de simulações/ previsões, através da elaboração regular de Mapas de Ruído, que caracterizam o ambiente acústico na envolvente dos aeroportos de maiores dimensões, onde é expectável a ocorrência de impactes de expressão acrescida no respeitante ao ruído particular das aeronaves. Nos aeroportos considerados Grandes Infraestruturas de transporte aéreo (GIT), e em articulação com a Agência Portuguesa do Ambiente, a ANA Aeroportos se continua a implementação das medidas constantes nos Planos de Ação de Redução do Ruído dos Aeroportos de Lisboa e Porto, ao abrigo das disposições legais aplicáveis. A este respeito, foram definidas distintas tipologias de intervenções direcionadas para gestão, controlo, minimização e redução de ruído, numa perspetiva de abordagem equilibrada (balanced approach), conforme as boas práticas vigentes e as diretivas internacionais. Recentemente, com vista à adaptação aos impactos causados a nível do ruído pelo Aeroporto de Lisboa, a ANA Aeroportos iniciou a partilha de informação de natureza operacional e acústica associada ao movimento das aeronaves que utilizam através da aplicação Webtrack e deu continuidade à preparação do Programa Bairro, com vista ao isolamento acústico de edifícios na envolvente do Aeroporto. Saiba mais em [RS22 ANA | DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA > Gerir o ruído](#).



GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3 - Gestão dos temas materiais		RS22 ANA DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS > Gerir a Cadeia de Fornecedores > Integração de aspetos sociais e ambientais nas contratação e avaliação de fornecedores.			
GRI 414-1	Novos fornecedores que foram selecionados usando critérios sociais		2019	2021	2022
		Percentagem de novos fornecedores selecionados usando critérios sociais	39,6%	32,0%	42,1%
GRI 415-1	Contribuições políticas		2019	2021	2022
		Valor monetário total de contribuições políticas financeiras ou de outra natureza feitas direta e indiretamente pela organização	0	0	0
GRI 416: Saúde e Segurança do Consumidor 2016					
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3 - Gestão dos temas materiais		<p>A segurança Aeroportuária constitui uma das principais áreas de atividade na ANA aeroportos, onde estão abrangidas várias vertentes com objetivo de proteção e salvaguarda de passageiros. O sistema certificado de gestão da Segurança Aeroportuária é um instrumento interno que garante a segurança das operações. A dimensão <i>Security</i> está relacionada com normas e requisitos de segurança e com a resposta adequada às ameaças e/ou interferências ilícitas contra pessoas e bens, e estende-se às operações do lado Terra e do lado Ar com o objetivo de garantir a conformidade de todas as atividades aos requisitos técnicos nacionais e internacionais estabelecidos em cada aeroporto. Deste modo, a segurança constitui um contributo essencial e decisivo para a garantia da eficiência operacional e também para a qualidade geral do serviço prestado pela ANA aeroportos. Saiba em RS22 ANA Aeroportos Empregador de referência > Garantir a saúde e segurança.</p>			
GRI 416-2	Casos de não conformidade em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços		2019	2021	2022
		Casos de não conformidade com leis e/ou códigos voluntários em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços	0	0	2
		... com leis que resultaram em multa ou penalidade	0	0	2
		... com leis que resultaram em advertência	0	0	0
		... com códigos voluntários	0	0	0
GRI 417 – Marketing e Rotulagem 2016					



		2019	2021	2022	
GRI 417-3	Casos de não conformidade em relação a comunicação de marketing	Casos de não conformidade com leis e/ou códigos voluntários em relação a comunicação de marketing, inclusive publicidade, promoção e patrocínio	0	0	0
		... com leis que resultaram em multa ou penalidade	0	0	0
		... com leis que resultaram em advertência	0	0	0
		... com códigos voluntários	0	0	0

Indicadores setoriais

		2019	2021	2022	
AO1	Número total anual de passageiros, repartido por passageiros de voos internacionais e domésticos e discriminadas por origem-e-destino e transferência, incluindo passageiros em trânsito	Número total de passageiros	59.120.408	24.896.475	55.712.630
		Voos internacionais	49.739.060	19.276.688	45.840.868
		Partidas de passageiros	24.712.897	9.518.204	22.713.615
		Chegadas de passageiros	25.026.163	9.758.484	23.127.253
		Voos domésticos	9.381.348	5.619.787	9.871.762
		Partidas de passageiros	4.648.301	2.779.743	4.908.450
		Chegadas de passageiros	4.733.047	2.840.044	4.963.312
		LISBOA	31.172.720	12.147.398	28.261.883
		Voos internacionais	27.654.523	10.293.144	24.816.771
		Partidas de passageiros	13.774.668	5.104.443	12.295.534
		Chegadas de passageiros	13.879.855	5.188.701	12.521.237
		Voos domésticos	3.518.197	1.854.254	3.445.112
		Partidas de passageiros	1.742.433	921.238	1.713.429
		Chegadas de passageiros	1.775.764	933.016	1.731.683



AO1

Número total anual de passageiros, repartido por passageiros de voos internacionais e domésticos e discriminadas por origem-e-destino e transferência, incluindo passageiros em trânsito

PORTO	13.105.166	5.841.169	12.637.645
Voos internacionais	11.230.430	4.876.851	10.853.089
Partidas de passageiros	5.563.754	2.399.882	5.377.827
Chegadas de passageiros	5.666.676	2.476.969	5.475.262
Voos domésticos	1.874.736	964.318	1.784.556
Partidas de passageiros	916.792	468.201	877.765
Chegadas de passageiros	957.944	496.117	906.791
FARO	9.009.170	3.265.182	8.171.413
Voos internacionais	8.561.639	3.039.540	7.723.594
Partidas de passageiros	4.247.583	1.504.802	3.845.059
Chegadas de passageiros	4.314.056	1.534.738	3.878.535
Voos domésticos	447.531	225.642	447.819
Partidas de passageiros	230.013	116.088	232.157
Chegadas de passageiros	217.518	109.554	215.662
BEJA	770	338	959
Voos internacionais	752	330	934
Partidas de passageiros	268	163	581
Chegadas de passageiros	484	167	353
Voos domésticos	18	8	25
Partidas de passageiros	0	8	11
Chegadas de passageiros	18	0	14



AO1

Número total anual de passageiros, repartido por passageiros de voos internacionais e domésticos e discriminadas por origem-e-destino e transferência, incluindo passageiros em trânsito

AÇORES			
	2.463.101	1.616.223	2.546.679
Voos internacionais	475.910	132.589	369.115
Partidas de passageiros	224.346	56.253	169.850
Chegadas de passageiros	251.564	76.336	199.265
Voos domésticos	1.987.191	1.483.634	2.177.564
Partidas de passageiros	984.472	729.072	1.079.074
Chegadas de passageiros	1.002.719	754.562	1.098.490
MADEIRA	3.369.481	2.026.165	4.094.051
Voos internacionais	1.815.806	934.234	2.077.365
Partidas de passageiros	902.278	452.661	1.024.764
Chegadas de passageiros	913.528	481.573	1.052.601
Voos domésticos	1.553.675	1.091.931	2.016.686
Partidas de passageiros	774.591	545.136	1.006.014
Chegadas de passageiros	779.084	546.795	1.010.672

AO2

Número total anual de movimentos de aeronaves de dia e de noite, discriminado por comercial de passageiros, carga comercial, aviação geral e os voos estatais

	2019	2021	2022
Número total de movimentos	443.219	253.443	423.536
Voos comerciais de passageiros	414.494	222.692	391.543
Dia	397.267	213.832	373.694
Noite	17.227	8.860	17.849
Voos comerciais de carga	6.527	8.719	6.666
Dia	5.650	7.447	5.694
Noite	877	1.272	972
Voos estatais	341	440	557
Dia	318	424	536
Noite	23	16	21
Voos de aviação geral	21.857	21.592	24.770
Dia	20.993	20.783	23.838
Noite	864	809	932



AO2

Número total anual de movimentos de aeronaves de dia e de noite, discriminado por comercial de passageiros, carga comercial, aviação geral e os voos estatais

LISBOA	221.773	116.094	203.164
Voos comerciais de passageiros	213.483	105.352	193.324
Dia	203.378	100.030	183.566
Noite	10.105	5.322	9.758
Voos comerciais de carga	2.689	4.181	2.692
Dia	2.475	3.631	2.399
Noite	214	550	293
Voos estatais	50	96	53
Dia	48	95	51
Noite	2	1	2
Voos de aviação geral	3.985	3.699	3.752
Dia	3.906	3.581	3.642
Noite	79	118	110
PORTO	98.992	54.224	92.494
Voos comerciais de passageiros	91.796	46.886	85.454
Dia	86.998	44.638	80.648
Noite	4.798	2.248	4.806
Voos comerciais de carga	3.161	3.543	3.235
Dia	2.500	2.832	2.565
Noite	661	711	670
Voos estatais	50	96	53
Dia	48	95	51



AO2

Número total anual de movimentos de aeronaves de dia e de noite, discriminado por comercial de passageiros, carga comercial, aviação geral e os voos estatais

Noite	2	1	2
Voos de aviação geral	3.985	3.699	3.752
Dia	3.906	3.581	3.642
Noite	79	118	110
FARO	62.872	35.475	59.671
Voos comerciais de passageiros	56.077	29.253	51.810
Dia	55.367	28.703	50.392
Noite	710	550	1.418
Voos comerciais de carga	2	0	0
Dia	2	0	0
Noite	0	0	0
Voos estatais	4	2	151
Dia	4	2	148
Noite	0	0	3
Voos de aviação geral	6.789	6.220	7.710
Dia	6.743	6.166	7.638
Noite	46	54	72
BEJA	344	443	59.671
Voos comerciais de passageiros	13	1	6
Dia	13	1	6
Noite	0	0	0
Voos comerciais de carga	0	2	0



AO2

Número total anual de movimentos de aeronaves de dia e de noite, discriminado por comercial de passageiros, carga comercial, aviação geral e os voos estatais

Dia	0	2	0
Noite	0	0	0
Voos estatais	0	0	0
Dia	0	0	0
Noite	0	0	0
Voos de aviação geral	331	440	598
Dia	331	440	598
Noite	0	0	0
AÇORES	31.251	26.541	34.559
Voos comerciais de passageiros	27.799	23.447	30.942
Dia	27.082	23.284	30.587
Noite	717	163	355
Voos comerciais de carga	175	463	228
Dia	174	456	221
Noite	1	7	7
Voos estatais	60	14	20
Dia	57	14	20
Noite	3	0	0
Voos de aviação geral	3.217	2.617	3.369
Dia	2.960	2.373	3.112
Noite	257	244	257
MADEIRA	27.987	20.666	33.044



<p>AO2</p>	<p>Número total anual de movimentos de aeronaves de dia e de noite, discriminado por comercial de passageiros, carga comercial, aviação geral e os voos estatais</p>	<table border="1"> <tr> <td>Voos comerciais de passageiros</td> <td>25.326</td> <td>17.753</td> <td>30.007</td> </tr> <tr> <td>Dia</td> <td>24.429</td> <td>17.176</td> <td>28.495</td> </tr> <tr> <td>Noite</td> <td>897</td> <td>577</td> <td>1.512</td> </tr> <tr> <td>Voos comerciais de carga</td> <td>500</td> <td>530</td> <td>511</td> </tr> <tr> <td>Dia</td> <td>499</td> <td>526</td> <td>509</td> </tr> <tr> <td>Noite</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Voos estatais</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Dia</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Noite</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Voos de aviação geral</td> <td>2.161</td> <td>2.383</td> <td>2.520</td> </tr> <tr> <td>Dia</td> <td>2.068</td> <td>2.300</td> <td>2.377</td> </tr> <tr> <td>Noite</td> <td>93</td> <td>83</td> <td>143</td> </tr> </table>	Voos comerciais de passageiros	25.326	17.753	30.007	Dia	24.429	17.176	28.495	Noite	897	577	1.512	Voos comerciais de carga	500	530	511	Dia	499	526	509	Noite	1	4	2	Voos estatais	0	0	6	Dia	0	0	6	Noite	0	0	0	Voos de aviação geral	2.161	2.383	2.520	Dia	2.068	2.300	2.377	Noite	93	83	143
Voos comerciais de passageiros	25.326	17.753	30.007																																															
Dia	24.429	17.176	28.495																																															
Noite	897	577	1.512																																															
Voos comerciais de carga	500	530	511																																															
Dia	499	526	509																																															
Noite	1	4	2																																															
Voos estatais	0	0	6																																															
Dia	0	0	6																																															
Noite	0	0	0																																															
Voos de aviação geral	2.161	2.383	2.520																																															
Dia	2.068	2.300	2.377																																															
Noite	93	83	143																																															
<p>AO3</p>	<p>Quantidade total de tonelagem de carga</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Unidades</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Quantidade total de tonelagem de carga</td> <td>t</td> <td>194.681,12</td> <td>180.674,01</td> <td>210.407,70</td> </tr> <tr> <td>Tonelagem de carga total a chegar ao aeroporto</td> <td>t</td> <td>95.576,90</td> <td>90.366,65</td> <td>98.755,36</td> </tr> <tr> <td>Tonelagem de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto</td> <td>t</td> <td>29.483,37</td> <td>45.074,42</td> <td>33.548,58</td> </tr> <tr> <td>Tonelagem de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto</td> <td>t</td> <td>66.093,53</td> <td>45.292,24</td> <td>65.206,78</td> </tr> <tr> <td>Tonelagem de carga total a partir do aeroporto</td> <td>t</td> <td>99.104,22</td> <td>90.307,36</td> <td>111.652,34</td> </tr> <tr> <td>Tonelagem de carga em voos de carga a partir do aeroporto</td> <td>t</td> <td>21.049,64</td> <td>38.925,68</td> <td>25.576,70</td> </tr> <tr> <td>Tonelagem de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto</td> <td>t</td> <td>78.054,58</td> <td>51.381,68</td> <td>86.075,64</td> </tr> </tbody> </table>		Unidades	2019	2021	2022	Quantidade total de tonelagem de carga	t	194.681,12	180.674,01	210.407,70	Tonelagem de carga total a chegar ao aeroporto	t	95.576,90	90.366,65	98.755,36	Tonelagem de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto	t	29.483,37	45.074,42	33.548,58	Tonelagem de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto	t	66.093,53	45.292,24	65.206,78	Tonelagem de carga total a partir do aeroporto	t	99.104,22	90.307,36	111.652,34	Tonelagem de carga em voos de carga a partir do aeroporto	t	21.049,64	38.925,68	25.576,70	Tonelagem de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto	t	78.054,58	51.381,68	86.075,64								
	Unidades	2019	2021	2022																																														
Quantidade total de tonelagem de carga	t	194.681,12	180.674,01	210.407,70																																														
Tonelagem de carga total a chegar ao aeroporto	t	95.576,90	90.366,65	98.755,36																																														
Tonelagem de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto	t	29.483,37	45.074,42	33.548,58																																														
Tonelagem de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto	t	66.093,53	45.292,24	65.206,78																																														
Tonelagem de carga total a partir do aeroporto	t	99.104,22	90.307,36	111.652,34																																														
Tonelagem de carga em voos de carga a partir do aeroporto	t	21.049,64	38.925,68	25.576,70																																														
Tonelagem de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto	t	78.054,58	51.381,68	86.075,64																																														



AO3

Quantidade total de tonelage de carga

LISBOA	t	141.715,31	126.711,59	155.817,68
Tonelage de carga total a chegar ao aeroporto	t	66.958,96	61.774,46	69.700,03
Tonelage de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto	t	10.278,28	23.067,07	12.239,44
Tonelage de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto	t	56.680,68	38.707,39	57.460,59
Tonelage de carga total a partir do aeroporto	t	74.756,35	64.937,13	86.117,65
Tonelage de carga em voos de carga a partir do aeroporto	t	5.749,00	20.341,91	8.322,63
Tonelage de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto	t	69.007,35	44.595,22	77.795,02
PORTO	t	41.599,98	42.320,55	43.207,57
Tonelage de carga total a chegar ao aeroporto	t	22.045,42	22.119,68	22.427,22
Tonelage de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto	t	18.099,78	20.345,76	19.707,13
Tonelage de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto	t	3.945,64	1.773,92	2.720,09
Tonelage de carga total a partir do aeroporto	t	19.554,56	20.200,87	20.780,35
Tonelage de carga em voos de carga a partir do aeroporto	t	14.381,57	17.519,56	16.454,24
Tonelage de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto	t	5.172,99	2.681,31	4.326,11



AO3	Quantidade total de tonelage m de carga	FARO	t	114,52	1,96	7,49
		Tonelage m de carga total a chegar ao aeroporto	t	64,52	1,95	7,40
		Tonelage m de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto	t	6,10	0,00	0,00
		Tonelage m de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto	t	58,42	1,95	7,40
		Tonelage m de carga total a partir do aeroporto	t	50,00	0,00	0,10
		Tonelage m de carga em voos de carga a partir do aeroporto	t	0,00	0,00	0,00
		Tonelage m de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto	t	50,00	0,00	0,10
		BEJA	t	0,00	88,00	0,00
		Tonelage m de carga total a chegar ao aeroporto	t	0,00	44,00	0,00
		Tonelage m de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto	t	0,00	44,00	0,00
		Tonelage m de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto	t	0,00	0,00	0,00
		Tonelage m de carga total a partir do aeroporto	t	0,00	44,00	0,00
		Tonelage m de carga em voos de carga a partir do aeroporto	t	0,00	44,00	0,00
		Tonelage m de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto	t	0,00	0,00	0,00



AO3

Quantidade total de tonelage de carga

AÇORES	t	6.877,81	7.688,80	7.405,45
Tonelage de carga total a chegar ao aeroporto	t	3.881,51	4.017,80	3.885,85
Tonelage de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto	t	127,99	476,30	322,23
Tonelage de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto	t	3.753,53	3.541,50	3.563,62
Tonelage de carga total a partir do aeroporto	t	2.996,30	3.671,01	3.519,60
Tonelage de carga em voos de carga a partir do aeroporto	t	81,70	169,03	30,50
Tonelage de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto	t	2.914,60	3.501,98	3.489,10
MADEIRA	t	4.373,51	3.863,11	3.969,50
Tonelage de carga total a chegar ao aeroporto	t	2.626,49	2.408,76	2.734,87
Tonelage de carga em voos de carga a chegar ao aeroporto	t	971,23	1.141,28	1.279,79
Tonelage de carga em voos de passageiros a chegar ao aeroporto	t	1.655,26	1.267,48	1.455,08
Tonelage de carga total a partir do aeroporto	t	1.747,02	1.454,35	1.234,64
Tonelage de carga em voos de carga a partir do aeroporto	t	837,36	851,18	769,33
Tonelage de carga em voos de passageiros a partir do aeroporto	t	909,65	603,17	465,31



		2019	2021	2022	
GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	LISBOA			
		Caraterização dos pontos de descarga	Existem 19 locais cujas descargas de águas pluviais são feitas nos coletores municipais e encaminhadas para as Estações de Tratamento de Águas Residuais respetivas. Existe uma exceção, cuja descarga é feita para uma fossa séptica estanque, sendo depois o efluente encaminhado para a ETAR por limpa fossas.		
		Métodos de amostragem e parâmetros para medir a qualidade das águas pluviais de acordo com as normas regulamentares aplicáveis	Pontos de descarga nos coletores municipais: Os separadores de hidrocarbonetos são limpos com a periodicidade necessária, sendo os resíduos gerados devidamente encaminhados para operadores de gestão de resíduos autorizados.		
	Resultados de dados de amostra		<p>Ponto 1: Valores para todos os parâmetros abaixo de 50% VLE.</p> <p>Ponto 2: Assumiu-se o mesmo valor de severidade do ano anterior de avaliação (pela falta de caudal)</p> <p>Ponto 4: O Valor dos SST acima do VLE pode dever-se à forma de recolha da amostra, que devido ao baixo caudal poderá ter arrastado detritos do fundo da galeria (já comunicado à câmara). (SST: Sólidos Suspensos Totais)</p>	<p>Ponto 1: Não foi possível analisar por falta de caudal. Considerou-se o mesmo que no ano de 2021 (valores abaixo de 50% do VLE).</p> <p>Ponto 2: Assumiu-se o mesmo valor de severidade do ano anterior de avaliação (pela falta de caudal)</p> <p>Ponto 5: Valores para todos os parâmetros abaixo de 10% VLE, exceto o crómio hexavalente que tem emissões de 75% do VLE.</p> <p>Ponto 6: Valores para todos os parâmetros abaixo de 10% VLE, exceto crómio hexalente que excede o VLE.</p> <p>Ponto 13: Excedência do VLE para os Sulfuretos e Crómio</p> <p>Ponto 16: Excedência do VLE para os Sulfuretos e Crómio</p> <p>Ponto 17: O valor do crómio hexavalente excede o VLE; o VLE dos sulfuretos é superior a 75% do VLE. Os restantes não atingem 10% do VLE.</p> <p>Ponto 18: O valor do crómio hexavalente excede o VLE, SST superior a 50% do VLE</p> <p>Ponto 19 O Valor dos SST e Sulfuretos excedente ao VLE. As análises realizadas em dezembro 2022 demonstraram que os SST retomaram o valor, bem como os sulfuretos. (SST: Sólidos Suspensos Totais)</p>	



		2019	2021	2022	
GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	PORTO			
		Caraterização dos pontos de descarga	Existem oito locais de descarga, dois em coletores municipais e encaminhadas para as Estações de Tratamento de Águas Residuais respetivas (sendo que um deles na rede de drenagem interna, encaminhado para a ETAR com sistema de tratamento secundário, descarga do efluente tratado no meio natural), e os restantes em meio natural, após tratamento por separador de hidrocarbonetos, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado.		
		Métodos de amostragem e parâmetros para medir a qualidade das águas pluviais de acordo com as normas regulamentares aplicáveis	Um ponto de descarga na rede municipal: Contrato de descarga em coletor municipal, sem necessidade de monitorização. Um ponto de descarga na rede municipal: Otimização do funcionamento da ETAR (ETAR (lamas ativadas com leitos de secagem de lamas + separadores de HC das placas); Monitorização das águas residuais da ETAR; Manutenção da ETAR; Manutenção e Limpeza dos Separadores de Gorduras e dos Separadores de HC. Descarga licenciada sujeita a autocontrolo e comunicação à entidade competente. Pontos de descarga em meio natural: Separadores de HC; Monitorização das águas pluviais descarregadas; Controlo de Derrames; Acompanhamento ambiental de Entidades Terceiras; Verificação e limpeza regular dos separadores de hidrocarbonetos.		
		Resultados de dados de amostra		Ponto 6: Todos os parâmetros estão abaixo do VLE	Ponto 2: Análise demonstra cumprimento dos VLE (todos < 50% do VLE ou inferior ao LQ). Ponto 3: Análise anual demonstra cumprimento dos VLE (todos < 50% do VLE). Ponto 4: Todos os parâmetros estão abaixo de 50% do VLE Ponto 5: Todos os parâmetros estão abaixo do VLE. Ponto 7: A média do valores mensais medidos para cada parâmetro não ultrapassa 75% do VLE, no entanto houve ultrapassagem dos VLE de CQO e CBO5 em maio e junho Ponto 8: Análise anual demonstra cumprimento dos VLE (< 10% do VLE e/ou inferior ao LQ). (Parâmetro: óleos minerais)
		FARO			
	Caraterização dos pontos de descarga	Existem 12 locais de descarga, três descarregam nos coletores municipais e são encaminhados para as ETARs respetivas, dois em fossa cética estanque e os restantes em meio natural após tratamento por separador de hidrocarbonetos, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado.			



GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	Métodos de amostragem e parâmetros para medir a qualidade das águas pluviais de acordo com as normas regulamentares aplicáveis	Sistema de Monitorização dos efluentes dos separadores e envio dos resultados à entidade competente.			
		Resultados de dados de amostra		Ponto 6: Todos os parâmetros estão abaixo do VLE	Para três pontos de descarga do meio natural: Ponto 4: SST > 10% do VLE Ponto 5: SST 90% do VLE Ponto 7: CQO >10% do VLE (SST: Sólidos Suspensos Totais; CQO: Carência Química de Oxigénio)	
		BEJA				
		Caraterização dos pontos de descarga	As águas pluviais do aeroporto são encaminhadas para coletor municipal. O aeroporto possui 2 separadores e 1 decantador para tratamento das águas da placa de estacionamento com descarga no meio (ribeiro do Álamo).			
		Métodos de amostragem e parâmetros para medir a qualidade das águas pluviais de acordo com as normas regulamentares aplicáveis	Descarga em fase de licenciamento. Não há autocontrolo.			
		AÇORES				
		Caraterização dos pontos de descarga	<p>AHR: cinco pontos de descarga; quatro em meio natural após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; um em fossa séptica com infiltração no solo licenciada, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado</p> <p>AFL: quatro pontos de descarga; dois em fossa séptica com infiltração no solo licenciada, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; dois em meio natural após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado</p> <p>AJPII: 13 pontos de descarga; 11 em meio natural após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; um em fossa séptica com infiltração no solo licenciada, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; um na rede de drenagem, encaminhado para a ETAR com sistema de tratamento secundário e desinfecção de efluente por UV</p> <p>ASM: quatro pontos de descarga; três no meio natural após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; um em fossa séptica com infiltração no solo licenciada, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado</p>			



GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	<p>Métodos de amostragem e parâmetros para medir a qualidade das águas pluviais de acordo com as normas regulamentares aplicáveis</p>	<p>AHR: cinco pontos de descarga; quatro em meio natural após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; um em fossa séptica com infiltração no solo licenciada, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado</p> <p>AFL: quatro pontos de descarga; dois em fossa séptica com infiltração no solo licenciada, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; dois em meio natural após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado</p> <p>AJPIL: 13 pontos de descarga; 11 em meio natural após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; um em fossa séptica com infiltração no solo licenciada, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; um na rede de drenagem, encaminhado para a ETAR com sistema de tratamento secundário e desinfecção de efluente por UV</p> <p>ASM: quatro pontos de descarga; três no meio natural após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado; um em fossa séptica com infiltração no solo licenciada, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado</p>		
		<p>Resultados de dados de amostra</p>	<p>AFL: Ponto 1 todos os parâmetros < VLE; Ponto 3 pH 7,7 (<95% de 9)</p> <p>HR: Ponto 2 SST>VLE</p> <p>JPII: Ponto 12 SST>VLE</p> <p>ASM: Ponto 2 SST>VLE</p>	<p>AFL: Ponto 1: todos os parâmetros < VLE; Ponto 2 HC-0,1 mg/l <10 %VLE; Ponto 3 todos os parâmetros < VLE</p> <p>AHR: Ponto 2: 2,6 mg/l <VLE; Ponto 3: 6,1 mg/l <VLE; Ponto 4 0,1 mg/l <VLE; Ponto 5 :1,6 mg/l <VLE</p> <p>AJPIL: Ponto 2: 0,1 mg/l <VLE; Ponto 5: 10,9 mg/l <VLE; Ponto 6: 3,20mg/l <VLE; Ponto 7: 0,3 mg/l <VLE; Ponto 8: 0,20mg/l <VLE; Ponto 9: 0,20mg/l <VLE; Ponto 10: 0,2 mg/l<VLE; Ponto 11: 0,2 mg/l<VLE; Ponto 12: pH, CBO5, CQO, Fósforo, Óleos e Gorduras > VLE; Ponto 13: 0,1 mg/l<VLE</p> <p>ASM: Ponto 1: 0,18 mg/l<VLE; Ponto 2 : todos os parâmetros < VLE; Ponto 3: 0,10 mg/l<VLE; Ponto 4: 0,10 mg/l<VLE</p>	<p>AFL: Ponto 1: Incumprimento dos parâmetros CQO (Resultado 270 mg/l e VLE 150) e CBO5 (Resultado 110 mg/l e VLE 40); Ponto 2: HC-0,1 mg/l <10 %VLE; Ponto 3: pH 6,3, SST 16 mg/l (26,7% do VLE), Óleos e Gorduras 5 mg/l (33,3% do VLE), CQO 54,5 mg/l (36,3% do VLE) e CBO5 24 mg/l (60% do VLE); Ponto 4 Óleos Minerais -0,1 mg/l <10 %VLE</p> <p>AHR: Ponto 1: Média 8,57 mg/l (<75% VLE); Ponto 3: Média 0,49 mg/l (<10% VLE); Ponto 4 Média 2,67 mg/l (<50% VLE); Ponto 5 Média 0,76 mg/l (<10% VLE)</p> <p>AJPIL: Ponto 1: Média = 3,7 mg/l; Ponto 2 Média = 0,30 mg/l ; Ponto 3: todos os parâmetros < VLE; Ponto 4 Média = 0,5 mg/l; Ponto 5: Média 3,06 mg/l VLE 15 mg/l (<50% VLE); Ponto 6: Média 0,52 mg/l (< 10% VLE); Ponto 7 Média 0,14 mg/l (< 10% VLE); Ponto 8: 0,1 mg/l (<10% VLE); Ponto 11 Média 0,13 (<10% VLE); Ponto 12: Incumprimento dos parâmetros SST, Óleos e Gorduras, Azoto, Fósforo, CQO, CBO5; Ponto 13: Média 0,56 (<10% VLE)</p> <p>ASM: Ponto 1: Média Óleos Minerais 0,32 mg/l (<10% VLE); Incumprimento Hidrocarbonetos Totais 25,4 mg/l, limite 15 mg/l; Ponto 2: Incumprimento do parâmetro CBO5 (Resultado 68 mg/l e VLE 40) para a fossa séptica do campo de treinos, Incumprimento do parâmetro SST (Resultado 150 mg/l e VLE 60), CQO (Resultado 620 mg/l e VLE 150) e CBO5 (Resultado 180 mg/l e VLE 40) para o ponto de descarga a jusante da rede de drenagem do aeroporto; Ponto 3: 1 mg/l (<10% VLE); Ponto 4: Média 0,3 mg/l (<10% VLE).</p>



<p>GRI 2-27</p>	<p>Conformidade com leis e regulamentos</p>	<p>MADEIRA</p>	
		<p>Caraterização dos pontos de descarga</p>	<p>AM: três pontos de descarga; dois de descarga na rede de drenagem pública, encaminhado para a ETAR de Santa Cruz com sistema de tratamento preliminar por gradagem fina mecânica, desarenador / desengordurador, separador de gorduras e tamisadores sendo o efluente tratado descarregado no mar, através de emissário submarino; um com descarga no meio natural (mar) após tratamento por separador de HC, resíduos da limpeza do separador encaminhados para operador licenciado ASP: quatro pontos de descarga; um de descarga no meio natural (mar); três de descarga na rede de drenagem pública, encaminhado para a ETAR com sistema de tratamento gradagem inicial, num processo de lamas ativadas em arejamento prolongado, incluindo o processo de desnitrificação/nitrificação e decantação secundária. O efluente final é ainda tratado para reutilização em regadio agrícola ou para rega do Campo de Golfe, sendo descarregado no meio apenas o excedente.</p>
		<p>Métodos de amostragem e parâmetros para medir a qualidade das águas pluviais de acordo com as normas regulamentares aplicáveis</p>	<p>AM: os dois pontos com descarga para ETAR: Descarga de águas residuais domésticas em coletor municipal, sujeita a licença municipal, mas sem necessidade de monitorização; o ponto de descarga em meio natural: Monitorização; Limpeza e Manutenção dos Separadores de HC. ASP: ponto de descarga no mar: Controlo de Derrames; dois pontos de descarga para ETAR: Descarga de águas residuais domésticas em coletor municipal, sujeita a licença municipal, mas sem necessidade de monitorização. Descarga em coletor público com encaminhamento para ETAR.</p>
		<p>Resultados de dados de amostra</p>	<p>AM: Ponto 2: Não há medição de caudal do separador. Considerou-se valor de projeto pelo que se assumiu um pequeno separador, mas com < 400 m3/ano). Não há informação de monitorização</p> <p>AM: Ponto 1 e 2: Descarga no coletor municipal sem necessidade de monitorização. Sem informação de quantidade descarregada, pelo que se assumiu o pior cenário de quantidade. ASP: Ponto 1: De acordo com os boletins de monitorização das águas pluviais, todos os parâmetros estão dentro dos valores recomendados (inferior ao LQ). Quantidade estimada com base na pluviosidade e área de abrangência (262097 m3); Ponto 2 e 3: Descarga no coletor municipal sem necessidade de monitorização</p>
		<p>Métodos de amostragem e parâmetros para medir a qualidade das águas pluviais de acordo com as normas regulamentares aplicáveis</p>	<p>Um ponto de descarga na rede municipal: Contrato de descarga em coletor municipal, sem necessidade de monitorização. Um ponto de descarga na rede municipal: Otimização do funcionamento da ETAR (ETAR (lamas ativadas com leitos de secagem de lamas + separadores de HC das placas); Monitorização das águas residuais da ETAR; Manutenção da ETAR; Manutenção e Limpeza dos Separadores de Gorduras e dos Separadores de HC. Descarga licenciada sujeita a autocontrolo e comunicação à entidade competente. Pontos de descarga em meio natural: Separadores de HC; Monitorização das águas pluviais descarregadas; Controlo de Derrames; Acompanhamento ambiental de Entidades Terceiras; Verificação e limpeza regular dos separadores de hidrocarbonetos.</p>
<p>AO6</p>	<p>Fluído descongelante/ anticongelante para aeronaves e pavimento usado e tratado por m3 e/ou toneladas.</p>	<p>Não é usado fluído descongelante/anticongelante para aeronaves e pavimento nos aeroportos ANA Aeroportos.</p>	



		2019	2021	2022	
AO8	Número de pessoas deslocadas física ou economicamente, voluntária ou involuntariamente, pelo operador aeroportuário ou, em seu nome, por uma entidade governamental ou outra, e indemnização oferecida	LISBOA	0	0	0
		PORTO	0	0	0
		FARO	0	0	0
		BEJA	0	0	0
		AÇORES	0	0	0
		MADEIRA	0	0	0
		AO9	Número anual total de birdstrike por 10.000 movimentos de aeronaves		2019
BS/10.000 Movimentos	n.a.			n.a.	28,83
<i>Birdstrikes</i>	n.a.			n.a.	165
Movimentos	443.219			253.443	423.536
LISBOA					
BS/10.000 Movimentos	n.a.			n.a.	1,72
<i>Birdstrikes</i>	n.a.			n.a.	35
Movimentos	221.773			116.094	203.164
PORTO					
BS/10.000 Movimentos	n.a.			n.a.	5,08
<i>Birdstrikes</i>	n.a.			n.a.	47
Movimentos	98.992			54.224	92.494
FARO					
BS/10.000 Movimentos	n.a.			n.a.	3,18
<i>Birdstrikes</i>	n.a.			n.a.	19
Movimentos	62.872			35.475	59.671



AO9	Número anual total de birdstrike por 10.000 movimentos de aeronaves	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">BEJA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BS/10.000 Movimentos</td> <td>n.a.</td> <td>n.a.</td> <td>n.a.</td> </tr> <tr> <td><i>Birdstrikes</i></td> <td>n.a.</td> <td>n.a.</td> <td>n.a.</td> </tr> <tr> <td>Movimentos</td> <td>344</td> <td>443</td> <td>604</td> </tr> <tr> <th colspan="4">AÇORES</th> </tr> <tr> <td>BS/10.000 Movimentos</td> <td>n.a.</td> <td>n.a.</td> <td>11,57</td> </tr> <tr> <td><i>Birdstrikes</i></td> <td>n.a.</td> <td>n.a.</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Movimentos</td> <td>31.251</td> <td>26.541</td> <td>34.559</td> </tr> <tr> <th colspan="4">MADEIRA</th> </tr> <tr> <td>BS/10.000 Movimentos</td> <td>n.a.</td> <td>n.a.</td> <td>7,26</td> </tr> <tr> <td><i>Birdstrikes</i></td> <td>n.a.</td> <td>n.a.</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>Movimentos</td> <td>27.987</td> <td>20.666</td> <td>33.044</td> </tr> </tbody> </table>	BEJA				BS/10.000 Movimentos	n.a.	n.a.	n.a.	<i>Birdstrikes</i>	n.a.	n.a.	n.a.	Movimentos	344	443	604	AÇORES				BS/10.000 Movimentos	n.a.	n.a.	11,57	<i>Birdstrikes</i>	n.a.	n.a.	40	Movimentos	31.251	26.541	34.559	MADEIRA				BS/10.000 Movimentos	n.a.	n.a.	7,26	<i>Birdstrikes</i>	n.a.	n.a.	24	Movimentos	27.987	20.666	33.044																	
BEJA																																																																			
BS/10.000 Movimentos	n.a.	n.a.	n.a.																																																																
<i>Birdstrikes</i>	n.a.	n.a.	n.a.																																																																
Movimentos	344	443	604																																																																
AÇORES																																																																			
BS/10.000 Movimentos	n.a.	n.a.	11,57																																																																
<i>Birdstrikes</i>	n.a.	n.a.	40																																																																
Movimentos	31.251	26.541	34.559																																																																
MADEIRA																																																																			
BS/10.000 Movimentos	n.a.	n.a.	7,26																																																																
<i>Birdstrikes</i>	n.a.	n.a.	24																																																																
Movimentos	27.987	20.666	33.044																																																																
AMB1	Pó químico extinção de incêndios	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Unidades</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pó químico extinção de incêndios</td> <td>t</td> <td>3.881,51</td> <td>4.017,80</td> <td>3.885,85</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>kg</td> <td>n.a.</td> <td>857</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>l</td> <td>n.a.</td> <td>12.473</td> <td>10.030</td> </tr> <tr> <th colspan="5">LISBOA</th> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de pó químico</td> <td>kg</td> <td>n.a.</td> <td>45</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de espumíferos</td> <td>l</td> <td>n.a.</td> <td>480</td> <td>2.040</td> </tr> <tr> <th colspan="5">PORTO</th> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de pó químico</td> <td>kg</td> <td>n.a.</td> <td>295</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de espumíferos</td> <td>l</td> <td>n.a.</td> <td>2.820</td> <td>4.525</td> </tr> <tr> <th colspan="5">FARO</th> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de pó químico</td> <td>kg</td> <td>n.a.</td> <td>342</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de espumíferos</td> <td>l</td> <td>n.a.</td> <td>0</td> <td>575</td> </tr> </tbody> </table>		Unidades	2019	2021	2022	Pó químico extinção de incêndios	t	3.881,51	4.017,80	3.885,85	Total	kg	n.a.	857	0	Total	l	n.a.	12.473	10.030	LISBOA					Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	45	0	Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	480	2.040	PORTO					Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	295	0	Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	2.820	4.525	FARO					Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	342	0	Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	0	575
	Unidades	2019	2021	2022																																																															
Pó químico extinção de incêndios	t	3.881,51	4.017,80	3.885,85																																																															
Total	kg	n.a.	857	0																																																															
Total	l	n.a.	12.473	10.030																																																															
LISBOA																																																																			
Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	45	0																																																															
Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	480	2.040																																																															
PORTO																																																																			
Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	295	0																																																															
Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	2.820	4.525																																																															
FARO																																																																			
Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	342	0																																																															
Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	0	575																																																															



<p>AMB1</p>	<p>Pó químico extinção de incêndios</p>	<table border="1"> <tr> <td colspan="5">BEJA</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de pó químico</td> <td>kg</td> <td>n.a.</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de espumíferos</td> <td>l</td> <td>n.a.</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="5">AÇORES</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de pó químico</td> <td>kg</td> <td>n.a.</td> <td>175</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de espumíferos</td> <td>l</td> <td>n.a.</td> <td>8.310</td> <td>800</td> </tr> <tr> <td colspan="5">MADEIRA</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de pó químico</td> <td>kg</td> <td>n.a.</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Quantidade utilizada de espumíferos</td> <td>l</td> <td>n.a.</td> <td>863</td> <td>2.090</td> </tr> </table>	BEJA					Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	0	0	Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	0	0	AÇORES					Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	175	0	Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	8.310	800	MADEIRA					Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	0	0	Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	863	2.090
BEJA																																															
Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	0	0																																											
Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	0	0																																											
AÇORES																																															
Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	175	0																																											
Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	8.310	800																																											
MADEIRA																																															
Quantidade utilizada de pó químico	kg	n.a.	0	0																																											
Quantidade utilizada de espumíferos	l	n.a.	863	2.090																																											
<p>AMB2</p>	<p>Produtos fitossanitários (herbicida)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Unidades</th> <th>2019</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Quantidade utilizada de produtos fitossanitários (herbicida)</td> <td></td> <td>772</td> <td>297</td> <td>237</td> </tr> <tr> <td>LISBOA</td> <td></td> <td>n.a.</td> <td>295</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>PORTO</td> <td></td> <td>442</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>FARO</td> <td>Litros</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>BEJA</td> <td></td> <td>15</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>AÇORES</td> <td></td> <td>210</td> <td>209</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>MADEIRA</td> <td></td> <td>85</td> <td>61</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table>		Unidades	2019	2021	2022	Quantidade utilizada de produtos fitossanitários (herbicida)		772	297	237	LISBOA		n.a.	295	0	PORTO		442	0	0	FARO	Litros	10	0	0	BEJA		15	0	0	AÇORES		210	209	220	MADEIRA		85	61	17					
	Unidades	2019	2021	2022																																											
Quantidade utilizada de produtos fitossanitários (herbicida)		772	297	237																																											
LISBOA		n.a.	295	0																																											
PORTO		442	0	0																																											
FARO	Litros	10	0	0																																											
BEJA		15	0	0																																											
AÇORES		210	209	220																																											
MADEIRA		85	61	17																																											

NOTAS METODOLÓGICAS

O cálculo do inventário de GEE foi realizado de acordo com as diretrizes da Airport Carbon Accreditation (ACA), em linha com os procedimentos do Protocolo de Gases com Efeito de Estufa (PGEE) e da ISO 14064-1. Seguindo as diretrizes do PGEE, no âmbito da definição das fronteiras organizacionais, consideraram-se todas as infraestruturas de que a ANA detém controlo operacional da atividade e excluíram-se as operações em que a ANA contribui financeiramente (tem participação de capital), mas em que não tem controlo operacional. A pegada de carbono considerou, assim, os 10 aeroportos operados pela ANA em Portugal continental e ilhas, bem como a sua sede, em Lisboa, não apresentando, desta forma, alterações nas fronteiras organizacionais face aos anos anteriores. Os GEE considerados neste inventário são o dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), os hidrofluorcarbonetos (HFCs), perfluorcarbonetos (PFCs) e o hexafluoreto de enxofre (SF₆), conforme os dados disponibilizados. O cálculo das emissões de GEE pode ser descrito de forma simplificada pela equação seguinte:

$$\text{Emissões (CO}_2\text{e)} = \sum \text{Dado de atividade} \times \text{FE}_{\text{GEE}} \times \text{PAG}_{\text{GEE}}$$

Consideraram-se os dados de atividade fornecidos pelos vários pontos focais em resposta à listagem de recolha de dados distribuída, com exceção do inventário de fugas de gases fluorados nos equipamentos de climatização, que pressupôs o processamento dos dados enviados relativamente ao histórico de verificação dos respetivos equipamentos no ano de 2022. Os fatores de emissão (FE) e os restantes parâmetros de cálculo necessários, foram adotados a partir dos métodos propostos pelo Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC), adaptados à realidade nacional pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e apresentados no National Inventory Report (NIR). Aquando FE específicos ou nacionais indisponíveis, foram consideradas fontes reconhecidas nacional ou internacionalmente. Os potenciais de aquecimento global (PAG) utilizados correspondem aos disponibilizados no sexto relatório de avaliação do IPCC (2021).

Perímetro das fontes de emissão por âmbito:

- Emissões de âmbito 1, correspondem a emissões diretas que são provenientes de fontes que pertencem ou são controladas pela Empresa.
- Emissões de âmbito 2 correspondem a emissões indiretas que dizem respeito única e

exclusivamente às emissões resultantes da produção da eletricidade e calor/frio consumidos nos aeroportos/sede e adquiridos a um fornecedor externo. Assim, foram calculadas as emissões de CO₂ associadas à produção de energia elétrica consumida pela ANA, bem como à produção de energia elétrica estimada ou medida, mas não faturada a terceiros. As emissões decorrentes da produção de energia elétrica foram calculadas utilizando duas abordagens de cálculo: o método baseado na localização e o método baseado no mercado. No método baseado na localização, o cálculo das emissões é feito considerando um fator de emissão para a produção de eletricidade estipulado para a rede nacional, por uma entidade de referência. No âmbito da presente pegada, foi utilizado o valor do fator de emissão publicado pela Associação de Energias Renováveis (APREN), para o ano de 2022. No método baseado no mercado, o cálculo das emissões é feito mediante a utilização de um fator de emissão específico do fornecedor de eletricidade à organização. Uma vez que, a partir de 2021, a ANA adquiriu energia com certificados de origem renovável para todos os seus aeroportos e sede, as emissões de GEE de âmbito 2, calculadas pelo método baseado no mercado, foram nulas.

- Emissões de âmbito 3, correspondem a emissões indiretas, provenientes de fontes não controladas pela organização. No que se refere ao cálculo das emissões totais de âmbito 3 considerou-se o método baseado na localização PGEE. À data de publicação do relatório, as emissões associadas à atividade de Climb Cruise and Descent estão a ser recalculadas, atendendo à atualização da base de dados de emissões por aeronave.

Atividades consideradas no cálculo das emissões por âmbito:

			Lisboa	Porto	Beja	Açores					Madeira	
Âmbito	Atividade	Sede	LIS	OPO	FAO	BYJ	PDL	SMA	HOR	FLW	FNC	PXO
1	Geradores de emergência											
	Caldeiras e outros equipamentos											
	Treinos de socorros											
	Frota da Empresa											
	Fuga de gases Refrigerantes											
	Canhões espanta aves											
2	Produção de eletricidade adquirida											

Atividades consideradas no cálculo das emissões por âmbito:

		Sede	Lisboa	Porto	Beja	Açores					Madeira	
Âmbito	Atividade		LIS	OPO	FAO	BYJ	PDL	SMA	HOR	FLW	FNC	PXO
	Voos completos (Climb Cruise and Descent e Landing and Take-Off)											

* Não são efetuadas atividades de degelo da pista em nenhum dos aeroportos.

Lista de fatores de emissão e parâmetros de cálculo.

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
Gás Natural	FE CO ₂	kg/GJ	56,4	APA - National Inventory Report 2023 Portugal
	FE CH ₄	kg/GJ	0,001	
	FE N ₂ O	kg/GJ	0,0001	
	PCI	GJ/Nm ³	0,03844	APA - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-
	Fator de Oxidação	-	0,995	2021: Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
Gás Propano	FE CO ₂	kg/GJ	63,1	APA - National Inventory Report 2023 Portugal
	FE CH ₄	kg/GJ	0,001	
	FE N ₂ O	kg/GJ	0,0001	
	PCI	GJ/Nm ³	46,3	APETRO – Informação nº 60 – As diferenças entre o gás natural e os GPL (maio 2017)
	Fator de Oxidação	-	0,995	APA – Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2021: Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
	Massa volúmica	kg/m ³	1,89	Gas Encyclopedia Air Liquide

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
Gás Butano	FE CO ₂	kg/GJ	63,1	APA - National Inventory Report 2023 Portugal
	FE CH ₄	kg/GJ	0,001	
	FE N ₂ O	kg/GJ	0,0001	
	PCI	GJ/Nm ³	45,80	APETRO – Informação nº 60 – As diferenças entre o gás natural e os GPL (maio 2017)
	Fator de Oxidação	-	0,995	APA – Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2021: Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
	Massa volúmica	kg/m ³	2,54	Gas Encyclopedia Air Liquide

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
Combustíveis Líquidos	PCI Gasolina	GJ/t	44,77	APA - National Inventory Report 2023
	PCI Gasóleo	GJ/t	43,31	
	PCI JET A1	GJ/t	43,00	
	Massa volúmica Gasolina	kg/l	0,746	DGEG – Densidade produtos petróleo 2019
	Massa volúmica Gasóleo	kg/l	0,84	
	Massa volúmica JET A1	kg/l	0,80	
	Fator de Oxidação (JET A1, gasolina e gasóleo)	-	0,99	APA – Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2021: Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
	Fontes Móveis			
	FE Gasolina CO ₂	kg CO ₂ /GJ	71,2	APA – National Inventory Report 2023 Portugal
	FE Gasolina CH ₄	g CH ₄ /GJ	10,1	
	FE Gasolina N ₂ O	g N ₂ O/GJ	1,2	
	FE Gasóleo CO ₂	kg CO ₂ /GJ	69,2	

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
Combustíveis Líquidos	PCI Gasolina	GJ/t	44,77	APA - National Inventory Report 2023
	PCI Gasóleo	GJ/t	43,31	
	PCI JET A1	GJ/t	43,00	
	Massa volúmica Gasolina	kg/l	0,746	DGEG – Densidade produtos petróleo 2019
	Massa volúmica Gasóleo	kg/l	0,84	
	Massa volúmica JET A1	kg/l	0,80	
	Fator de Oxidação (JET A1, gasolina e gasóleo)	-	0,99	APA – Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2021: Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
	Fontes Móveis			
	FE Gasolina CO ₂	kg CO ₂ /GJ	71,2	APA – National Inventory Report 2023 Portugal
	FE Gasolina CH ₄	g CH ₄ /GJ	10,1	
	FE Gasolina N ₂ O	g N ₂ O/GJ	1,2	
	FE Gasóleo CO ₂	kg CO ₂ /GJ	69,2	
	FE Gasóleo CH ₄	g CH ₄ /GJ	1,1	
	FE Gasóleo N ₂ O	g N ₂ O/GJ	2,7	
	FE JET A1 CO ₂	kg CO ₂ /GJ	71,5	
	FE JET A1 CH ₄	g CH ₄ /GJ	0,5	IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories (2006)
	FE JET A1 N ₂ O	g N ₂ O/GJ	2,0	APA – National Inventory Report 2023
Fontes Estacionárias				
	FE Gasolina CO ₂	kg CO ₂ /GJ	69,3	APA – National Inventory Report 2023 Portugal
	FE Gasolina CH ₄	g CH ₄ /GJ	9,9	

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
	FE Gasolina N ₂ O	g N ₂ O/GJ	0,6	APA – National Inventory Report 2023 Portugal
	FE Gasóleo CO ₂	kg CO ₂ /GJ	74,1	
	FE Gasóleo CH ₄	g CH ₄ /GJ	3	
	FE Gasóleo N ₂ O	g N ₂ O/GJ	0,6	

	Parâmetro	Valor	Fonte
Gases Refrigerantes	Perdas na instalação (chillers e splits)	1%	IPCC Good Practice Guidance and Uncertainty Management in National Greenhouse Gas Inventories. Nota: valores utilizados caso não existam fichas de verificação de fugas.
	Perdas anuais (chillers)	5%	
	Perdas anuais (splits)	5%	
	Perdas anuais (equipamentos de refrigeração)	5,5%	

	Empresa distribuidora	Unidade	Valor	Fonte
Eletricidade	Método de localização – Aeroportos dos Açores	kg CO ₂ /kWh	0,457	EDA (Rotulagem de Energia Elétrica de 2022) – Ano 2022
	Método de localização – Aeroportos da Madeira (AM)	kg CO ₂ /kWh	0,480	EEM (Emissões específicas referidas ao mix de produção mensal) – Ano 2022
	Método de localização – Aeroportos da Madeira (APS)	kg CO ₂ /kWh	0,617	EEM (Emissões específicas referidas ao mix de produção mensal) – Ano 2022
	Método de localização – Aeroportos continente	kg CO ₂ /kWh	0,137	APREN – Evolução das emissões específicas do Setor Elétrico Português (2022)
	Método de mercado – Aeroportos continente	kg CO ₂ /kWh	0,200	GALP – Evolução do mix de produção de energia elétrica: Emissões específicas de CO ₂ (2021)
		kg CO ₂ /kWh	0,147	EDP Comercial – EDP Sustainability Report 2022
	kg CO ₂ /kWh	0,088	Iberdrola – Intensidade de emissões	

GEE	PAG	Fonte
CO ₂	1	IPCC Sixth Assessment Report: Climate Change 2021 (6AR)
CH ₄	29,8	
N ₂ O	273	
HFC-134A	1.530	
R-407C	1.624	IPCC Fifth Assessment Report: Climate Change 2015 (5AR)
R-410A	1.924	
R-417A	2.127	
R-404A	3.573	
R-422D	2.473	
R-424A	2.011	
R-452A	2.140	
R-407A	2.107	ASHRAE Standard 34



TAXONOMIA

Antecipando os requisitos de *reporting* de sustentabilidade aplicáveis ao seu negócio, a ANA iniciou, em 2022, a aplicação exploratória dos critérios previstos pelo Regulamento da Taxonomia Europeia, divulgando voluntariamente o grau de elegibilidade e de potencial alinhamento das suas atividades económicas relativamente aos objetivos climáticos de mitigação e adaptação no que diz respeito às suas despesas de capital (CAPEX). Os resultados deste exercício, com referência a 31 de dezembro de 2022, são apresentados no [Relatório de Gestão e Contas 2022](#).



FICHA TÉCNICA

Título: Relatório de Sustentabilidade ANA 2022 – Juntos, por uma Mobilidade Positiva

Propriedade: ANA – Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente

Consultores: Sair da Casca – Consultoria em Desenvolvimento Sustentável

Design: WINICIO Marketing e Publicidade

Data de publicação: junho 2023

Website: <https://www.ana.pt/pt/institucional/home>

Contactos: geral.ambiente@ana.pt