

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2023



**FICHA
TÉCNICA**

Título

Relatório de Sustentabilidade
ANA 2023 – Juntos,
por uma Mobilidade Positiva

Propriedade

ANA
Direção de Sustentabilidade
e Ambiente

Consultores

Sair da Casca
Consultoria em Desenvolvimento
Sustentável

Design

WINICIO
Marketing e Publicidade

Data de publicação

Junho 2024

Website

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

Contactos

geral.ambiente@ana.pt

Relatório de Sustentabilidade ANA 2023



Lembra-se
da sensação de voltar a casa?
Nós lembramo-nos bem.
Estamos sempre lá.
Também estamos lá
no começo de cada aventura.
Em cada abraço de despedida
ou regresso antecipado.
Cada ida e volta. Cada “volto já”.
Estamos no aroma do café
acabado de moer.
Em cada presente comprado
e em cada sono trocado.
Ligação e refeição. Bagagem
e viagem. Estamos lá. Lá. E lá.
No compromisso com a comunidade.
Na vontade de levar
mais longe todo o país.
Em cada gesto por um mundo
mais sustentável.
Na origem e no destino.
No agora e no amanhã.
Estamos sempre lá.
Juntos por uma mobilidade positiva.



Mensagem de abertura

Thierry Ligonnière

Presidente da Comissão Executiva

O desígnio de conceber uma gestão aeroportuária sustentável e inclusiva é, por princípio, uma responsabilidade coletiva e um dever para com as gerações presentes e futuras. Foi com esse propósito que no final de 2022 estruturámos uma Estratégia de Sustentabilidade apoiada em quatro ambições, que orientam a nossa viagem: excelência ambiental, ser um empregador de referência, apoiar o desenvolvimento dos territórios e das comunidades onde estamos inseridos e promover a transição do setor da aviação.

O ano de 2023 confirmou que estamos a progredir no alcance dos nossos objetivos com uma abordagem multidimensional, colaborativa e sólida. É, assim, com grande entusiasmo que reportamos o segundo ano da Jornada de Sustentabilidade da ANA – Aeroportos de Portugal.

Estamos conscientes do papel que o Grupo VINCI e a ANA ocupam na promoção ativa da ligação entre mundos através de uma mobilidade sustentável. Posicionamo-nos ao serviço de um desenvolvimento humano responsável para as comunidades e as regiões onde atuamos. Não por obrigação, mas pelos valores que tutelam as nossas operações diárias.

É uma inesgotável vontade de superação que nos potencia a liderar a transição energética do setor da aviação civil, na aposta em descarbonizar a nossa operação, utilização de combustíveis alternativos, produção elétrica renovável e intermodalidade. Estamos orgulhosos do nosso progresso, mas conscientes do permanente esforço que a Jornada de Sustentabilidade exige.

Alcançamos o nível 5 (máximo) do Programa de Gestão Voluntária de Carbono da Airport Council International - Airport Carbon Accreditation, em três dos nossos aeroportos – Funchal, Ponta Delgada e Beja – e o nível 4+ nos restantes sete. Este resultado espelha a dedicação conjunta em reduzir a pegada de carbono e o compromisso de atingir as Netzero emissões, âmbitos 1 e 2, até 2030.

Este foi também o ano em que apoiámos mais de uma dezena de iniciativas no âmbito do Programa VINCI para a Cidadania, um projeto que, pelos efeitos de rede e escala, amplia a nossa aproximação à sociedade com reflexos claros no número, diversidade geográfica e distintas áreas de intervenção, desde a inserção pela habitação ao apoio a situações de exclusão e isolamento social.

2023 foi ainda um ano pautado pela aceleração de mudanças no contexto ESG europeu. Um repto adicional para todas as empresas, inclusive para o grupo VINCI e para a ANA. É evidente a urgência de incorporar critérios sustentáveis na nossa agenda e atividades, por isso, preparamo-nos para o novo conjunto de requisitos, aceitando-os como oportunidades de melhoria, adaptação e crescimento.

Sublinho um profundo agradecimento pela tenacidade e brio das nossas equipas, e de todos os nossos parceiros, que em conjunto permitiram alcançar a nossa missão: ligar Portugal ao Mundo de uma forma mais sustentável.

Contamos com todos. Juntos por uma mobilidade positiva.

“O ano de 2023 confirmou que estamos a progredir no alcance dos nossos objetivos com uma abordagem multidimensional, colaborativa e sólida.

Estamos orgulhosos do nosso progresso, mas conscientes do permanente esforço que a Jornada de Sustentabilidade exige.”

ÍNDICE

01.

INTRODUÇÃO

- 07. Mensagem de abertura
- 10. Comprometidos com uma mobilidade positiva
- 12. 2023 num olhar
- 16. O marcos
- 22. Os Prêmios e Reconhecimentos

02.

ANA by VINCI Airports

- 26. Passaporte ANA
- 27. Gestão do negócio
- 28. Atividade aeroportuária
- 31. Experiência do passageiro
- 34. Envolvimento do ecossistema
- 38. Ciclo Estratégico 2023-2025

03.

EMPREGADOR DE REFERÊNCIA

- 43. Promover o desenvolvimento e o reconhecimento
- 48. Contribuir para o bem-estar
- 49. Assegurar a saúde e segurança
- 50. Novas Rotas

04.

DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA

- 55. Reduzir o consumo de energia e emissões
- 62. Promover a economia circular
- 65. Otimizar o uso sustentável da água
- 67. Preservar a biodiversidade
- 69. Gerir o ruído

05.

DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS

- 77. Integrar a sustentabilidade nas compras
- 79. Apoiar a comunidade
- 81. Colaborar com os vizinhos

06.

ACELERAR A TRANSIÇÃO DA INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO

- 92. Incentivar os combustíveis alternativos
- 95. Explorar a produção elétrica
- 96. Promover a mobilidade sustentável
- 98. Integrar novas tecnologias
- 100. Fecho

07.

SOBRE O RELATÓRIO

- 104. Sobre o relatório
- 104. Ligação com outros relatórios
- 104. Dúvidas e esclarecimentos

Comprometidos com uma mobilidade positiva

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

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

Juntos



2023 num olhar

Indicadores gerais¹



¹Para saber mais consulte Relatório de Gestão e Contas 2023

*fonte - RGC23 pág. 175

** fonte RGC pag. 11 | *** fonte RGC pág. 11

2023 num olhar

A atividade



Lisboa²

260
colaboradores

33,6 milhões
passageiros

222,8 mil
movimentos de aeronaves

160,2 mil t
de carga

4,72 km²

51 companhias
aéreas regulares

181 clientes
extra aviação

Porto

121
colaboradores

15,2 milhões
passageiros

101,7 mil
movimentos de aeronaves

38,7 mil t
de carga

3,35 km²

34 companhias
aéreas regulares

98 clientes
extra aviação

Faro

127
colaboradores

9,6 milhões
passageiros

62,7 mil
movimentos de aeronaves

51 t
de carga

2,35 km²

28 companhias
aéreas regulares

64 clientes
extra aviação

Beja

7
colaboradores

5,0 mil
passageiros

343
movimentos de aeronaves

0 t
de carga

1,10 km²

0 companhias
aéreas regulares

13 clientes
extra aviação

Açores

95
colaboradores

3,0 milhões
passageiros

35,1 mil
movimentos de aeronaves

7,5 mil t
de carga

1,44 km² Ponta Delgada
3,07 km² Santa Maria
0,55 km² Horta
0,27 km² Flores

14 companhias
aéreas regulares

72 clientes
extra aviação

Madeira

169
colaboradores

4,8 milhões
passageiros

34,1 mil
movimentos de aeronaves

4,0 mil t
de carga

1,03 km² Madeira
1,36 km² Porto Santo

25 companhias
aéreas regulares

75 clientes
extra aviação

² Na região de Lisboa existem ainda 343 colaboradores na Sede

Os marcos



Empregador de referência

- Aposta nas gerações mais jovens, recrutando **36 estagiários profissionais e 15 VIP trainees**
- **Requalificação profissional** de colaboradores para a função de **Oficial de Operações Aeroportuárias**, no âmbito do Programa de *reskilling*
- Mais uma edição da **Safety Week** sob o mote **“Together we Care”**
- Novo **Plano de Saúde e Bem-estar** e **consultas de psicologia** online para colaboradores

- **3 aeroportos ANA** classificados com o **nível 5 de Acreditação de Carbono Aeroportuário da ACI** e os restantes com nível 4+
- **Estudo de Adaptação às Alterações Climáticas** do Aeroporto de Faro
- **Diagnósticos de Biodiversidade** em todos os aeroportos
- League Table – **Ranking Ambiental das Companhias Aéreas** no Aeroporto de Lisboa

Desempenho ambiental de excelência



Desenvolvimento dos territórios

- Arranque de **projeto estruturante** dedicado às **Compras Sustentáveis**
- 5.ª edição do **Programa VINCI para a Cidadania**, que recebeu mais de 100 candidaturas de projetos e atribuiu mais de 372 mil € a 17 associações
- Atribuição de **3 Bolsas EPIS**
- Realização dos **Conselhos Consultivos com os stakeholders** em cada Aeroporto

- Início do **Projeto-piloto de combustível alternativo HVO** (óleo vegetal tratado com hidrogénio) viaturas da frota ANA e de parceiros estratégicos, no Aeroporto de Faro
- Desenvolvimento do **Projeto eGoana**, eletrificação do lado ar - descarbonização das atividades em terra e submissão da sua candidatura a financiamento europeu.
- Continuação da implementação do **Plano de Mobilidade do Aeroporto de Lisboa**
- **Candidatura projeto Moonset** – projeto-piloto para mobilidade sustentável em período noturno, de trabalhadores ANA e Stakeholders, no Aeroporto de Lisboa

Transição da indústria da aviação



Os marcos



Governance

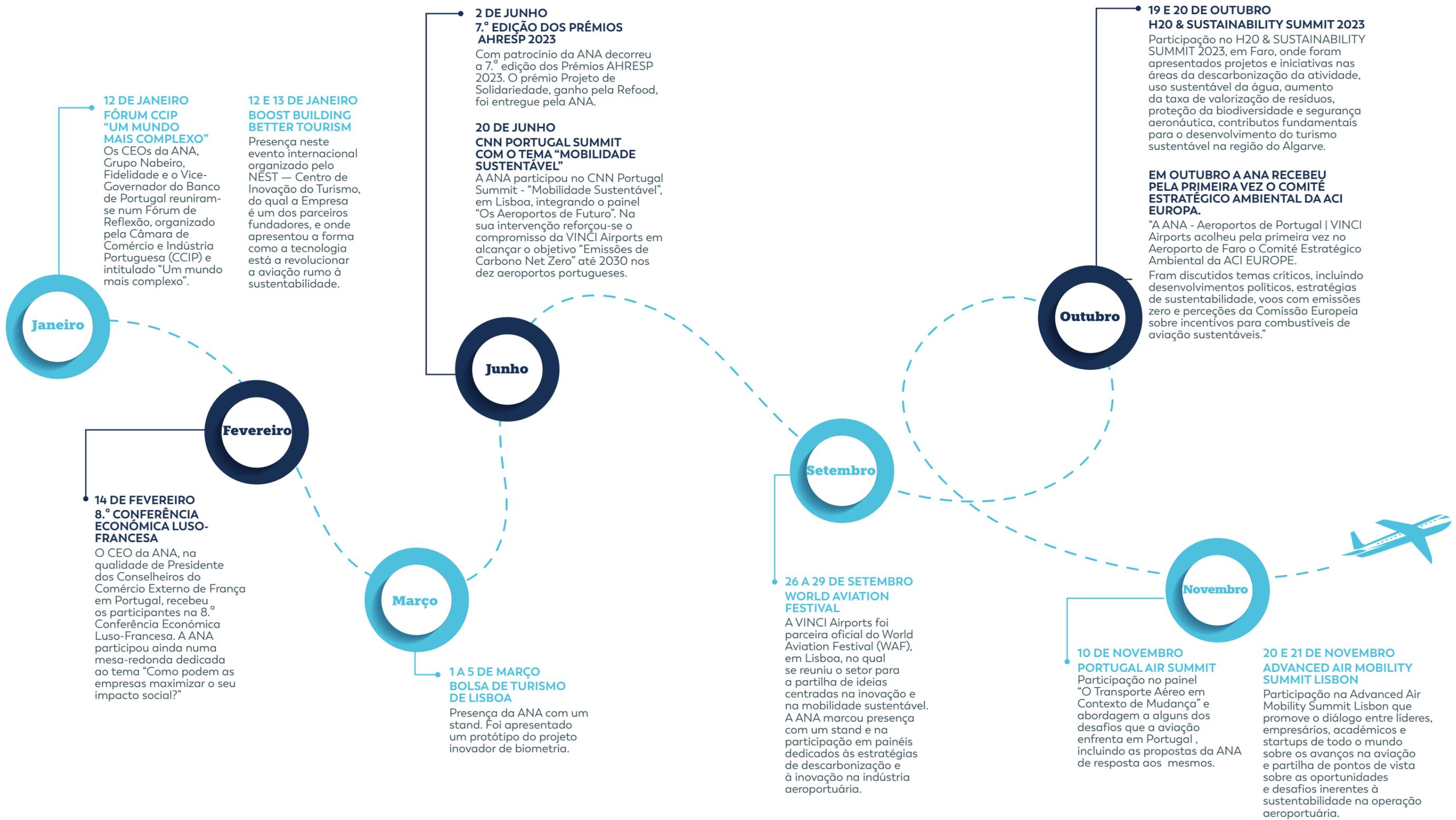
- Envolvimento de toda a organização no **Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção**, através de uma campanha de sensibilização e de uma ação de formação
- **Revisão do Modelo de Gestão de Risco Corporativo**, com o envolvimento de todas as direções da Empresa

- Apresentação do projeto do **novo Terminal do Porto Santo**, cuja conclusão está prevista para o final de 2025 e que vai aliar a sustentabilidade à operacionalidade
- Novo **sistema de monitorização automática de tempos de espera**
- Novos **sistemas de rastreio de bagagem de porão e cabine**, para maior segurança e eficiência operacional

Experiência do passageiro



As presenças 2023



Os Prémios e Reconhecimentos

Estes prémios, de reconhecido prestígio, constituem uma recompensa pelo mérito da Empresa na performance que alcançou e pela qualidade dos seus trabalhadores e parceiros em vários domínios.



Galardão de “Empresa do ano” e de melhor empresa de “Transportes e Logística”

Na entrega de prémios das 500 Maiores & Melhores Empresas 2023, organizada pela Exame.

LinkedIn Top Companies 2023

Destacou a ANA no ranking que classifica as 25 melhores empresas para quem procura desenvolver a sua carreira em Portugal.

Selo Clean & Safe pela ACI

Renovação do Selo Clean & Safe, garantindo a excelência no desempenho higiénico-sanitário e de segurança e a melhoria da experiência dos passageiros em todos os aeroportos da rede ANA.

“Best European Airport”

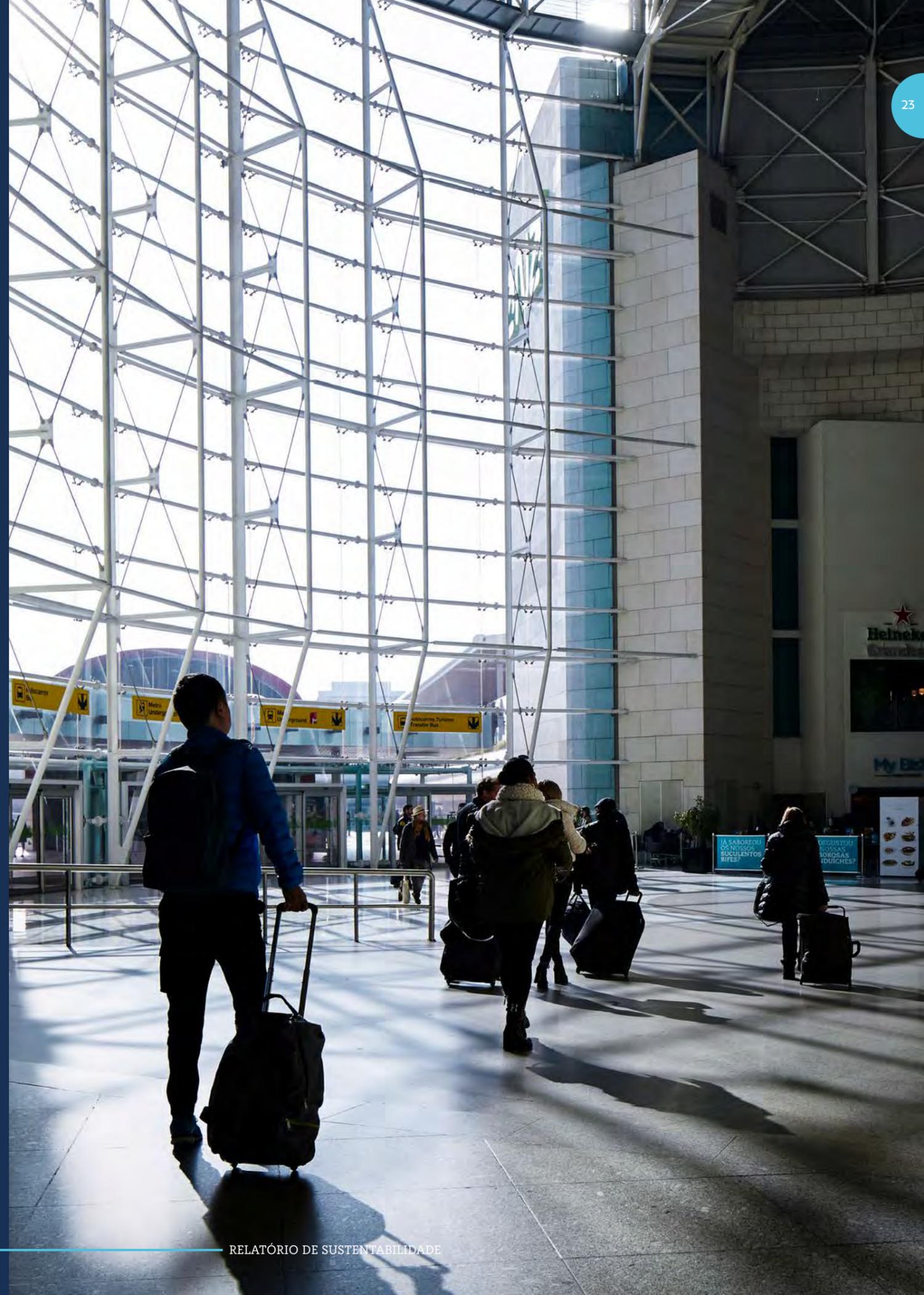
pela Airports Council International (ACI) Aeroporto da Madeira

Pelas novas rotas e companhias aéreas. O aeroporto foi também elogiado pelo compromisso com a sustentabilidade, demonstrado pelos significativos investimentos para melhorar a acessibilidade e a experiência dos seus passageiros.

“Highly Commended”

pela ACI / Aeroporto do Porto

Pela qualidade do serviço prestada aos passageiros



ANA

by VINCI Airports

“A ANA continua empenhada na implementação da sua estratégia de sustentabilidade através da execução dos Planos de Ação definidos para cada uma das suas 4 ambições.”

Alexandre Lapeyre



Estamos no começo de cada aventura.

Passaporte ANA

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 participações minoritárias noutras sociedades.

A atuação da ANA abrange as áreas de negócio Aviação, onde se incluem, entre outros, os serviços prestados na Segurança Aeroportuária e na Assistência a Passageiros com Mobilidade Reduzida, e Extra Aviação.

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.

Conheça a missão, visão e valores, estrutura e composição dos órgãos sociais no website.

A ANA é responsável pela gestão de 10 aeroportos em Portugal Continental e nos arquipélagos dos Açores e Madeira, com dimensões e contextos muito distintos. O desafio diário passa por concretizar, em cada um deles, as responsabilidades da Empresa, seguindo os mais elevados padrões de qualidade, eficiência, respeito pela comunidade, pelo ambiente e pelos stakeholders, ajustando a atividade às diversas realidades locais e partilhando experiências e aprendizagens.



³ Existe ainda a Certificação de Aeródromo uma vez que, sendo um setor regulado, obedece à Regulamentação Europeia. Nesse sentido os nossos aeroportos são auditados e inspecionados pela ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil.

Gestão do negócio

O Sistema de Gestão Integrado assegura que toda a organização tem como prioritárias a satisfação das necessidades das suas partes interessadas, enquadrando inúmeras iniciativas de eficiência, de melhoria contínua e de desenvolvimento dentro dos seguintes domínios:

Domínios certificados³

- Qualidade
- Ambiente
- Segurança e Saúde no Trabalho
- Segurança Aeroportuária (Safety e Security)
- Responsabilidade Social
- Investigação, Desenvolvimento e Inovação



[Conheça as políticas da ANA](#)

A GESTÃO DO RISCO

A gestão do risco é parte integrante dos processos da ANA: é suportada por uma organização funcional em que as diferentes categorias de risco são acompanhadas por áreas distintas, supervisionada pela Gestão de Topo e avaliada de forma independente pelo órgão de Auditoria Interna. Para mais informações, consulte o [Relatório de Gestão e Contas](#).

Revisão do Modelo de Gestão de Risco Corporativo

Em 2023 deu-se início à revisão do Modelo de Gestão de Risco Corporativo, estando a sua conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2024.

Esta revisão integrou uma primeira fase de ajustamento da própria metodologia, de modo a garantir o alinhamento com os procedimentos do Grupo VINCI (em matéria de gestão de risco), bem como com os do COSO (Framework 2017) e com a norma ISO 31000:2018.

A segunda fase, iniciada no mês de novembro, conta com o envolvimento de todas as direções da Empresa, de modo a incorporar os desafios do atual contexto, sobretudo de ESG, no referido Modelo de Gestão de Risco Corporativo. Na revisão em curso, um dos principais pontos de análise tem sido o mapeamento dos desafios de ESG no ajustamento dos riscos e/ou das fontes de risco, destacando-se a incorporação do reporte não financeiro nas categorias de risco Conformidade e Reporte (Risco de Reporte) e de Fraude (Risco de Reporte Fraudulento).

ÉTICA E CONDUTA

Os princípios de Ética e Conduta são assumidos pela ANA como pilar fundamental para o desenvolvimento da sua atividade no âmbito de todas as relações que estabelece com os diversos stakeholders. Com efeito, a ANA dispõe de um **Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção**, monitorizado pelo Comité de Ética e Vigilância.

Os valores espelhados no programa acima referido estão definidos em diversos compromissos assumidos no contexto da prevenção da corrupção, privacidade, conduta ética, di-

reitos humanos, saúde e segurança no trabalho e proteção ambiental, refletindo as diretrizes estratégicas de desempenho global consagradas no Manifesto VINCI.

Em 2023, toda a organização foi envolvida no Programa através de uma campanha de sensibilização e de uma ação de formação.

Deste Programa fazem parte mecanismos de controlo interno e outras medidas que asseguram, de forma transparente, a eficácia e eficiência dos processos e operações. Mais detalhes disponíveis no website ANA, na área de [Ética e Conduta](#).

Atividade aeroportuária

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. Cada aeroporto funciona como um complexo e delicado ecossistema, composto por elementos interdependentes, numa extensa cadeia de intervenientes. Enquanto responsável pela gestão aeroportuária, a ANA coordena todo o ecossistema que envolve o passageiro: fornecedores, parceiros, clientes Aviação e clientes Extra Aviação.

ACESSOS	CHECK-IN	CONTROLO DE SEGURANÇA	CONTROLO DE PASSAPORTES
A ANA trabalha nas condições de acesso aos aeroportos, para garantir a intermodalidade fluida dos passageiros que chegam e partem. Gere as ligações com transportes coletivos públicos e privados, cria condições para estacionamento de veículos particulares e articula o acesso a agências de rent-a-car e operadores turísticos.	A ANA gere a zona de partidas dos aeroportos, caracterizadas por balcões de check-in e drop off de bagagens das companhias aéreas (presenciais e quiosques self check-in) e zonas de restauração e retalho. Aloja ainda um espaço da Agência para a Integração, Migrações e Asilo (AIMA), balcões de agências de turismo e outros Serviços. Esta zona de elevada afluência é o palco das boas-vindas e das despedidas.	Iniciada por um primeiro controlo dos cartões de embarque, a zona de controlo de segurança desenvolve a sua atividade em estreita parceria com prestadores de serviço de segurança aeroportuária. Nestas áreas, a ANA tem apostado em sistemas de medição automatizada dos tempos de espera, zonas de descarte de líquidos e bebedouros melhorando a experiência de quem viaja.	Para quem deixa o espaço Schengen, há ainda o controlo de passaportes, gerido pela AIMA. Aqui têm também sido testadas soluções para tornar a experiência do passageiro mais fluida e agradável, por exemplo o Biometrics Experience.

STAKEHOLDERS ENVOLVIDOS			
<ul style="list-style-type: none"> • Clientes extra aviação, nomeadamente rent-a-car • Transportes municipais (Metro e autocaros) • Transportes privados: coletivos de passageiros e individuais (parques de estacionamento) • Operadores turísticos 	<ul style="list-style-type: none"> • Parceiros de <i>handling</i> • Clientes extra aviação, nomeadamente de retalho • Operadores turísticos • AIMA 	<ul style="list-style-type: none"> • Prestadores de serviço de segurança 	<ul style="list-style-type: none"> • AIMA • Alfândega

Todos estes grupos fazem parte dos stakeholders da comunidade aeroportuária e contribuem para o desenvolvimento dos territórios, em parceria com entidades locais, Organizações Não Governamentais (ONG) e, naturalmente, comunidades vizinhas. Para compreender o papel da ANA, importa ter uma visão completa da experiência aeroportuária na perspetiva do passageiro.

SERVIÇOS E INSTALAÇÕES (SHOPPING/ DINNING)	EMBARQUE	RECOLHA DE BAGAGEM
Depois da passagem pelo controlo de segurança é tempo de usufruir do conjunto de serviços que o aeroporto disponibiliza. A ANA gere as instalações das zonas de shopping e dinning, onde o passageiro tem também disponíveis serviços de informação e zonas de higiene e culto. Neste intervalo de espera, o gestor aeroportuário trabalha para garantir: que o passageiro dispõe das indicações necessárias antes do embarque, nomeadamente através de sinalização, monitores informativos com os tempos de espera e as distâncias a pé e de aplicações móveis (link); a acessibilidade das infraestruturas a todas as pessoas, através de iniciativas como o Fórum MyWay (link); o conforto e opções de descanso; a limpeza destas áreas; e o controlo de ruído dentro da aerogare. Aposta ainda na dinamização do espaço, onde trabalha em conjunto com os seus clientes extra aviação (lojistas e retalho) para promover a cultura e a regionalidade.	A ANA gere também as zonas de embarque, em estreita parceria com as companhias aéreas. Para o bom funcionamento desta última etapa antes da entrada na aeronave, a ANA trabalha na coordenação dos transportes de passageiros da aerogare até às aeronaves.	Para passageiros que estão de chegada ao aeroporto, a ANA é ainda responsável pela gestão da área de recolha de bagagem, em conjunto com os parceiros de <i>handling</i> do aeroporto.

STAKEHOLDERS ENVOLVIDOS		
<ul style="list-style-type: none"> • Clientes extra aviação, nomeadamente de retalho • Prestadores de serviços de limpeza 	<ul style="list-style-type: none"> • Companhias aéreas 	<ul style="list-style-type: none"> • Parceiros de <i>handling</i>

Há ainda um conjunto de trabalhos que se desenrolam por todo o aeroporto, tanto do Lado Ar como do Lado Terra que, apesar de 'invisíveis' aos olhos dos passageiros, são da maior importância, nomeadamente a gestão do controlo aéreo e os serviços de combate a incêndios. Neste âmbito, a ANA articula as ações dos seus parceiros para garantir a segurança, a eficiência das operações e a melhor experiência do passageiro.

Reconhecida como uma ponte crucial para a conexão de Portugal com o mundo e a integração das várias regiões do país, a ANA desempenha um papel fundamental no sucesso dos agentes económicos nacionais, exercendo uma significativa influência, direta e indireta, na economia portuguesa. Relativamente aos impactos diretos, destaca-se a contribuição para as comunidades locais onde atua, a sua qualidade enquanto empregador, o impacto ambiental das suas infraestruturas

e da gestão das atividades adjacentes, bem como a importância das compras e da contratação dos seus fornecedores. No caso dos impactos indiretos, salienta-se a dependência que muitas organizações públicas e privadas possuem face aos aeroportos, uma vez que as suas operações são afetadas pela gestão aeroportuária. Em termos setoriais, a temática da aceleração da transição da indústria da aviação é, sem dúvida, a mais estruturante e emergente. O capítulo "Transição da indústria da aviação" deste relatório aprofunda esta temática

A nível operacional, destacam-se os desafios relacionados com a capacidade dos aeroportos, a pressão na eficiência da gestão de recursos e a incorporação de novos riscos na matriz de avaliação da Empresa, onde ganham relevância os aspetos sociais, ambientais e de governação.



Experiência do passageiro

SEGURANÇA E EFICIÊNCIA OPERACIONAL

Promover uma cultura de segurança é crucial para a aviação civil internacional. Neste sentido, a ANA desenvolveu uma política de segurança abrangente, que inclui Segurança Operacional (Safety), Gestão e Segurança Contra Atos Ilícitos (Security) e Segurança e Saúde no Trabalho (SST), através da qual se compromete a gerir formalmente os sistemas de gestão de segurança nos seus aeroportos para minimizar acidentes, fornecer recursos para uma gestão eficaz da segurança e adotar medidas para reforçar a segurança dos aeroportos.

No âmbito da *Security*, a aplicação da política desenvolve-se em **4 pilares estratégicos:**

- 1. Responsabilidade**
- 2. Eficiência operacional**
- 3. Experiência do cliente**
- 4. Desenvolvimento de competências**

Em 2023, destacaram-se três projetos: instalação do sistema de monitorização automática de tempos de espera para otimização da gestão do fluxo de passageiros; implementação do Projeto HBS III para melhoria da segurança no rastreio de bagagem de porão com deteção automática de explosivos; e atualização dos equipamentos de rastreio de bagagem de cabina com instalação de novas configurações de linhas, de forma a aumentar a capacidade de processamento e eficiência.

Iniciativas em destaque na segurança e eficiência operacional

- **Novo sistema de monitorização automática de tempos de espera**

A monitorização de tempos de espera no Controlo de Segurança é obrigatória à luz do Contrato de Concessão e existem níveis de serviço a que a ANA está obrigada. Assim, com foco no aumento de eficiência, nos cinco maiores aeroportos da rede foi instalado um sistema de monitorização, já presente em cerca de 110 aeroportos a nível mundial. O processo de implementação foi gradual, tendo sido concluído no segundo semestre de 2023. Inicialmente planeado para o Controlo de Segurança, as suas vantagens concorreram para a sua expansão no Controlo de Fronteira nos aeroportos de Lisboa e Faro. Utilizando sensores óticos 3D, o sistema oferece níveis mais elevados de satisfação dos passageiros ao apresentar tempos de espera rigorosos nos ecrãs disponíveis em 2023, apenas no aeroporto de Faro.

- **Novas tecnologias de rastreio de bagagem de porão**

Nos Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro foi implementado um projeto que introduz novas máquinas de rastreio de bagagem de porão com deteção automática de explosivos, em resultado de imposições regulamentares. Estes equipamentos oferecem uma capacidade aperfeiçoada de identificação de itens proibidos, equipamentos, HBS Standard III, oferecem imagens em 3D aos operadores para uma análise mais precisa. O processo de segurança torna-se, assim, mais eficiente e eficaz. A instalação destes equipamentos exigiu mudanças na infraestrutura dos terminais de bagagem, incluindo, o reforço dos pavimentos para suportar o peso e dimensões das novas máquinas.

- **Novas tecnologias de rastreio de bagagem de cabine**

Para melhorar a segurança e eficiência, os equipamentos de rastreio de bagagem de cabine de RX convencional foram substituídos por outros de tecnologia avançada nos aeroportos de Lisboa, Porto e Açores. No Porto, foi ainda instalada uma nova configuração destas áreas de controlo, já testada e implementada na Madeira. Esta solução permite aumentar a capacidade de processamento em cerca de 30% com três posições de preparação de passageiros em paralelo e duas linhas de saída do RX com separação de bagagem.

QUALIDADE DO SERVIÇO

Desde o início da sua atividade, a ANA tem como objetivo a constante evolução na qualidade dos serviços que presta. Para tal, tem trabalhado ao longo dos anos no sentido de adaptar processos e modernizar os sistemas de monitorização e de obtenção de dados.

Iniciativas em destaque na melhoria da qualidade do serviço

Lisboa

No âmbito do fórum MyWay, que tem o objetivo de melhorar o serviço prestado aos Passageiros com Mobilidade Reduzida, foram disponibilizados mapas de orientação em braille destinados às instalações sanitárias de acesso prioritário. Foi também inaugurado o lounge MyWay para garantir o conforto destes passageiros durante o período de espera até ao início do embarque e adquiridas novas viaturas para prestar assistência no acesso à aeronave. Ainda neste aeroporto, e no âmbito do Plano de Melhoria de Qualidade de Serviço, foram realizadas inúmeras beneficiações, designadamente a remodelação do pavimento do Corpo Cilíndrico e entrada do P1, bem como renovação da área pública das chegadas e todo a remodelação e repavimentação do Piers Central, incluindo-se igualmente a reformulação, ampliação e criação de novas instalações sanitárias.

Madeira

Foi apresentado o projeto do novo Terminal do Porto Santo cuja conclusão está prevista para o final de 2025. Integrado na envolvente e nos recursos naturais da Ilha, o novo terminal irá aliar a sustentabilidade à operacionalidade, tendo sido desenhado para proporcionar fluidez nos percursos de embarque e desembarque, apostando no conforto e na qualidade de serviço dos passageiros e comunidade aeroportuária. Foram incluídas opções de construção sustentável (proteção solar e ventilação natural, reaproveitamento de água e escolha de materiais ambientalmente sustentáveis) e foi privilegiada a iluminação natural e os espaços verdes. O projeto cumpre com os requisitos europeus NZEB.

Porto

Foram implementadas melhorias várias ao nível dos curbsides (pavimentos e iluminação) e efetuada a renovação de áreas de relaxamento existentes.

Faro

Foram realizados investimentos em elementos de comunicação e sinalização, por forma a tornar a experiência e o percurso dos passageiros mais intuitivo, incluindo um canal live chat para atendimento personalizado.

Ponta Delgada

No Lado Terra, foi realizada a reformulação dos espaços de estacionamento automóvel e acessos rodoviários e, no Lado Ar, foi estabelecido um novo canal de chegadas domésticas (Schengen) com possibilidade de circuito de transferências de passageiros. Foi ainda disponibilizado um espaço dedicado a fumadores na sala de embarque internacional para maior comodidade dos passageiros.

Conheça outras iniciativas ligadas à melhoria da qualidade do serviço no [Relatório de Gestão e Contas 2023](#)

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

Na procura de soluções inovadoras que permitam melhorar a eficiência aeroportuária e a experiência do passageiro, a ANA tem uma ambiciosa agenda de inovação centrada na implementação de iniciativas, em torno da automatização, otimização de processos, transição energética e instalações inteligentes.

O ano de 2023 foi marcado por novas ideias, testes e iniciativas disruptivas, entre as quais se destaca o programa de Experiência Biométrica. Iniciado no segundo trimestre e impulsionado pelo Programa de Recuperação e Resiliência, este projeto contou com o contributo de várias equipas multidisciplinares da ANA, a fim de implementar esta solução tecnológica nos cinco principais aeroportos concessionados.

Para 2024, as equipas da ANA estão empenhadas em concretizar os projetos de inovação em curso, em expandir a outras regiões os resultados positivos já alcançados e em envolver um crescente número de partes interessadas, de forma a impulsionar o surgimento e

debate de novas ideias e soluções com vista à criação de valor.

Por exemplo, o lançamento da Bioemtric Experience pretende estar ativo e disponível em todos os cinco principais aeroportos do país. Em particular, 2024 pretende-se um foco contínuo na digitalização, envolvendo colaboradores e parceiros, envolvendo o desenvolvimento de novas ferramentas digitais focadas na comunidade nos principais aeroportos e a manutenção preditiva suportando a adoção de soluções mais verdes. A visão computacional terá enfoque no primeiro semestre de 2024, com lançamento de vários testes para substituir as operações manuais e baseadas em papel. Um novo Laboratório de Inovação será desenvolvido em 2024 e pretende ser um foco central para as equipas compartilharem, idealizarem, testarem e alavancarem novas inovações para nossos colaboradores e parceiros, em alinhamento com o programa global *VINCI Concessions and Airports Innovation*. É ainda de referir o arranque em 2023 do projeto The Journey.

Projetos pioneiros de digitalização

Chatbot

A solução que dá informação aos passageiros sobre as operações via WhatsApp, Facebook ou website, continuou a operar em 2023, com melhorias contínuas e colaboração entre as equipas. Com mais de 5,3 milhões de mensagens, ficou demonstrada a procura, por via digital, por informações fiáveis sobre voos e aeroportos, as quais oferecem uma experiência mais positiva para os passageiros.

Robótica

Foram realizados vários testes para avaliar a viabilidade da robótica com humanos no espaço aeroportuário, e respetiva interação com os passageiros. Estas conclusões culminaram no teste de uma solução em operação real no final do terceiro trimestre, em simultâneo com outras empresas da indústria com o mesmo foco. O roadmap de Robótica na ANA foi atualizado com base nas descobertas e resultados dos testes.

Tagless flight

Foi realizado com sucesso um projeto piloto do primeiro voo comercial planeado sem a utilização de etiquetas de bagagem de porão, que envolveu o despacho de 37 malas entre Eindhoven e Faro através do sistema desenvolvido pela BagsID com o apoio da ANA. Este projeto apresenta uma oportunidade promissora para a aviação, que se traduzirá no aumento da eficiência operacional e em benefícios ambientais ao minimizar o uso de papel e materiais descartáveis.

Saiba mais no capítulo [“Acelerar a transição da indústria da aviação”](#)

Envolvimento do ecossistema

A ANA promove e mantém uma colaboração estreita com os seus stakeholders através de diversos mecanismos de comunicação, trabalho e recolha de *feedback* dos diferentes grupos, imprescindíveis no desenvolvimento das temáticas de sustentabilidade, dada a abrangência dos impactos e a complexidade inerente às soluções.

Com efeito, além dos canais regulares de diálogo (website, perfis de redes sociais, reuniões), nos últimos anos a empresa tem apostado na vertente de digitalização de processos e equipamentos para a partilha de informação atualizada e em tempo real.

Os stakeholders da ANA

- **Acionista**
- **Colaboradores**
- **Clientes Passageiros**
- **Clientes Companhias Aéreas**
- **Clientes agentes de assistência em escala**
- **Clientes Extra Aviação**
- **Fornecedores** (segurança privada, bombeiros) e **Parceiros de Negócio** (outros)
- **Forças e Serviços de Segurança** (Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana – Unidade de Ação Fiscal; Polícia Judiciária)
- **AIMA (Agência para a Intergração Migrações e Asilo)**
- **Estado e Regulador**
- **NAV**
- **Autoridade de Saúde**
- **Direção Geral da Alimentação e Veterinária**
- **Câmaras Municipais**
- **Turismo de Portugal**
- **Comunidades vizinhas**
- **Entidades do setor social**
- **Associações empresariais**
- **Media**
- **Peritos**



Damos nota de algumas dessas iniciativas.

TIPO DE ENVOLVIMENTO	INICIATIVAS
RECOLHA DE FEEDBACK E AVALIAÇÃO DE SATISFAÇÃO	<p>PASSAGEIROS Realização de inquéritos a passageiros no âmbito do programa Airport Service Quality (ASQ) do ACI, à partida e chegada nos 5 principais aeroportos, tendo-se obtido resultados positivos na maior parte dos indicadores de qualidade de serviço, exceto na entrega de bagagens à chegada, sendo que temos níveis de serviço mínimos a cumprir no âmbito do Contrato de Concessão. Os resultados dessa ação foram realizados acompanhamentos regulares com as empresas de handling, destacando a necessidade de ajustar equipas conforme o tráfego. Saiba mais no Relatório de Gestão e Contas 2023 e no website da ANA (Qualidade de Serviço)</p> <p>COMPANHIAS AÉREAS Processo de avaliação de satisfação das companhias aéreas com recurso a ferramenta online. Verificou-se que a satisfação geral das companhias aéreas foi bastante positiva nos aeroportos do Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada, com valores acima de 4 pontos (escala de 1 a 5).</p> <p>CLIENTES EXTRA AVIAÇÃO Reuniões periódicas de acompanhamento e partilha de <i>feedback</i>, portal de comunicação Digital Hub e app de registo de ocorrências operacionais.</p>
COMUNICAÇÃO ATIVA SOBRE O AEROPORTO	<p>COMUNIDADE AEROPORTUÁRIA</p> <p>Chatbot (via WhatsApp, Facebook ou website) com informação acerca de cada aeroporto, e da Go Customer Experience, para recolher em dispositivos móveis <i>feedback</i> em tempo real sobre a qualidade de serviço nos aeroportos, obtido a partir da leitura de QR Codes nos aeroportos.</p> <p>Airport Community App, concebida para melhorar as operações aeroportuárias, mantém a colaboração constante entre todos os envolvidos e facilita a comunicação e partilha de desafios e problemas. Esta aplicação entrou em funcionamento em 2023 nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro. Refere-se ainda ao Instagram e o LinkedIn como forma de divulgação à comunidade das iniciativas levadas a cabo pela Empresa.</p>
CONSULTA E PARTILHA DE INFORMAÇÃO	<p>COMUNIDADE VIZINHA DOS AEROPORTOS</p> <p>Conselhos Consultivos, órgãos de consulta e apoio para o desenvolvimento da estratégia dos aeroportos, que reúnem uma vez por ano e contam com a participação de diferentes grupos de <i>stakeholders</i>, como empresas e associações locais que representam os interesses da região.</p>
PARTILHA E CO-CONSTRUÇÃO	<p>PARCEIROS AEROPORTUÁRIOS</p> <p>Fóruns de Stakeholders ANA, que consistem nas reuniões dos grupos de trabalho de Mobilidade, Aviação, Handlers e Energia, onde são definidos compromissos e planos de ação conjuntos para alcançar metas comuns de redução das emissões resultantes da operação. Os <i>stakeholders</i> envolvidos incluem companhias aéreas, fornecedores de energia, <i>handlers</i>, clientes extra aviação, câmaras municipais, operadoras de transportes, e outras entidades regionais.</p> <p>Destes resulta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementação das medidas definidas no âmbito de cada grupo; • Partilha de experiências e projetos; • Desenvolvimento de processos colaborativos com os principais stakeholders; • Maior envolvimento de <i>stakeholders</i> em projetos da ANA e vice-versa.

PARTICIPAÇÃO E PRESENÇA NA SOCIEDADE

Comprometida com a Sustentabilidade, a ANA reconhece que a mudança positiva e verdadeira só é possível através da implementação de práticas sustentáveis nas suas atividades internas e da participação ativa em iniciativas globais de sensibilização ambiental e social. Assim, a empresa está empenhada em aderir a protocolos e compromissos nacionais, a integrar grupos de trabalho dedicados a procurar novas abordagens ao tema e a subscrever programas que espelhem o seu vínculo e preocupação com o desenvolvimento sustentável.

Em 2023, a ANA:

- Reiterou a adesão à **Carta de Princípios - Business for Sustainability do BCSD Portugal** (Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável), do qual é membro desde 2004; renovou a adesão ao Pacto de Mobilidade Empresarial para a Cidade de Lisboa, uma iniciativa promovida pela Câmara Municipal de Lisboa, WBCSD (World Business Council for Sustainable Development), e BCSD Portugal; e continuou a implementação do plano de ação definido no âmbito da iniciativa Act4Nature do BCSD Portugal.
- No âmbito do **Compromisso Verde Lisboa** deu continuidade à sua participação através da partilha do desenvolvimento dos projetos em curso nas áreas de: energia, mobilidade, água, economia circular, cidadania e participação.
- Deu continuidade aos protocolos de colaboração com **várias associações ambientais** (CERVAS, RIAS e QUERCUS) para apoio em diferentes áreas.
- Participou em **Grupos de Trabalho dinamizados por outras entidades**, como o grupo de trabalho para a Adaptação da Aviação Europeia às Alterações Climáticas, que surgiu na sequência da publicação do estudo da EUROCONTROL sobre os riscos das Alterações Climáticas para a Aviação Europeia e das Orientações da ICAO para a Avaliação, Adaptação e Resiliência face aos Riscos. A Empresa é também representada por colaboradores de várias direções nos subgrupos de trabalho responsáveis pelo processo de criação da ferramenta Flying Green — em desenvolvimento pela EUROCONTROL — destinada a apoiar os Estados-Membros da ECAC e as partes interessadas operacionais nos esforços de descarbonização.
- Aderiu ainda ao **Pacto “Mais e Melhores Empregos para os Jovens”**, uma iniciativa que tem como objetivo produzir uma mudança real no atual contexto de vulnerabilidade associado ao emprego dos jovens.
- **Subscreveu o Pacto Porto para o Clima** - No âmbito da Missão Cidades Inteligentes, o Porto foi uma das 100 cidades escolhidas pela Comissão Europeia para conjugar os compromissos dos diversos atores da cidade com um plano de ação e de investimentos concreto para atingir a neutralidade carbónica até 2030. A ANA, a par com mais de 40 entidades da cidade, subscreveu este pacto que pretende que o Porto – com os seus cidadãos e organizações – seja a cidade líder, a nível nacional, na neutralidade carbónica e ação climática.
- **Participou no SOL Energy Transition**, um dos programas verticais do Smart Open Lisboa, uma iniciativa de inovação aberta da Câmara Municipal de Lisboa e gerida pela Beta-i, com foco na validação e integração de soluções inovadoras criadas para melhorar a vida nas cidades. A ANA avançou com 3 projetos-piloto, todos com um foco na sustentabilidade, cuja implementação decorrerá em 2024.

SOBRE O ALINHAMENTO COM A AGENDA 2030

Comprometida com desenvolvimento sustentável a nível global e ciente da importância de ações coordenadas entre governos, setor privado, sociedade civil e academia para atingir os fins propostos pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, a ANA aprofundou o exercício de alinhamento com as metas da Agenda 2030. Assim, foram identificados os principais objetivos e metas para as quais a Empresa procura contribuir de forma direta, alinhados com a sua estratégia.

Ambições	Metas
DESEMPENHO AMBIENTAL DE EXCELÊNCIA	 ODS 7 Garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas para todos 7.2 Até 2030, aumentar substancialmente a participação de energias renováveis na matriz energética global 7.3 Até 2030, duplicar a taxa global de melhoria da eficiência energética
	 ODS 13 Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos 13.1 Reforçar a resiliência e a capacidade de adaptação a riscos relacionados com o clima e as catástrofes naturais em todos os países
DESEMPENHAR UM PAPEL CENTRAL PARA O SUCESSO DOS TERRITÓRIOS	 ODS 11 Tornar as cidades e comunidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis 11.6 Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita nas cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros
SER UM EMPREGADOR DE REFERÊNCIA	 ODS 8 Promover o crescimento económico inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o trabalho digno para todos 8.8 Proteger os direitos do trabalho e promover ambientes de trabalho seguros e protegidos para todos os trabalhadores, incluindo os trabalhadores migrantes, em particular as mulheres migrantes, e pessoas em empregos precários
ACCELERAR A TRANSIÇÃO DA INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO	 ODS 7 - Garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas para todos 7.2 Até 2030, aumentar substancialmente a participação de energias renováveis na matriz energética global 7.3 Até 2030, duplicar a taxa global de melhoria da eficiência energética 7.a Até 2030, reforçar a cooperação internacional para facilitar o acesso à investigação e tecnologias de energia limpa, incluindo energias renováveis, eficiência energética e tecnologias de combustíveis fósseis avançadas e mais limpas, e promover o investimento em infraestrutura de energia e em tecnologias de energia limpa
	 ODS 9 Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação 9.4 Até 2030, modernizar as infraestruturas e reabilitar as indústrias para torná-las sustentáveis, com maior eficiência no uso de recursos e maior adoção de tecnologias e processos industriais limpos e ambientalmente corretos; com todos os países atuando de acordo com suas respetivas capacidades de estrutura de energia e em tecnologias de energia limpa
	 ODS 17 - Reforçar os meios de implementação e revitalizar a Parceria Global para o Desenvolvimento Sustentável 17.16 Reforçar a parceria global para o desenvolvimento sustentável, complementada por parcerias multissetoriais que mobilizem e partilhem conhecimento, perícia, tecnologia e recursos financeiros, para apoiar a realização dos objetivos do desenvolvimento sustentável em todos os países, particularmente nos países em desenvolvimento 17.17 Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas e com a sociedade civil que sejam eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias

Atualmente, está em curso a análise da dupla materialidade como preparação para a implementação da Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Está ainda a ser desenvolvida uma análise de gap que permitirá perceber a evolução necessária em termos de reporting para responder a esta nova diretiva.

Ciclo Estratégico 2023-2025

Para cada uma das ambições da Visão 2030, a ANA construiu um Plano de Ação 2023-2025² focado nos temas materiais considerados como prioritários na análise de materialidade realizada, identificando um conjunto de ações que concorrem, a longo prazo, para a concretização das metas propostas. A monitorização destes planos é essencial para garantir o seu sucesso. Em cada capítulo dedicado às ambições, apresentam-se os objetivos, os key-performance indicators (KPI) e as metas que se pretendem alcançar durante este ciclo estratégico. Na base da definição da sua estratégia decorreu um processo sistemático de reflexão sobre o papel da ANA no contributo para o Desenvolvimento Sustentável e para uma Mobilidade Positiva. Para mais informação sobre o processo de definição do ciclo estratégico, análise da materialidade e sobre a governance da ANA para a sustentabilidade, poderá ser consultado o [Relatório de Sustentabilidade 2022](#)

**SPONSORSHIP
CEO**
Sponsor

- o CEO é o sponsor, orientando a estratégia de sustentabilidade, validando propostas do Comité de Sustentabilidade e avaliando as recomendações das Task Forces em tópicos específicos, juntamente com os membros da Comissão Executiva.
- Delega a coordenação do Plano 2022/2025 no Direção de Sustentabilidade e Ambiente**

DIREÇÃO DE SUSTENTABILIDADE E AMBIENTE
Coordenação Transversal

composto por direções-chave (diretor e focal point) de áreas como :

- Comunicação,
- Recursos Humanos,
- Ambiente,
- Inovação,
- Engenharia e Gestão de Ativos,
- Aviação e Extra Aviação,
- Compras e Financeira,
- Comité de Sustentabilidade

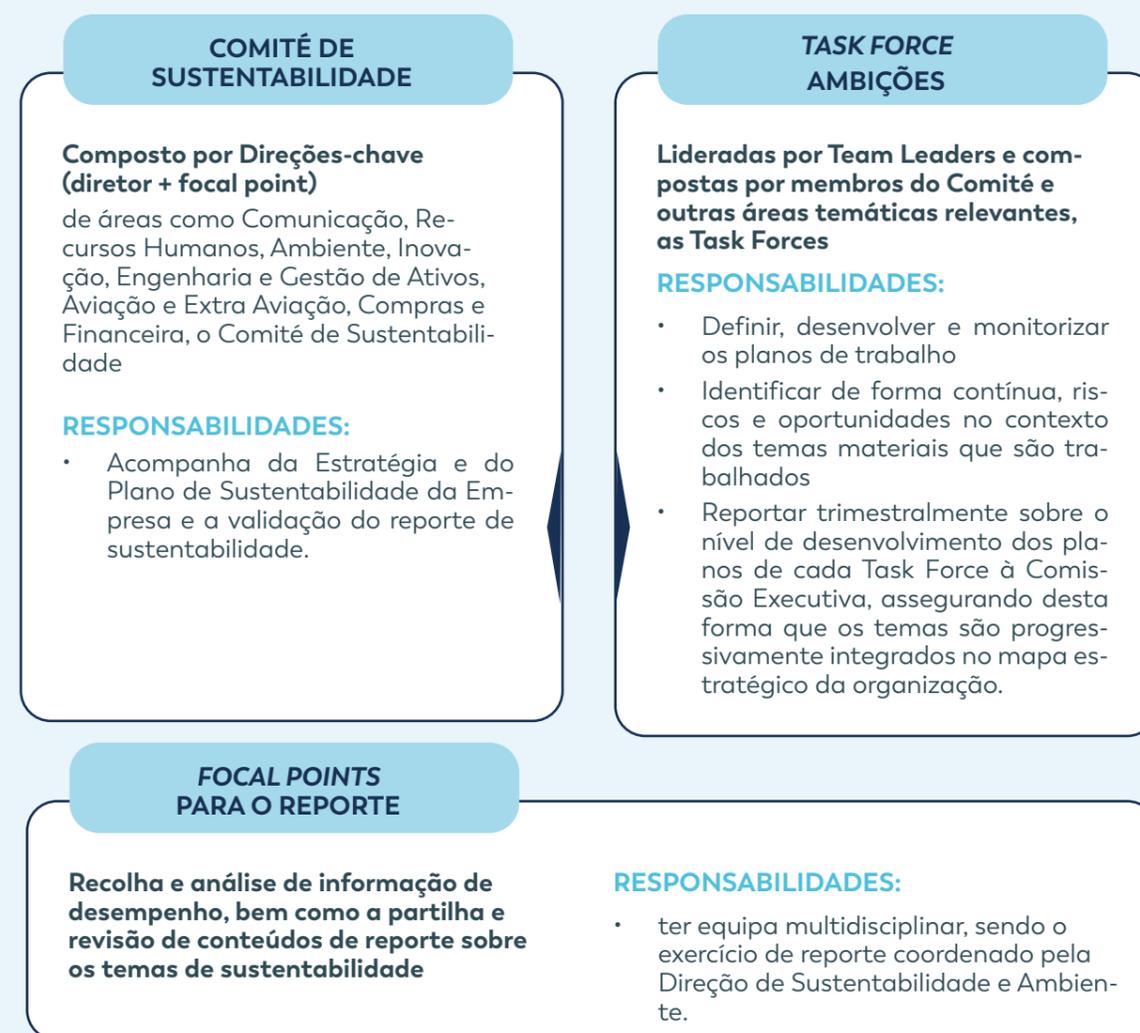
tem como principais responsabilidades o acompanhamento da Estratégia e do Plano de Sustentabilidade da Empresa e a validação do reporte de sustentabilidade.

VINCI AIRPORTS
ALINHAMENTO ESTRATÉGICO

Sobre o modelo de governance da ANA para a sustentabilidade

Para este ciclo estratégico, o modelo de governance da ANA para a sustentabilidade pretende refletir três princípios: o envolvimento direto da gestão de topo da Empresa, a interdisciplinaridade dos temas que impactam as estruturas da Empresa de forma transversal; e a conciliação entre a abordagem corporativa e a abordagem local (os aeroportos).

Organizar a sustentabilidade, conciliando uma abordagem corporativa com uma abordagem local.



ARTICULADO VIA COORDENAÇÃO
TRANSVERSAL DE SUSTENTABILIDADE

² 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 analisada essa evolução nos próximos exercícios de reporte.

Empregador de referência

“Criar uma cultura de trabalho positiva é um compromisso que assumimos perante os nossos colaboradores”

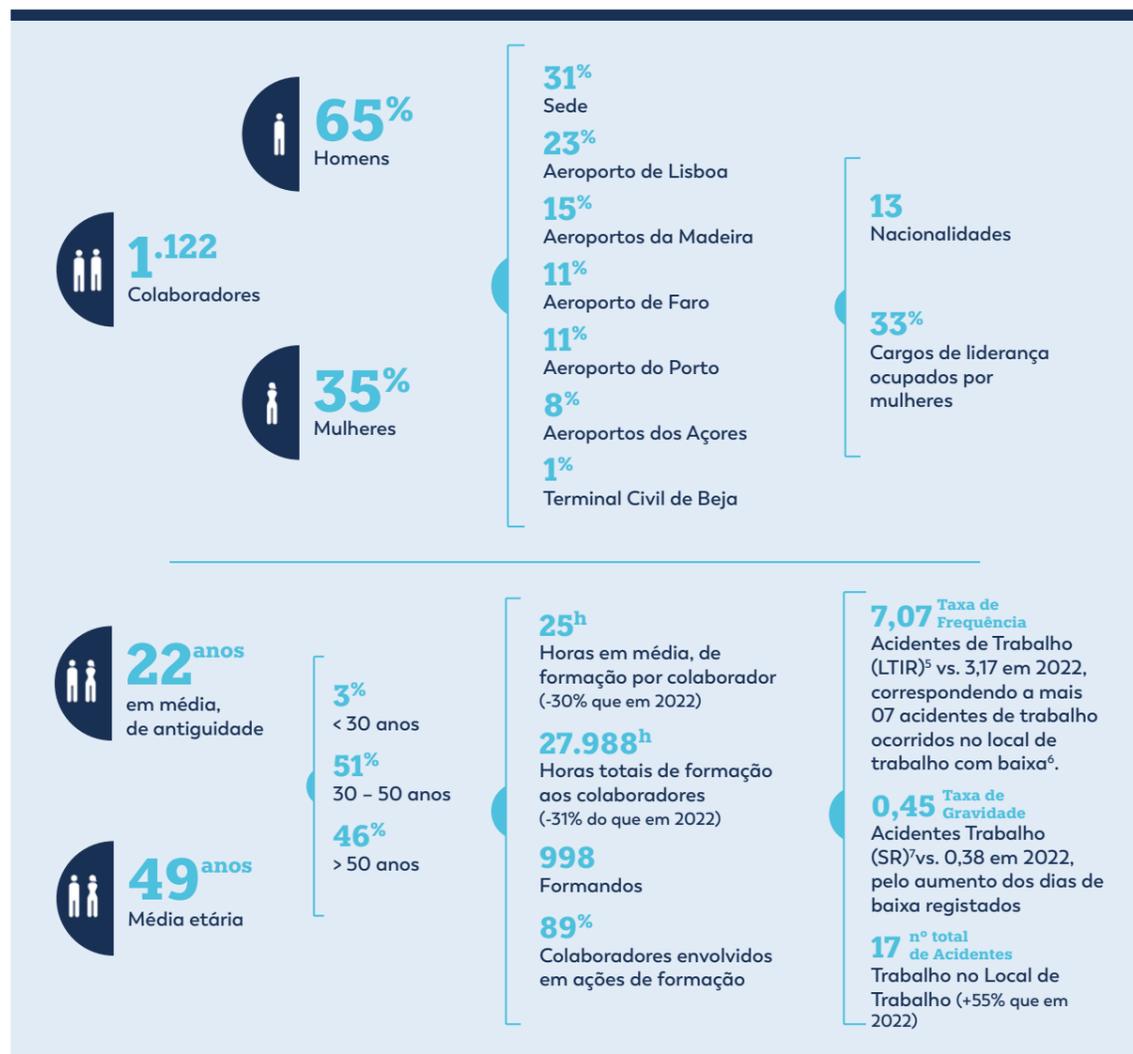
Isabel Heitor



Estamos no compromisso com a comunidade.

Empregador de referência

Reconhecida como empregador de referência em Portugal, a ANA tem nos seus colaboradores a força motriz do seu negócio. É prioridade da Empresa continuar a investir no recrutamento, na integração, na saúde e bem-estar, na capacitação e no desenvolvimento das suas equipas.



³ N.º de acidentes de trabalho no local de trabalho com baixa dos colaboradores ANA*1000000/nº total de horas efetivamente trabalhadas)
⁴Relativamente ao ano transato, e no que se refere a acidentes no local de trabalho com baixa, registamos mais 7 acidentes (6 em 2022), o que representou um aumento de 116,7%. Já no que se refere a acidentes in itinere com baixa, ocorreram menos 3 acidentes, o que representou uma diminuição de 50,0% em relação a 2022 (com 6 acidentes registados).Quanto aos dias de trabalho perdidos por acidente no local de trabalho, registou-se uma diminuição de 31 dias em relação a 2022, que se traduz num decréscimo de 3,6%. ⁵(SR): N.º de dias perdidos em acidentes de trabalho no local de trabalho*1.000/n.º total de horas efetivamente trabalhadas.

Promover o desenvolvimento e o reconhecimento

Ciente da relevância de adequação entre a capacitação dos seus colaboradores e as suas funções e responsabilidades que lhes são destinadas, a ANA realiza um processo de auscultação das necessidades formativas, consolidadas, posteriormente, num Plano de Formação produzido todos os anos e revisto em cada semestre.

A formação contém uma forte componente prática que é determinante para a aquisição de competências e alinhamento com a cultura empresarial.

Integrar as novas gerações - trainees

Arrancou em outubro de 2023 mais uma edição do programa de trainees VIP. Após a receção de mais de 1 000 candidaturas, e de um processo de seleção com várias etapas exigentes, onde se destaca o Assessment Day que contou com a presença de cerca de 80 jovens talentos, foram selecionados os 15 recém-graduados que integraram o programa. Os participantes passam por duas áreas de negócio onde trabalham em casos específicos da ANA, e têm a oportunidade de contactar com diversas áreas de negócio e em diferentes funções. Cada trainee tem um mentor que faz um acompanhamento próximo do seu percurso, apoiando e incentivando a sua contribuição durante os 12 meses de duração do programa.

O programa VIP promove a transferência de conhecimento e de know-how e incentiva a troca de experiências entre as diferentes gerações de colaboradores da ANA. Dá também a oportunidade aos mais jovens de terem uma experiência no mundo do trabalho e abre caminho à integração dos elementos mais promissores nos quadros da Empresa.



Das iniciativas desenvolvidas na área de formação são de destacar:

NEGÓCIO AEROPORTUÁRIO

Programa de formação **Airport Management Professional Accreditation Program** (AMPAP) com o objetivo de desenvolver e reconhecer gestores de aeroportos em todo o mundo. Abrange todas as áreas funcionais da atividade aeroportuária e promove a obten-

ção dos mais elevados padrões profissionais. A edição de 2023 contou com a participação de 9 colaboradores, cuja formação teve continuidade em 2024.

Desde 2009, já participaram 44 colaboradores.

Para que os novos elementos das equipas aprofundem o seu conhecimento sobre o negócio aeroportuário e sejam capazes de enquadrar as suas funções no todo da operação foram organizadas várias **visitas ao Lado Ar** do Aeroporto de Lisboa. Além da perspetiva operacional explorou-se o conceito de “cidade aeroportuária”, abrangendo as várias entidades de natureza diversa que operam neste perímetro. Estas iniciativas permitem a visualização in loco de processos de trabalho, infraestruturas e equipamentos e incentivam o networking entre as diferentes unidades de negócio e de suporte da ANA. De referir ainda, o seu papel no fortalecimento da ligação dos colaboradores ao mundo aeroportuário.

MULHERES EM CARGOS DE LIDERANÇA

A ANA mantém a firme aposta no desenvolvimento de programas de formação direcionados a progressão profissional feminina. Para este efeito, aderiu a vários programas internacionais, como os propostos pelo grupo VINCI, mas também nacionais, como é o caso do **Promova** e do **Progrida**, ambos organizados pela Confederação Empresarial de Portugal (CIP). São programas pensados e desenhados especificamente para mulheres, de forma a permitir-lhes a aquisição e aprofundamento de competências essenciais no desempenho de cargos de liderança, beneficiando e explorando todo o seu potencial.

O Promova tem a duração de um ano e foi desenvolvido em parceria com a NOVA School Business & Economics. Em 2023, o programa promova contou com a participação de uma colaboradora e, em 2024, prevê-se a participação de outra colaboradora (diretora).

O Progrida é organizado em parceria com a Porto Business School e tem uma duração de nove meses. Em 2024 contará com a participação de 2 colaboradoras (Chefias intermédias).

SUSTENTABILIDADE EMPRESARIAL

Com o objetivo de alargar a consciência e saber sobre as temáticas da sustentabilidade foram organizadas **21 sessões de formação num formato de e-learning**, que contaram com um total de 416 formandos e totalizaram 428 horas. De referir ainda, o elevado nível de participação e interesse que suscitou o **webinar sobre Sustentabilidade Corporativa**, conduzido por uma consultora especializada na área, em dezembro, e que contou com 137 participantes.

O R Challenge é um evento formativo assente na metodologia “learning by doing”, conjugando um simulador de gestão com dinâmicas experienciais, como forma de trabalhar todas as competências e áreas de conhecimento definidas. Visa estimular a capacidade analítica dos indivíduos no domínio da Sustentabilidade, através de um desafio coletivo, no qual seja concedida ênfase à componente colaborativa de aprendizagem e desenvolvimento, promovendo, em simultâneo, o reconhecimento e o reforço da marca empregadora. Foi realizada já uma sessão, com a participação de 33 colaboradores.

Numa vertente de apoio à vida pessoal dos colaboradores, elencaram-se uma série de programas no âmbito da Literacia Financeira, de forma a potenciar a tomada de decisões mais informadas e conscientes, no presente e no futuro, relativamente às suas finanças. Visa ainda ajudar os colaboradores a entender e a gerir as suas finanças pessoais de modo a reduzir o stress relacionado com a gestão de dinheiro. Em 2023 tivemos 630 horas de formação, referentes à realização de 3 sessões, que envolveram mais de 170 colaboradores.

MUDAR, EXPERIMENTAR, ADAPTAR

A ANA fomenta a mobilidade interna e externa, pois ambas contribuem para motivar os colaboradores e aumentar, em abrangência e profundidade, o seu leque de competências. Neste sentido, foi realizado um trabalho de revisão, validação e comunicação da política de mobilidade, de âmbito funcional ou geográfico.

Durante o ano de 2023 registaram-se 26 movimentações internas, com colaboradores a desempenharem funções numa Direção dis-

tinta daquela onde, diariamente, executavam as suas tarefas.

Já os colaboradores que pretendam uma experiência de mobilidade internacional poderão fazê-lo através do programa Talent Energizer do Grupo VINCI. Depois de casos de sucesso em 2022, o programa teve seguimento em 2023: em Portugal foram recebidas 2 profissionais de outros países e 1 colaborador da ANA deslocou-se para Cabo Verde.

● Requalificar para OPA

No âmbito do Programa de Reskilling foi dada a oportunidade de requalificação profissional a 10 colaboradores através de um exigente programa de formação, capacitando-os para assumir a função de OPA (Oficial de Operações Aeroportuárias). Este curso teve a duração de 393 horas.





ATRAIR, INTEGRAR, MOTIVAR

A ANA reconhece a importância do processo de recrutamento de novos talentos e da sua adequada integração nas diversas áreas funcionais. É crucial conhecer e operar nas dinâmicas de mercado, para que a Empresa seja reconhecida como atrativa, alargando o espectro de candidatos e, consequentemente, a sua capacidade em avançar com as melhores escolhas, de acordo com as necessidades corporativas.

Existem atualmente duas condicionantes que apresentam desafios e obrigam à adoção de iniciativas específicas: a primeira prende-se com a dificuldade no recrutamento para determinadas funções e zonas específicas do país designadamente funções técnicas (técnicos de manutenção, electricista, AVAC...) e, em particular nas regiões de Faro e Açores por falta de mão de obra qualificada; e a segunda relaciona-se com a pirâmide etária envelhe-

cida que caracteriza a malha colaborativa, o que poderá complexificar a integração de talentos mais jovens, em fase inicial

Os programas de estágio têm a vantagem de abordar de forma estruturada a seleção e o acompanhamento de novos colaboradores em dupla vertente: a Empresa beneficia e garante sinergias importantes, através do acolhimento agregado de um elevado número de participantes; e os recém-chegados fomentam um espírito de companheirismo e de entrega que lhes facilita a entrada no mundo do trabalho.

De referir ainda a concretização de um grande número de novas contratações, ao longo do ano, para o preenchimento de 80 vagas, com uma média de idade de novos elementos de 38 anos, fator que contribuiu para o rejuvenescimento corporativo.

Requalificar
para OPA
Integrar as
novas gerações
estágios

A ANA tem vindo a apostar num programa de estágios. No ano de 2023, após a conclusão do programa de estágios, 12 desses elementos foram convidados a transitar para um contrato de trabalho, permitindo assim a partilha e retenção do conhecimento

Em 2023 foram iniciados 36 estágios. Em 2024 a empresa continuará a investir no talento jovem, prevendo-se que o número seja ainda superior.

No ano de 2023 reforçaram-se, igualmente, as **parcerias com escolas profissionais**. Destaca-se a presença em 8 feiras de emprego e a realização de um Open Day em Lisboa, com a presença de cerca de 80 jovens. Estes eventos geraram um interesse significativo por parte dos participantes, resultando num elevado volume de candidaturas ao Programa de Trainees. Em 2024, prevê-se a manutenção das parcerias já decorrentes com escolas profissionais, assim como o alargamento e desenvolvimento de novos contactos para futuras colaborações, em distintas áreas de saber e de inovação.

No que se refere à área do recrutamento, estreou-se ainda um novo website de carreiras da ANA que oferece maior visibilidade junto da comunidade. Em 2024, será lançada uma nova campanha de recrutamento.

No contexto do employer branding, a ANA foi mais além e aderiu, inclusive, à **plataforma Networkme**, com mais de 80 000 jovens inscritos. Esta plataforma permite a criação de pequenos vídeos nos quais são exploradas diversas funções a desempenhar no contexto da gestão aeroportuária, aproximando os

candidatos à realidade profissional da ANA. Simultaneamente, a plataforma concede a possibilidade aos jovens de participarem em diversos testes e de aferirem o seu possível percurso de carreira, sinalizando os candidatos que melhor respondem às necessidades da Empresa, num contexto de win-win.

O LinkedIn destacou a ANA na sua lista das **Top Companies 2023**, um **ranking** que classifica as 25 melhores empresas para quem procura desenvolver a sua carreira em Portugal. Para o LinkedIn, estas são as organizações que fomentam o crescimento profissional dos seus trabalhadores e a sua progressão na carreira a longo prazo.

Por fim, a ANA aderiu também ao **Pacto Mais e Melhores Empregos para os Jovens**. O objetivo das empresas signatárias é o de contribuir para melhorar as condições de emprego jovem, implementando as medidas que considerarem mais adequadas à sua realidade. Em 2023, a integração nos quadros da ANA de 12 jovens após a conclusão do seu estágio profissional e a seleção de 15 jovens licenciados para o Programa de Trainees reforçam o compromisso da ANA neste desígnio.



Contribuir para o bem-estar

SAÚDE MENTAL E BEM-ESTAR

Ciente da sua responsabilidade enquanto empregador pela promoção do equilíbrio e da tranquilidade emocional dos colaboradores, a par da sua integridade física, a ANA tem vindo a robustecer a sua abordagem à saúde e ao bem-estar.

Neste sentido, foi implementado um **programa de consultas de Psicologia online**. O colaborador que queira aceder às consultas realiza uma autoavaliação voluntária como diagnóstico inicial, usufruindo depois do acesso gratuito a oito consultas de psicologia.

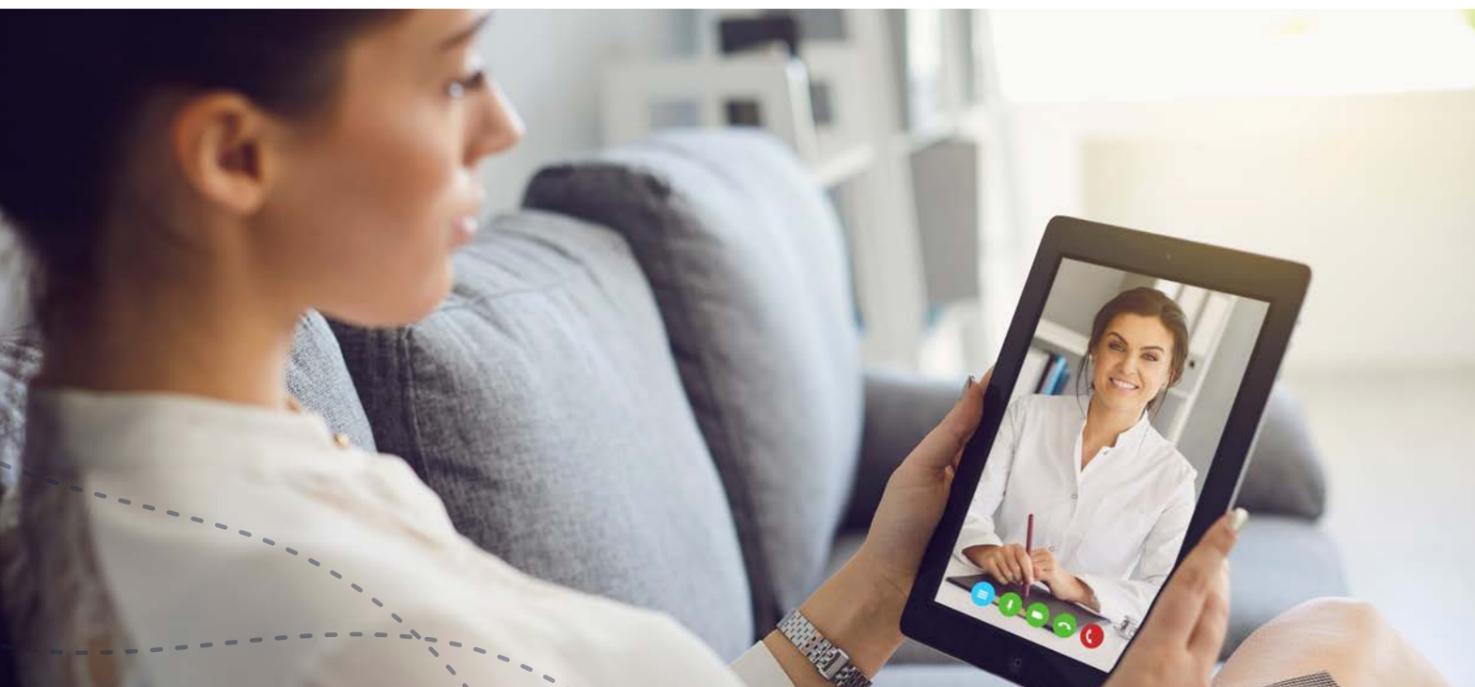
Ao longo do ano, desenvolveram-se ainda **atividades destinadas a apoiar os colaboradores a ter um estilo de vida ativo e equilibrado e a salvaguardar a saúde**, nomeadamente a

participação na Corrida da Mulher e a organização de sessões via webinar sobre saúde mental, respiração e regulação emocional, descontração e gestão do stress, mindfulness e meditação. Na área da saúde destacam-se igualmente a campanha de vacinação contra a gripe e o open day da Médis em que um profissional desta seguradora se desloca às instalações da Empresa para esclarecer todas as dúvidas que os colaboradores possam ter sobre os serviços.

Foi também disponibilizada uma **plataforma de descontos**, potenciando o acesso dos colaboradores a mais de 250 serviços e bens de diferentes marcas e próximos dos aeroportos, com preços mais reduzidos

Plano de Saúde e Bem-estar

Desenvolvimento do Plano de Saúde e Bem-estar da ANA (divulgado no 2º semestre) com 4 áreas: emocional, familiar, financeira e físico. As respetivas ações tiveram início em 2023 (ver abaixo). Existe um plano de atividades previsto para 2024.



ASSEGURAR A SAÚDE E SEGURANÇA

Em linha com a estratégia do Grupo VINCI, que define como meta “Zero Acidentes de Trabalho”, a ANA assume um forte compromisso no que respeita à segurança e saúde em contexto laboral.

A política nesta área, a par do respetivo sistema de gestão certificado e da legislação, enquadra todo o trabalho de definição dos programas de prevenção de riscos profissionais e de proteção da saúde dos colaboradores. A forma como aborda a regulação é caracterizada por uma postura proativa e de prevenção, o que permite responder de forma robusta e aplicada transversalmente a toda a atividade, incluindo os colaboradores da ANA e todos os prestadores de serviços. É de enfatizar a constante partilha de informação e comunicação entre os vários aeroportos garantindo, em cada momento, a adoção das melhores práticas.

Safety Week 2023

“Together we Care” foi o mote da edição de 2023 da Safety Week, que decorreu, pela primeira vez, em simultâneo em todas as empresas do Grupo VINCI. Realizado em maio, este evento constituiu mais um importante momento para divulgar e promover a cultura de segurança no seio do Grupo e reafirmar o firme propósito de atingir o objetivo Zero Acidentes.

Entre outras iniciativas, foi lançado um desafio aberto a trabalhadores e prestadores de serviços da comunidade aeroportuária: registar em fotografia exemplos de boas práticas no âmbito da Saúde e Segurança no Trabalho, que potenciassesem a segurança e o bem-estar na realização das atividades profissionais, em todos os locais dos aeroportos.

Também em maio realizou-se uma ‘sala aberta’ denominada “Conversas sobre Legionella” onde foi exibido um filme concebido pelas equipas ANA. Seguiu-se um quiz destinado aos participantes e uma conversa sobre questões e dúvidas que surgiram no decorrer da

sessão, que envolveu 70 participantes.

Teve lugar a habitual reunião com os técnicos de segurança de entidade terceiras e interlocutores dos aeroportos da ANA, que envolveu 37 participantes. Abordou a temática “Como trabalhamos”, e visou incentivar o envolvimento ativo e, assim, fomentar mudanças conjuntas, positivas e inovadoras neste contexto. Foram ainda partilhados testemunhos de trabalhadores e criados momentos de discussão sobre melhorias da segurança e saúde no trabalho.

DIA NACIONAL DA PREVENÇÃO E SEGURANÇA NO TRABALHO

No dia 28 de abril, dia nacional da prevenção e segurança no trabalho, foi comemorado na ANA com um evento em formato de webinar e com o lançamento de um folheto informativo que alertava para a necessidade de adotar uma rotina adequada para proteção da pele, em contexto de trabalho e também nos momentos de lazer.

Qualidade do Ar Interior

Em 2023 realizou-se uma campanha de monitorização da qualidade do ar interior, com avaliações nos edifícios administrativos e nos terminais de passageiros. O objetivo foi verificar o cumprimento dos requisitos através da medição, caracterização e análise de poluentes, de acordo com os referenciais legais.

Foi também efetuada a monitorização do radão⁸ no Porto e Açores e de gases vulcânicos nos Açores. A ANA aproveitou este estudo para estabelecer um programa de monitorização deste gás em todas as suas instalações antecipando a resposta aos requisitos legais sobre a matéria.

⁸ O radão é um gás radioativo de origem natural que não tem cor nem cheiro e está presente no exterior e no interior de edifícios, produz partículas radioativas no ar que ficam retidas nas vias respiratórias e aí emitem radiação provocando lesões nos pulmões, aumentando o risco de cancro do pulmão para exposições prolongadas no tempo

PRÓXIMAS ROTAS

TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	KPIs	2022
Desenvolvimento e reconhecimento Formação	Reforçar a formação dos colaboradores	N.º médio de horas de formação por colaborador	35
		Colaboradores com mínimo de 1 curso ou 25 horas de formação por ano (%)	63%
Desenvolvimento e reconhecimento Atratividade	Fortalecer a atratividade da empresa	N.º presenças em feiras	5
		N.º open days ANA para alunos	Sem informação
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
		N.º de ações internas de introdução e integração do tema da Sustentabilidade	Sem informação
Saúde e Segurança	Obter zero acidentes de trabalho	Taxa de Frequência Acidentes de Trabalho (LTIR) ⁶ (%)	7,07%
		Taxa de Gravidade de Acidentes Trabalho (SR) ⁷ (%)	0,45%
Diversidade, Inclusão e Igualdade de Oportunidades Género	Promover a igualdade de oportunidades para mulheres em cargos de liderança	Cargos de liderança ocupados por mulheres (%)	33%

6 N.º de acidentes de trabalho no local de trabalho com baixa dos colaboradores ANA*1000000/nº total de horas efetivamente trabalhadas.
7 N.º de dias perdidos por acidentes de trabalho no local de trabalho dos colaboradores ANA*1000/nº total de horas efetivamente trabalhadas.

A ANA continuará a trabalhar em prol da sua equipa, estando previstas iniciativas em diversas vertentes.

Na **área do bem-estar e qualidade de vida** planeia-se o desenvolvimento de um sistema de benefícios flexível, ajustável às necessidades e preferências de cada colaborador, e a definição de um programa de competição desportiva.

No âmbito da **atração e retenção de talento**, prevê-se a realização de um Estudo de Satisfação Organizacional.

Já na vertente de **sensibilização e capacitação para o tema da sustentabilidade**, está projetada a criação de um programa de formação em Sustentabilidade ministrado por formadores internos da ANA e a realização de um conjunto de roadshows em cada Aeroporto (um por cada Ambição — três presenciais nos Aeroportos e um online), com vista à dinamização da estratégia de sustentabilidade da ANA. Complementarmente, existem outras temáticas relevantes para as quais ainda estão a ser definidas metas e iniciativas para as alcançar.

META 2023	2023	Sobre o desempenho de 2023	META 2024	META 2025
36	25	O resultado deveu-se ao fato de termos tido formações em formato e-learning e cuja duração é inferior.	37	38
65%	82%	A oferta formativa em formato e-learning permitiu que mais colaboradores completassem, pelo menos, um curso	67%	70%
Mínimo 5, em que 2 são escolas profissionais	8	Superada a meta estabelecida, tendo sido possível marcar presença em mais 3 feiras do que o previsto.	Mínimo 5, em que 2 são escolas profissionais	Mínimo 5, em que 2 são escolas profissionais
1 piloto Lisboa	1	Foi realizado um Open Day em Lisboa, em linha com o previsto.	1 Lisboa + 2 Aeroportos	1 em cada geografia
Sem informação	21%	Oferta formativa bastante abrangente com temas específicos e que será uma aposta em 2024.	60%	80%
2	2	Foi realizada a ação Mural do Clima e ainda uma sessão de formação online para todos os colaboradores dedicada aos Essenciais da Sustentabilidade.	3	4
<3,17%	7,07%	Em 2023 ocorreram mais 7 acidentes no local de trabalho com dias de baixa do que em 2022.	<3,15%	<3,13%
<0,45%	0,45%	Apesar de terem ocorrido mais 7 acidentes no local de trabalho com baixa, o SR manteve-se igual o que indica menos dias de baixa e consequente redução na gravidade dos acidentes	<0,43%	<0,43%
33%	33%	Foi mantida a proporção de cargos de liderança ocupados por mulheres, face em 2023, em linha com o previsto.	34%	34%

Não alcançado Alcançado Superado

A **integração na Empresa de pessoas com deficiência ou outras situações de vulnerabilidade** é um objetivo imperativo para a ANA. O cumprimento do valor legal mínimo de 2% é já uma realidade na Empresa no entanto, estão a ser desenvolvidos esforços no sentido de ir mais além no que se refere ao grupo de pessoas com mais de 60% de incapacidade. De modo a enquadrar formalmente este tema está em curso a definição de uma política de diversidade, equidade e inclusão, a preparação de um plano de ação plurianual e a estruturação de um Programa de Recrutamento Inclusivo.

No que respeita ao **envelhecimento ativo**, pretende-se criar um conjunto de condições diferenciadas para colaboradores em fim de carreira no âmbito do número de horas de trabalho e da transferência de conhecimento para as novas gerações.

Está igualmente identificada a necessidade de construir um planeamento desta etapa de transição, a qual poderá envolver, por exemplo, a partir dos 60 anos, atividades de mentoria ou voluntariado.

Desempenho ambiental de excelência

“Hoje em dia não basta sermos os melhores do Mundo, temos de ser os Melhores para o Mundo”

Andreia Ramos



Em cada gesto por um mundo mais sustentável

Desempenho ambiental de excelência

A ANA está empenhada em enfrentar a emergência climática e em promover a sustentabilidade ambiental nas suas operações, atuando como agente de mudança positiva na indústria da aviação, na sua cadeia de fornecimento e na comunidade. Este propósito é desenvolvido em conjunto com as partes interessadas, com as quais partilha as suas melhores práticas e colabora na procura das soluções mais adequadas. A Empresa está comprometida a aperfeiçoar continuamente as suas práticas, estreitando o foco às áreas prioritárias de atuação como a redução de emissões de gases com efeito de estufa (GEE), a promoção da economia circular, a otimização do uso sustentável da água, a preservação da biodiversidade e a gestão do ruído.

A ANA compromete-se com a estratégia ambiental aplicável definida pela VINCI Airports, e aplicada a toda a rede de aeroportos do grupo, que inclui, entre outras, as metas climáti-

cas que constam no “Plano de Ação do Clima ANA 2021-2030”. Estes objetivos são centrais na atuação da Empresa nesta matéria. A ANA subscreve ainda diversos compromissos públicos e participa em grupos de trabalho dedicados a temáticas da área ambiental.

O tráfego aéreo em 2023 marcou a saída definitiva do período de quebras acentuadas resultantes da pandemia COVID-19, tendo alcançado novos valores recorde. O número de passageiros nos aeroportos nacionais aumentou 18,9% em 2023 face a 2022, o que corresponde a 67,5 milhões⁸. Apesar da grande afluência, as medidas implementadas pela ANA ao longo do ano, apresentadas neste relatório, permitiram melhorias significativas no desempenho aeroportuário em várias áreas-chave: desde a eficiência energética até ao consumo de água, passando pela gestão de resíduos.



⁸Segundo dados preliminares do Instituto Nacional de Estatística

REDUZIR O CONSUMO DE ENERGIA E EMISSÕES

A ANA procura minimizar o impacto que o setor da aviação aporta no consumo de energia e nas emissões de GEE globais, trabalhando, diariamente, para melhorar a eficiência energética através da implementação de medidas inovadoras, nomeadamente o uso de energias renováveis, da eletrificação da frota e da aposta em tecnologias inovadoras que permitem maior eficiência energética.

Acreditação nível 5 ACA

Os aeroportos da Madeira, de Ponta Delgada e de Beja estiveram entre os primeiros 10 aeroportos do mundo a alcançar o nível 5 do programa de Acreditação Carbono Aeroportuário (ACA) da ACI Europa, sistema internacional que avalia e reconhece os esforços na gestão e redução das emissões de carbono.

Este reconhecimento resultou da estratégia ambiental da ANA e permitiu que Portugal passasse a ter 3 aeroportos com a mais alta acreditação, enquanto os restantes 7 têm acreditação nível 4+. Portugal é, assim, o primeiro país a ter em todos os seus aeroportos a certificação ACA 4+, liderando a descarbonização na Europa.

O ACA é o único programa de certificação de gestão global de carbono para aeroportos que se baseia em metodologias reconhecidas internacionalmente. Saiba mais aqui.

Como foi atingido o nível 5?

Os aeroportos acreditados neste novo nível evidenciaram:

- Redução da sua pegada de carbono (âmbitos 1 e 2) em 90%, ou mais, relativamente a 2014;
- A compensação das emissões residuais de carbono (<10% emissões âmbitos 1 e 2 + emissões associadas às deslocações de serviço) com projetos de remoção;
- Alargamento do cálculo da sua pegada de carbono de âmbito 3 à sua cadeia de valor e o seu compromisso em reduzir esta pegada o mais possível, alinhado com o desenvolvimento do setor (no caso da ANA: reduções de mais de 70% até 2050, tendo como ano base 2022);
- Colaboração próxima com a sua cadeia de valor para atingir o nível de redução da pegada de âmbito 3. No caso da ANA – uma vez que em todos os seus aeroportos no nível 4, já existia a colaboração com os stakeholders, nomeadamente através dos grupos de trabalho Aviação, Mobilidade, Handlers e Energia – foram revistos os Planos de Parceria e os respetivos compromissos para integrar todos os requisitos deste novo nível.

O percurso da ANA

Em 2021 foi criado um fórum de parceiros da ANA com o intuito de estabelecer medidas e definir planos de ação conjuntos para a redução global da pegada de carbono. 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 para 9 dos 10 aeroportos, mantendo-se apenas o Terminal Civil de Beja no nível 2. Em 2023, foram submetidas candidaturas para todos os aeroportos visando a obtenção do nível 4+, o qual foi obtido no início de 2023.



NA PRIMEIRA PESSOA

“Na ANA trabalhamos afincadamente para cumprir o nosso compromisso de descarbonização, tentando sempre superar desafios cada vez maiores mas, sobretudo, aliando os nossos esforços aos esforços dos nossos stakeholders, para garantir maior sucesso.”

Paula Lucas, Especialista em Carbono e Alterações Climáticas, coordenação do grupos de trabalho

Indicadores-chave 2023

• **487.936 GJ**

de consumo global de energia em 2023

+2,0% de aumento do consumo global de energia face a 2022, devido ao aumento da atividade aeroportuária.

• **0,007 GJ/TU⁹**

-10,8% em relação a 2022. Esta redução foi superior a 10% nos aeroportos de Beja, Lisboa, Porto e Horta, resultante da implementação de medidas de eficiência energética, nomeadamente a expansão de LED, o ajuste de temperaturas nos terminais e aposta nas energias renováveis, entre outros.

• **80,8%**

do consumo de energia em 2023 diz respeito a **eletricidade**, sendo esta a fonte de energia mais representativa.

+0,8 p.p. em relação a 2022

• **3,7%**

do consumo de energia gerado por fontes **renováveis 2023**, que corresponde ao auto-consumo de energia fotovoltaica e HVO no Aeroporto de Faro.

• **19,1%**

o consumo de energia em 2023 corresponde a **combustíveis fósseis** (17,7% diesel; 2,0% gasolina; 79,6% gás; 0,8% HVO)

-2,4 p.p. em relação a 2022

⁹ Traffic Unit (Unidade de Tráfego): 1 TU equivale a 1 passageiro ou 100 kg de carga/correio.



Pegada de carbono 2023

Em 2022 e 2023, foram adquiridas garantias de origem e créditos no mercado voluntário de carbono correspondentes às emissões relativas aos âmbitos 1 e 2.

Em 2023, no global ANA, o âmbito 3 relacionado com os voos das aeronaves representou 99,6% do total das emissões. Dentro do âmbito 3, os voos completos representaram mais de 99,9% destas emissões.

O cálculo do inventário de emissões de GEE de âmbito 3 de 2023 está em processo de verificação externa à data de publicação do relatório, no âmbito da candidatura ao programa ACA da ACI – Europe

0,1%

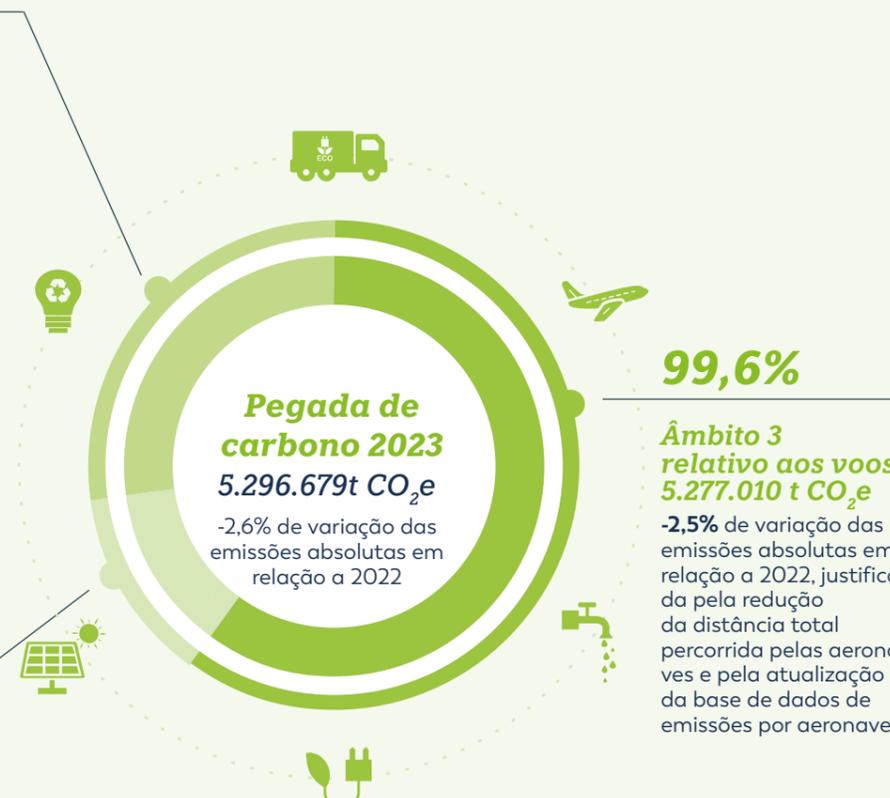
Âmbito 1
6.423t CO₂e

-12,6% de variação das emissões absolutas em relação a 2022, associada à eletrificação da frota e dos equipamentos, bem como à otimização das temperaturas de aquecimento e de arrefecimento.

0,3%

Âmbito 2
13.246t CO₂e

-24,4% de variação das emissões absolutas em relação a 2022, consequência de diversas medidas de eficiência energética, como a substituição e instalação de sistemas de iluminação LED, a instalação de sistemas de monitorização e sistemas de gestão de edifícios e outras medidas ao nível da gestão operacional.



Pegada de carbono 2023
5.296.679t CO₂e

-2,6% de variação das emissões absolutas em relação a 2022

99,6%

Âmbito 3
relativo aos voos*
5.277.010 t CO₂e

-2,5% de variação das emissões absolutas em relação a 2022, justificada pela redução da distância total percorrida pelas aeronaves e pela atualização da base de dados de emissões por aeronave

0,077t CO₂e /TU

Intensidade de emissões vs. 0,094 em 2022

*em 2023, foram consideradas as emissões relativas a climb, cruise and descent + landing and take-off. à data de publicação do presente relatório, as emissões relativas às restantes fontes de emissão do âmbito 3 estavam ainda em fase de apuramento e verificação.

PLANO DE AÇÃO DO CLIMA

O Plano de Ação do Clima da ANA é uma das ferramentas estratégicas de longo prazo da Empresa. Traça um roteiro para os diversos objetivos, incluindo a meta primordial de Net Zero até 2030 em todos os aeroportos.

Destacam-se os Planos de Ação de Energia, os Planos de Parcerias com stakeholders e os Planos de Cadeia de Valor, direcionados ao âmbito 3.

No que diz respeito aos Planos de Parcerias com stakeholders, a ANA já assinou 77 protocolos de entendimento, com indicadores e

metas de parte a parte, referentes à redução de consumos, eletrificação de frota, instalação de pontos de carregamento de viaturas, aumento da monitorização de consumos de terceiros, reforço de planos de mobilidade mais sustentável, entre outros.

O Plano de Ação do Clima da ANA conta, assim, com um alargado conjunto de stakeholders, para além do forte envolvimento por parte da gestão da ANA, designadamente da Comissão Executiva e Conselho de Administração.

CARBON BUDGETS

Os carbon budgets são ferramentas essenciais à estratégia de mitigação das alterações climáticas ANA, uma vez que fornecem uma estrutura para avaliar o impacto de cada decisão de investimento sobre as emissões de carbono, permitindo que sejam feitas escolhas informadas e estratégicas rumo ao objetivo NetZero.



Apresentam-se de seguida os resultados de algumas das medidas implementadas em 2023 que incorporam este plano



OTIMIZAÇÃO DE TEMPERATURAS NOS TERMINAIS EM TODOS OS AEROPORTOS

As configurações de temperatura dos sistemas de ar condicionado de todos os aeroportos foram cuidadosamente ajustadas para garantir um equilíbrio ideal entre conforto térmico e eficiência energética. Esta medida permitiu reduzir o consumo de gás natural em 12%.



DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA

Está em curso a substituição da frota com motores a combustão por veículos elétricos. Em 2023, foram adquiridos oito Ambulifts, viaturas que têm um papel crucial na assistência a passageiros com mobilidade reduzida, e oito viaturas ligeiras.



ILUMINAÇÃO LED

Está em curso a transição de lâmpadas tradicionais para a tecnologia LED em todos os aeroportos do país, em linha com os objetivos de sustentabilidade e eficiência energética estabelecidos pela União Europeia. O Aeroporto da Madeira foi pioneiro nesta área tendo completado esta transição em 2022, seguido do Terminal Civil de Beja, em 2023. O Aeroporto de Lisboa, dada a sua dimensão e complexidade, será o último a completar essa mudança prevista para 2025, apesar de ter tido já intervenções relevantes em 2023.



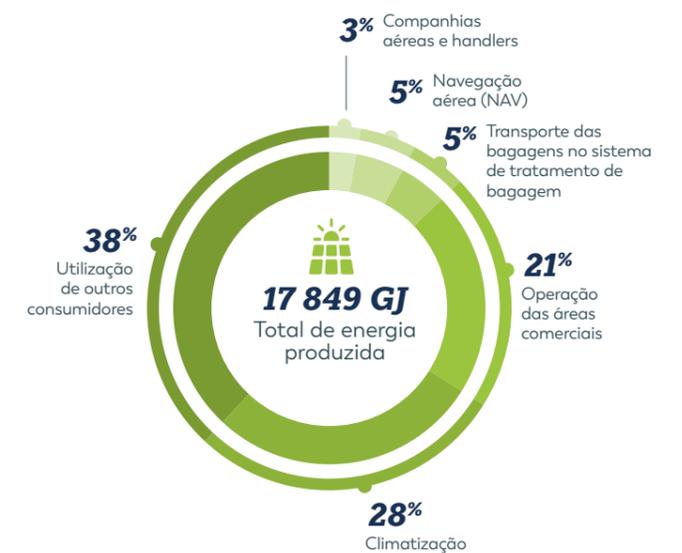
PRODUÇÃO FOTOVOLTAICA

Foi dada continuidade ao programa de produção fotovoltaica nos aeroportos, nomeadamente através do licenciamento das novas centrais de produção.

UM ANO DE FUNCIONAMENTO DA CENTRAL FOTOVOLTAICA DO AEROPORTO DE FARO

Através do reporte GRI, obtivemos um valor de satisfação das necessidades elétricas de 36% e 426 tCO₂e evitado.

Através dos fatores de emissão disponibilizados obtivemos 426 tCO₂e evitado.



Realizou-se um estudo de monitorização da avifauna após a entrada em funcionamento da Central Solar, com campanhas de monitorização mensais entre julho de 2022 e agosto de 2023. Comparativamente ao estudo realizado antes da sua construção, concluiu-se que a implantação da Central não induziu a ocorrência de impactes negativos definitivos na comunidade da avifauna, sendo demonstrada a semelhança na abundância total antes e após a obra.





ILUMINAÇÃO INTELIGENTE NO AEROPORTO DE FARO

ILUMINAÇÃO SOLAR NO PARQUE DE AUTOCARROS

No parque de autocarros do Aeroporto de Faro, zona onde não havia infraestrutura elétrica disponível, a iluminação é agora feita através de um sistema de luminárias LED, alimentadas por energia solar e equipadas com sensores de movimento, que ajusta os níveis de iluminação de acordo com as necessidades da área, reduzindo o consumo e aumentando a duração das baterias.

Esta solução permite substituir a solução convencional de lâmpadas de vapor de sódio com um consumo de mais de 3 200 kWh/ano, equivalente a 0,6 toneladas de CO₂e.

ILUMINAÇÃO INTELIGENTE DE ARRUAMENTOS

Foi implementado um sistema de iluminação inteligente para os arruamentos dentro do perímetro do Aeroporto de Faro. Este sistema inclui luminárias LED, sensores de movimento e um sistema de controle que permite acionar e regular a iluminação de cada arruamento com base no período do dia e na utilização do mesmo. O projeto visa maximizar a eficiência energética e reduzir o desperdício de energia.

Com o sistema anterior de lâmpadas de vapor de sódio o consumo seria de cerca de 35 000 kWh/ano, equivalente a 6,5 toneladas de CO₂e. Com a nova solução de luminárias LED com regulação de fluxo, o consumo foi reduzido para menos de 3 000 kWh/ano (equivalente a 0,5 toneladas de CO₂e).

Procurando colocar a inovação ao serviço da transição, as equipas ANA construíram a “Árvore Solar” do Aeroporto de Faro, um ponto de carregamento com energia verde para pequenos equipamentos, como telemóveis e iPads, construído com materiais reaproveitados de diversas empreitadas e manutenções preventivas, tais como baterias, tubos e chapas metálicas.

ESTUDO DE ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

O Estudo de Adaptação às Alterações Climáticas do Aeroporto de Faro tem como objetivo principal identificar as vulnerabilidades atuais e futuras da infraestrutura aeroportuária face aos eventos climáticos.

Inclui a elaboração de Planos de Ação detalhados que apresentam as medidas a implementar para mitigar as vulnerabilidades identificadas (por exemplo, reforço da infraestrutura, implementação de sistemas de drenagem melhorados, entre outros), bem como de Planos de Monitorização para acompanhar os efeitos das ações concretizadas. Prevê ainda a realização de formação, essencial para capacitar as equipas a lidarem eficazmente com os desafios impostos pelas alterações climáticas e as estratégias de adaptação propostas.

Em 2024, a ANA dará início aos Estudos de Adaptação às Alterações Climáticas dos Aeroportos da Madeira e dos Açores, prevendo-se que, posteriormente, sejam desenvolvidos estudos similares para os restantes aeroportos da rede.

WORKSHOPS “ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS”

Em novembro, realizaram-se dois workshops participativos para definir o Plano de Adaptação às Alterações Climáticas do Aeroporto de Faro. Uma das sessões foi direcionada à comunidade aeroportuária, enquanto a outra foi aberta a entidades externas com as quais a ANA colabora. No decorrer das sessões, foram apresentadas e debatidas as medidas de adaptação propostas. A participação foi diversificada, contando com representantes da Câmara Municipal, Agência Portuguesa do Ambiente (APA), bem como representantes do Parque Natural e de outras entidades relevantes.

Verificação das necessidades de limpeza de linhas de água

Em resultado dos workshops, foi realizada uma ação conjunta com a Administração de Região Hidrográfica Algarve e o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas/Parque Natural da Ria Formosa para avaliar as necessidades e efetuar a limpeza das linhas de água no exterior do Aeroporto. O objetivo foi garantir o adequado escoamento das valas de drenagem das águas pluviais em áreas específicas ao sul do Aeroporto, que são consideradas parte do domínio público. A parceria estabelecida com estas entidades visa mitigar um dos riscos identificados no estudo de Adaptação às Alterações Climáticas, algo indispensável tendo em conta as ocorrências de inundação já sentidas nos últimos anos em áreas críticas.



Promover a economia circular

O aumento progressivo do tráfego provoca uma pressão continuada em todo o sistema, sendo necessária uma atuação efetiva para minimizar os impactes resultantes da operação diária dos aeroportos e do crescimento progressivo da sua atividade.

A redução de resíduos produzidos, o aumento das taxas de separação seletiva e de valorização, a promoção da reutilização e a recuperação e o caminho para término da deposição de resíduos em aterro são prioridades assumidas pela VINCI Airports e pela ANA.

A sensibilização desempenha um papel fundamental na persecução dos objetivos de valorização, uma vez que para os alcançar, a ANA depende de um conjunto de pessoas e entidades que trabalham ou utilizam as suas instalações (colaboradores, colaboradores externos ou de empresas parceiras, passageiros, clientes da aviação e extra aviação). Por essa razão, a consciencialização destes grupos sobre a importância da redução do desperdício e da adoção de práticas sustentáveis é imperativa na co-criação de uma cultura de responsabilidade ambiental em todos os níveis da organização.

Melhoria Contínua na Gestão de Resíduos do Aeroporto do Porto

Durante 2023, foi realizado um estudo de caracterização do perfil de resíduos indiferenciados produzidos no Aeroporto do Porto com o objetivo de identificar eventuais oportunidades de melhoria e continuar a maximizar as taxas de reciclagem já alcançadas (60,8% de valorização material e orgânica, 99,7% de valorização global e 0% deposição em aterro direto). Com base nos resultados desta caracterização, foi elaborado um Plano de Ações que prevê, entre outras, a implementação das seguintes medidas:

Ranking de Gestão de Resíduos - os resíduos sólidos urbanos no Aeroporto do Porto são maioritariamente produzidos pelos estabelecimentos de restauração. Assim, pretende-se, com esta iniciativa, promover a sensibilização e envolvimento destes parceiros, destacando e reconhecendo positivamente o seu compromisso e desempenho. A implementação consiste num sistema de avaliação mensal, com base em critérios previamente definidos. Os resultados obtidos serão divulgados trimestralmente e será atribuído um certificado/diploma ao melhor classificado para divulgação na área pública do estabelecimento;

Indicadores-chave

- **9.231^t** de produção total de resíduos em 2023 +22,3% do que em 2022, devido ao aumento de atividade nos aeroportos
- **135 g/TU** de resíduos produzidos em 2023, +3,0% do que em 2022
- **84,2%** taxa de valorização de resíduos em 2023 -1,8 p.p. do que em 2022

Candidatura à Certificação Coração Verde – trata-se de uma certificação da LIPOR que reconhece as práticas sustentáveis de gestão de resíduos desenvolvidas pelos parceiros na sua área de influência. Este processo inclui apoio técnico de uma equipa de consultores da LIPOR, através da realização de um diagnóstico, elaboração de um plano de ação e o acompanhamento da sua implementação. Esta certificação permitirá identificar novas oportunidades de melhoria na gestão de resíduos do Aeroporto do Porto, obter o reconhecimento das suas boas práticas e reforçar relações de parceria com um importante stakeholder da comunidade;

Identificação de novas fileiras para reciclagem, em especial no grupo das embalagens – neste âmbito foi iniciada no Aeroporto do Porto a separação de embalagens compostas (constituídas por vários materiais) e de plásticos mistos permitindo o seu encaminhamento para reciclagem e transformação/incorporação destes resíduos em novos materiais.

SEMANA EUROPEIA DE RESÍDUOS

A Semana Europeia de Resíduos é uma iniciativa anual coordenada pela Comissão Europeia. O seu principal objetivo é promover a consciencialização sobre a gestão sustentável de resíduos e recursos, bem como incentivar ações e mudanças de comportamento em relação ao consumo, reutilização, reciclagem e redução de resíduos.

SEMANA EUROPEIA DE RESÍDUOS

Em Faro

Em colaboração com a BLUEOTTER CIRCULAR, o prestador de serviços de valorização e tratamento de resíduos, o Aeroporto de Faro convidou os utilizadores do Parque de Resíduos a participarem numa ação de sensibilização onde foram divulgadas informações numéricas e factos relacionados com as frações de resíduos equiparados a urbanos (papel e cartão; embalagens plásticas e metálicas; embalagens de vidro e resíduos orgânicos) recolhidos seletivamente no Aeroporto.

No Porto

Em parceria com a LIPOR, o Aeroporto do Porto participou mais uma vez nesta iniciativa, através da divulgação de materiais alusivos à temática da Prevenção de Resíduos nas áreas públicas das chegadas e partidas, e da realização de sessões para incentivar a melhoria da gestão de resíduos no aeroporto, as quais decorreram junto de lojistas, restauração e prestador do serviço de limpeza.

A Propósito da Semana Europeia de Resíduos

Para além das atividades realizadas durante esta semana, é importante destacar outras iniciativas de comunicação e de sensibilização dos stakeholders que ocorreram ao longo do ano no Aeroporto de Faro, em parceria com a BLUEOTTER CIRCULAR. Durante o verão, o número de trabalhadores do aeroporto, incluindo lojistas e outros prestadores de serviços, quadruplica para atender à demanda sazonal. Nesse contexto, as referidas campanhas têm um papel muito importante no esclarecimento destas equipas e dos passageiros, contribuindo para melhorar a triagem na origem.



NA PRIMEIRA PESSOA

“No Aeroporto do Porto, estamos comprometidos em trabalhar com todos os parceiros para assegurar uma gestão eficiente dos resíduos. Apostamos na sensibilização e na melhoria contínua dos processos, procurando alternativas de valorização dos resíduos que respeitem os princípios da economia circular.”

Mariana Cruz, Técnica de Ambiente, Aeroporto Francisco Sá Carneiro

OPEN DAY NO PARQUE DE RESÍDUOS

No âmbito da comemoração do Dia Mundial do Ambiente, a 5 de junho, organizou-se um Open Day no Parque de Resíduos do Aeroporto do Porto, durante o qual os participantes tiveram a oportunidade de conhecer a instalação onde é efetuado o armazenamento e preparação dos resíduos urbanos recolhidos, antes de serem transportados para os respetivos destinos. Durante a visita, foi partilhada uma breve explicação sobre o funcionamento do sistema de gestão de resíduos e apresentados os resultados obtidos (perto de 100% de valorização, dos quais 60% são para reciclagem e 40% valorização energética, e 0% de resíduos para aterro direto), que são fruto da colaboração de todos os intervenientes no processo.

O evento contou com 62 participantes: 23 colaboradores da ANA e 39 de outras entidades. De acordo com o feedback recolhido, a iniciativa permitiu compreender todo o processo, bem como a importância da correta separação dos resíduos na origem.

Outras Iniciativas

- Em 2023, o Dia do Ambiente VINCI nos Aeroportos dos Açores foi dedicado ao tema da gestão de resíduos, com diversas ações de sensibilização. Saiba mais no capítulo “Envolver e sensibilizar o ecossistema para o ambiente” (link).
- Em colaboração com a Resialentejo e a Câmara Municipal de Beja, foi aumentada a capacidade do ecoponto do Aeroporto de Beja, e criado um ecoponto para pilhas usadas.
- Têm vindo a ser instalados bebedouros para passageiros em diversos aeroportos, para redução da utilização de garrafas descartáveis.
- O Aeroporto de Ponta Delgada está em processo de contratação de um serviço para Gestão de Resíduos, cujo objetivo é melhorar as taxas de separação, aumentar as taxas de reutilização e valorização e consequentemente reduzir o envio de resíduos para aterro.



Otimizar o uso sustentável da água

A ANA tem implementado um conjunto de medidas para otimizar o uso da água nas suas operações aeroportuárias, incluindo a adoção de tecnologias e práticas para monitorizar este recurso nas instalações dos aeroportos, reduzir o seu consumo e garantir o seu reaproveitamento, sempre que possível.

Estes avanços evidenciam o empenho da ANA em instalar soluções tecnológicas que promovam a eficiência hídrica e a sustentabilidade ambiental, preparando o caminho para aeroportos mais eficientes e mais bem preparados na vertente ambiental.

Indicadores-chave

- **725.981 m³** de consumo¹⁰ global de água em 2023 +10,8% comparado com 2022
- **10,9 l/pax¹¹** consumidos em 2023 -7,0% do que em 2022
- Os aeroportos do Porto, Ponta Delgada e Flores já superaram a meta definida para 2030, atingindo um consumo inferior a 10 l/pax.

REGA PREDITIVA

No Aeroporto de Lisboa, o projeto de rega preditiva de zonas verdes (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) continua a avançar com sucesso. Em 2023, ficou concluída a sétima fase de instalação, que permitiu a abrangência de áreas adicionais. A instalação da última fase deste projeto está planeada para 2024.

Os Aeroportos de Faro e da Madeira também implementaram a rega preditiva, concluindo a instalação dos sistemas no final de 2022 e em 2023, respetivamente.

REAPROVEITAMENTO DE ÁGUA

Em Faro

Está em curso uma iniciativa para explorar o potencial de reutilização da água residual tratada na Estação de Tratamento de Águas Residuais de Faro em usos não potáveis no Aeroporto.

O estudo abrangeu diversas aplicações, incluindo rega, lavagem de equipamentos e viaturas, e combate a incêndios, e tem como meta economizar cerca de 30% do consumo de água potável do aeroporto.

A fase inicial já foi concluída pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, tendo-se agora avançado para a fase de projeto, dedicada ao desenvolvimento do sistema de tratamento e distribuição da água para reutilização no Aeroporto.

No Porto

O Aeroporto do Porto possui, desde 2015, um sistema de aproveitamento da água usada nos testes de bombagem das viaturas de combate a incêndios dos bombeiros.

Desde a sua instalação, este sistema já permitiu reutilizar mais de 10 000 m³, possibilitando um aproveitamento de cerca de 40% da água consumida nos testes.



¹⁰ 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”¹¹ Pax equivale a número de passageiros

REPOVOAMENTO DE JARDINS E CANTEIROS

Com vista à preservação dos recursos hídricos e à criação de ambientes mais sustentáveis e resilientes, o Terminal Civil de Beja iniciou o repovoamento da flora em áreas-chave do Lado Terra do Aeroporto, incluindo os jardins do parque de estacionamento, jardins adjacentes ao terminal de carga e os arredores do edifício dos serviços, por espécies que requerem pouca irrigação. Entre elas, destacam-se a lavanda, agave e coroa-de-cristo. A iniciativa de replantação, que teve início em 2023, terá continuidade ao longo de 2024.

BEBEDOUROS E DESPEJO DE LÍQUIDOS NO CONTROLO DE SEGURANÇA

A ANA dispõe ainda de pontos de despejo de líquidos, antes do controle de segurança, nos Aeroportos do Porto, Faro, Lisboa, Madeira, Ponta Delgada e Horta, permitindo que os passageiros esvaziem as suas garrafas antes da inspeção. A água recolhida no Aeroporto do Porto é então reutilizada na rede de água de serviço, contribuindo para a conservação de recursos hídricos. No Aeroporto do Porto, o sistema de despejo instalado, já possibilitou a reutilização de mais de 200 000 L. No Aeroporto de Ponta Delgada a água é reutilizada para lavagens.

Complementarmente, a disponibilização de bebedouros para passageiros nos aeroportos tem sido uma medida eficaz na redução significativa do desperdício de plástico e na promoção de uma cultura de sustentabilidade. Com um consumo médio diário de mais de 1 m³ de água no bebedouro disponibilizado aos passageiros no Aeroporto do Porto, os benefícios ambientais são notáveis: a cada dia, evita-se que cerca de 2 000 garrafas PET de 0,5 litros, ou 3 030 garrafas de 33 centilitros, sejam produzidas como resíduo.



Preservar a biodiversidade

A ANA reconhece a importância da biodiversidade, não apenas para o equilíbrio ecológico e para o bem-estar das comunidades locais, mas para a sustentabilidade de longo prazo das suas operações. Neste contexto, tem procurado desenvolver parcerias com instituições de investigação, organizações não governamentais e outras partes interessadas, para promover a conservação da biodiversidade nas suas áreas de influência.

Estudos de Biodiversidade

Foi elaborado um Diagnóstico da Biodiversidade para conhecer os ecossistemas presentes nos aeroportos e arredores, possibilitando a identificação de potenciais ameaças e a implementação de medidas de conservação, enquanto se promove a segurança aeronáutica. Este diagnóstico envolveu quatro campanhas de monitorização ao longo do ano, e permitirá atualizar o Plano de Gestão da Biodiversidade.

PRINCIPAIS CONCLUSÕES



Flora

- **Aeroporto de Santa Maria** destacou-se pela maior diversidade de espécies. Todas as espécies inventariadas estão em estatuto de conservação favorável. A cana-comum foi a espécie invasora mais encontrada.
- **Aeroporto do Porto** registou o maior número de espécies atrativas para a avifauna.



Avifauna

- **Aeroporto de Faro** destacou-se pelo maior número de espécies inventariadas e de indivíduos registados, e apresentou o maior número de espécies com estatuto de conservação desfavorável e de espécies pertencentes a grupos de risco. No total dos aeroportos da rede foram identificadas 33 espécies com estatuto de conservação desfavorável.



Mamíferos

- **Aeroporto da Horta** destacou-se pelo maior número de espécies e indivíduos. Nenhum dos aeroportos registou espécies com estatuto de conservação desfavorável. No total, foram registadas 11 espécies de mamíferos.



Micro-mamíferos

- **Aeroporto de Lisboa** apresentou o maior número de espécies inventariadas. Nenhum dos aeroportos identificou espécies com estatuto de conservação desfavorável.



Gastrópodes (caracóis)

- A comunidade de gastrópodes registou no **Aeroporto de Porto Santo**. A maioria das espécies inventariadas possui um estatuto de conservação pouco preocupante; porém três endémicas estão ameaçadas.



Quirópteros (morcegos)

- Os **Aeroportos de Lisboa, Beja, Ponta Delgada, Horta e Santa Maria** apresentam o maior número de espécies confirmadas. O **Aeroporto de Ponta Delgada** registou o maior número de indivíduos. Foi identificada uma única espécie com estatuto de conservação desfavorável.

COLABORAÇÃO COM OS SERVIÇOS REGIONAIS DE AGRICULTURA PARA PROTEÇÃO DOS ECOSISTEMAS

Atendendo à importância das abelhas enquanto polinizadores, foi instalado um Apiário Sentinela no Aeroporto da Madeira (à semelhança do instalado em 2022 no Aeroporto de Ponta Delgada), em colaboração com os Serviços Regionais de Agricultura.

Durante o período de junho a outubro de 2023, foi ainda desenvolvido, nas proximidades do Aeroporto de Ponta Delgada, um trabalho de prospeção do escaravelho da palmeira pelos Serviços de Agricultura em colaboração com a ANA. Esta ação visou proteger as palmeiras desta espécie invasora e salvaguardar o ecossistema e a agricultura na região

CAMPANHA SOS CAGARRO VOA NOS AEROPORTOS DOS AÇORES

Desde 2010 que a ANA participa anualmente na Campanha SOS Cagarro. Em 2023, colaborou com a Direção Regional no salvamento de aves nos Aeroportos de Ponta Delgada e da Horta e na divulgação da Campanha, exibindo cartazes nas áreas públicas de todos os aeroportos da região. Adicionalmente, o Aeroporto da Horta, dada a sua proximidade

CAMPANHA SOS CAGARRO

As fortes luzes artificiais afetam a orientação dos cagarros juvenis, provocando a sua queda em locais onde existe risco de atropelamento ou predação.

A campanha SOS Cagarro é promovida anualmente pelo Governo dos Açores e tem como principal objetivo alertar a população açoriana para a necessidade de preservação desta espécie protegida que nidifica na região. Decorre anualmente entre outubro e novembro, período em que ocorre a saída dos ninhos para o primeiro voo oceânico.

com o mar, participa ativamente na campanha através da redução da iluminação exterior durante a noite – medida que visa evitar a desorientação e consequentes quedas em terra dos cagarros juvenis – contribuindo para a preservação desta espécie e para a sustentabilidade dos ecossistemas marinhos



Gerir o ruído

A ANA adota uma abordagem abrangente para a gestão do ruído nos seus aeroportos, orientada pela busca de um equilíbrio entre as necessidades operacionais dos aeroportos e o bem-estar das comunidades vizinhas, com um empenho constante na implementação de medidas eficazes de mitigação do ruído.

A monitorização do ruído é realizada de forma contínua nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Madeira, locais onde está implementado um Sistema de Monitorização do Ruído, o qual é complementado pelo uso de estações portáteis para monitorizar áreas não abrangidas pelo sistema principal. Em 2023, procedeu-se a uma atualização substancial deste sistema com a incorporação de tecnologia mais recente e avançada e a alteração de software transversal a todas as estações. Esta modernização permitiu melhorar a eficiência e a integração dos dados, tornando o sistema ainda mais eficiente.

São também elaborados periodicamente, e aprovados pela APA, Mapas Estratégicos de Ruído, que caracterizam o ambiente sonoro nas áreas circundantes aos aeroportos de maior dimensão.

A aplicação webtrak fornece informação fiável, associada ao movimento das aeronaves que utilizam o Aeroporto de Lisboa, incorporando ainda dados acústicos provenientes das Estações de Monitorização de Ruído. Esta integração permite que qualquer pessoa tenha acesso não apenas à informação em tempo real do tráfego aéreo, mas também às informações sobre o impacto sonoro associado a essas operações ([saiba mais aqui](#)).

Programa Bairro

Decorrente da legislação em vigor, o Aeroporto de Lisboa elaborou o Plano de Ações de Gestão e Redução de Ruído submetido à aprovação da APA. Este plano contempla um conjunto de medidas para minimizar ou compensar o impacto resultante do sobrevoo das aeronaves na comunidade envolvente, incluindo a instalação de soluções de redução de ruído local nos edifícios identificados com usos sensíveis ao ruído e com mais exposição a este. Esta medida será concretizada através da implementação do Programa de Isolamento Acústico das Janelas dos Edifícios – Programa Bairro.

No âmbito deste programa, em 2023, a ANA iniciou o contacto com o vários beneficiários para avançar com o financiamento de isolamento (janelas) de 22 edifícios dos concelhos de Lisboa e Loures.



Indicadores-chave

13 Estações Fixas de Monitorização

- 6 no Aeroporto de Lisboa, com mais 2 estações no perímetro aeroportuário para verificação da utilização do procedimento de travagem com os motores
- 3 no Aeroporto de Faro
- 3 no Aeroporto da Madeira
- 1 no Aeroporto de Porto Santo
- 3 no Aeroporto de Faro
- No aeroporto de Ponta Delgada, os relatórios de monitorização do ruído são realizados por laboratório externo, com base em campanhas de monitorização efetuadas durante os períodos IATA (2 campanhas por ano)

20 Reclamações recebidas em 2023

- 9 no no Aeroporto de Lisboa
- 7 no Aeroporto de Faro
- 10 no Aeroporto do Porto



Modulação da taxa de aterragem

A Modulação tarifária com base no nível de ruído das aeronaves é atualmente uma prática generalizada aplicada por muitos operadores aeroportuários europeus. Em 2023, com o objetivo de incentivar o uso de aeronaves menos ruidosas, a ANA propôs às companhias aéreas uma modelação da taxa de aterragem aplicada a todos os aeroportos da sua rede, em função do nível de ruído de cada aeronave.

IMPACTOS DA MODULAÇÃO BALANÇO DO PRIMEIRO ANO

A implementação de uma modulação das tarifas dependente dos níveis de ruído assenta num mecanismo de poluidor-pagador e visa encorajar as companhias aéreas a uma operação com aeronaves mais eficientes.

A ANA fomenta relações baseadas na transparência e no diálogo com as comunidades locais. Exemplo disso são a presença em assembleias de moradores e proprietários em Faro sobre a gestão de ruído, que demonstram o empenho em abordar as questões de forma proativa e responsável. Foram realizados dois destes encontros em 2023, onde a ANA teve oportunidade de apresentar as suas iniciativas, os resultados da monitorização e os planos de ruído.

Criar uma cultura de sustentabilidade

A ANA desenvolve um conjunto variado de ações para envolver e sensibilizar pessoas e entidades com as quais se relaciona sobre questões ambientais, promovendo a consciencialização e incentivando práticas sustentáveis.

Dia do Ambiente VINCI

A 4.ª edição do Dia do Ambiente VINCI foi dedicada à partilha de boas práticas e à implementação de iniciativas de sustentabilidade em todos os aeroportos ANA e da rede VINCI. A partir do aeroporto do Porto foi transmitida, em direto e para todas as geografias, uma sessão presidida por Xavier Huillard, CEO da VINCI por Nicolas Notebaert, CEO da VINCI Concessions e Presidente da VINCI Airports, dando a conhecer os principais marcos alcançados e os objetivos para o futuro. Um roteiro coletivo que torna claro para todos a responsabilidade e ambição da ANA.

Em Lisboa

O dia foi marcado por atividades pedagógicas e de convívio entre os trabalhadores, ao participarem no desafio “Um dia a pedalar – porque não?” da Lisboa E-Nova (Agência de Energia e Ambiente de Lisboa) seguido de um pequeno-almoço saudável com conversas sobre ambiente. A celebração contou ainda com um showcooking sobre o controlo do desperdício alimentar, tendo sido dadas a conhecer as iniciativas Re-food e Too Good to Go, presentes já no aeroporto de Lisboa, encerrando-se, encerrando-se o dia com um test drive de carros elétricos.

No Porto

Realizaram-se quatro workshops temáticos – água, descarbonização, economia circular e alterações climáticas – e uma apresentação sobre o programa de reforestação da VINCI Airports, em parceria com a Quercus. Nestas sessões apresentaram-se diversos projetos que contribuem para alcançar as ambições da ANA. No espaço do terminal realizou-se ainda uma exposição sobre a gestão ambiental, na qual foram apresentados factos, estatísticas e projetos implementados no aeroporto.

Em Faro

Foram organizadas visitas às infraestruturas que contribuem para os objetivos ambientais da VINCI Airports, nomeadamente a Central Solar Fotovoltaica. Apresentaram-se os resultados de diversas iniciativas (para redução da pegada de carbono e para proteção da biodiversidade, por exemplo), bem como os projetos de investigação sobre espécies marinhas, incluindo cavalos-marinhos e corais do Algarve, no Centro do Ramalhete da Universidade do Algarve.

Nos Aeroportos dos Açores

A comemoração do Dia do Ambiente VINCI, focada na temática da gestão de resíduos, estendeu-se por três dias, contando com a participação de toda a comunidade aeroportuária. No Aeroporto da Horta, foi realizada uma ação de sensibilização com o apoio da Câmara Municipal. No Aeroporto de Santa Maria, ocorreu uma ação semelhante, com o apoio do Município de Vila do Porto, e uma visita técnica ao Centro de Processamento de Resíduos e de Valorização Orgânica por Compostagem da Ilha. No Aeroporto de Ponta Delgada, os trabalhadores também participaram numa ação de divulgação sobre a gestão de resíduos, com visitas ao Ecoponto da aerogare e ao Ecoparque da Ilha de São Miguel.

Na Madeira e no Porto Santo

Foi organizada uma apresentação dedicada à ambição ambiental da VINCI, abordando-se os projetos desenvolvidos em ambos os aeroportos, assim como os indicadores a monitorizar de acordo com a estratégia ambiental do Grupo. No Aeroporto do Porto Santo, visitou-se a Central Dessalinizadora, responsável pelo fornecimento de água potável para a Ilha. Já no Aeroporto da Madeira, os trabalhadores tiveram a oportunidade de visitar a Estação de Tratamento de Resíduos Sólidos (ETRS) da Meia Serra, a principal infraestrutura de gestão de resíduos urbanos da Região Autónoma da Madeira.

CLEAN UP DAY

Em 2023, a ação de limpeza regular F.O.D. Walk (Foreign Object Debris), com a finalidade de recolher eventuais detritos na Área de Movimento, em Porto Santo, foi alargada à participação de diversos membros da comunidade aeroportuária, com o intuito de sensibilizar para a importância da limpeza e segurança das áreas operacionais dos aeroportos. Merece também destaque a atividade “Clean Up Day” do AHD, realizada no dia 14 de setembro, embora com um objeto distinto (limpeza de praia em colaboração com a QUERCUS).

PRÓXIMAS ROTAS

TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	KPIs	2022
Energia e Emissões de Carbono	Reduzir a pegada de carbono - âmbitos 1 e 2, em valores absolutos - Método de Localização	Emissões CO2 - âmbitos 1 e 2 (% face a 2018)	-49%
		Consumo de energia fóssil, sem aquisição de Garantias de Origem (% face a 2018)	477.881 GJ
Alterações Climáticas	Aumentar a resiliência e adaptação às alterações climáticas dos aeroportos	N.º Planos de adaptação às Alterações Climáticas	0
Economia Circular¹²	Zero resíduos diretos enviados para aterro	Resíduos para aterro (%)	30%
Uso Sustentável da água	Reduzir o consumo de água	Consumo total de água por passageiro (l/pax)	11,7
Gestão de Ruído	Aumentar a sensibilização em matéria de ruído no ecossistema aeroportuário	N.º de Rankings das companhias aéreas em matéria de emissões	0

¹² A meta ANA neste caso é definida tendo apenas em consideração os Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.

A ANA continuará a trabalhar em prol do ambiente, estando previstas iniciativas em diversas vertentes.

Será dada continuidade à implementação das ações previstas nos **Planos de Energia e Gestão de Carbono**, nomeadamente a subs-

tituição da iluminação convencional por LED, a aposta na descarbonização da frota ANA através da eletrificação e do uso de HVO, o desenvolvimento de um Plano Diretor para aquecimento, ventilação e ar condicionado, criação de novas centrais fotovoltaicas, entre outros.

DIA DA FLORESTA AUTÓCTONE COM WORKSHOP “O QUE É A PEGADA DE CARBONO?”

No dia 23 de novembro celebrou-se o Dia da Floresta Autóctone com a realização do workshop “O que é a pegada de carbono?” para colaboradores das diversas áreas do Aeroporto do Porto, o qual lhes deu a oportunidade de ficar a conhecer as principais fontes de emissões de CO2e o cálculo da pegada de carbono do Aeroporto. Realizou-se, igualmente, a plantação simbólica de árvores autóctones, como o castanheiro (*Castanea sativa*) e o loureiro (*Prunus lusitanica*) na horta biológica do Aeroporto.

META 2023	2023	Sobre o desempenho de 2023	META 2024	META 2025
-49%	 -56%	Superação da meta reflete o esforço global realizado sobretudo na área da redução de consumos e aumento da eficiência energética.	37	38
+13% (face a 2022)	 -14%	Decorrente da eletrificação de equipamentos em curso, nomeadamente a aquisição de veículos de baixas emissões.	67%	70%
1	 1	Desenvolvimento do Planos de adaptação às Alterações Climáticas em Faro, conforme previsto	3	7
25%	 9,3%	Em resultados dos esforços para aumento da separação de resíduos na origem.	20%	15%
11,6	 10,9	Em resultado das medidas de redução dos consumos hídricos, nomeadamente a aposta no reaproveitamento de água.	11,5	11,4
1	 1	Em resultado do esforço do Aeroporto de Lisboa, em articulação com as companhias aéreas..	1	2



Não alcançado



Alcançado



Superado

Serão também iniciados os **Planos de Adaptação às Alterações Climáticas** (Madeira e Açores), desenvolvidos **Planos de Ação de Ruído** (Faro e Madeira), definida uma estratégia com a inclusão conjunta de **ruído/emissões de carbono** no âmbito do Ranking das Com-

panhias Aéreas, e desenhada uma **estratégia para a água** com definição dos respetivos planos de ação por Aeroporto.

Desenvolvimento dos territórios

“A função da ANA é aproximar as regiões e comunidades onde opera ao resto do mundo, para que se possam desenvolver e criar futuros cada vez mais sustentáveis”

Ana Zita Gomes



Estamos em cada abraço de despedida.

Desenvolvimento dos Territórios

Os aeroportos são infraestruturas fundamentais para o desenvolvimento económico e social dos territórios.

São portas de entrada e saída para para pessoas e bens, facilitando a ligação, facilitando a ligação entre diferentes regiões e países. Criam emprego e contribuem para a dinamização da economia local. Desempenham também um papel estratégico no turismo e assumem funções essenciais em situações de emergência, permitindo a rápida mobilização de recursos e pessoas. 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.



INTEGRAR A SUSTENTABILIDADE NAS COMPRAS

Os fornecedores e os prestadores de serviço 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 negócio.

A gestão destes stakeholders é crucial para minimizar os impactos a montante e a jusante da atividade aeroportuária, designadamente em matéria de emissões de CO2 de âmbito 3, circularidade dos materiais, ética, segurança e direitos humanos.

A assinatura da Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social 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.

Principais categorias de compras

(% do total 2023)

- 30% Sistema de Tratamento de Bagagem
- 18% Manutenção Equipamento Básico
- 15% Manutenção Edif. Construção Civil
- 10% Segurança, Vigilância e Serviços de Socorros
- 9% Tecnologias de Informação

Privilegiam-se os prestadores de serviço residentes, que asseguram os serviços mais críticos para a atividade, sendo estes selecionados em função da matriz de avaliação dos riscos das várias atividades nas vertentes ambiental, social e de saúde e segurança no trabalho.

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 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.

Sempre que possível, a ANA procura fomentar riqueza e emprego local, optando pela 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 porque a oferta local é escassa para alguns fornecimentos e serviços necessários à atividade aeroportuária.

Distribuição das compras por região

7% Sede





Em 2023 foi levado a cabo um trabalho de organização do processo de transição de toda a frota para 100% elétrica. Nesse âmbito, foram definidas as responsabilidades do Gestor Central de Frota e dos Responsáveis Locais de Frota e elaborada uma matriz de substituição que contém um conjunto de critérios (por tipologia e função das viaturas), estabelece o horizonte temporal da implementação e estima o grau de dificuldade associado.

Compras que fazem a diferença

O ano de 2023 foi marcado por compras e empreitadas alinhadas com os objetivos estratégicos da ANA, nomeadamente nas vertentes da mobilidade inclusiva e sustentável e da economia circular, entre as quais destacamos:

- Lançamento de consulta ao mercado para aquisição de **18 Viaturas de Transporte Adaptado para Pessoas com Mobilidade Reduzida, 100% elétricas**, para os Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Madeira.
- **Aquisição de 11 Ambulifts - Viaturas para Embarque de Pessoas com Mobilidade Reduzida, 100% elétricas**, para os Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada.
- **Aquisição de divisórias para as salas embarque do Aeroporto do Funchal**, que teve em conta um conjunto de requisitos relacionados com a **incorporação de materiais reciclados**. Foi valorizado o facto de se tratar efetivamente de **produção local** e não apenas de ser proveniente de fornecedores locais.
- **Aquisição de mobiliário sustentável no Aeroporto de Lisboa** e disponível em áreas-chave como a Praça Lisboa e junto à Entrada para o Parque de Estacionamento Premium P1.

Também em 2023 foi preparado o arranque do projeto que vai concretizar a estratégia de sustentabilidade no que se refere à área de compras da Empresa, e que tem os seguintes objetivos:

- Definição da Política e Estratégia de Compras Sustentáveis
- Apoio na definição de um modelo de governação para as compras sustentáveis
- Modelo organizacional, objetivos e metas mensuráveis
- Avaliação dos impactos e riscos associados aos processos de compra e consequente identificação de produtos e serviços prioritários
- Criação de parcerias com fornecedores
- Plano de comunicação e divulgação da estratégia aos colaboradores.

Para além de desenvolver a abordagem integrada à cadeia de valor, este projeto contribuirá também para preparar o alinhamento com a Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

Apoiar a comunidade

A ANA trabalha para se aproximar e contribuir de forma ativa nas comunidades onde se insere desde há muito, algo que faz parte da forma de estar da Empresa, do Grupo e dos seus colaboradores.

PROGRAMA VINCI PARA A CIDADANIA

O Programa VINCI para a Cidadania é o resultado do compromisso coletivo de várias empresas do universo VINCI em Portugal que, unidas pela vontade de contribuir para o desenvolvimento das comunidades mais próximas dos locais onde exercem a sua atividade, reuniram esforços e recursos para dar corpo a um programa. Os seus efeitos, em rede e em escala, permitem ampliar a capacidade interventiva individual, com reflexos no número e na diversidade geográfica dos projetos selecionados.

O Programa pretende apoiar projetos em quatro áreas de atuação: acesso ao emprego, mobilidade solidária, inclusão pela habitação e apoio a bairros prioritários. Os projetos são apadrinhados por colaboradores do grupo, promovendo e reforçando, assim, o espírito de solidariedade e de responsabilidade social. Saiba mais no [website do programa](#).

No total das 5 edições, lançadas entre 2019 e 2023, foram recebidas 330 candidaturas e apoiados 74 projetos aos quais foi atribuído um montante de mais de 1,3 milhões de euros¹⁴, com o apoio de 70 padrinhos e madrinhas.

O segredo para o sucesso

A atuação do PVPC distingue-se pelo envolvimento dos seus colaboradores no apadrinhamento dos projetos, o que permite estreitar as relações entre o Programa e as entidades apoiadas, dando-lhes um rosto e um vínculo de envolvimento.

Indicadores-chave

5.ª edição Programa VINCI para a Cidadania

- Mais de **100 candidaturas**
- **17 projetos apoiados**
Mais de **372 000€** doados
- **17 outros donativos**
Cerca de **58 000€**
- **25 Patrocínios e mecenato**
Cerca de **150 000€**



¹⁴ Incluir retificação, uma vez que em 2022 foram publicados mais de 1,5 milhões de euros de apoio, incorretamente

5.ª Edição do Programa VINCI para a Cidadania

Foi lançada, em 2023, a 5.ª edição deste programa, para na qual foram recebidas mais de 100 candidaturas de projetos. No final foi atribuído um total de 372.604 € a 17 associações.

Esta edição foi marcada por uma grande procura por parte de organizações sociais e por um aumento do valor doado, o que demonstra o desejo de corresponder às necessidades das comunidades.

Alguns projetos vencedores da 5.ª edição

Entidade

ADENORMA - Associação de desenvolvimento da Costa Norte da Madeira

Nome do Projeto

Formar +

Eixo de Intervenção

Acesso ao Emprego

Geografia

Madeira

Padrinho / Madrinha

Carla Ferreira, ANA Aeroportos

APOIO 25 000€

Através deste apoio, a entidade propõe-se promover a empregabilidade de pessoas em situação de vulnerabilidade, através de cursos de formação profissional gratuitos e certificados, em linha com as necessidades do mercado: cuidador intergeracional, gestão e apoio administrativo, programação informática. Complementarmente, pretende cultivar o pomar solidário gerido pela entidade, que produz produtos para venda e doação e onde são realizadas ações de sensibilização e ações de formação e experimentação agrícola.



NA PRIMEIRA PESSOA

Carla Ferreira,
Comunicação e Imagem,
Aeroporto da Madeira

“É um orgulho enorme poder apadrinhar projetos do Programa VINCI para a Cidadania e presenciar o impacto que o mesmo tem nas pessoas e nas instituições.

Os apadrinhamentos de diversos projetos que já fiz ao longo de diversas edições, têm sido, sem dúvida alguma, experiências muito enriquecedoras, enquanto pessoa e profissional. Atualmente, sou madrinha da ADENORMA, que tem um papel importantíssimo junto da população mais idosa e vulnerável da Costa Norte da Madeira. O trabalho que ali se faz tem um impacto relevante, pois devolve a dignidade e a qualidade de vida aos que mais necessitam.”

Entidade

Atlas People Like Us

Nome do Projeto

MOBILidades

Eixo de Intervenção

Mobilidade Solidária

Geografia

Coimbra

Padrinho / Madrinha

Maria Alves, ANA Aeroportos

APOIO 18 500€

Apoiada pelo programa, a entidade propõe-se assegurar o transporte de um total de 101 idosos que vivem em situação de isolamento e carência económica. As deslocações destinam-se à participação em atividades socioculturais nas instalações da entidade e a visitas a espaços culturais, bem como para serviços de saúde e cuidados pessoais.



NA PRIMEIRA PESSOA

Maria Alves,
Eng.ª Civil na Manutenção
Civil de Edifícios, Aeroporto
de Lisboa

“Ao apoiar o projeto MOBILidades sinto-me parte ativa na contribuição para o futuro da comunidade, garantindo que os idosos em situação de isolamento tenham acesso aos recursos e oportunidades necessários para viver com dignidade e autonomia.

Sinto que este projeto não fornece apenas um meio de transporte, mas promove a inclusão social, melhora a saúde e o bem-estar dos idosos e fortalece os laços comunitários. É uma iniciativa que faz a diferença real na vida das pessoas e na construção de uma sociedade mais justa e solidária.”

No ano de 2023 foi lançado um processo de avaliação do impacto para acompanhar as organizações apoiadas, e os respetivos padrinhos e madrinhas, na recolha de informação sobre as iniciativas levadas a cabo desde o início do Programa. Com este processo, é possível desenvolver uma análise orientada para a maximização do impacto social sentido nas diferentes comunidades com o apoio do Programa VINCI para a Cidadania.

Colaborar com os territórios onde operamos

JUNTO AOS VIZINHOS

Para além de promover ligações entre destinos a ANA também estabelece ligações com as comunidades.

Em 2023, o setor cultural, enquanto agente de desenvolvimento das diferentes regiões onde se localizam os aeroportos sob gestão da ANA, continuou a poder contar com uma forte colaboração da Empresa. De entre as diversas entidades culturais apoiadas são de referir: a Orquestra Sinfónica Juvenil, Fundação de Serralves (da qual a ANA é mecenas e membro fundador desde 2007) e o Centro Nacional de Cultura.

Foi garantido um apoio contínuo, de natureza financeira e material, a instituições de referência que desenvolvem trabalho na área social, nomeadamente o Banco Alimentar Contra a Fome.

Foi igualmente dada continuidade às parcerias estabelecidas com a EPIS – Empresários Pela Inclusão Social, e com o GRACE – Grupo de Reflexão e Apoio à Cidadania Empresarial (do qual a ANA é membro desde 2009, tendo integrado a direção entre 2013 e 2017).

Pelo país, foram ainda levadas a cabo diversas iniciativas de boa vizinhança, que refletem a ambição da ANA de se posicionar localmente de acordo com as necessidades das diversas regiões onde atua, como integrante da comunidade em que se insere, celebrando as suas efemérides, criando parcerias e investindo em projetos e stakeholders locais.

Estas iniciativas, destacam-se pela pluralidade temática e de dimensão, facto que enriquece a sua experiência coletiva





1 Porta de entrada para a cultura

Ao longo do ano foram dinamizadas diversas ações nas aerogares, nomeadamente:

- Lisboa | Com o objetivo de proporcionar momentos de entretenimento, os passageiros puderam usufruir de uma atuação da Orquestra Sinfónica Juvenil, que se fez representar por um quarteto de cordas, que preencheu o ambiente com no-

tas de compositores emblemáticos.

- Madeira | Foi celebrada a Festa da Flor que é um dos eventos mais populares da Ilha da Madeira. Decorre em maio e assinala a chegada da estação das flores sendo uma festa da cultura e das tradições da Ilha.

- Açores | Na área pública de chegadas do aeroporto de Ponta Delgada foi exibida uma imagem do Senhor

Santo Cristo dos Milagres, ornamentada com flores naturais, e apresentado o programa das festas, para divulgação da maior festa religiosa dos Açores, que decorreu em maio.

2 Ligar peregrinos de todo o Mundo

O Aeroporto de Lisboa preparou-se para receber a **Jornada Mundial da Juventude**, o “maior evento organizado em Lisboa e em Portugal”, implementando um conjunto de medidas operacionais à altura da sua missão, para uma boa receção dos participantes e individualidades. Estas medidas abarcaram o acolhimento à chegada e todo o acompanhamento da operação durante o evento. Destacam-se as seguintes ações:

- Medidas de segurança, em coordenação com as Forças de Segurança e operacionais, e em colaboração com as companhias aéreas e handlers;
- Reforço das equipas do Aeroporto e de apoio ao passageiro;
- Apoio e formação dos voluntários da organização que acolheram os peregrinos;
- Sinalização de encaminhamento e gestão dos fluxos de controlo de fronteira;
- Postos adicionais de informação ao passageiro;
- Extensão do período horário de unidades de restauração, com reforço de elementos de segurança;

Ativação do programa de voluntariado interno FAST, para reforçar as equipas no terreno, e cuja participação fez a diferença na prestação de informação e encaminhamento de passageiros. Esta grande operação resultou de um trabalho conjunto com os parceiros e entidades. Estima-se que tenham sido cerca de 960 mil os passageiros ligados às jornadas que passaram pelo Aeroporto de Lisboa (considerando chegadas e partidas) para um total de 1,5 milhões de participantes de mais de 250 países.

“Os Aeroportos que operamos estão ao serviço das comunidades, tentando da melhor forma dar um suporte de qualidade às várias necessidades identificadas ou solicitadas. A realização da JMJ em Lisboa foi um bom exemplo disso, participando no reconhecimento de Lisboa como hospede de eventos de envergadura.”

Chloé Lapeyre

3 Portas abertas à comunidade

No dia 7 de março, o Aeroporto de Faro proporcionou uma viagem pelo mundo laboral da indústria aeronáutica aos alunos do 2.º ano da Licenciatura em Gestão Hoteleira da Universidade do Algarve, onde foi mostrada a gestão a da infraestrutura e dadas a conhecer as várias oportunidades de carreira que existem no setor. Os alunos tiveram oportunidade de participar em diversas atividades, tais como delinear a abertura de uma rota, coordenar com as operações e outros stakeholders a rotação de uma aeronave, apoiar o embarque e desembarque de passageiros com mobilidade reduzida, numa experiência única proporcionada pela ANA.

No Aeroporto do Porto, em 2023, foram organizadas 11 visitas de estudo aos serviços de apoio ao passageiro para alunos do pré-escolar, primeiro ciclo e ensino secundário, que no total contaram com 189 visitantes.

4 Quando a comunidade precisa de nós

Em 2023, à semelhança dos anos anteriores, a ANA apoiou as operações de evacuação médica aerotransportada nos Açores. Estas missões, bem como outras de caráter humanitário para transporte de órgãos, busca, salvamento e resgate, ou proteção civil, são fundamentais para as populações que vivem num contexto geográfico insular e disperso. Pelo facto de muitas vezes estas missões ocorrerem nos períodos de encerramento dos aeroportos, é necessário mobilizar colaboradores e prestadores de serviço fora do seu horário de trabalho.

Pelo seu caráter humanitário e de interesse público, a ANA internaliza os custos com estas atividades, o que evidencia o seu compromisso para com as comunidades que dela dependem. Em 2023, os Aeroportos dos Açores reabriram diversas vezes no período noturno para efeitos de evacuação, podendo apresentar-se as seguintes estatísticas:

Aeroportos	Voos	Horas	Socorros	Voluntários
Ponta Delgada	46	148h	46	142
Sta Maria	22	43h	13	67
Horta	36	94h	30	86
Flores	36	112h	-	138

5 Outras formas de serviço público

O Campo de Treinos do Aeroporto de Santa Maria tem sido, nas últimas duas décadas, uma referência no país no que se refere a ações de formação em operações de socorro que envolvam treino com fogo real.

Devidamente certificado pela ANAC, este campo tem sido utilizado pelos serviços de socorros de quase todos os aeroportos da rede ANA, e é também frequente a sua utilização pelos bombeiros que prestam serviço nos aeródromos do grupo SATA.

Com a sua importância para a formação e treino das operações de socorros, tornou-se uma referência fundamental no aeroporto, movimentando atualmente, entre formandos e formadores, cerca de duas centenas de operacionais por ano, facto que contribui para a economia local.

Como forma de reconhecimento e valorização desta infraestrutura foi apresentada uma maquete para dar a conhecer ao público em geral esta importante valência.

6 De mãos dadas com os parceiros locais

A 1.ª edição do Beja Air Show, decorreu em junho, na Base Aérea N.º 11, em Beja, e contou com o apoio da ANA, no âmbito da sua parceria com a Força Aérea Portuguesa.

Este festival aéreo, que abriu ao público em geral, de forma gratuita, no domingo, 19, animou os céus alentejanos no fim-de-semana, sendo uma oportunidade única para os muitos entusiastas da aviação assistirem a demonstrações aéreas, espetáculos acrobáticos, exposições de aeronaves nacionais e internacionais, atividades interativas, entre outras iniciativas.

O céu de Lisboa brilhou ainda mais com a exibição dos Red Arrows, que partiram de Beja, para homenagear os 650 anos da aliança luso-britânica.

JUNTO AOS CLIENTES PELA SUSTENTABILIDADE

COMBATE AO DESPERDÍCIO ALIMENTAR

Os aeroportos de Lisboa, Faro e Porto colaboram com entidades externas no combate ao desperdício alimentar, doando diariamente refeições não consumidas a famílias carenciadas. Em 2023 foram doadas mais de 100.000 refeições, iniciativa que contribui para a redução do desperdício alimentar, a redução de emissões de gases com efeito de estufa associadas ao desperdício alimentar e ainda a forte componente de cariz social. A ANA associou-se também à promoção da aplicação Too Good to Go no Aeroporto de Lisboa, projeto que se expandiu durante o ano para o Aeroporto do Porto, estando em curso a implementação no Aeroporto de Faro.

Durante 2023, através desta parceria foram salvas mais de 1.500 refeições em Lisboa e cerca de 50 no Porto.

VEGGIE WEDNESDAY CAMPANHA DE SUSTENTABILIDADE NO PRATO

Ciente dos impactos ambientais das opções alimentares dos passageiros, a ANA, desafia os lojistas a incluírem, às quartas-feiras, uma refeição vegetariana no menu. Em 2023, manteve-se este projeto, alargando-se, em algumas unidades dos parceiros, a inclusão de opções vegetarianas a todos os dias da semana, em resultado do sucesso da iniciativa.

UTILIZAÇÃO DE COPO RECICLÁVEL

As marcas Starbucks, nos Aeroportos de Lisboa, Porto e Madeira, e Costa Coffee, no Aeroporto de Faro, tem uma ação implementada em todos os espaços em que é aplicado um desconto na compra de uma bebida sempre que o cliente utilize um copo reutilizável. Esta ação tem como objetivo a redução de copos de uso único. Durante o ano 2023 foram vendidos mais de 5.000 copos reutilizáveis, que permitiram futuras reutilizações.

OUTRAS MEDIDAS

A par da preocupação pelo consumo energético, foram implementadas diversas medidas com vista à sua redução, seja através de planos de "on-off" de equipamentos, ajustando às necessidades produtivas ao longo do dia, seja através da introdução de equipamentos de menor consumo.

A formação às equipas assume especial importância na sensibilização destas matérias

permitindo a sua aplicação no dia-a-dia da operação e uma utilização consciente dos recursos.

A PTDF, empresa participada da ANA, tem vindo igualmente a implementar um programa ESC, que incluem ações ao nível do bem estar dos colaboradores (como por exemplo a iniciativa de celebração do aniversário dos colaboradores, acordos com farmácia e ginásios), ou ao nível das comunidades (por exemplo com doação de roupa para loja em 2º mão em loja solidária nos Açores), ou ao nível do ambiente (pela aposta da digitalização, com resultados como 177505 folhas de papel evitadas em 2023, para além do aumento da oferta de produtos ecológicos mais de 82% de artigos alimentares com um ou mais atributos ecológicos ou sociais).

RENT A CAR

O negócio de rent a car desempenha um papel significativo na promoção da sustentabilidade ao incentivar a utilização eficiente de veículos, a redução da propriedade de carros pessoais e a promoção de opções de veículos mais sustentáveis.

No entanto, as práticas sustentáveis podem variar de uma empresa para outra, pelo que os aeroportos desempenham um papel fundamental. Assim, é incentivada a utilização de veículos de rent a car de baixas emissões, elétricos ou híbridos, e estão a ser instalados pontos de carregamento elétricos nas áreas de estacionamento do Silo RAC do aeroporto Humberto, para utilização por parte de todas as empresas que ali operam.

Também por forma a contribuir para a redução o impacto que este negócio tem no ambiente, no aeroporto da Madeira foram instalados painéis fotovoltaicos nas áreas exteriores de estacionamento das empresas de rent a car.

O uso de bicicletas como meio de transporte é altamente eficiente em termos de energia.

Com esta alternativa em mente, o aeroporto Humberto Delgado está a estudar localizações possíveis para colocação de estações de partilhas de bicicletas elétricas, o que poderá desempenhar um papel significativo na redução da pegada de carbono e na melhoria da qualidade do ar atuando, ao mesmo tempo, na promoção de estilos de vida mais saudáveis.

Estando em estudo a construção de um novo Silo RAC neste mesmo aeroporto, estão a ser analisadas formas de fazer o aproveitamento das águas das lavagens das viaturas de rent a car, uma vez que a reciclagem destas águas é uma prática sustentável que beneficia tanto a empresa como o meio ambiente.

ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL

No aeroporto da Madeira serão instalados painéis fotovoltaicos em alguns parques de estacionamento. Esta iniciativa será levada a cabo com uma parceria entre a ANA e a Sunmind.

Encontra-se em curso contactos com diversos parceiros por forma a dotar os aeroportos do Porto, de Faro e Madeira com pontos de carregamento para veículos elétricos à semelhança do que já aconteceu no aeroporto de Lisboa. Neste aeroporto é ainda intenção da ANA dotar o silo RAC com pontos de carregamento para viaturas elétricas.

IMOBILIÁRIO

Nesta área, a atuação da ANA, tem sido no sentido de sensibilizar os parceiros para a inclusão de medidas de sustentabilidade, designadamente as que se aliam à construção sustentável.

É disso exemplo a obra da construção em curso do armazém da DHL no Porto, que inclui medidas como :

- Cobertura reforçada para a colocação de painéis fotovoltaicos (incluindo toda a área do armazém existente, e não apenas na área de expansão);
- Painéis fotovoltaicos com 120 KWp (cobrindo a totalidade dos consumos em horário solar);
- HVAC eficiente e controlado, associado a uma ventilação natural;
- Sistema Solar de Aquecimento de águas sanitárias, com interligação com bombas de calor eficientes;
- Isolamentos reforçados da cobertura e fachadas para redução da transferência térmica;
- Iluminação natural para todos os escritórios com postos de trabalho permanentes, e no armazém.

Outro exemplo é ainda da inserção, em infraestruturas em funcionamento, de requisitos que garantam a sua maior eficiência ambiental, como é o caso dos dois hotéis em Lisboa.

Nestes foi possível inserir medidas como:

- Painéis solares para aquecimento de águas nos dois hotéis;
- Rega gota a gota nos jardins dos hotéis;
- Redutores de caudal nas torneiras dos dois hotéis;
- Aposta em iluminação LED.
- Doação de material à Hospes da AHP;
- Entrega dos perdidos e achados para as instituições de caridade;
- Utilização da REFOOD.

PRÓXIMAS ROTAS

TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	KPIs	2022
Envolver as comunidades	Promover a responsabilidade social	N.º projetos PVPC apoiados no ano n (N.PVPCn)	10
	Avaliar o impacto socioeconómico dos aeroportos nos territórios	N.º de estudos sobre temas sociais e económicos	0
	Proximidade com a comunidade e parceiros	N.º de iniciativas/patrocínios / presenças ANA	15
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
	Aumentar progressivamente o volume de compras locais	Volume (valor) de compras locais (%)	10%

A ANA continuará a trabalhar para maximizar o seu impacto positivo nos territórios, estando previstas iniciativas em diversas vertentes.

Em termos de responsabilidade social, será realizada uma revisão do âmbito da atuação da ANA em cada uma das geografias onde atua. No âmbito deste novo projeto, serão auscultadas as comunidades e os principais stakeholders tendo em vista a estruturação de iniciativas, corporativas e locais, mais direcionadas para as necessidades locais.

Dele resultará a definição de uma estratégia comum a nível corporativo, complementada

por planos específicos por aeroporto. O projeto incluirá ainda uma abordagem ao voluntariado empresarial identificando a áreas de atuação em termos de voluntariado, para cada uma das comunidades envolventes.

Numa lógica de envolvimento, está previsto o alargamento da iniciativa Open Day às comunidades, retomando o programa ANAConvida, que passa por receber visitas no espaço aeroportuário, e pela criação de um Grupo de Trabalho para o tema Envolvimento, Mobilização e Cidadania.

META 2023	2023	Sobre o desempenho de 2023	META 2024	META 2025
12	17	Foi correspondido o crescente interesse das organizações no programa com o aumento do número de projetos apoiados e do valor doado em 2023.	12	13
1	0	Em 2023 não foi possível realizar o Estudo previsto. No entanto, em 2024 irá avançar-se com um Estudo Transversal de Impacto Nacional para todos os Aeroportos, bem como estudos locais por região	1	2
17	22	Foi possível alargar o número de apoios dados pela empresa, no ano de 2023	19	21
sem informação	n.d.	A obtenção dos indicadores relativos à "seleção de novos fornecedores" com base em critérios sociais ou ambientais, ainda se verifica ser um processo muito manual, ainda não estruturado para permitir a extração direta de indicadores.	55%	70%
12%	57	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.	15%	18%

Não alcançado Alcançado Superado

No âmbito da promoção da sustentabilidade na cadeia de valor, será dada continuidade ao projeto que concretizará a estratégia compras sustentáveis da Empresa.

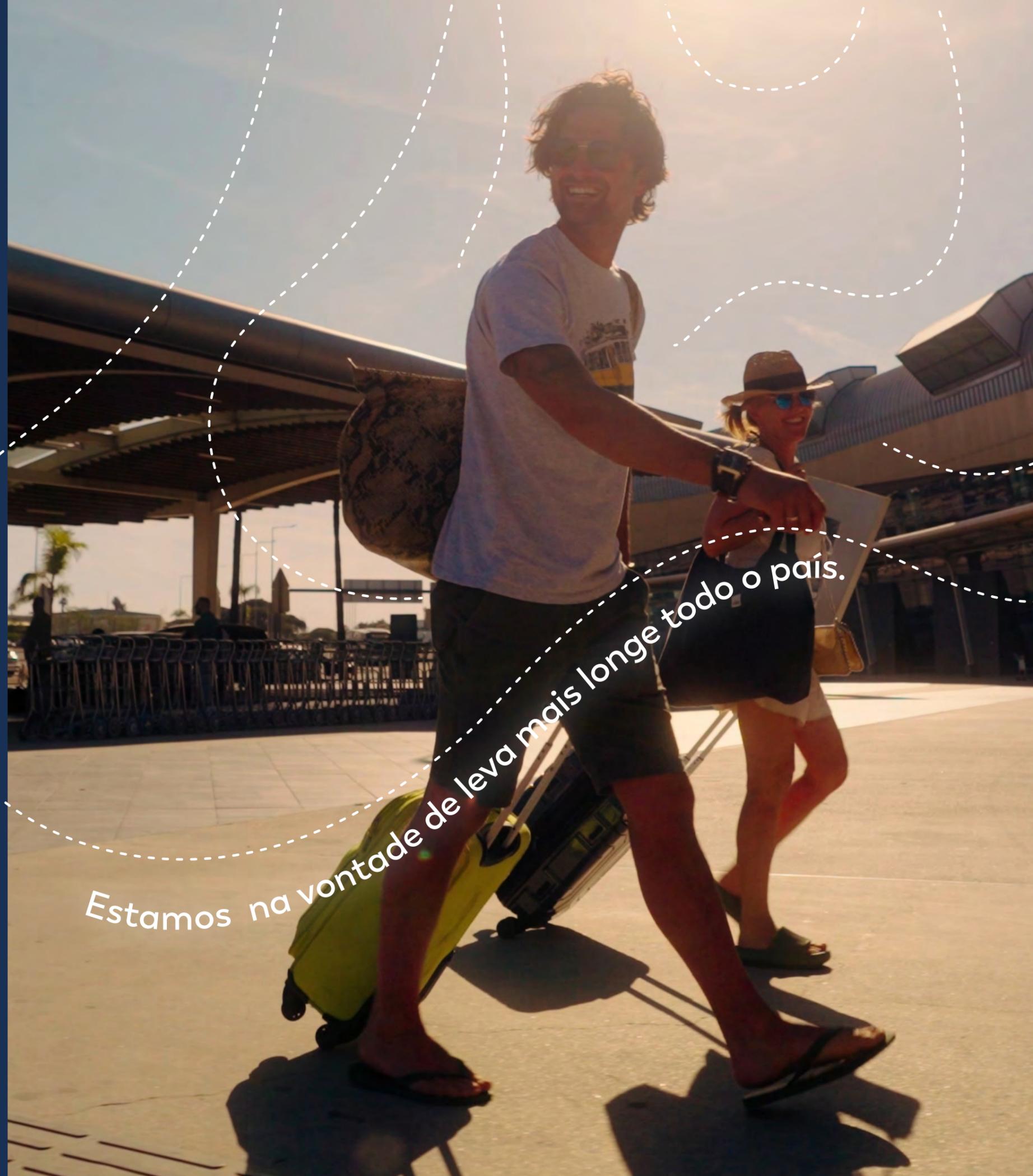
Numa perspetiva mais alargada quanto ao impacto prevê-se a realização de Estudos de Impacto Socioeconómico para os aeroportos ANA em articulação com a VINCI, bem como o lançamento de um projeto de desenvolvimento socioeconómico, que inclua a criação

de uma estratégia comum e agregadora, com planos adaptados à área de influência de cada aeroporto, de acordo com os temas prioritários identificados.

Acelerar a transição da indústria da aviação

*“Só com projetos inovadores,
novas tecnologias e novos
processos poderemos
endereçar o desafio da
descarbonização do setor.”*

Thierry Ligonnière



Estamos na vontade de leva mais longe todo o país.

Acelerar a Transição da Indústria da Aviação

Ao operar e gerir uma variedade de aeroportos em diferentes regiões do mundo e ocupando uma posição privilegiada no contacto com os diversos stakeholders da indústria da aviação, a ANA e a VINCI Airports desempenham um papel crucial na transição do setor para um modelo mais sustentável e responsável.

Assim, têm uma significativa capacidade de influência positiva com a implementação de mudanças que afetam diretamente as práticas de sustentabilidade, com impactos globais e com o envolvimento da sua cadeia de valor.

O investimento nas infraestruturas aeroportuárias e a aposta na investigação e desenvolvimento de tecnologias inovadoras permi-

tem a adoção de tecnologias mais limpas por parte da comunidade aeroportuária, funcionando como agente facilitador da transição pela promoção de práticas mais sustentáveis nos seus aeroportos.

O trabalho, em estreita colaboração com companhias aéreas, fornecedores, autoridades governamentais, e outros agentes do setor da aviação, aliado aos anos de experiência na gestão de aeroportos e no setor da aviação, dão à ANA um conhecimento aprofundado dos desafios e das oportunidades do setor, que lhe permitem também uma posição favorável para influenciar políticas, padrões e práticas que promovam a sustentabilidade na aviação.



Os desafios da transição da indústria da aviação

A transição do setor da aviação para práticas mais sustentáveis enfrenta uma série de desafios significativos, que exigem uma abordagem colaborativa e multifacetada:

- **Emissões de carbono** A aviação é responsável por uma parte significativa das emissões de carbono globais. Importa trabalhar na sua redução sem comprometer significativamente a acessibilidade e a eficiência do transporte aéreo.
- **Tecnologia e Infraestrutura** A implementação de tecnologias mais limpas, como biocombustíveis, e de aeronaves mais eficientes, requer investimentos significativos em investigação e desenvolvimento e na adaptação das infraestruturas existentes.
- **Custos** Soluções mais sustentáveis têm muitas vezes custos mais elevados, em comparação com as abordagens tradicionais. Equilibrar a necessidade de obtenção de lucro com o investimento em práticas sustentáveis pode ser um desafio para companhias aéreas e operadores aeroportuários.
- **Regulamentação** A implementação de práticas mais sustentáveis na aviação muitas vezes requer mudanças na regulamentação e na política governamental, algo que implica alcançar consensos e coordenar ações a nível global.
- **Aceitação do consumidor** Apesar do aumento da conscientização ambiental, os passageiros ainda priorizam frequentemente o preço e a conveniência ao escolher voos, em detrimento de opções mais sustentáveis.

Tendo como ponto de partida o papel central da ANA neste ecossistema, enquanto gestor aeroportuário, a Empresa está comprometida em promover iniciativas articuladas em torno dos 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.

Incentivar os combustíveis alternativos

PRODUÇÃO DE SAF EM PORTUGAL

A utilização de SAF (Sustainable Aviation Fuel) está alinhada com as metas de descarbonização e redução das emissões de GEE. É, por isso, fundamental que a legislação apoie a sua produção e viabilize investimentos em novas tecnologias. Nesse âmbito, a ANA está a desempenhar um papel crucial na promoção da produção de SAF em Portugal, através de cinco principais ações, às quais dará continuidade:

1. Advocacy e apoio ao desenvolvimento de legislação: Participou em 2023 no workshop promovido pela ANAC “Workshop on SAF – Developing a SAF Roadmap Towards 2050 Carbon Neutrality”. Em 2024, prevê dar continuidade ao acompanhamento junto do Ministério do Ambiente para desenvolvimento de SAF a nível nacional, bem como apoiar o desenvolvimento de legislação aplicável junto de outras entidades como a ANAC;

2. Garantir que nos novos contratos de Gestão do Grupo Operacional de Combustíveis dos Aeroportos ANA são asseguradas as condições para fornecimento SAF e o cumprimento das metas Fitfor55%.

De destacar em 2023 a participação em sessões de diagnóstico promovidas pela Comissão Europeia no âmbito das fuel farms de Lisboa, Porto e Faro, assim como de toda a infraestrutura Into-tank e Into-plane associada, e a formulação do projeto AFIF e submissão da sua candidatura para financiamento.

3. Estabelecer o contato com os players de produção de SAF em Portugal: Contactou em 2023 com várias entidades com projetos de produção de SAF em Portugal, e pretende estender este esforço em 2024.



Os desafios da produção de SAF em Portugal

A produção de Combustíveis Sustentáveis para Aviação em Portugal enfrenta desafios legislativos e práticos, tais como:

- **Quadro Regulatório** O Governo português demonstrou interesse em criar um quadro regulatório específico para o SAF, essencial para promover a produção e o uso desses combustíveis sustentáveis na aviação. No entanto, a elaboração de regulamentações claras e eficazes é um desafio que requer alinhamento com padrões internacionais e europeus.
- **Descarbonização e Desburocratização:** Investidores e representantes de empresas de energia enfatizam a necessidade de descarbonizar e desburocratizar o processo de autorizações e licenças para projetos relacionados com o SAF. A burocracia excessiva pode dificultar o desenvolvimento dessas iniciativas.
- **Competitividade e Preços:** Ainda há falta de alternativas que possam atender à demanda por SAF. Além disso, os preços de energia e a competitividade com os combustíveis fósseis são desafios a ser superados. Uma revisão das políticas de investimento e procedimentos é necessária para reduzir a dependência dos combustíveis fósseis.
- **Independência Energética:** A transição para SAF também está relacionada com a independência energética do continente europeu. Garantir que Portugal tenha acesso a fontes sustentáveis e diversificadas de combustível é fundamental para a segurança energética.

Em resumo, a criação de um ambiente regulatório favorável, a simplificação de processos burocráticos e o estímulo à inovação são essenciais para impulsionar a produção de SAF em Portugal e tornar a aviação mais sustentável.

O Projeto AFIF: eGOANA em números

O objetivo do projeto é a implementação de infraestruturas para combustíveis alternativos (alternative fuel supply infrastructures) nos aeroportos ANA, cumprindo as metas ambientais estabelecidas no que diz respeito ao Âmbito 3 de emissões de CO₂ de companhias aéreas e handlers.

Surge em resultado da adoção do pacote legislativo europeu destinado a reduzir as emissões de GEE na EU em 55% até 2030, que obriga à substituição dos combustíveis fósseis por eletricidade. Exige a todos os aeroportos da UE com mais de 10 mil movimentos por ano o abastecimento de eletricidade em todos os stands das aeronaves, e aos aeroportos com mais de 4 milhões de passageiros por ano o fornecimento de ar condicionado às mesmas em stands de contacto.

A ANA está a desenvolver os projetos para a implementação destas novas infraestruturas nos 10 aeroportos. A complexidade deste projeto prende-se, acima de tudo, com o facto da implementação decorrer em áreas operacionais, tendo de manter-se ao longo de todo o período a continuidade da operação dos aeroportos, os níveis de qualidade de serviço, e a segurança da operação aeronáutica.



NA PRIMEIRA PESSOA

“O projecto de eletrificação de operações no solo (eGOANA), que tem envolvido praticamente todas as Áreas da empresa, é um projecto de elevado investimento, financeiro e humano, e impacte nas áreas operacionais ativas dos aeroportos, que visa fortemente a descarbonização do sector, tanto no que concerne emissões directas, como as respeitantes à cadeia de valor da empresa, que se têm revestido de enorme relevância nos último anos. Mais um projecto de sucesso!”

Rita Fonseca, Projetos Especiais de Sustentabilidade e Ambiente



HIDROGÉNIO VERDE

A ANA tem explorado o hidrogénio verde como combustível alternativo, tanto em operações em terra como em aeronaves, através das seguintes ações:

- **Identificação das necessidades de áreas reserva para produção/abastecimento de hidrogénio nos aeroportos e sua integração nos Planos Aeroportuários.** Em 2023, identificou as necessidades e áreas de implantação para eventuais projetos de produção/abastecimento de hidrogénio verde em Lisboa e no Porto. Em 2024, prevê fechar a sua integração nos Planos Aeroportuários.
- **Apresentação de candidaturas EU com a VINCI para desenvolvimento de projetos de hidrogénio líquido para abastecimento de aeronaves.** Em 2023, participou em vários projetos/ candidaturas a fundos comunitários, como o GOLIAT e o ImagHyne.

Em 2024, pretende continuar a apresentar candidaturas para desenvolvimento de projetos de hidrogénio líquido para abastecimento de aeronaves.

- **Procura de combustíveis alternativos.**

Em 2023, foi iniciado o projeto-piloto de HVO, no qual nove viaturas da frota ANA (incluindo de combate a incêndios) testaram com sucesso este combustível alternativo em detrimento do diesel. Este projeto-piloto terá continuidade em outros Aeroportos em 2024.

Sobre o HVO

O **HVO** (Hydrotreated Vegetable Oil) é um óleo vegetal tratado com hidrogénio feito a partir de óleos e resíduos à base de plantas hidrogenadas. Uma vez que este processo utiliza hidrogénio em vez de metanol, faz com que este combustível seja uma alternativa mais ecológica ao diesel. Algumas das vantagens associadas ao seu uso são:

- **Emite entre 80% a 90% menos GEE no seu ciclo de vida, em comparação com o diesel.**
- **Reduz em 33% o material particulado fino.**
- **Reduz em 24% o monóxido de carbono (CO).**

Destaca-se ainda a sua versatilidade, pelo facto de não exigir alterações nos motores para a sua utilização e pela capacidade de coexistir com biodiesel.

Projeto	Papel da ANA
GOLIAT Financiamento de ecossistema de Hidrogénio Líquido para Aviação com Airbus via VINCI Airports	Participa como observador, assumiu o compromisso de, futuramente, participar na preparação da estandardização e certificação dos equipamentos e operações de reabastecimento e de explorar os impactos económicos e tecnológicos da introdução de aeronaves movidas a hidrogénio nos aeroportos.
ImagHyne Financiamento de ecossistema tipo "Hydrogen Valley" em Lyon	Participa como observador - conhecimento e eventual replicação de soluções de produção e abastecimento de H2 em ambiente aeroportuário.

Explorar a produção elétrica

A ANA tem apostado na produção elétrica a partir de fontes renováveis, como é o caso do programa de produção fotovoltaica para todos os aeroportos, estando a primeira unidade de produção em atividade no Aeroporto de Faro desde 2022.

Em 2023, foi iniciado o projeto-piloto Drive2x, ANA: Este é um programa financiado pela União Europeia para testar a tecnologia para carregamento bidirecional de viaturas elétricas. Pretende-se aumentar a capacidade de armazenamento de energia com base nas baterias já existentes de quem frequenta os nossos parques



Promover a mobilidade sustentável

A ANA tem assumido compromissos significativos para promover a intermodalidade, incentivando os passageiros e colaboradores a utilizarem uma variedade de meios de transporte os quais contribuem para a redução da pegada correspondente ao acesso aos aeroportos, que representa 5% das emissões do setor aeroportuário de acordo com o ACI (Airports Council International). Alguns destes compromissos incluem:

- A implementação de medidas para melhorar a acessibilidade aos aeroportos por diferentes meios de transporte;
- O incentivo ao uso do transporte público através de descontos ou tarifas especiais para passageiros e funcionários;
- A criação de infraestrutura e serviços para apoiar modos de deslocação ativos, como ciclismo e caminhada;
- A redução de constrangimentos nos aeroportos, incentivando os passageiros a utilizar outros meios de transporte, nomeadamente através da divulgação do testemunho dos colaboradores que adotam boas práticas;
- Divulgação de horários de transporte em tempo real

ANA participa na Smart Open Lisboa

A iniciativa Smart Open Lisboa, lançada pela Câmara Municipal de Lisboa, numa edição de janeiro dedicada à Transição Energética, contou com a participação de 56 Start-up internacionais.

O primeiro encontro das equipas foi promovido pela ANA, em parceria com a Beta-i, e decorreu no lounge ABC do Aeroporto de Lisboa.

Em abril, no âmbito de uma edição desta mesma iniciativa dedicada à promoção da mobilidade urbana sustentável, foi anunciado o desenvolvimento de um projeto-piloto da ANA com a Start-up Predictive Company para integração de Inteligência Artificial na gestão da climatização do Terminal 2.



Estes esforços contribuem para reduzir o congestionamento, minimizar o impacto ambiental e melhorar a experiência dos passageiros, e materializam-se através das seguintes ações:

- **Promover pontos de carregamento para veículos elétricos:** Em 2023, ANA continuou a promover a instalação de pontos de carregamento para veículos elétricos, que terá continuidade em 2024.
- **Incentivar a utilização do transporte coletivo:** Em 2024, prevê implementar medidas co-construídas com parceiros de transporte terrestre.
- **Construir estratégias comuns para a Mobilidade:** Em 2023, trabalhou na preparação dos Planos de Mobilidade Sustentável dos Aeroportos do Porto e de Faro, a serem desenvolvidos em 2024.
- **Apoiar a implementação de modos suaves de mobilidade:** Em 2023, lançou uma consulta a nível local para os Aeroportos de Faro e do Porto, para implementação de modos suaves de mobilidade. Analisou potenciais sinergias com a Câmara Municipal de Faro, por exemplo para aumento do parque de estacionamento de bicicletas no Aeroporto.

Destaques Mobilidade Sustentável em 2023

A ANA deu continuidade à implementação do Plano de Mobilidade Empresarial para o perímetro Aeroportuário do Aeroporto de Lisboa, **Mobility for You**, nomeadamente através das seguintes ações:



Bike to Work day

No âmbito do **Programa Bicicleta**, foi dinamizada uma atividade no Dia do Ambiente para incentivar mais trabalhadores a aderirem à bicicleta como meio de transporte.



Caminhada à hora de almoço

No âmbito do Programa Peão, foi promovida uma caminhada seguida de um almoço no Parque José Gomes Ferreira. Esta ação pretendeu fomentar a circulação pedonal aliada a modos de transporte motorizados, como meio de deslocação mais saudável. O evento contribuiu não só para a redução da pegada de carbono e adoção de hábitos mais saudáveis por parte dos trabalhadores, como também para a maior proximidade e o convívio entre colegas das diferentes áreas.



Candidatura ao Programa LIFE

No âmbito do Grupo de Mobilidade de Lisboa, a ANA foi convidada pela Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML) para participar num consórcio constituído por entidades das cidades de Viena (Áustria) e de Ruse (Bulgária) e por uma empresa de software neerlandesa e pela Universidade de Innsbruck (Áustria). Nestas cidades, foram identificadas situações de carência de transportes públicos no período noturno, implicando a utilização de transporte individual nos percursos casa-trabalho-casa. Assim, pretende desenvolver-se um projeto-piloto para trabalhadores em regime de turnos que estabeleça rotas de shuttle com viaturas elétricas. Este projeto tem como principais objetivos:

- Reduzir o número de automóveis utilizados nas deslocações de/para o perímetro do Aeroporto de Lisboa;
- Aumentar o número de trabalhadores que utilizam modos de transporte mais sustentáveis durante a noite;
- Reduzir as emissões de CO2 de âmbito 3;
- Este projeto foi aprovado em 2023 e prevê-se o seu desenvolvimento em 2024
- O **Mobility for You** está em atualização, de modo a integrar os resultados do estudo do tráfego desenvolvido



Estudo de tráfego no perímetro aeroportuário do Aeroporto

Arrançou em agosto de 2023, e será concluído em 2024, o estudo que contempla, numa primeira fase, a identificação de medidas de implementação rápida para conseguir um alívio dos principais constrangimentos no acesso rodoviário ao Aeroporto.

Numa segunda fase, serão realizadas as propostas de redesenho das acessibilidades rodoviárias ao Aeroporto de Lisboa, incluindo dos curbsides de Chegadas e Partidas.

Internamente, foi ainda dada continuidade aos projetos de promoção de mobilidade sustentável por parte das deslocações de serviço dos colaboradores ANA, designadamente no lado ar (com as bicicletas no Aeroporto do Porto) e no lado terra (com bicicletas e/ou trotinetes elétricas no Aeroportos da Madeira e Faro).



NA PRIMEIRA PESSOA

“A ANA aposta na diversificação de tecnologias alternativas ao combustível fóssil. O caminho para a descarbonização da aviação passará invariavelmente pelos combustíveis renováveis, no entanto, já estamos a preparar alternativas mais descentralizadas como o Hidrogénio Líquido através da sua queima ou eletrificação.”

Jorge Alves, Especialista em Energia e Carbono

Integrar novas tecnologias

A ANA entende a qualidade do serviço aeroportuário como um fator chave para a competitividade dos seus aeroportos, e trabalha com o objetivo de melhorar a experiência do passageiro, indo desta forma além dos níveis de serviço às quais está obrigada no âmbito do Contrato de Concessão.

Para além de avaliar o nível de satisfação de acordo com o programa Airport Service

Quality Survey (ASQ survey) do ACI e de monitorizar a performance dos vários processos aeroportuários (como tempos de espera nos processos de controlo de segurança e passaportes, tempos para disponibilização de bagagem à chegada e disponibilidade de infraestruturas aeroportuárias), a ANA está a implementar novas soluções tecnológicas que visam contribuir significativamente para a melhoria da experiência do passageiro.

BIOMETRICS EXPERIENCE

Com o objetivo de integrar novas tecnologias promotoras de uma maior eficiência e de melhorias na experiência do passageiro, a ANA trabalhou em 2023 na preparação para entrada em funcionamento do projeto Biometric Experience by VINCI Airports. Trata-se de um projeto de inovação, apoiado pela União Europeia através do programa NextGenerationEU, que aposta na aplicação da tecnologia para melhorar a qualidade de serviço nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada.

O seu lançamento está previsto para o início de 2024 nos aeroportos de Lisboa e Porto e,

no segundo trimestre de 2024, a solução tecnológica estará disponível em Faro, Madeira e Ponta Delgada. Esta tecnologia está na vanguarda dos procedimentos de embarque mais inovadores nos aeroportos do mundo e faz parte de um grande investimento da VINCI Airports na sua rede, com um projeto já em curso desde 2022 no aeroporto de Lyon.

Ao longo de 2023, a ANA teve oportunidade de apresentar este projeto em diversos eventos, como o BOOST Building Better Tourism, evento internacional organizado pelo NEST — Centro de Inovação do Turismo, a Bolsa de Turismo de Lisboa e a Web Summit 2023.



Basta um olhar para embarcar

O projeto Biometrics Experience tem por objetivo tornar o trajeto do passageiro na aerogare o mais fluído possível, evitando paragens nos controlos documentais, graças aos equipamentos de leitura biométrica e à inteligência artificial. O percurso torna-se, assim, mais rápido e confortável.

A adesão a este processo é facultativa e voluntária, sendo que esta facilidade está, nesta primeira fase, disponível apenas em voos designados e para passageiros portadores de Cartão de Cidadão e maiores de idade.

O passageiro tem 3 possibilidades para fazer a inscrição e usufruir desta experiência biométrica

- 1. Na aplicação móvel de registo (descarregando a aplicação);**
- 2. Nos quiosques de auto registo;**
- 3. Nos balcões assistidos.**

Em qualquer das alternativas, o processo é simples. A inscrição, para cada voo, é efetuada em 4 passos

- 1. Consentimento no Aviso de Privacidade;**
- 2. Leitura do cartão de embarque;**
- 3. Leitura do Cartão de Cidadão ou Passaporte;**
- 4. Fotografia**

Para garantir a proteção de dados dos passageiros, todos os dados biométricos serão eliminados depois da partida do voo.

Se o passageiro mudar de opinião antes da partida do voo pode enviar um e-mail para excluir a sua participação.



APLICAÇÃO MONA

A aplicação MONA é uma ferramenta informática desenvolvida pela VINCI Airports e lançada em Lyon em 2020 com o objetivo de ser estendida aos restantes aeroportos em 2024. Foi concebida para fornecer informações e serviços úteis aos passageiros, os quais incluem informações de voo em tempo real, mapas de terminais, informações sobre estacionamento, opções de transporte público e outras comodidades disponíveis nos aeroportos. A MONA visa melhorar a experiência do

passageiro, fornecendo um acesso conveniente a todas as informações necessárias durante a viagem.

Em 2024, a ANA prevê o lançamento da aplicação MONA nos seus aeroportos, assim como a adaptação e integração da aplicação e do site da ANA na aplicação MONA, incluindo a componente de indicadores de sustentabilidade e mobilidade para uma melhor comunicação entre as duas plataformas.



Alexandre DE JOYBERT,
Director of Sustainability ACI EUROPE
(Airports Council International)

Fecho

É evidente que, para os aeroportos europeus, o objetivo de descarbonização é uma prioridade absoluta. É essencial alinhar-se com o Acordo de Paris e cumprir o objetivo de neutralidade carbônica até 2050. A descarbonização dos aeroportos representa um desafio formidável devido à complexidade e à escala das operações envolvidas, e estamos perfeitamente conscientes de que a licença para operar do nosso sector está em jogo.

A forte dependência dos combustíveis fósseis para as operações das aeronaves, o equipamento de apoio em terra e as instalações aeroportuárias têm de passar para alternativas sustentáveis, incluindo tecnologias de combustível elétricas ou de hidrogénio e práticas energeticamente eficientes nos sistemas de aquecimento, ventilação e ar condicionado (AVAC). Os aeroportos estão a esforçar-se por reduzir as emissões diretas e indiretas de carbono. Os aeroportos da ANA têm trabalhado diligentemente para reduzir a sua pegada de carbono, investindo em energias limpas e renováveis e apoiando as inovações tecnológicas necessárias para a descarbonização em grande escala.

O acesso à energia verde é fundamental para reduzir efetivamente as emissões de CO₂. O investimento na produção de energia renovável no local, juntamente com a aquisição de energia verde da rede, são passos cruciais. O aumento da eficiência energética nas instalações aeroportuárias através de sistemas inteligentes de gestão de energia, iluminação LED e projetos de edifícios otimizados também contribui para a redução das emissões. Ao adotar uma combinação destas medidas, os aeroportos podem reduzir significativamente a sua dependência dos combustíveis fósseis e conseguir reduções substanciais na sua pegada de carbono direta.

O próximo grande desafio é reduzir as emissões de âmbito 3, que representam a maior parte da pegada de carbono de um aeroporto. Trata-se de emissões indiretas que ocorrem na cadeia de valor, como as das companhias aéreas, da mobilidade dos passageiros e dos funcionários, da gestão de resíduos e dos serviços de terceiros. Uma medida imediata inclui a adoção de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) para reduzir significativamente a emissão de carbono das operações das companhias aéreas.

Estas ações, combinadas com uma monitorização e comunicação rigorosas das emissões, demonstram que os aeroportos estão no caminho certo para alcançar reduções substanciais das emissões na via para o Net Zero até 2050. Em 2023, a ANA posicionou os seus aeroportos na vanguarda da ação climática. Todos os 10 aeroportos da ANA estão acreditados em níveis avançados de Acreditação de Carbono Aeroportuário, sendo que três (Beja, Ponta Delgada e Madeira) alcançaram o nível 5 mais restrito, atingindo um saldo líquido zero nos âmbitos 1 e 2 e comprometendo-se a zero líquido nas emissões do âmbito 3. Os três aeroportos da ANA faziam parte do grupo pioneiro de apenas dez aeroportos a nível mundial a atingir este nível ambicioso de gestão de carbono aquando do seu lançamento em dezembro de 2023.

Esta conquista mostra a capacidade da ANA de agir, demonstrando esforços e sucessos ambientais significativos. A ANA está a liderar a transição da indústria da aviação para a sustentabilidade, estabelecendo um exemplo ambicioso para outros seguirem.



Sobre o Relatório



Estamos em cada ida e volta. Cada "volto já".

Sobre o Relatório

A ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. dá continuidade ao seu exercício de reporte de sustentabilidade para o ano de 2023 (1 de janeiro a 31 de dezembro). As atividades aqui integradas 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.

LIGAÇÃO COM OUTROS RELATÓRIOS

No que respeita à componente ambiental, o presente relatório substitui o anterior Relatório de Desempenho Ambiental da ANA.

Complementarmente, a ANA publica ainda o 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, esclarecimentos ou sugestões sobre este documento poderão ser enviados para geral.ambiente@ana.pt.

O intervalo de tempo considerado neste relatório coincide com o primeiro ano do novo ciclo estratégico para a gestão da sustentabilidade na 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.

O índice de conteúdos de exigido pelo referencial está disponível [aqui](#) e é parte integrante do presente documento

2021
AEROPORTOS
DE PORTUGAL

POWERED BY **VINCI** 
AIRPORTS

Anexos

Anexos

RELATÓRIO
DE SUSTENTABILIDADE
2023

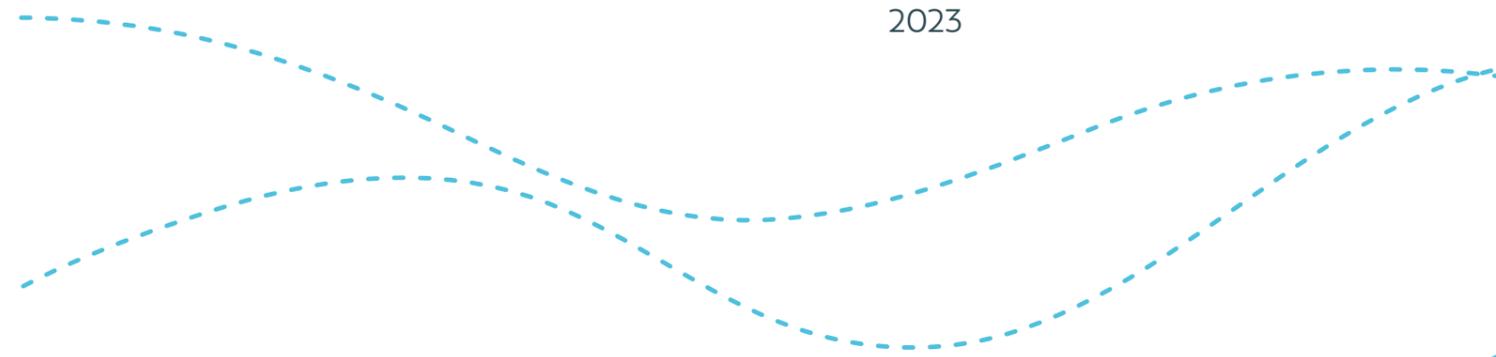


TABELA GRI

GRI 1 - Fundamentos 2021		Localização/Resposta																																							
GRI 1	Requisito 8: Fornecer uma declaração de uso	RS23 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	RS23 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	RS23 ANA Aeroportos Atividade aeroportuária																																							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>EMPREGADOS</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Número total de empregados</td> <td>1.136</td> <td>1.122</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados permanentes</td> <td>1.136</td> <td>1.122</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados temporários</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> </tr> <tr> <td>Número total de empregados em tempo inteiro</td> <td>1.136</td> <td>1.122</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados part-time</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <th>SEDE</th> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados</td> <td>339</td> <td>333</td> </tr> <tr> <td>Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro</td> <td>339</td> <td>333</td> </tr> <tr> <td>Discriminado por género</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Homens</td> <td>171</td> <td>218</td> </tr> <tr> <td>Mulheres</td> <td>168</td> <td>115</td> </tr> </tbody> </table>	EMPREGADOS	2022	2023	Número total de empregados	1.136	1.122	Número total de empregados permanentes	1.136	1.122	Número total de empregados temporários	0	0	Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0	Número total de empregados em tempo inteiro	1.136	1.122	Número total de empregados part-time	0	0	SEDE			Número total de empregados	339	333	Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	339	333	Discriminado por género			Homens	171	218	Mulheres	168	115
EMPREGADOS	2022	2023																																							
Número total de empregados	1.136	1.122																																							
Número total de empregados permanentes	1.136	1.122																																							
Número total de empregados temporários	0	0																																							
Número total de empregados sem garantia de carga horária	0	0																																							
Número total de empregados em tempo inteiro	1.136	1.122																																							
Número total de empregados part-time	0	0																																							
SEDE																																									
Número total de empregados	339	333																																							
Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	339	333																																							
Discriminado por género																																									
Homens	171	218																																							
Mulheres	168	115																																							
GRI 2-6	Empregados																																								

		LISBOA	2022	2023
		Número total de empregados	261	265
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	261	265
		Discriminado por género		
		Homens	167	207
		Mulheres	94	58
		PORTO		
		Número total de empregados	126	125
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	126	125
		Discriminado por género		
		Homens	97	110
		Mulheres	29	15
		FARO		
		Número total de empregados	130	127
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	130	127
		Discriminado por género		
		Homens	96	107
		Mulheres	34	20
		BEJA		
		Número total de empregados	6	7
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	6	7
		Discriminado por género		
		Homens	4	5
		Mulheres	2	2
		AÇORES		
		Número total de empregados	97	95
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	97	95
		Discriminado por género		
		Homens	77	77
		Mulheres	20	18
		MADEIRA		
		Número total de empregados	177	170
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	177	170
		Discriminado por género		
		Homens	123	131
		Mulheres	54	39

GRI 2-6 Empregados

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).

		2022	2023
	Número total de trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização	4.547	4.475
	Tipos mais comuns de trabalhadores e suas relações contratuais com a organização	Prestadores de serviços externos	
		<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; 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. 	
	Tipo de trabalho que realizam	<ul style="list-style-type: none"> Inspeção e limpeza de rede de drenagem; 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. 	
	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).		
GRI 2-8	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização		
GRI 2-9	Estrutura de <i>governance</i> e sua composição		
GRI 2-10	Estrutura de <i>governance</i> e sua composição		
GRI 2-11	Presidente do mais alto órgão de <i>governance</i>		
GRI 2-12	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de <i>governance</i> na supervisão da gestão dos impactos		
GRI 2-9	Estrutura de <i>governance</i> e sua composição		
GRI 2-10	Estrutura de <i>governance</i> e sua composição		
GRI 2-11	Presidente do mais alto órgão de <i>governance</i>		
GRI 2-12	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de <i>governance</i> na supervisão da gestão dos impactos		
GRI 2-9	Estrutura de <i>governance</i> e sua composição		
GRI 2-10	Estrutura de <i>governance</i> e sua composição		
GRI 2-11	Presidente do mais alto órgão de <i>governance</i>		
GRI 2-12	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de <i>governance</i> na supervisão da gestão dos impactos		

Listar os comitês 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.

Descrever a composição do mais alto órgão de *governance* e dos seus comitês: 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 stakeholders 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.

Processos de nomeação e seleção para o mais alto órgão de *governance* e os seus comitês:

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.

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.

O Presidente do Conselho de Administração não tem funções executivas.

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.

Os *stakeholders* são envolvidos nos processos de decisão da empresa através de consultas em diversas áreas e através de diferentes Comitês, 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.

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 [RS23 ANA Aeroportos | Ciclo Estratégico 2023-2025](#)

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 com a 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 criada a direção 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 impactos 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 RS23 ANA Aeroportos Ciclo Estratégico 2023-2025. <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 Responsável do Gabinete de Sustentabilidade Ambiental reporta ao Vogal da Comissão Executiva com uma periodicidade semanal, e sempre que necessário.</p> <p>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>
GRI 2-14	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governance no reporte de sustentabilidade	<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>
GRI 2-15	Conflitos de interesse	<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>

GRI 2-16	Comunicação de preocupações críticas	<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>						
GRI 2-17	Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governance	<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>						
GRI 2-19	Políticas de remuneração	<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 (<i>clawback</i>) 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>						
GRI 2-20	Processo para determinar a remuneração	<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 						
GRI 2-21	Proporção da remuneração total anual ¹	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th data-bbox="2555 1556 2614 1583">2022</th> <th data-bbox="2689 1556 2748 1583">2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="2237 1598 2496 1724">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 data-bbox="2555 1650 2585 1677">1,72</td> <td data-bbox="2689 1650 2718 1677">1,68</td> </tr> </tbody> </table> <p>Não ocorreram aumentos salariais para os colaboradores mais bem pagos nos últimos 4 anos, devido à Pandemia.</p>		2022	2023	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)	1,72	1,68
	2022	2023						
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)	1,72	1,68						

¹O 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	RS23 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 RS23 ANA Aeroportos Gestão do negócio</p> <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 Diffusion, 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>
GRI 2-24	Incorporação de compromissos de política	
GRI 2-25	Processos para remediar impactos negativos	<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 concorde com a sua responsabilidade ambiental e social.</p> <p>Para o efeito, a empresa detém um Sistema de Gestão Integrado, onde são definidos eixos prioritários de atuação no que respeita aos impactos 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.</p>

		<p>.As principais ações e iniciativas desenvolvidas para gerir e remediar os impactos 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 stakeholders, como empresas e associações locais que representam os interesses dos stakeholders 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>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 (eticacoduta@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.</p>																					
GRI 2-26	Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Número total de casos significativos de não conformidade com leis e regulamentos</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Casos em que multas foram aplicadas</td> <td>3</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Casos em que sanções não monetárias foram aplicadas</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Multas para casos de não conformidade com leis e regulamentos pagos</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Número total</td> <td>3</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Valor monetário</td> <td>14.537,98 €</td> <td>77.637,81</td> </tr> </tbody> </table> <p>Correspondem a processos de contraordenação instaurados pela ANAC, maioritariamente relacionados com segurança aeroportuária na vertente security, 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>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>		2022	2023	Número total de casos significativos de não conformidade com leis e regulamentos			Casos em que multas foram aplicadas	3	6	Casos em que sanções não monetárias foram aplicadas	0	0	Multas para casos de não conformidade com leis e regulamentos pagos			Número total	3	6	Valor monetário	14.537,98 €	77.637,81
	2022	2023																					
Número total de casos significativos de não conformidade com leis e regulamentos																							
Casos em que multas foram aplicadas	3	6																					
Casos em que sanções não monetárias foram aplicadas	0	0																					
Multas para casos de não conformidade com leis e regulamentos pagos																							
Número total	3	6																					
Valor monetário	14.537,98 €	77.637,81																					
GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	<p>Descrever casos significativos de não conformidade</p> <p>Descrever como foram definidos casos significativos de não conformidade</p>																					

GRI 2-28	Participação em associações	DRS23 ANA Aeroportos Participação e presença na sociedade						
Envolvimento de stakeholders								
GRI 2-29	Abordagem para o envolvimento de stakeholders	RS23 ANA Aeroportos Envolvimento do ecossistema						
GRI 2-30	Acordos de negociação coletiva	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2023</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> </tr> </tbody> </table>		2022	2023	Percentagem do total de empregados cobertos por acordos de negociação coletiva	100,0%	100,0%
	2022	2023						
Percentagem do total de empregados cobertos por acordos de negociação coletiva	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 Refletir sobre expectativas
GRI 3-2	Lista de tópicos materiais	RS22 ANA Aeroportos Refletir sobre expectativas

GRI Topic Standards		Localização/Resposta
GRI 201 – Desempenho Económico 2016		

		Unidades	2022	2023	
GRI 201-1	Valor económico direto gerado e distribuído	Valor económico direto gerado	Milhões de euros	862,1	1 075,9
		Valor económico distribuído	Milhões de euros	456,1	912,9
		Valor económico retido	Milhões de euros	406,0	163,0

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 stakeholders 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.

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 [RS23 ANA | Reduzir o consumo de energia e emissões](#), e [Otimizar o uso sustentável da água](#).

A empresa desenvolveu ainda e publicou o Plano de Ação do Clima, que é uma das ferramentas estratégicas de longo prazo da empresa, uma vez que traça um roadmap com vista a diversos objetivos, incluindo o objetivo primordial de Netzero até 2030 em todos os seus 10 aeroportos. A ANA já tem vindo a trabalhar nos seus ambiciosos compromissos de redução da pegada de carbono desde 2020, tendo intensificado no último ano, a sua área de atuação, bem como as áreas de desenvolvimento e pesquisa, em parceria com diversos parceiros. São exemplo pilotos de iluminação verde, hidrogénio, SAF e biocombustíveis.

Conta-se que estes sejam contributos importantes para complementar as ações referentes a eliminação de gás para aquecimento, eletrificação de frota, sistemas de iluminação LED, substituição de equipamentos AVAC por outros de maior eficiência, centrais fotovoltaicas para auto consumo, BMS, novos edifícios NZEB, otimização de temperaturas de Verão e de Inverno

É, naturalmente, um documento que se reveste de alguma dinâmica, porquanto também a tecnologia em torno das matérias de descarbonização da aviação. No entanto, pretende-se que este se reveste de alguma robustez, por forma a ser a base dos objetivos propostos pela ANA e a base de trabalho com a respetiva comunidade aeroportuária – locatários, companhias aéreas, empresas de assistência em escala, entidade reguladora, tráfego aéreo e comunidade envolvente, por forma a atingir a meta Netzero (âmbito 3) em 2050, segundo os critérios definidos pela ACA. O Plano de Ação do Clima encontra-se alinhado com: Acordos Climáticos de Paris, o Regulamentação europeia e nacional, requisitos do Airport Carbon Accreditation e Objetivos VINCI.

A empresa está também a desenvolver um estudo de adaptação às alterações climáticas liderado pela Direção 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. Formalmente está em conclusão o estudo de adaptação às alterações climáticas para o Aeroporto de Faro, prevendo-se em 2024 o alargamento deste estudo aos aeroportos dos Açores e da Madeira

GRI 201-3	Obrigações do plano de benefício definido e outros planos de reforma	RGC23 ANA Aeroportos 18. Obrigações com benefícios de reforma																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total valor monetário do apoio financeiro recebido pela organização de governos</td> <td>1,2</td> <td>1,6</td> </tr> <tr> <td>Portugal</td> <td>1,2</td> <td>1,6</td> </tr> <tr> <td>Benefícios e créditos fiscais</td> <td>0,1</td> <td>0,8</td> </tr> <tr> <td>Subsídios</td> <td>0,1</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Subsídios ao investimento, investigação e desenvolvimento, e outros tipos relevantes de subsídio</td> <td>1,0</td> <td>0,8</td> </tr> </tbody> </table>		2022	2022	Total valor monetário do apoio financeiro recebido pela organização de governos	1,2	1,6	Portugal	1,2	1,6	Benefícios e créditos fiscais	0,1	0,8	Subsídios	0,1	0,0	Subsídios ao investimento, investigação e desenvolvimento, e outros tipos relevantes de subsídio	1,0	0,8
	2022	2022																		
Total valor monetário do apoio financeiro recebido pela organização de governos	1,2	1,6																		
Portugal	1,2	1,6																		
Benefícios e créditos fiscais	0,1	0,8																		
Subsídios	0,1	0,0																		
Subsídios ao investimento, investigação e desenvolvimento, e outros tipos relevantes de subsídio	1,0	0,8																		

O governo não participa na estrutura acionista da organização.

GRI 202 – Presença no Mercado 2016	
EGRI 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.

	2022	2023
SEDE		
Masculino	1,97	1,67
Feminino	1,81	1,67
LISBOA		
Masculino	1,18	1,27
Feminino	1,57	1,56
PORTO		
Masculino	1,29	1,11
Feminino	1,81	1,67

GRI 202-1 Proporções do salário básico padrão por género em comparação com o salário mínimo local

		2022	2023	
GRI 202-1	Proporções do salário básico padrão por género em comparação com o salário mínimo local	FARO		
		Masculino	1,81	1,67
		Feminino	2,23	1,97
		BEJA		
		Masculino	1,97	1,50
		Feminino	1,81	1,85
		AÇORES		
		Masculino	1,60	1,56
		Feminino	1,60	1,67
		MADEIRA		
		Masculino	1,57	1,56
		Feminino	1,19	1,67

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.

		2022	2023		
GRI 202-2	Proporção de cargos de gestão de topo ocupado por indivíduos contratados na comunidade local	GLOBAL			
		SEDE	92,1%	100,0%	
		LISBOA	100,0%	100,0%	
		PORTO	91,7%	100,0%	
		FARO	100,0%	100,0%	
		BEJA	100,0%	100,0%	
		AÇORES	100,0%	100,0%	
		MADEIRA	100,0%	100,0%	
		Foram considerados membros da Administração, Direção e Responsáveis dos Aeroportos contratados a nível nacional (excluindo expatriados).			

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 [RS23 ANA | INTEGRAR A SUSTENTABILIDADE NAS COMPRAS](#).

		2022	2023	
GRI 204-1	Proporção de gastos com fornecedores locais	GLOBAL		
		LISBOA	7,0%	79,3%
		PORTO	10,0%	32,6%
		FARO	4,0%	3,4%
		BEJA	10,3%	1,6%
		AÇORES	43,1%	22,8%
		MADEIRA	15,4%	20,2%
		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

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.

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. Em 2023 foi ainda publicado o Plano de Ação do Clima da ANA. Ainda neste âmbito, a ANA assumiu um compromisso para neutralidade carbónica em 2030, de acordo com a Estratégia de Ambiente da VINCI.

Saiba mais em: [RS23 ANA | Reduzir o consumo de Energia e Emissões](#). Consulte ainda a [Política de Ambiente](#).

		Unidades	2022	2023	
GRI 302-1	Consumo de energia dentro da organização	Consumo total de energia dentro da organização			
		GJ	475.344	487.936	
		Sede	GJ	8.731	8.271
		Lisboa	GJ	265.626	258.683
		Porto	GJ	124.751	122.994
		Faro	GJ	44.048	59.916
		Beja	GJ	1.629	1.696
		Açores	GJ	17.728	19.204
		Madeira	GJ	19.794	21.998
		Consumo total de combustíveis dentro da organização de fontes não renováveis			
		GJ	99.340	93.291	
		Sede	GJ	1.708	1.257
Lisboa	GJ	51.346	46.210		
Porto	GJ	40.130	37.176		
Faro	GJ	2.592	5.212		
Beja	GJ	46	46		
Açores	GJ	2.335	2.393		
Madeira	GJ	1.242	997		

	Unidades	2022	2023
Diesel de fontes estacionárias: Grupo geradores	GJ	2.869	1.749
Sede	GJ	10	5
Lisboa	GJ	535	449
Porto	GJ	1.570	957
Faro	GJ	91	161
Beja	GJ	0	0
Açores	GJ	637	153
Madeira	GJ	27	24
Diesel de frota ou outros veículos	GJ	15.179	14.741
Sede	GJ	962	483
Lisboa	GJ	6.079	6.554
Porto	GJ	2.959	3.073
Faro	GJ	2.436	2.186
Beja	GJ	29	46
Açores	GJ	1.606	1.520
Madeira	GJ	1.108	880
Gasolina	GJ	1.619	1.836
Sede	GJ	736	769
Lisboa	GJ	488	592
Porto	GJ	115	119
Faro	GJ	62	168
Beja	GJ	18	0
Açores	GJ	107	98
Madeira	GJ	92	91
Butano/Propano/GLP	GJ	3.585	2.709
Sede	GJ	0	0
Lisboa	GJ	0	0
Porto	GJ	18	10
Faro	GJ	3.563	2.693
Beja	GJ	0	0
Açores	GJ	0	4
Madeira	GJ	0	3
Gás natural	GJ	79.730	71.549
Sede	GJ	0	0
Lisboa	GJ	44.244	38.615
Porto	GJ	35.485	32.934
Faro	GJ	0	0
Beja	GJ	0	0
Açores	GJ	0	0
Madeira	GJ	0	0
JETA1	GJ	0	708
Sede	GJ	0	0
Lisboa	GJ	0	0
Porto	GJ	0	84

GRI 302-1 Consumo de energia dentro da organização

Faro	GJ	5	5
Beja	GJ	0	0
Açores	GJ	0	619
Madeira	GJ	0	0
Consumo total de eletricidade, aquecimento, arrefecimento e vapor	GJ	0	206
HVO	GJ	0	206
Sede	GJ	0	0
Lisboa	GJ	0	0
Porto	GJ	0	0
Faro	GJ	0	206
Beja	GJ	0	0
Açores	GJ	0	0
Madeira	GJ	0	0
Consumo total de eletricidade, aquecimento, arrefecimento e vapor	GJ	382.907	394.439
Eletricidade	GJ	375.944	376.590
Sede	GJ	7.023	7.014
Lisboa	GJ	214.280	212.474
Porto	GJ	84.621	85.818
Faro	GJ	34.493	31.649
Beja	GJ	1.583	1.650
Açores	GJ	15.393	16.984
Madeira	GJ	18.552	21.001
Energia solar	GJ	6.963	17.849
Sede	GJ	0	0
Lisboa	GJ	0	0
Porto	GJ	0	0
Faro	GJ	6.963	17.849
Beja	GJ	0	0
Açores	GJ	0	0
Madeira	GJ	0	0

Normas, metodologias, premissas e/ou ferramentas de cálculo adotadas: Considera apenas a energia consumida pela ANA, e não por terceiros nos aeroportos. **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](#).

	Unidades	2022	2023
Consumo de energia fora da organização	GJ	69.256.486	n.d.
Handling de terceiros	GJ	124.369	n.d.
Consumo de Diesel	GJ	124.199	n.d.
Sede	GJ	0	n.d.
Lisboa	GJ	71.742	n.d.
Porto	GJ	27.093	n.d.
Faro	GJ	11.903	n.d.
Beja	GJ	1.649	n.d.
Açores	GJ	5.368	n.d.
Madeira	GJ	6.445	n.d.

GRI 302-2 Consumo de energia fora da organização

	Unidades	2022	2023
Consumo de Gasolina	GJ	170	n.d.
Sede	GJ	0	n.d.
Lisboa	GJ	102	n.d.
Porto	GJ	33	n.d.
Faro	GJ	22	n.d.
Beja	GJ	0	n.d.
Açores	GJ	13	n.d.
Madeira	GJ	0	n.d.
Aviação (LTO+CCD)	GJ	69.132.117	n.d.
Sede	GJ	0	n.d.
Lisboa	GJ	41.821.921	n.d.
Porto	GJ	11.702.687	n.d.
Faro	GJ	8.795.987	n.d.
Beja	GJ	212.456	n.d.
Açores	GJ	2.085.898	n.d.
Madeira	GJ	4.513.168	n.d.

Normas, metodologias, premissas e/ou ferramentas de cálculo adotadas: De acordo com as orientações GRI forma considerados os consumos associados à aviação e handling de terceiros. 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](#).

GRI 302-2 Consumo de energia fora da organização

GRI 302-3 Intensidade de energia

GRI 302-4 Redução do consumo de energia

	Unidades	2022	2023
Consumo total de energia dentro da organização		0,016	0,007
AHD		0,016	0,007
ABJ		0,681	0,008
AFR		0,012	0,006
ASC		0,020	0,238
AM	TU ²	0,008	0,008
APS		0,021	0,006
AHR		0,013	0,021
AJPIL		0,009	0,004
ASM		0,024	0,004
AFL		0,006	0,012

Em 2023 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 2023 face a 2022 de 12% 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

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. Saiba mais em: [RS23 ANA | Optimizar o uso sustentável da água](#) Consulte ainda a [Política de Ambiente](#).

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

GRI 303-1 Interações com a água como um recurso compartilhado

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.

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).

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 online 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.

Estão ainda em curso inúmeras medidas de redução dos consumos e aumento da eficiência hídrica nos aeroportos ANA.

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.

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).

Na atividade da ANA são gerados três diferentes tipos de efluentes:

- 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.

Relativamente às águas pluviais, que apresentam um maior potencial de impacto, 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.

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:

- 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.

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.

GRI 303-2 Gestão de impactos relacionados com a descarga de água

	Unidades	2022	2023
Captação total de água em todas as áreas	Megalitros	659	726
Captação total de água em todas as áreas sem stress hídrico	Megalitros	569	625
Água subterrânea	Megalitros	11	69
ASC	Megalitros	659	57
ABJ	Megalitros	569	12
Água de terceiros	Megalitros	510	556
Água de superfície	Megalitros	352	367
Sede	Megalitros	7	6
AHD	Megalitros	342	359
ABJ	Megalitros	352	1
Água subterrânea	Megalitros	152	172
ASC	Megalitros	42	50
AHR	Megalitros	14	11
AJP II	Megalitros	18	21
ASM	Megalitros	7	9
AFL	Megalitros	0	1
AM	Megalitros	70	81
Água do mar	Megalitros	6	17
APS (central dessalinizadora)	Megalitros	6	17
Captação total de água em todas as áreas com stress hídrico	Megalitros	87	101
Água de terceiros	Megalitros	87	101
Água de superfície	Megalitros	87	101
AFR ³	Megalitros	87	101
	Unidades	2022	2023
Total de descarga de água em todas as áreas por destino	Megalitros	524	581
Água de terceiros (Volume enviado para uso de outras organizações)	Megalitros	455	500
Sede	Megalitros	6	5
Lisboa	Megalitros	273	287
Porto	Megalitros	72	86
Beja	Megalitros	11	11
Açores	Megalitros	32	32
Madeira	Megalitros	61	78
Descarga total de água em todas as áreas com stress hídrico	Megalitros	69	81
Faro ⁴	Megalitros	69	81

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.

GRI 303-3 Captação de água

GRI 303-4 Descarte de água

³A metodologia utilizada para identificação de zonas de stress hídrico decorre do estudo de vulnerabilidade às alterações climáticas.
⁴A metodologia utilizada para identificação de zonas de stress hídrico decorre do estudo de vulnerabilidade às alterações climáticas.

	Unidades	2022	2023
GRI 303-5 Consumo de água	Megalitros	131	145
	Megalitros	17	20
	Litros/pax	12	11

GRI 304 – Biodiversidade 2016	
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais	<p>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 Comitês de Gestão da Vida Selvagem em cada um dos aeroportos 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. Mais recentemente estão em fase de conclusão os Diagnósticos de Biodiversidade, por aeroporto. Saiba mais em: RS23 ANA Preservar a biodiversidade e acontecer nos aeroportos. Consulte ainda a Política de Ambiente.</p> <p>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.</p> <p>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 PTCON0013) 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.</p> <p>Além das já referidas, a área do Aeroporto de Faro intersecta mais 2 áreas de conservação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Do ponto de vista da biogeografia, a área em estudo encontra-se inserida na região mediterrânica, sub-região mediterrânica ocidental, superprovinça mediterrânica ibero-atlântica, província Gaditano-Onubo-Algarviense, sector Algarviense, superdistrito Algarvico (Costa et al., 1998). Segundo Costa et al. (1998) o Superdistrito Algarvico 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-occeânico. 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 304-1	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

GRI 304-2	Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade	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 impactos 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 2023, no âmbito do protocolo com o RIAS, foi concluído o estudo da avifauna na área da nova central fotovoltaica de Faro tendo-se verificado a ausência de impactos significativos na biodiversidade. Ainda neste ano foi dada continuidade à realização dos Diagnósticos da Biodiversidade em todos os aeroportos da rede. O trabalho estará concluído no início de 2024. Saiba mais em RS23 ANA Aeroportos Preservar a biodiversidade .
-----------	--	--

GRI 304-3	Habitats protegidos ou restaurados	Decorrente da Declaração de Impacte Ambiental do Aeroporto de Faro foram promovidas medidas de restauro que se encontram concluídas. Não há parcerias com terceiros para proteger ou restaurar áreas de habitat diferentes daquelas nas quais a organização supervisionou e implementou medidas de restauração ou proteção.
-----------	------------------------------------	--

	2022	2023
Número total de espécies, discriminadas por nível de risco de extinção	27	32
Criticamente em perigo	0	0
Em perigo	1	1
Vulneráveis	3	4
Quase ameaçadas	1	0
Menor preocupação	22	27

GRI 305 - Emissões 2016	
GRI 3 - Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais	<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. Desde 2008, a ANA possui um Sistema de Gestão Ambiental em todos os aeroportos, certificados de acordo com a Norma 14001.</p> <p>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. Ainda neste âmbito, a ANA assumiu um compromisso para neutralidade carbónica em 2030, de acordo com a Estratégia de Ambiente da VINCI.</p> <p>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. Procede 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 PM2,5material particulado, benzeno (C6H6), e em simultâneo de parâmetros meteorológicos locais. Nos Aeroportos de Lisboa e Faro são igualmente incluídas as partículas ultrafinas.</p> <p>Saiba mais em: RS23 ANA Reduzir o Consumo de Energia e Emissões Consulte ainda a Política de Ambiente.</p>

	Unidades	2022	2023
Total de emissões diretas		7.349	6.423
Sede		121	104
Lisboa		3.508	2.990
Porto	tCO ₂ eq	2.734	2.509
Faro		663	481
Beja		3	3
Açores		176	240
Madeira		143	96

	Unidades	2022	2023
Total de emissões indiretas (âmbito2) de GEE provenientes da aquisição de energia calculadas com base na localização		17.525	13.246
Sede		267	168
Lisboa	tCO ₂ eq	8.155	5.076
Porto		3.220	2.050
Faro		1.313	756
Beja		60	39
Açores		1.954	2.102
Madeira		2.556	3.055

	Unidades	2022	2023
Total de outras emissões indiretas (Âmbito 3)		5.413.770	5.277.010
SEDE		785	793
LISBOA		3.211.408	3.317.979
PORTO	tCO ₂ eq	977.327	860.481
FARO		707.096	605.135
BEJA		16.079	10.547
AÇORES		158.396	159.425
MADEIRA		342.679	322.651
Âmbito 3 - LTO, CCD		4.981.723	5.275.860
LISBOA		3.013.725	3.317.947
PORTO		843.306	860.411
FARO	tCO ₂ eq	633.847	605.083
BEJA		15.310	10.545
AÇORES		150.312	159.329
MADEIRA		325.223	322.546
Âmbito 3 - LTO		4.527.620	518.872
LISBOA		235.468	273.561
PORTO		118.036	132.956
FARO	tCO ₂ eq	59.588	66.922
BEJA		902	1.034
AÇORES		13.006	14.258
MADEIRA		27.103	30.142

		Unidades	2022	2023	
GRI 305-3	Outras emissões indiretas de GEE (Âmbito 3)	Total de outras emissões indiretas (Âmbito 3)	tCO ₂ eq	5.413.770	5.277.010
		Âmbito 3 - CCD		4.527.620	4.756.989
		LISBOA		2.778.258	3.044.386
		PORTO		725.270	727.455
		FARO		574.259	538.161
		BEJA		14.408	9.511
		AÇORES		137.305	145.071
		MADEIRA		298.120	292.404
		Âmbito 3 - Deslocações de serviço	tCO ₂ eq		1150
		SEDE		485	793
		LISBOA		25	32
		PORTO		29	69
		FARO		36	52
		BEJA		2	2
		AÇORES		84	96
MADEIRA		97	105		
<i>Saiba mais nas notas metodológicas</i>					
		Unidades	2022	2023	
GRI 305-4	Intensidade das emissões de GEE	Total de emissões de GEE âmbitos 1, 2 e 3 por TU	tCO ₂ eq/TU	0,094	0,077
Método Localização					
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. Controlo da redução das emissões através do carbon budget (âmbitos 1 e 2). Controlo anual da redução das emissões - Inventário anual da pegada de carbono (âmbitos 1, 2 e 3). Acreditação ACA N4 (ano base 2014) e objetivos VINCI ((ano base 2018) - âmbitos 1 e 2; Acreditação ACA N5 - âmbitos 1, 2 e 3 (ano base 2014).					
GRI 305-5	Redução das emissões de GEE				
		Unidades	2022	2023	
GRI 305-6	Emissões de substâncias nocivas da camada de ozono (SDO)	Produção, importação e exportação de SDO ⁵	tCO ₂ eq	1,48	0,18
		Unidades	2022	2023	
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 nitrogénio) ⁵		40	39
		Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁷	µg/m ³	350	<9
		Concentração de PM ₁₀ ³		40	16
		Concentração de PM _{2,5} ³		25	<10
		PORTO			
		Concentração de NO ₂ (dióxido de nitrogénio) ³		40	29
		Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁴	µg/m ³	350	<9
		Concentração de PM ₁₀ ³		40	17
		Concentração de PM _{2,5} ³		25	11
		MADEIRA			
		Concentração de NO ₂ (dióxido de nitrogénio) ³		40	7,6
Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁴	µg/m ³	350	<9		
Concentração de PM ₁₀ ³		40	13		
Concentração de PM _{2,5} ³		25	<10		

⁵ A substância incluída no cálculo é o R22 ⁶Valor médio dos valores horários; ⁷ Percentil 99,7 dos valores médios horários

GRI 306 - Resíduos 2020					
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, foi realizado 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: RS23 ANA Promover a economia circular Consulte ainda a Política de Ambiente .			
GRI 306-1	Criação de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos	RS23 ANA Promover a economia circular.			
GRI 306-2	Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos				
		Unidades	2022	2023	
		Peso total dos resíduos gerados	7.547	9.231	
		Lisboa	4.616	6.042	
		Porto	1.502	1.679	
		Faro	t 1.313	1.307	
		Beja	0	0	
		Açores	54	98	
		Madeira	62	104	
GRI 306-3	Resíduos gerados	Os resíduos da sede são geridos por LISBOA estão incluídos nos valores reportados por este aeroporto. Nos aeroportos da Madeira e Açores não são contabilizados os RSU, uma vez que estes são recolhidos pelos serviços municipalizados (à exceção do papel e cartão no AJPII). No Terminal de Beja apenas são produzidos RSU, e os mesmos são igualmente geridos pelos serviços municipalizados, pelo que este indicador não é contabilizado para esta infraestrutura.			
		Resíduos destinados para disposição final	Unidades	2022	2023
		Peso total dos resíduos destinados para disposição final		6.493	7.771
		LISBOA		4.308	5.406
		PORTO		1.473	1.673
		FARO	t	606	516
		BEJA		0	0
		AÇORES		44	79
		MADEIRA		62	97
GRI 306-4	Resíduos não destinados para disposição final	Peso total dos resíduos perigosos não destinados para disposição final por operação de recuperação		162	192
		Outras operações de recuperação			
		LISBOA		36	31
		PORTO		64	99
		FARO	t	37	27
		BEJA		0	0
		AÇORES		4	17
		MADEIRA		21	18

		Peso total dos resíduos não perigosos não destinados para disposição final por operação de recuperação	
Outras operações de recuperação		6.331	7.579
LISBOA		4.272	5.375
PORTO		1.409	1.574
FARO	t	569	489
BEJA		0	0
AÇORES		40	63
MADEIRA		41	78

		Resíduos destinados para disposição final	Unidades	2022	2023
Peso total dos resíduos destinados para disposição final					
Total		1.041		1.459	
LISBOA		294		6	
PORTO		29		792	
FARO	t	707		0	
BEJA		0		0	
AÇORES		10		19	
MADEIRA		0		7	
Peso total dos resíduos perigosos destinados para disposição final por operação					
Incineração (com recuperação de energia)		1		0	
LISBOA ⁸	t	0		0	
PORTO		0		0	
FARO		0		0	
BEJA		0		0	
AÇORES	t	1		0	
MADEIRA		0		0	
Peso total dos resíduos não perigosos destinados para disposição final por operação					
Incineração (com recuperação de energia)		21		10	
LISBOA		0		10	
PORTO		21		0	
FARO	t	0		0	
BEJA		0		0	
AÇORES		0		0	
MADEIRA		0		0	
Peso total dos resíduos perigosos destinados para disposição final por operação					
Aterro		1		0	
LISBOA	t	0		0	

GRI 306-5 Resíduos destinados para disposição final

⁸ 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.

		Resíduos destinados para disposição final	Unidades	2022	2023
Peso total dos resíduos perigosos destinados para disposição final por operação					
PORTO		0		0	
FARO		1		0	
BEJA		0		0	
AÇORES		0		0	
MADEIRA		0		0	
Peso total dos resíduos não perigosos destinados para disposição final por operação					
Aterro		723		19	
LISBOA		161		10	
PORTO		8		0	
FARO		706		2	
BEJA		0		0	
AÇORES		9		0	
MADEIRA		0		6	
Peso total dos resíduos perigosos destinados para disposição final por operação					
Outras operações de eliminação		n.d.		507	
LISBOA		n.d.		499	
PORTO		n.d.		6	
FARO		n.d.		0	
BEJA		n.d.		0	
AÇORES		n.d.		2	
MADEIRA		n.d.		0	
Peso total dos resíduos não perigosos destinados para disposição final por operação					
Outras operações de eliminação		n.d.		923	
LISBOA		n.d.		117	
PORTO		n.d.		0	
FARO		n.d.		789	
BEJA		n.d.		0	
AÇORES		n.d.		16	
MADEIRA		n.d.		1	

GRI 306-5 Resíduos destinados para disposição final

Em 2022, foram contabilizados como aterro apenas todos os resíduos encaminhados para a operação de código D. Em 2023, foram contabilizados como aterro apenas os resíduos encaminhados para a operação de código D1 e contabilizados como Outras operações de eliminação os resíduos encaminhados para outras operações de código D. Assim, os valores de 2022 não são comparáveis.

GRI 308 – Avaliação Ambiental de Fornecedores 2016			
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais		RS23 ANA Integrar a sustentabilidade nas compras	
		2022	2023
GRI 308-1	Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais	Percentagem de novos fornecedores que foram selecionados com base em critérios ambientais	n.d. n.d.
A obtenção dos indicadores relativos à "seleção de novos fornecedores" com base em critérios sociais ou ambientais, ainda se verifica ser um processo muito manual, ainda não estruturado para permitir a extração direta de indicadores			
GRI 401 – Emprego 2016			
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 Sistemas de Gestão certificado pela ISO 45001.	
		2022	2023
Novas contratações e rotatividade de empregados			
Total de novas contratações de empregados		18	50
Novas contratações de empregados por faixa etária			
< 30 anos		6	20
>= 30 e <50 anos		12	28
>= 50 anos		0	2
Novas contratações de empregados por género			
Homens		8	33
Mulheres		10	17
Taxa de novas contratações por faixa etária			
< 30 anos		0,5%	1,8%
>= 30 e <50 anos		1,1%	2,5%
>= 50 anos		0,0%	0,2%
Taxa de novas contratações por género			
Homens		0,7%	2,9%
Mulheres		0,9%	1,5%
Total de rotatividade de empregados por faixa etária		68	64
< 30 anos		8	4
>= 30 e <50 anos		9	14
>= 50 anos		51	46
Total de rotatividade de empregados por género			
Homens		44	35
Mulheres		24	29
Taxa de rotatividade de empregados por faixa etária			
< 30 anos		0,7%	0,4%
>= 30 e <50 anos		0,8%	1,2%
>= 50 anos		4,5%	4,1%
Taxa de rotatividade de empregados por género			
Homens		3,9%	3,0%
Mulheres		2,1%	3,0%

		Licença parental	2022	2023
		Total de colaboradores com direito a licença parental	1.052	1.050
		Homens	680	683
		Mulheres	372	367
		Total de colaboradores que gozaram de licença parental	27	28
		Homens	19	16
		Mulheres	8	12
		Número total de colaboradores que regressaram ao trabalho no período abrangido pelo relatório após a licença parental terminada	27	28
		Homens	19	16
		Mulheres	8	12
		Taxa de regresso ao trabalho	100,0%	100,0%
		Homens	100,0%	100,0%
		Mulheres	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	26	n.a.
		Homens	18	n.a.
		Mulheres	8	n.a.
		Taxa de retenção	96,3%	n.a.
		Homens	94,7%	n.a.
		Mulheres	100,0%	n.a.
GRI 401-3	Licença parental	Sistema de Gestão implementado de acordo com a exigências legais: Legislação Portuguesa e Autoridade para as Condições do Trabalho. 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 98, na sua atual redação), representa o suporte regulamentar geral para as atividades e responsabilidades em matéria de segurança e saúde no trabalho.		
403-1	Sistema de gestão de segurança e saúde ocupacional	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. 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. 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. 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.		
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.
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.
403-4	Participação, consulta e comunicação dos trabalhadores sobre saúde e segurança ocupacional	A ANA efetua consultas a todos os trabalhadores repartidas ao longo do ano, através de inquéritos pontuais.
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.
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
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 403 – Saúde e Segurança no Trabalho 2018

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 RS23 ANA Aeroportos Assegurar a saúde e segurança .
--	--

GRI 403-8	Trabalhadores abrangidos por um sistema de gestão de saúde e segurança no trabalho	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.
	Acidentes de trabalho	2022 2023
	Número de óbitos resultantes de acidentes de trabalho	0 1
	Empregados	0 0
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0 1
	Índice de óbitos resultantes de acidentes de trabalho	
	Empregados	0,00 0,00
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0,00 0,23
403-9	Acidentes de trabalho ⁹	

⁹ Foi realizada uma alteração metodológica no processo de reporte em 2023, designadamente alteração na fórmula de cálculo, e para que os valores de 2023 e 2022 sejam diretamente comparáveis, efetuou-se uma reformulação nas fórmulas utilizadas no cálculo dos índices do ano anterior.

	Número de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)	5	4
	Empregados	3	1
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	2	3
	Índice de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)		
	Empregados	0,00	0,54
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0,00	0,70
	Número de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória	79	75
	Empregados	11	17
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	68	58
	Índice de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória		
	Empregados	5,81	9,24
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	27,21	13,53
403-9	Acidentes de trabalho ⁹	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.	
	Principais tipos de acidentes de trabalho		
	Número de horas trabalhadas	4.392.702	6.128.060
	Empregados	1.893.890	1.839.903
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	2.498.812	4.288.157
	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). A ANA é legalmente responsável pelo controlo e comunicação dos acidentes de trabalho dos PSE que trabalhem mais de 30 dias úteis seguidos nos aeroportos. Todos os outros não são da responsabilidade legal da ANA (entidades terceiras). No entanto, sempre que existem acidentes com consequências graves ou óbito nas entidades terceiras, existe comunicação à ANA que, por sua vez, ajuda no processo de comunicação às entidades reguladoras. Dito isto, das entidades terceiras apenas são reportados os acidentes que cumpram os requisitos acima identificados.		
		2022	2023
	Número de óbitos em resultado de problemas de saúde relacionados com o trabalho	0	0
	Empregados	0	0
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0
	Número de casos de problemas de saúde relacionados com o trabalho	0	0
	Empregados	0	0
	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0	0
	Tipos de problemas de saúde relacionados com o trabalho	n.a.	
403-10	Doença relacionada ao trabalho		

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 [RS23 ANA | Promover o desenvolvimento e o reconhecimento](#).

	2022	2023
Sede		
Média de horas de formação dos empregados por género	30,01	19,17
Homens	31,00	31,34
Mulheres	29,00	12,9
Média de horas de formação dos empregados por categoria	30,03	19,17
Gestão	56,53	19,58
Staff	26,68	19,12
LISBOA		
Média de horas de formação dos empregados por género	31,27	38,76
Homens	32,83	51,40
Mulheres	28,50	14,47
Média de horas de formação dos empregados por categoria	31,27	38,76
Gestão	43,79	30,11
Staff	30,18	39,48
PORTO		
Média de horas de formação dos empregados por género	51,46	25,49
Homens	58,58	30,50
Mulheres	27,63	8,85
Média de horas de formação dos empregados por categoria	51,43	25,49
Gestão	8,00	25,69
Staff	56,00	25,47
FARO		
Média de horas de formação dos empregados por género	27,52	10,86
Homens	29,69	12,45
Mulheres	21,37	6,71
Média de horas de formação dos empregados por categoria	27,52	10,86
Gestão	44,21	19,50
Staff	26,28	10,21
BEJA		
Média de horas de formação dos empregados por género	29,18	20,06
Homens	31,15	18,59
Mulheres	25,25	23,745
Média de horas de formação dos empregados por categoria	29,18	20,06
Gestão	0,00	15,50
Staff	35,02	20,82

404-1 Média de horas de formação por ano por funcionário

	2022	2023
AÇORES		
Média de horas de formação dos empregados por género	51,96	26,88
Homens	57,57	30,05
Mulheres	30,40	15,022
Média de horas de formação dos empregados por categoria	51,96	26,88
Gestão	49,78	32,53
Staff	52,30	25,99
MADEIRA		
Média de horas de formação dos empregados por género	37,40	24,71
Homens	46,93	28,05
Mulheres	15,69	16,30
Média de horas de formação dos empregados por categoria	37,40	24,71
Gestão	27,82	45,20
Staff	38,03	23,28
404-2	Programas para atualizar as habilidades dos funcionários e programas de assistência à transição	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.
		2022 2023
404-3	Percentagem de funcionários que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira	Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por género
		Homens 64,4% 65,1%
		Mulheres 35,6% 34,9%
		Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por categoria
		Gestão 9,2% 14,8% ¹¹
		Staff 90,8% 85,2%
GRI 405 – Diversidade e Igualdade de Oportunidades 2016		
A ANA Aeroportos subscorre 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 RS23 ANA Promover o desenvolvimento e o reconhecimento .		
		2022 2023
405-1	Diversidade de órgãos de governance e funcionários	Percentagem de indivíduos que integram os órgãos de governance da organização
		Género
		Homens 85,70% 83,3%
		Mulheres 14,3 % 16,7%
		Faixa Etária
		< 30 anos 0,0% 0,0%
		>= 30 e <50 anos 57,1% 66,7%
		>= 50 anos 42,9% 33,3%

¹¹Relativamente a este parâmetro, verifica-se uma alteração nos pressupostos face ao ano anterior – a partir deste ano as funções classificadas como “Gestão” passam a incluir todas as funções de liderança e equiparadas (ex: coordenadores, assessores da CE), alterando, por esta via, a distribuição relativa entre gestão/staff.

¹⁰A taxa de conclusão (100%) representa 1061 fichas criadas para a população elegível e cuja avaliação de desempenho foi efetivamente realizada. Destes 1061, 1035 concluíram todos os passos previstos para o fecho do respetivo processo. Os 26 em falta foram efetivamente avaliados, mas não foi concluído o último passo para a conclusão do processo (“tomada de conhecimento”), uma vez que estão em causa situações de ausência ao serviço (ex: baixas por doença). A informação de gestão desagregada foi efetuada com base nos 1035 trabalhadores com processo de avaliação com todos os passos concluídos.

Percentagem de novos empregados por categoria			
Staff			
Género			
Homens	64,5%	65,2%	
Mulheres	35,6%	34,8%	
Faixa Etária			
< 30 anos	3,7%	3,6%	
>= 30 e <50 anos	54,3%	50,9%	
>= 50 anos	42,0%	45,6%	
Gestão			
Género			
Homens	65,7%	65,7%	
Mulheres	34,3%	34,3%	
Faixa Etária			
< 30 anos	0,0%	0,0%	
>= 30 e <50 anos	59,0%	47,1%	
>= 50 anos	41,0%	52,9%	
	2022	2023	
Técnicos			
Rácio entre salários base	1,05	1,06	
Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	1,01	1,01	
Oficiais de Operações Aeroportuárias			
Rácio entre salários base	1,00	1,03	
Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	0,97	1,01	
Especialistas			
Rácio entre salários base	1,00	0,99	
Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	0,96	0,95	

GRI 405-2 Rácio entre salário base e remuneração de mulheres para homens

GRI 413: Comunidades Locais 2016	
<p>GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3 - Gestão dos temas materiais</p>	<p>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 RS23 ANA Desenvolvimento dos Territórios.</p>

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.
413-2	Operações com impactos negativos reais e potenciais significativos nas comunidades locais	<p>Na ANA Aeroportos damos 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 contínua, 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. Mantém-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 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 RS23 ANA Gerir o ruído.</p>

GRI 414 - Avaliação Social de Fornecedores 2016			
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3 - Gestão dos temas materiais		RS23 ANA INTEGRAR A SUSTENTABILIDADE NAS COMPRAS	
		2022	2023
GRI 414-1	Novos fornecedores que foram selecionados usando critérios sociais	n.d.	n.d.
<p>A obtenção dos indicadores relativos à "seleção de novos fornecedores" com base em critérios sociais ou ambientais, ainda se verifica ser um processo muito manual, ainda não estruturado para permitir a extração direta de indicadores</p>			
GRI 415 - Políticas Públicas 2016			
		2022	2023
GRI 415-1	Contribuições políticas	0	0
<p>Valor monetário total de contribuições políticas financeiras ou de outra natureza feitas direta e indiretamente pela organização</p>			

GRI 416: Saúde e Segurança do Consumidor 2016

GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3 - Gestão dos temas materiais		2022	2023
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 Security 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			
GRI 416-2	Casos de não conformidade em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços	2	0
	...com leis que resultaram em multa ou penalidade	2	0
	...com leis que resultaram em advertência	0	0
	...com códigos voluntários	0	0

GRI 417 – Marketing e Rotulagem 2016

GRI 417-3		2022	2023
Casos de não conformidade em relação a comunicação de marketing		0	0
	...com leis que resultaram em multa ou penalidade	0	0
	...com leis que resultaram em advertência	0	0
	...com códigos voluntários	0	0

INDICADORES SETORIAIS

		2022	2023
AO1	Número total anual de passageiros	55.712.741	66.331.663
	Lisboa	28.261.904	33.648.691
	Porto	12.637.663	15.204.955
	Faro	8.171.413	9.640.232
	Beja	959	4.964
	Açores	2.546.679	2.995.916
	Madeira	4.094.123	4.836.905
			2022
AO2	Número total anual de movimentos de aeronave	407.528	456.702
	Lisboa	198.200	222.753
	Porto	90.134	101.710
	Faro	55.600	62.709
	Beja	169	343
	Açores	32.661	35.125
	Madeira	30.764	34.062

		Unidades	2022	2023	
AO3	Quantidade total de tonelage de carga	Quantidade total de tonelage de carga	t	210.408	210.477
		Lisboa	t	155.818	160.247
		Porto	t	43.208	38.695
		Faro	t	7	51
		Beja	t	0	0
		Açores	t	7.405	7.514
		Madeira	t	3.970	3.970
AO6	Fluido descongelante/anticongelante para aeronaves e pavimento usado e tratado por m3 e/ou toneladas			Não é usado fluido descongelante/anticongelante para aeronaves e pavimento nos aeroportos ANA Aeroportos.	
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			Não ocorreu nenhum processo de deslocação físico ou económico no ano de 2023, voluntário ou involuntário.	
AO9	Número anual total de wildlife strikes por 10.000 movimentos de aeronaves		2022	2023	
		BS/10.000 Movimentos	0,37	4,29	
		Birdstrikes	165	196	
		Movimentos	4.470.887	456.702	
		LISBOA			
		Wildlife strikes/10.000 Movimentos	1,77	2,11	
		Wildlife strikes	35	47	
		Movimentos	198.200	222.753	
		PORTO			
		Wildlife strikes/10.000 Movimentos	5,21	6,49	
		Wildlife strikes	47	66	
		Movimentos	90.134	101.710	
		FARO			
		Wildlife strikes/10.000 Movimentos	3,42	3,19	
		Wildlife strikes	19	20	
		Movimentos	55.600	62.709	
		BEJA			
		Wildlife strikes/10.000 Movimentos	n.a.	n.a.	
		Wildlife strikes	n.a.	n.a.	
		Movimentos	169	343	
AÇORES					
Wildlife strikes/10.000 Movimentos	12,25	11,10			
Wildlife strikes	40	39			
Movimentos	32.661	35.125			
MADEIRA					
Wildlife strikes/10.000 Movimentos	7,80	7,05			
Wildlife strikes	24	24			
Movimentos	30.764	34.062			

		Espumíferos	Unidades	2022	2023
AMB1	Pó químico extinção de incêndios	Quantidade total		10.030	16.183
		Lisboa		2.040	1.790
		Porto		4.525	2.431
		Faro	Litros	575	800
		Beja		0	0
		Açores		800	6.800
		Madeira		2.090	4.362
		Unidades	2022	2023	
AMB2	Produtos fitossanitários (herbicida)	Quantidade utilizada de produtos fitossanitários (herbicida)		237	183
		Lisboa		0	0
		Porto		0	0
		Faro	Litros	0	0
		Beja		0	0
		Açores		220	180
		Madeira		17	3

NOTAS METODOLÓGICAS

O cálculo do inventário de GEE foi realizado de acordo com as diretrizes da Airport Carbon Accreditation (ACA/ACI), em linha com os procedimentos do Protocolo de Gases com Efeito de Estufa (PGEE) (WRI&WBCSD, 2004) e da ISO 14064-1:2018. Seguindo as diretrizes do PGEE, de acordo com a abordagem de controlo operacional selecionada para a definição das fronteiras organizacionais, este inventário de emissões considera todas as empresas em que a ANA detém o controlo operacional da atividade.

No que diz respeito às fontes de emissão, são incluídas neste documento as emissões de âmbito 1 e 2, fontes de reporte obrigatório. No que se refere a emissões de âmbito 1, estas correspondem a emissões diretas que são provenientes de fontes que pertencem ou são controladas pela empresa. Por outro lado, fontes 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.

No cálculo das emissões foram considerados os dados de atividade fornecidos pela ANA. O cálculo das emissões foi baseado em métodos e parâmetros de cálculo específicos disponíveis, apresentados infra.

No caso do âmbito 2 são apresentados valores de emissão calculados segundo duas abordagens diferentes, de acordo com as diretrizes do PGEE, e em linha com as indicações da ACA/ACI: método de localização e método de mercado. Todos as organizações devem apresentar as emissões segundo o método de localização, enquanto o método de mercado só deve ser apresentado em países ou regiões de mercado livre de eletricidade, em que a organização tenha poder de escolha sobre a origem da eletricidade que consome.

Método baseado na localização:

Neste método 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. Assim, foi utilizado o valor de referência para Portugal continental publicado pela Associação de Energias Renováveis (APREN) para o ano de 2023 e, no caso dos arquipélagos, foi utilizado o valor de emissão específico publicado pelas empresas responsáveis pela produção e distribuição da eletricidade em cada uma das ilhas dado que a energia da rede em cada uma das ilhas tem origem em apenas um produtor.

Método baseado no mercado:

Neste método o cálculo das emissões é feito mediante a utilização de um fator de emissão específico do fornecedor de eletricidade à organização, caracterizando a escolha do consumidor. No entanto, em 2021 deu-se início à aquisição de energia elétrica com associação de Garantias de Origem (GO) em todos os aeroportos e sede, a mesma continuando a ocorrer em 2023. Estas garantias de origem são compradas diretamente ao fornecedor de energia elétrica no caso dos aeroportos do continente e sede, e de forma voluntária, com valor correspondente à energia consumida, no caso dos aeroportos das ilhas. Estas garantias de origem permitem atestar o consumo de energia proveniente 100% de fontes renováveis pelo que, através do cálculo baseado no método de mercado, o fator de emissão a considerar será zero.

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) 2013-2021: Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
	Fator de Oxidação	-	0,995	

	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/t	46,3	APETRO – Informação n.º 60 – As diferenças entre o gás natural e os GPL (maio 2017)
	Fator de Oxidação	-	0,995	
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/t	45,80	APETRO – Informação n.º 60 – As diferenças entre o gás natural e os GPL (maio 2017)
	Fator de Oxidação	-	0,995	
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	DGE – 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	
PCI do HVO	GJ/t	44,0	SEAI Conversion Factors	
Massa volúmica do HVO	kg/l	0,846	SEAI Conversion Factors	

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
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	IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories (2006)
	FE JET A1 CO ₂	kg CO ₂ /GJ	71,5	
	FE JET A1 CH ₄	g CH ₄ /GJ	0,5	
	FE JET A1 N ₂ O	g N ₂ O/GJ	2,0	
	FE HVO CO ₂ e	g CO ₂ e/MJ	15,3	

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
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	
	FE Gasolina N ₂ O	g N ₂ O/GJ	0,6	
	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	DEFRA 2023, Fuels, Diesel (100% mineral diesel)
	FE Gasóleo 100% mineral CO ₂	kg CO ₂ /l	2,63	
	FE Gasóleo 100% mineral CH ₄	g CH ₄ /l	0,29	
	FE Gasóleo 100% mineral N ₂ O	g N ₂ O/l	33,08	

	Parâmetro	Valor	Fonte
Gases Refrigerantes	Perdas na instalação (<i>chillers e splits</i>)	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 (<i>chillers</i>)	5%	
	Perdas anuais (<i>splits</i>)	5%	
	Perdas anuais (equipamentos de refrigeração)	5,5%	

	Empresa distribuidora	Unidade	Valor	Fonte
Eletricidade	Método de localização Aeroportos dos Açores	kg CO ₂ /kWh	0,446	EDA (Rotulagem de Energia Elétrica de 2022) – Ano 2022
	Método de localização Aeroportos da Madeira (AM)	kg CO ₂ /kWh	0,513	EEM (Emissões específicas referidas ao mix de produção mensal) – Ano 2022
	Método de localização Aeroportos da Madeira (APS)	kg CO ₂ /kWh	0,604	EEM (Emissões específicas referidas ao mix de produção mensal) – Ano 2022
	Método de localização Aeroportos continente	kg CO ₂ /kWh	0,086	APREN – Evolução das emissões específicas do Setor Elétrico Português (2022)

	Tipo de voo	Unidade	FE	Fonte	
Transportes Avião	Voo Doméstico FE CO ₂	kg CO ₂ e/pkm	0,12871	DEFRA 2022, Business travel – air (Average passenger)	
	Voo Curto Curso FE CO ₂	kg CO ₂ e/pkm	0,08040		
	Voo Longo Curso FE CO ₂	kg CO ₂ e/pkm	0,10111		
	Voo Doméstico FE CH ₄	kg CO ₂ e/pkm	0,00010		
	Voo Curto Curso FE CH ₄	kg CO ₂ e/pkm	0,00001		
	Voo Longo Curso FE CH ₄	kg CO ₂ e/pkm	0,00001		
	Voo Doméstico FE N ₂ O	kg CO ₂ e/pkm	0,00122		
	Voo Curto Curso FE N ₂ O	kg CO ₂ e/pkm	0,00076		
	Voo Longo Curso FE N ₂ O	kg CO ₂ e/pkm	0,00096		
	Fator de descolagem	%	109		DEFRA/IPCC 1999
	RFI (Radiative Forcing Index)	-	1,9		

	Tipologia de veículo (parâmetro)	Unidade	FE	Fonte
Transportes terrestres não coletivos	Automóvel passageiros gasóleo	kg CO ₂ /km	0,192	NIR 2023, pág. 3-80 tabela 3-49
		kg CH ₄ /km	0,0000012	
		kg N ₂ O/km	0,000007	
	Automóvel passageiros gasolina	kg CO ₂ /km	0,202	
		kg CH ₄ /km	0,000028	
		kg N ₂ O/km	0,000004	
	Automóvel passageiros GPL	kg CO ₂ /km	0,192	
		kg CH ₄ /km	0,0000344	
		kg N ₂ O/km	0,000000	
	Automóvel Híbrido	kg CO ₂ /km	0,141	
		kg CH ₄ /km	0,0000199	
		kg N ₂ O/km	0,000002	
	Motociclo	kg CO ₂ /km	0,127	
		kg CH ₄ /km	0,0000541	
		kg N ₂ O/km	0,000002	
	Camião diesel	kg CO ₂ /km	0,560	
		kg CH ₄ /km	0,0000192	
		kg N ₂ O/km	0,000025	
Camião LNG	kg CO ₂ /km	0,810		
	kg CH ₄ /km	0,0022991		
	kg N ₂ O/km	6,213E-07		
Comboio de carga	kgCO ₂ e/ton.km	0,02782	DEFRA 2022, Freightening goods Capacidade transporte por contenedor – 23 toneladas (informação cedida pela MEDWAY)	
Transporte de Carga/correio	kgCO ₂ e/t	8,270937	DHL	

	Transporte coletivos	Unidade	8,270937	Fonte
Transportes terrestres coletivos	Metropolitano (Lisboa)	kgCO2/km.pax	0,0422	Relatório de Sustentabilidade 2021 do Metro de Lisboa
	Metropolitano (Porto)	kgCO2/km.pax	0,04	Relatório de Sustentabilidade 2018 do Metro do Porto
	Comboio	kgCO2/km.pax	0,0258	Relatório de Sustentabilidade 2020 da CP
	Comboio Fertagus	kgCO2/km.pax	0,0210	Relatório de Sustentabilidade 2013/2014 da Fertagus
	Autocarro	kgCO2/km.pax	0,18695	Relatório de Sustentabilidade 2021 da Carris
	Autocarro Geral	kgCO2/km.pax	0,0965	DEFRA 2022, business travel-land
	Ferry Tejo	kgCO2/km.pax	0,19	Relatório de Sustentabilidade 2014 Transtejo + Soflusa
	Ferry Geral	kgCO2/km.pax	0,1129	DEFRA 2022, business travel-sea

	GEE	PAG	Fonte
Potencial de Aquecimento Global por Gás	CO ₂	1	IPCC Sixth Assessment Report: Climate Change 2021 (6AR)
	CH ₄	29,8	
	N ₂ O	273	
	R-134A	1.530	
	R-143a	5.810	
	R-32	771	
	R-407A	1.923	IPCC Fifth Assessment Report: Climate Change 2015 (5AR)
	R-407C	1.624	
	R-410A	1.924	
	R-438A	2.059	
	R-449A	1.282	
	R-407A	2.107	



Relatório Independente de Garantia Limitada de Fiabilidade

Exmo. Conselho de Administração

Introdução

Fomos contratados pela Administração da ANA Aeroportos de Portugal, S.A. (“ANA” ou “Empresa”) para a realização de um trabalho de garantia limitada de fiabilidade sobre os indicadores identificados abaixo na secção “Responsabilidades do auditor” que integram a informação de sustentabilidade incluída no Relatório de Sustentabilidade relativo ao ano findo em 31 de dezembro de 2023, preparada pela Empresa para efeitos de divulgação do seu desempenho anual em matéria de sustentabilidade.

Responsabilidades do Conselho de Administração

É da responsabilidade do Conselho de Administração a preparação dos indicadores identificados abaixo na secção “Responsabilidades do auditor” incluídos no Relatório de Sustentabilidade de acordo com as diretrizes para reporte de Sustentabilidade “Global Reporting Initiative” (“GRI”), e com as instruções e critérios divulgados no Relatório de Sustentabilidade, bem como a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado, que permita uma adequada preparação da informação mencionada.

Responsabilidades do auditor

A nossa responsabilidade consiste em emitir um relatório de garantia limitada de fiabilidade, profissional e independente, baseado nos procedimentos realizados e especificados no parágrafo abaixo.

O nosso trabalho foi efetuado de acordo com a Norma Internacional sobre Trabalhos de Garantia de Fiabilidade que Não Sejam Auditorias ou Revisões de Informação Financeira Histórica (ISAE) 3000 (Revista), emitida pelo *International Auditing and Assurance Standards Board* da *International Federation of Accountants* e cumprimos as demais normas e orientações técnicas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas (OROC), as quais exigem que o nosso trabalho seja planeado e executado com o objetivo de obter garantia limitada de fiabilidade sobre se os indicadores de sustentabilidade identificados no Anexo “Tabela GRI” do Relatório de Sustentabilidade relativo ao ano findo em 31 de dezembro de 2023 estão isentos de distorções materialmente relevantes.

Para tanto o referido trabalho consistiu em:

- a) Indagar a gestão e principais responsáveis das áreas em análise para compreender o modo como está estruturado o sistema de informação e a sensibilidade dos intervenientes às matérias incluídas no relato;
- b) Identificar a existência de processos de gestão internos conducentes à implementação de políticas económicas, ambientais e de responsabilidade social;
- c) Verificar, numa base de amostragem, a eficácia dos sistemas e processos de recolha, agregação, validação e relato que suportam a informação de desempenho supracitada, através de cálculos e validação de dados reportados;
- d) Confirmar a observância de determinadas unidades operacionais referente às instruções de recolha, agregação, validação e relato de informação de desempenho;

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal

Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal

Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, www.pwc.pt

Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000

Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

- e) Executar, numa base de amostragem, alguns procedimentos de consubstanciação da informação, através de obtenção de evidência sobre informação reportada;
- f) Comparar os dados financeiros e económicos incluídos na informação de sustentabilidade com os auditados pelo auditor externo, no âmbito da revisão legal das demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2023; e
- g) Verificar que a informação de sustentabilidade divulgada no Relatório de Sustentabilidade, cumpre com os requisitos das diretrizes GRI e com as instruções e critérios definidos pela Empresa.

Os procedimentos efetuados foram mais limitados do que seriam num trabalho de garantia razoável de fiabilidade, por conseguinte, foi obtida menos segurança do que num trabalho de garantia razoável de fiabilidade.

Entendemos que os procedimentos efetuados proporcionam uma base aceitável para a expressão da nossa conclusão.

Qualidade e independência

Aplicamos a Norma Internacional de Gestão de Qualidade ISQM 1, a qual requer que seja desenhado, implementado e mantido um sistema de gestão de qualidade abrangente que inclui políticas e procedimentos sobre o cumprimento de requisitos éticos, normas profissionais e requisitos legais e regulamentares aplicáveis.

Cumprimos com os requisitos de independência e ética do código de ética (incluindo as Normas Internacionais de Independência) emitido pelo *International Ethics Standards Board for Accountants* (IESBA) e do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas (OROC).

Conclusão

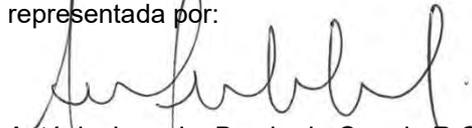
Com base no trabalho efetuado, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que os indicadores identificados acima na secção “Responsabilidades do auditor” incluídos no Relatório de Sustentabilidade relativo ao ano findo em 31 de dezembro de 2023, não tenham sido preparados, em todos os aspetos materialmente relevantes, de acordo com os requisitos das diretrizes GRI e com as instruções e critérios divulgados no mesmo e que a ANA não tenha aplicado, na informação de sustentabilidade incluída no mesmo Relatório de Sustentabilidade, as diretrizes GRI.

Restrições de uso

Este relatório é emitido unicamente para informação e uso do Conselho de Administração da Empresa, para efeitos da divulgação do Relatório de Sustentabilidade pelo que não deverá ser utilizado para quaisquer outras finalidades. Não assumiremos quaisquer responsabilidades perante terceiros, para além do ANA, pelo nosso trabalho e pela conclusão expressa neste relatório, o qual será anexado ao Relatório de Sustentabilidade da Empresa.

28 de junho de 2024

PricewaterhouseCoopers & Associados
- Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.
representada por:



António Joaquim Brochado Correia R.O.C. nº 1076
Registado na CMVM com o nº 20160688