



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2024

FICHA TÉCNICA

Título

Relatório de Sustentabilidade
ANA 2024 – Juntos,
por uma Mobilidade Positiva

Propriedade

ANA
Direção de Sustentabilidade
e Ambiente

Colaboradores

Núcleos de Sustentabilidade e Ambiente dos
Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Açores e
Madeira

Direção de Comunicação

Consultores

Sair da Casca
Consultoria em Desenvolvimento
Sustentável

Design

newcreativity

Marketing e Publicidade

Data de publicação

Junho 2025

Website

<https://www.ana.pt>

Contactos

geral.ambiente@ana.pt



MENSAGEM DE ABERTURA

01 ANA O QUE NOS DEFINE

- 18 A gestão aeroportuária
- 20 A segurança em primeiro lugar
- 22 Um serviço ao encontro da melhor experiência
- 24 O negócio
- 26 A *governance*

02 JUNTOS, CHEGAMOS MAIS LONGE

- 32 Juntos, pela mobilidade positiva
- 34 Marcos do ano
- 40 Sustentabilidade em movimento
- 42 Maturidade do percurso

03 AMBIENTE DE EXCELÊNCIA

- 54 Agir sobre as alterações climáticas e a energia
- 68 Utilizar a água de forma responsável
- 74 Preservar a biodiversidade
- 82 Gerir o ruído no ecossistema aeroportuário
- 88 Metas à vista

04 EMPREGADOR DE REFERÊNCIA

- 94 Reforçar o conhecimento e promover o seu reconhecimento
- 100 Manter a diversidade, equidade e inclusão na agenda
- 104 Proteger a segurança e saúde no trabalho
- 108 Metas à vista

05 DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS

- 114 Investir no desenvolvimento das comunidades
- 128 Reforçar a sustentabilidade na cadeia de valor
- 132 Metas à vista

06 TRANSIÇÃO DO SETOR DA AVIAÇÃO

- 138 Incentivar os combustíveis alternativos
- 142 Impulsionar a mobilidade positiva
- 144 Inovação aberta
- 146 Integrar novas tecnologias
- 148 Metas à vista

07 NOVOS DESAFIOS, A MESMA AMBIÇÃO

- 154 Novos desafios, a mesma ambição

08 ANEXOS

- 158 Tabela indicadores GRI
- 196 Notas metodológicas

MENSAGEM DE ABERTURA



Os aeroportos são, para os nossos passageiros, o primeiro lugar de contacto com o território onde desembarcam. Em Portugal continental e, de forma ainda mais notória nas regiões autónomas, estas infraestruturas representam as portas de entrada essenciais para as comunidades, as culturas e os destinos. A ANA – Aeroportos de Portugal assume esta responsabilidade com orgulho e sentido de missão, assegurando que cada visitante tenha a melhor experiência, para que se estabeleçam ligações autênticas e sustentáveis entre pessoas, lugares e oportunidades.

A consciência da nossa posição estratégica inspira o trabalho diário que desenvolvemos, e alimenta a ambição de sermos mais do que um ponto de chegada ou partida: queremos

“Foi um ano de continuidade e transformação ativa, em que reforçámos a nossa aposta na transição energética(…)”

ser motores de desenvolvimento sustentável e inclusão social nas regiões onde operamos. Foi com esta visão que, em 2024, demos continuidade à nossa Jornada de Sustentabilidade, consolidando o compromisso assumido com cada uma das nossas quatro ambições, que orientam a nossa Estratégia de Sustentabilidade: apostar na excelência ambiental, ser um empregador de referência, promover o desenvolvimento dos territórios e comunidades e a transição do setor da aviação.

Foi um ano de continuidade e transformação ativa, em que reforçámos a nossa aposta na transição energética, acelerando a descarbonização das nossas operações, e a aposta na inovação e nas energias renováveis para reduzir a nossa pegada de carbono. A liderança no Programa *Airport Carbon Accreditation* é o testemunho do nosso empenho em atingir a meta de Net Zero até 2030 em todos os nossos aeroportos.

As equipas desempenham um papel central na implementação da estratégia de sustentabilidade da empresa. É essencial capacitá-las nesta temática, e por isso realizámos o Roadshow “Sustentabilidade em Movimento”. Esta iniciativa itinerante percorreu os nossos aeroportos, envolvendo centenas de colaboradores e fortalecendo o conhecimento, a sensibilização e o compromisso de cada um para com os objetivos estratégicos da organização. A proximidade com os territórios e comunidades onde operamos manteve-se como um eixo prioritário da nossa ação. Em cada um dos dez aeroportos sob a nossa gestão, promovemos uma abordagem local, respeitando as especificidades de cada região, e reforçando a nossa responsabilidade social.

Com 2025 já no nosso horizonte queremos ser, mais do que nunca, agentes ativos de mudança, impulsionando o setor da aviação para práticas mais responsáveis, inovadoras e resilientes. Perante os desafios que marcam o nosso setor e a agenda global, é crucial que mantenhamos uma atitude de determinação e otimismo face ao futuro. Estamos convencidos de que a trajetória que percorremos, o potencial da transformação coletiva e a robustez dos valores que

“A proximidade com os territórios e comunidades onde operamos manteve-se como um eixo prioritário da nossa ação.”

orientam as nossas ações podem fazer a diferença. Neste contexto, ganhamos asas para voar cada vez mais alto e de modo mais seguro, pois a sustentabilidade é o caminho e o ADN que nos distingue.

Por último, gostaríamos de expressar o nosso mais profundo agradecimento a todos os nossos colaboradores, cuja dedicação, visão e compromisso continuam a ser o motor da nossa jornada, e aos nossos parceiros pelo caminho conjunto até aqui. É graças ao contributo de cada um que é possível, estabelecer uma ligação mais sustentável, inclusiva e responsável de Portugal e o resto do mundo.

Thierry Ligonnière

Presidente da Comissão Executiva

2024 em retrospectiva

A nossa atividade em números
ANA: rede de 10 aeroportos

TRÁFEGO COMERCIAL ANA	
Passageiros	69,2 milhões (+ 4,3%)
Movimentos de aeronaves	465 mil (+1,8%)
Carga aérea	243 mil toneladas (+15,4%)
Ocupação média das aeronaves	86%
Novas rotas	35
Novos mercados	4
Novas companhias	6



TRÁFEGO COMERCIAL				AVIAÇÃO		EXTRA AVIAÇÃO
Movimentos (milhares)	Passageiros (milhões)	Carga (milhares toneladas)		Rotas regulares	N.º Companhias*	N.º Concessionários
225,3	35,1	191,9	Lisboa	145	57	181
104,0	15,9	38,1	Porto	120	33	99
63,5	9,8	0	Faro	87	29	70
37,2	3,3	8,1	Açores	34	13	56
34,5	5,1	4,8	Madeira	73	28	66
VOLUME NEGÓCIOS				73%	27%	

* Companhias com voos regulares (mínimo 10 semanas operação por estação IATA)

2024 em retrospectiva

A nossa atividade por ambição

EMPREGADOR DE REFERÊNCIA

1 152 Efetivos ANA

23,5 mil
Passageiros por efetivo
Produtividade

88 Novas contratações

40,2% Mulheres em cargos de liderança

N.º de Prestadores externos
4 496

DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS

Programa VINCI para Cidadania



AMBIENTE DE EXCELÊNCIA

(2024 comparativamente a 2023)

Consumo de energia (Gj)	-2%
Consumo gás natural (Gj)	-12%
Resíduos produzidos (g/TU) ¹	-4%
Água consumida (L) (em zonas de stresse hídrico)	-13%
Água consumida por passageiro	-5%

CERTIFICAÇÃO ACA



Lisboa, Porto, Faro



Madeira,
Ponta Delgada
e Beja*

* Os três entre os primeiros 10 aeroportos no mundo com esta
Acreditação de Carbono Aeroportuário do ACI - Airports Council International

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

ANA
O que nos
define



ANA

O que nos define

A ANA Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA) é a concessionária do serviço público aeroportuário nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Terminal Civil de Beja, bem como nos aeroportos de Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Flores, no arquipélago dos Açores, e nos aeroportos da Madeira e Porto Santo, no arquipélago da Madeira.

A concessão tem por objeto a prestação de atividades e serviços aeroportuários nos referidos aeroportos, bem como a manutenção e o desenvolvimento destas infraestruturas. Desde 2013, a ANA está integrada no Grupo VINCI, sendo totalmente detida pela VINCI Airports. Em 2024, o Grupo geria uma rede global de 72 aeroportos, em 14 países, consolidando-se como principal operador aeroportuário privado a nível mundial.

Por sua vez a ANA tem participação nas empresas seguintes:



A nossa visão
Posicionar-se como um gestor aeroportuário de reconhecida competência, assegurando um desempenho fundado na confiança dos parceiros e clientes e orientado para a sustentabilidade.

A nossa missão
Gerir de forma eficiente as infraestruturas aeroportuárias, contribuindo para o

desenvolvimento económico, social e cultural das regiões onde atua. É ainda missão da empresa oferecer aos seus clientes serviços de elevada qualidade, criar valor para os acionistas e assegurar elevados níveis de qualificação profissional e de motivação dos seus colaboradores.

Conheça a Missão, Visão e Valores, estrutura e composição dos órgãos sociais no website.

A GESTÃO AEROPORTUÁRIA

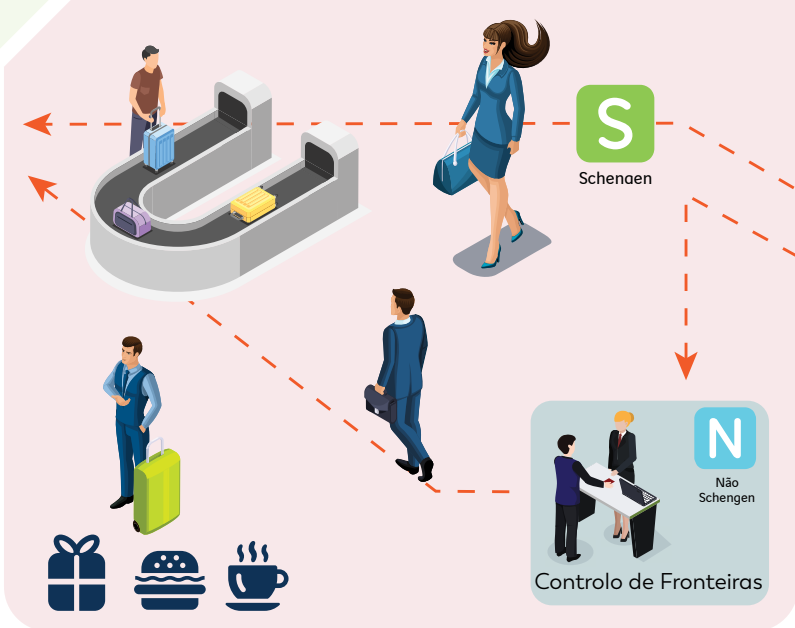
A gestão aeroportuária é o corolário da atividade de múltiplos intervenientes (*stakeholders*): entidades públicas, companhias aéreas, operadores de carga, handlers, fornecedores, passageiros, entre outros, numa cadeia complexa de interações da qual depende a globalidade do serviço prestado.

AEROPORTO

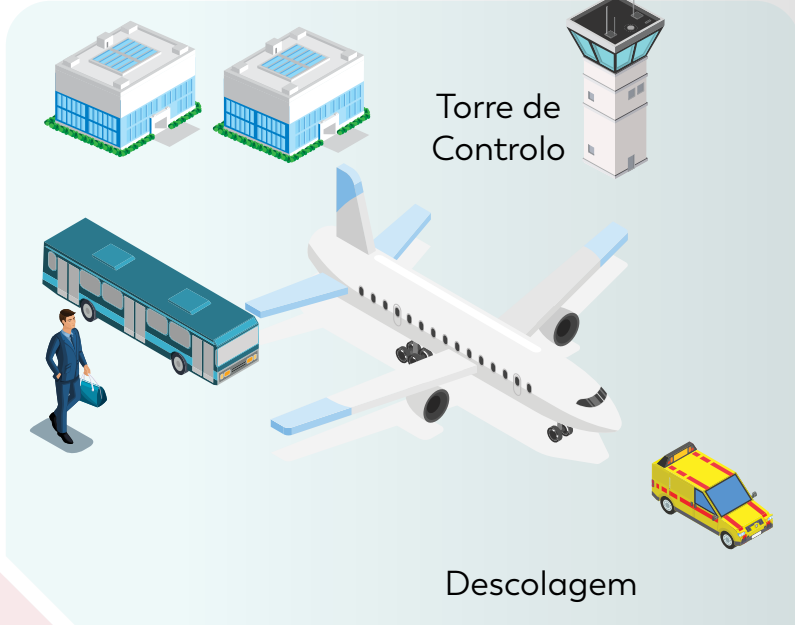
ÁREA PÚBLICA



ÁREA RESTRITA | LADO TERRA



ÁREA RESTRITA | LADO AR



STAKEHOLDERS

- Concessionários: hotéis/ imobiliário, parques de estacionamento, rent-a-car, retalho, restauração, etc
- Controlo de tráfego aéreo (NAV-Navegação Aérea)
- Companhias Aéreas
- Operadores de Carga e Carga Expresso

- Prestadores de Assistência em Escala / *handlers*
- Prestadores de Serviço: segurança, bombeiros, fuel farm, manutenção, limpeza, etc
- Entidades Oficiais: AIMA (controlo fronteiras), AT (controlo alfandegário), PJ, PSP, DGV (controlo veterinário), IPMA (meteorologia),etc

A SEGURANÇA EM PRIMEIRO LUGAR

ANA assume como pilares fundamentais da gestão da sua rede de aeroportos a segurança, a qualidade do serviço e a experiência do passageiro, e uma conduta empresarial comprometida.

A segurança aeroportuária, em sentido amplo, está enquadrada por um extenso conjunto de normas nacionais e internacionais, de natureza legal e regulamentar. É também objeto de exigentes requisitos técnicos definidos em documentos vinculativos do setor

aeronáutico e sujeita a auditorias periódicas da Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC). Por isso, a segurança constitui um pilar essencial da atividade da ANA, desdobrando-se em quatro dimensões:

SECURITY

SECURITY, abrange a proteção de pessoas (passageiros, trabalhadores e público em geral), bem como de instalações e equipamentos contra atos de interferência ilícita.



SAFETY

Safety, a segurança operacional estende-se ainda às vertentes mais técnicas da gestão aeroportuária, garantindo a conformidade das operações — tanto do lado terra como no lado ar — de acordo com os requisitos técnicos nacionais e internacionais. Esta dimensão contribui de forma decisiva para a eficiência operacional e para a qualidade do serviço prestado.



FACILITAÇÃO

Facilitação, a segurança nos aeroportos inclui também a criação de condições que assegurem a fluidez do tráfego, prevenindo e gerindo atrasos e outros constrangimentos nas operações de aeronaves, tripulações, passageiros, carga e ao correio.



SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

Segurança e saúde no trabalho (SST), integra-se em toda esta abordagem que se aplica não só os trabalhadores da ANA, como também aos prestadores de serviço e entidades licenciadas que operam no domínio aeroportuário.



UM SERVIÇO AO ENCONTRO DA MELHOR EXPERIÊNCIA

A ANA entende a qualidade do serviço aeroportuário e a sua adaptação às necessidades dos diferentes segmentos de companhias aéreas e passageiros, como um fator chave para a competitividade dos seus aeroportos.

Por esse motivo, a estratégia da empresa centra-se na monitorização e análise sistemática dos indicadores de desempenho e no desenho de soluções adequadas que permitam aumentar o valor da proposta de serviço a companhias, passageiros e parceiros de negócio.

REGIME DE QUALIDADE DE SERVIÇO AEROPORTUÁRIO

O Contrato de Concessão estabelece um conjunto de indicadores e respetivos níveis mínimos de cumprimento a que a ANA está obrigada. O Regime de Qualidade de Serviço (RQSA) integra um total de 16 indicadores (16 indicadores em Lisboa, Porto e Faro, 14 indicadores na Madeira e 12 em Ponta Delgada) respeitantes a:

- **Disponibilidade de infraestruturas** - pista, posições de estacionamento e equipamentos, entre outros;
- **Disponibilidade de sistemas e equipamentos** - tais como o sistema de tratamento de bagagem, sistemas críticos de tecnologias de informação (CUPPS, GO, FIDS)¹

e equipamentos de mobilidade (escadas rolantes, tapetes rolantes e elevadores);

- **Tempos de espera** - nos processos de controlo de segurança e passaporte, bem como nos tempos de entrega de bagagem à chegada.

Os níveis mínimos de serviço associados aos indicadores de RQSA são revistos anualmente em consulta às companhias aéreas e agentes de assistência em escala, mediante a Consulta aos Utilizadores.



NÍVEL DE SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS

No âmbito da monitorização contínua da qualidade de serviço, a ANA avalia trimestralmente o nível de satisfação dos passageiros, através do programa Airport Service Quality Survey (ASQ Survey) do Airports Council International (ACI). Todos os anos são inquiridos cerca

de 9 000 passageiros nos aeroportos. Os indicadores que registam avaliações negativas durante dois trimestres consecutivos são objeto de um plano de ação corretiva, promovendo uma melhoria contínua do serviço prestado. Paralelamente, a ANA avalia, também anualmente, o nível de satisfação das companhias aéreas através de uma ferramenta online dedicada.

Saiba mais:
Qualidade serviço no site da ANA



¹ - CUPPS: Common Use Passenger Processing System; GO: sistema Gestão Operacional; FIDS: Flight Information Display Systems “

O NEGÓCIO

O aumento do tráfego aéreo, movimentos de aeronaves, passageiros e carga, constitui a base do desenvolvimento da atividade aeroportuária.

O incremento da conectividade dos aeroportos, a diversificação de mercados, o aumento do número de companhias aéreas e a redução da sazonalidade, são fatores fundamentais para um crescimento sustentado do negócio e das receitas associadas. O segmento da **aviação** representa, em 2024, 73% do volume de negócio da ANA.

Em linha com o seu compromisso com a sustentabilidade, a ANA integra preocupações ambientais no próprio modelo tarifário de tráfego. A taxa de

aterragem/descolagem aplicada às companhias aéreas inclui um fator associado ao ruído, que penaliza as aeronaves mais ruidosas. Esta abordagem visa incentivar o uso de aeronaves com melhor desempenho ambiental, em conformidade com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (mais conhecida pela sigla inglesa ICAO), nomeadamente o Anexo 16, e com o índice NRI (Noise Rating Index) desenvolvido pelo Airports Council International (ACI).

Para além da sua atividade principal, os aeroportos desenvolvem complementarmente outros segmentos de negócio — **extra aviação**.

Este abrange um vasto conjunto de serviços destinados a passageiros e visitantes e inclui o retalho, *rent-a-car*, parques de estacionamento, imobiliário e publicidade, telecomunicações entre outros.

A estratégia da ANA nesta área assenta no reforço da diversificação

da sua oferta através da introdução de novos conceitos comerciais e de serviços inovadores, que vão além do portfólio tradicional dos aeroportos. O objetivo é construir um mix de oferta distintivo, orientado para a qualidade e para o equilíbrio entre marcas internacionais de referência e produtos locais, representativos da região onde cada aeroporto se insere, garantindo deste modo o *sense of place*. Atualmente, o segmento extra aviação representa 27% do volume de negócio da ANA.

Saiba mais sobre o Negócio



A GOVERNANCE

A *governance* na ANA tem subjacente uma gestão integrada de todos os seus sistemas de gestão. O conjunto de regras, procedimentos, práticas e processos através dos quais a empresa é gerida, incluindo o relacionamento entre os diversos níveis de decisão e os seus *stakeholders*, é espelhada, nomeadamente, através da:

1. Estrutura organizacional

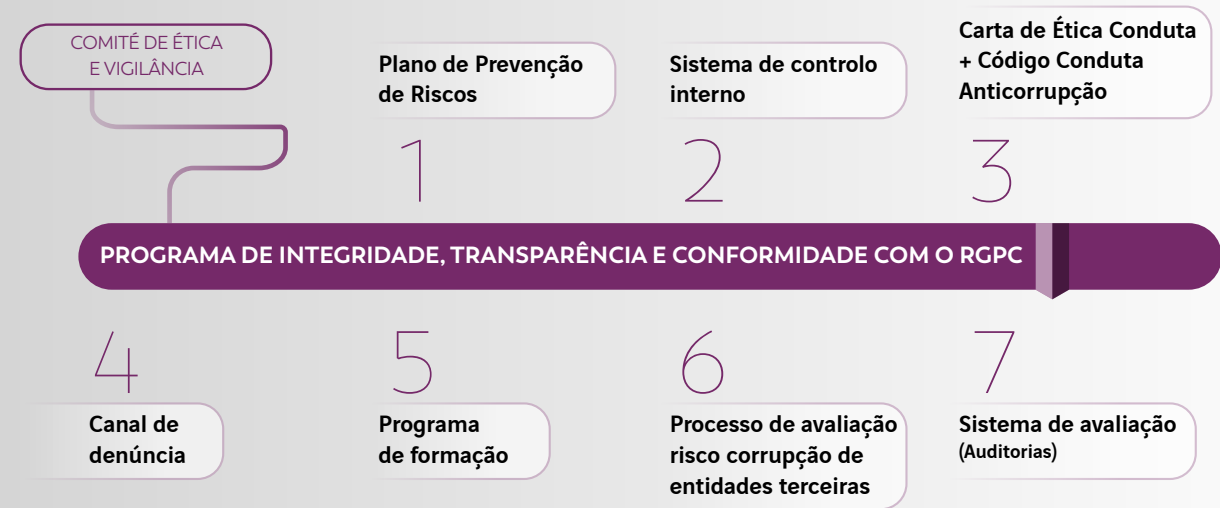
Está definida uma estrutura hierárquica que reflete a liderança formal e representativa, e os seus respetivos níveis e linhas de reporte, incluindo ainda alguns níveis e linhas de reporte informal, a qual espelha a forma como a empresa se encontra organizada para prosseguir os seus objetivos estratégicos. Esta estrutura contempla o Comité de Ética e Vigilância que tem como atribuição a implementação, execução e melhoria contínua do **Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com**

o Regime Geral de Prevenção da Corrupção.

2. Compliance com foco numa conduta empresarial comprometida

Os princípios de Ética e Conduta são assumidos pela ANA como cruciais para o desenvolvimento da sua atividade, especialmente nas relações com seus múltiplos stakeholders. Neste âmbito, a empresa dispõe do Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção.

Os valores consagrados no Programa traduzem-se em compromissos nas áreas da prevenção da corrupção, privacidade, conduta ética, direitos humanos, saúde e segurança no trabalho e proteção ambiental, alinhados com as diretrizes estratégicas de desempenho global definidas no **Manifesto VINCI**. Este Programa contempla os seguintes instrumentos:



Destacando-se como suporte:



A ANA desenvolveu o Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, alinhado com a metodologia do Grupo VINCI. Este plano é revisto, no mínimo, a cada três anos, sendo a sua execução monitorizada e refletida no Relatório de Avaliação Anual. Todos os trabalhadores da ANA são informados sobre a Carta de Ética e Conduta e de todas as políticas da empresa através de ações previstas no Programa de formação, reforçando a cultura de ética e a integridade +corporativa. Mais detalhes disponíveis no **website ANA**, na área de Ética e Conduta.

No âmbito do Programa, no ano 2024 destacam-se as seguintes iniciativas:

- Campanha de sensibilização (Comunicar Ética) a propósito do Dia Internacional Anticorrupção e alinhada com a Ethics week da VINCI.
- Sensibilização para o Programa Colocação de lettering em todas as Direções:

**A ÉTICA PROFISSIONAL
deve sempre inspirar
os nossos comportamentos.**

A GOVERNANCE

- Programa de Formação
Reforço na necessidade de sensibilização para o Programa, uma vez que a formação, até 2024, teve uma aderência de cerca de 62% trabalhadores sendo o objetivo os 100%.
- Revisão do Plano de Prevenção dos Riscos de Corrupção e Infrações Conexas
Primeira revisão do PPR, em abril de 2024, reflete, essencialmente, uma nova sistematização das medidas preventivas e corretivas e a atualização da matriz do risco.

3) Gestão do Risco

Ao longo do ano 2024 prosseguiu-se com o desenvolvimento e a conclusão do Modelo de Gestão do Risco Corporativo da ANA. Este modelo tem subjacente:

- garantir o alinhamento com os procedimentos do Grupo VINCI em matéria de Gestão do Risco;
- evidenciar o alinhamento com o COSO Framework 2017 e com a ISO 31000:2018;
- Quanto aos riscos corporativos, teve-se em conta os desafios do atual contexto, nomeadamente em termos de ESG, bem como as Linhas de Orientação Estratégica, preconizadas no Plano Estratégico 2023-2027.



“Na ANA, todo o trabalho desenvolvido em matéria de Ética Empresarial, tem como propósito torná-la parte do ADN de cada trabalhador, não como um gesto pontual, mas como uma prática diária, enraizada nas interações do dia a dia e vertida em comportamentos baseados na transparência e na integridade. Só assim, é possível estabelecer relações de confiança com todos os seus stakeholders e garantir o sucesso a longo prazo.”

Helena Correia
ANA | DARQ

Juntos,
chegamos
mais longe

02

Juntos, pela mobilidade positiva

A **Estratégia de Sustentabilidade da ANA** tem como horizonte o ano de 2030 mas, de modo a permitir uma implementação mais ajustada à evolução dos desafios, está organizada em dois ciclos temporais: 2022-2025 e 2026-2030. O ano 2024 corresponde ao penúltimo ano do primeiro ciclo.

A estratégia estabelece quatro grandes ambições, alinhadas com os principais desafios que a empresa enfrenta e em consonância com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas:

- Assegurar um Desempenho Ambiental de Excelência (Ambiente de Excelência),
- Ser um Empregador de Referência (Empregador de Referência),
- Desempenhar um papel Central no Sucesso dos Territórios (Desenvolvimento dos Territórios)
- Acelerar a transição da Indústria da Aviação (Transição do Setor da Aviação), para uma economia mais sustentável e resiliente.

Cada uma destas ambições é composta por objetivos específicos, acompanhados de indicadores de desempenho e um Plano de Ação.

A ANA já alcançou resultados que inicialmente foram considerados desafiantes, e é com expectativa que a empresa avança para a revisão do segundo ciclo, em 2025, altura em que o plano de ação será atualizado perante as novas necessidades e oportunidades.



Síntese dos principais objetivos por ambição:

Ambiente de excelência

- Reduzir as emissões diretas e indiretas de Gases Efeito de Estufa (GEE)
- Promover a económica circular, o uso sustentável da água e a mobilidade sustentável
- Monitorizar e minimizar os ruídos inerentes à operação aeroportuária
- Preservar a biodiversidade

Empregador de referência

- Atrair, reter e promover o desenvolvimento e a capacitação dos colaboradores
- Gerar oportunidades para todos
- Estimular a intergeracionalidade
- Promover a partilha de conhecimento
- Garantir as melhores condições de saúde, segurança e bem-estar

Desenvolvimentos dos territórios

- Contribuir para a prosperidade do país, das regiões e das comunidades onde se integram
- Incentivar cadeias de valor resilientes
- Promover compras sustentáveis e locais
- Promover ações de apoio social

Transição do setor da aviação

- Acelerar a transição da indústria da aviação
- Promover colaborações no setor da aviação e na comunidade aeroportuária com vista à transição ecológica

Responsabilidade direta



Influência & Cooperação



Ao longo deste relatório, cada uma das ambições serão descritas e apresentados os resultados obtidos em 2024.

MARCOS DO ANO

Ambiente
de exelência

ENERGIA E
EMISSIONES DE
CARBONO

01

Aposta na **descarbonização da frota** com substituição de veículos a combustíveis fósseis para veículos de baixas emissões, assim como utilização de combustíveis sustentáveis - HVO.

Desenvolvimento e licenciamento de projetos para novas centrais fotovoltaicas nos aeroportos ANA e início de um projeto eólico para o fornecimento de energia renovável no aeroporto da Madeira.

Realização de **estudos de mobilidade empresarial sustentável** com o envolvimento de *stakeholders* locais, para a criação de um plano de melhoria da mobilidade na envolvente dos aeroportos da Faro e Porto.

ECONOMIA
CIRCULAR

02

Certificação Coração Verde (LIPOR) no aeroporto do Porto.

Contratação de um novo prestador de serviço para a gestão de resíduos de Ponta Delgada e início da **quantificação dos resíduos sólidos** urbanos nesse aeroporto.

Criação de um **ranking de concessionários** da restauração, para premiação das melhores práticas de gestão de resíduos no aeroporto do Porto.

USO
SUSTENTÁVEL
DE ÁGUA

03

Alargamento da rega preditiva nos aeroportos de Lisboa e Porto.

Início da implementação do Skydrop no aeroporto do Porto, para **reaproveitamento das águas pluviais** da cobertura da aerogare para a água de serviço, com alargamento desta rede à área do rent-a-car (1ª fase já concluída).

Desenvolvimento do **Projeto de Reutilização das Águas Residuais** tratadas da ETAR no aeroporto de Faro.

PRESERVAÇÃO
DA
BIODIVERSIDADE

04

Conclusão dos **diagnósticos de biodiversidade** em todos os aeroportos.

Projeto das **Pradarias Marinhas**, no aeroporto de Faro, venceu o Prémio de Ambiente VINCI 2024.

Realização do **estudo e-DNA** no aeroporto da Madeira, para conhecimento de artrópodes.

DIAS A CELEBRAR

DIA MUNDIAL DO AMBIENTE NO AEROPORTO DO PORTO

O evento incluiu o lançamento de um vídeo “Somos Todos Ambiente”, com contributos de colaboradores do aeroporto do Porto, assim como um *open day* no Parque de Resíduos, no qual os alunos da Escola Básica da Prozela participaram numa visita educativa com atividades sobre reciclagem.

DIA DE AMBIENTE VINCI

A sessão nacional, transmitida para toda a ANA a partir de Faro, permitiu a partilha dos projetos ambientais dos aeroportos, reforçando o compromisso com práticas sustentáveis.

Aeroporto do Porto

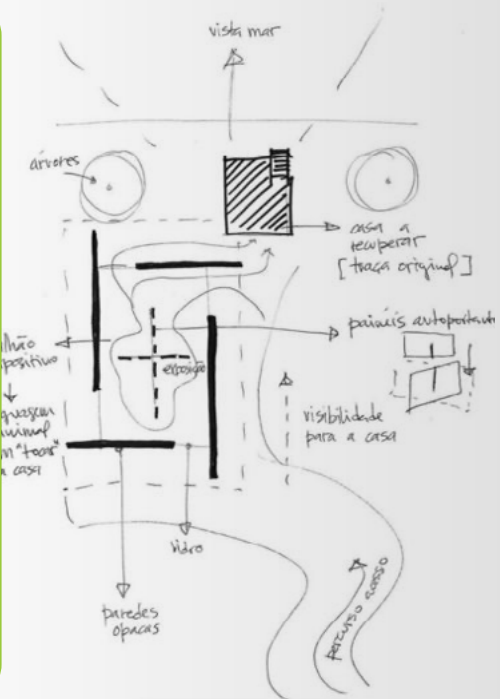
O aeroporto celebrou a 5ª edição do Dia de Ambiente VINCI com um *workshop* dedicado à iniciativa Skydrop, com uma apresentação detalhada deste projeto, que foi candidato à 2ª edição do Prémio de Ambiente VINCI. O Skydrop tem como objetivo aproveitar os recursos hídricos disponíveis no aeroporto, nomeadamente a água da chuva da cobertura da aerogare, contribuindo para o uso sustentável deste precioso recurso.

Aeroporto de Faro

Os dois projetos vencedores do prémio de ambiente VINCI na Região Sul da Europa (RestoreSeagrass e Reutilização de água residual tratada da ETAR) foram apresentados.

Aeroporto da Madeira

Apresentação da “Casa da Sustentabilidade”, uma ideia inovadora submetida à 2.ª Edição do Prémio de Ambiente VINCI.



MARCOS DO ANO

Empregador de referência

Bem-estar dos trabalhadores

02

Continuação dos **programas de liderança feminina**, como o projeto **Promova e Progrida**. Implementação de novas atividades no âmbito do programa TO CARE, desenvolvendo os pilares: saúde, família, físico e mental. Preparação do programa **Next Level** no âmbito da promoção da longevidade.

Incentivo ao **bem-estar dos trabalhadores**, através de diversas ações como: *teambuilding* através de ações desportivas e programas de gestão de stress.

Saúde e segurança no trabalho

03

Aposta contínua na **formação em segurança** com *workshops* e atividades no terreno que resultaram em zero acidentes de trabalho com consequências graves.

Aproximação e partilha com os trabalhadores

01

Sessões ANA Talks envolveram mais de 500 trabalhadores em conversas sobre temas estratégicos e desafios futuros da empresa. Auscultação de todos os trabalhadores através de questionários de satisfação organizacional (ANA LISTENS).

Promoção de **Diversidade Equidade e Inclusão (DEI)** através de *talks* e *workshops* que contaram com presença de cargos de topo e parceiros externos.

Formação

04

Aumento de 56% das horas de formação em 2024 comparativamente a 2023. Garantiu-se a mais de 95% dos trabalhadores no mínimo um curso por ano.

MARCOS DO ANO

Desenvolvimento dos territórios

Envolvimento das comunidades

01

A 6.ª edição do **Programa VINCI para a Cidadania (PVPC)** apoiou mais 16 organizações sociais com um valor total de 372,2 m€.

Apoio, entre outras, à Associação CASA, contribuindo para a construção de uma cozinha industrial para pessoas em situação de vulnerabilidade.

Avaliação de impacto PVPC

02

Primeira avaliação de impacto ao PVPC mostra que reforçou a inclusão social nos territórios, melhorou a participação na comunidade e aumentou a robustez financeira das organizações sociais.

03

Conclusão do *roadmap* para implementação de Sustentabilidade na Cadeia de Valor – Fornecedores. Definição de piloto para implementação da primeira fase em 2025.

Comunidades sustentáveis

04

Início dos estudos de impacto socioeconómico dos aeroportos ANA com a parceria das universidades locais

Estudos socioeconómicos

SUSTENTABILIDADE EM MOVIMENTO |
ROADSHOW ANA

Para a consolidação das temáticas de sustentabilidade na ANA foram realizados *roadshows* em vários aeroportos, centrados no **Programa de Capacitação para a Sustentabilidade 2024**.

As ações tiveram como objetivo sensibilizar os trabalhadores para os compromissos e objetivos da Estratégia de Sustentabilidade da ANA nas suas quatro ambições, bem como para a visão do Grupo VINCI.

As ações itinerantes reuniram cerca de 400 participantes, promovendo a partilha de boas práticas de cada um dos aeroportos, incentivando a participação em grupos de reflexão e desenvolvimento de ideias e projetos.

Cada aeroporto recebeu três roadshows, um por cada uma das ambições, organizados em quatro momentos:



Estratégia e compromissos de
Sustentabilidade ANA

“À Conversa com”,
mesa-redonda que juntou
oradores externos para
partilharem boas-práticas
de outras organizações

“Acontece” onde se destacaram
projetos em curso em cada
aeroporto

Atividades práticas com todos os
participantes

ROADSHOWS

AMBIÇÃO	LOCALIZAÇÕES	PARCEIROS / ENTIDADES ENVOLVIDAS	TEMAS ABORDADOS	Nº PARTICIPANTES
Ambiente de Excelência	Lisboa	Natural Business Intelligence CERVAS LIPOR Instituto de Florestas Conservação da Natureza - Madeira Sustainazores	· Capital Natural · Transição Ecológica · Alterações Climáticas · Biodiversidade · Atividades ao ar livre · Identificação de flora e fauna	Lisboa = 30 Porto = 26 Faro = 28 Madeira = 21 Açores = 23
	Porto	Michael Page Associação Salvador APPDI Café Joyeux	· Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI) · Liderança feminina · Bem-estar · Envelhecimento ativo · Micro agressões · Empatia e respeito	Lisboa = 44 Porto = 32 Faro = 40 Madeira = 30 Açores = 40
Empregador de Referência	Faro			
Desenvolvimento dos Territórios	Madeira	Fundação Serralves CASA Banco Alimentar Metropolitano de Lisboa Sonae SGPS Câmaras Municipais e entidades locais	· Responsabilidade Social Corporativa · Voluntariado · Apoio a idosos, crianças, pessoas com deficiência · Combate à fome · Impacto social local	Lisboa = 31 Porto = 24 Faro = 20 Madeira = 11
	Açores			

A MATURIDADE DO NOSSO PERCURSO

Em 2024 a ANA consolidou o seu percurso de sustentabilidade, com uma abordagem mais integrada e transversal.

Os temas da Sustentabilidade passaram a ocupar um lugar central na agenda dos aeroportos e o envolvimento com os stakeholders foi alargado dentro da organização, bem como com os parceiros externos. A ANA continua comprometida em liderar

com responsabilidade, em articulação com trabalhadores, comunidades, parceiros e demais stakeholders. É através da participação ativa de todos que melhor se amadurece o ciclo estratégico da empresa e se aprofunda o impacto das suas iniciativas.



TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	INDICADORES	CUMPRIMENTO META 2024
Energia e Emissões de Carbono	Reduzir a pegada de carbono - âmbitos 1 e 2, em valores absolutos - Método de Localização	Emissões CO ₂ - âmbitos 1 e 2 (% face a 2018)	✓
	Aumentar a resiliência e adaptação às alterações climáticas dos aeroportos	Consumo de energia fóssil, sem aquisição de Garantias de Origem (face ao ano anterior)	✓
Economia Circular	Zero resíduos diretos enviados para aterro	N.º Planos de adaptação às Alterações Climáticas	✓
Uso Sustentável da Água	Reduzir o consumo de água	Resíduos para aterro (%)	✓
Preservação da Biodiversidade	Promoção da biodiversidade local e regional	Consumo total de água por passageiro (l/pax)	✓
Gestão de Ruído	Aumentar a sensibilização em matéria de ruído no ecossistema aeroportuário	Áreas reflorestadas	✓
		N.º de rankings das companhias aéreas em matéria de emissões	✓

A MATURIDADE DO NOSSO PERCURSO

AMBIÇÃO

EMPREGADOR DE REFERÊNCIA



TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	INDICADORES	CUMPRIMENTO META 2024
 Desenvolvimento e reconhecimento Formação	Reforçar a formação dos trabalhadores	N.º médio de horas de formação por trabalhador	
		Trabalhadores com mínimo de 1 curso ou 25 horas de formação por ano (%)	
 Desenvolvimento e reconhecimento Atratividade	Fortalecer a atratividade da empresa	N.º presenças em feiras	
		N.º open days ANA para alunos	
 Desenvolvimento e reconhecimento Sensibilização e capacitação para o tema da sustentabilidade	Promover o conhecimento sobre temáticas da sustentabilidade	Trabalhadores participantes em ações de sensibilização e formação sobre Sustentabilidade (%)	
		N.º de ações internas de introdução e integração do tema da sustentabilidade	
 Segurança e Saúde	Obter zero acidentes de trabalho	Taxa de Frequência Acidentes de Trabalho (LTIR) (%)	
		Taxa de Gravidade de Acidentes Trabalho (SR)(%)	
 Diversidade, Inclusão e Igualdade de Oportunidades Género	Promover a igualdade de oportunidades para mulheres em cargos de liderança	Cargos de liderança ocupados por mulheres (%)	

A MATURIDADE DO NOSSO PERCURSO

AMBIÇÃO

DESENVOLVIMENTO
DOS TERRITÓRIOS



TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	INDICADORES	CUMPRIMENTO META 2024
 Envolver as comunidades	Promover a responsabilidade social	N.º projetos PVPC apoiados no ano (N.PVPCn)	  
	Avaliar o impacto socioeconómico dos aeroportos nos territórios	N.º de estudos sobre temas sociais e económicos	  
	Proximidade com a comunidade e parceiros	N.º de iniciativas, patrocínios / presenças ANA	  
 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 (%)	n.d.
	Aumentar progressivamente o volume de compras locais	Volume (valor) de compras locais (%)	n.d.

A MATURIDADE DO NOSSO PERCURSO

Em 2024 foram cumpridas 74% das metas definidas nas três ambições (14 dos 19 indicadores quantificáveis).

Na ambição **Ambiente de Excelência** ficaram por cumprir o nº de Planos de adaptação às alterações climáticas.

Esta situação é deliberadamente e assumida pela ANA, resultando da necessidade de rever a metodologia de abordagem ao tema, após a realização deste Plano para o aeroporto de Faro e publicação dos novos requisitos de reporting de sustentabilidade em resultado de Diretivas europeias. Os sete hectares de área reflorestada não foram suficientes para se atingir a meta definida para o ano, sete hectares e meio. No entanto,

releva-se o cumprimento dos demais indicadores, nomeadamente, a redução de emissões CO², a diminuição do consumo energia fóssil e o consumo de água por passageiro apesar do incremento significativo do tráfego de passageiros nos aeroportos ANA.

No **Empregador de Referência** o incumprimento de três indicadores deveu-se à realização de menos dois “Open Days” para alunos, à inferior percentagem de participantes ANA em ações de sensibilização ou formação sobre sustentabilidade que a estipulada como meta e à ligeira subida da taxa de frequência de acidentes de trabalho (LTIR) face ao valor objetivado, mas ainda assim inferior quando comparada ao ano de 2023.

Não se pode deixar de assinalar o significativo incremento do número de horas de formação e do número de trabalhadores abrangidos pela mesma, a par com a elevada percentagem de mulheres em cargos de liderança como sinal inequívoco da promoção da igualdade de oportunidades na ANA.

No **Desenvolvimento dos Territórios**, 2024 revelou-se um ano profícuo. Além do reiterado sucesso do Programa VINCI para a Cidadania, que recebeu 96 candidaturas e apoiou 16 projetos sociais, iniciaram-se a realização de três estudos de impacto socioeconómico dos aeroportos de Lisboa, Açores e Faro, que contaram com o acompanhamento e colaboração das respetivas universidades locais.

No que respeita ao tema do reforço da sustentabilidade na cadeia de

valor, em 2024, foram dados passos determinantes, com início do projeto “Compras Sustentáveis, para a integração progressiva de critérios ambientais e de fornecimentos locais nos processos aquisitivos da ANA”. Foi realizado o levantamento, *benchmarking* e desenho do processo com a inclusão dos referidos critérios, estando em curso um piloto para a implementação num dos aeroportos e para determinada tipologia de contratos (manutenção), para posteriormente se replicar outras tipologias e noutros aeroportos ANA. Com a implementação deste projeto passará a ser possível, de forma rigorosa, a quantificação e avaliação do cumprimento das metas estabelecidas para este tema.

Em 2024, apesar dos desafios, consolidámos o nosso percurso de Sustentabilidade.



Ambiente de excelência



03

Ambição | Ambiente de excelência

A ANA tem demonstrado um compromisso sólido com o ambiente, alinhado com a estratégia global de ambiente do Grupo VINCI, e centrado na minimização do impacto ambiental das suas operações, procurando soluções inovadoras para uma transição eficiente.

A estratégia ambiental definida pela VINCI Airports para todos os seus aeroportos está estruturada em torno de três eixos: **energia e alterações climáticas, economia circular e gestão de resíduos, água e ambiente natural**, tendo sido estabelecidas metas ambiciosas a alcançar até 2030. A redução das emissões de carbono, a eficiência energética e a economia circular, são objetivos prioritários dada a urgência na descarbonização, mas gerir de forma racional os recursos naturais e melhorar a gestão do ruído são também parte integrante da agenda. A referida estratégia foi um contributo relevante para a definição desta ambição que tem como objetivo assegurar um desempenho ambiental de excelência.



Em resultado desta estratégia ambiental, **foram definidos cinco pilares para integrarem a estratégia de Sustentabilidade da ANA:** Energia, Carbono e Alterações Climáticas; Economia Circular; Uso Sustentável da Água; Preservação da Biodiversidade e Gestão de Ruído.

Pilares da ambição/Temas materiais



Saiba mais em Metas à vista página 88.

AGIR SOBRE AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS E A ENERGIA

A ANA prossegue com o seu plano de combate às alterações climáticas, centrado em atingir as NetZero emissões até 2030, através da redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e da compensação das suas emissões residuais.

O PLANO DE **REDUÇÃO DA PEGADA DE CARBONO**² INCLUI AS PRINCIPAIS MEDIDAS:

- Aumento da **eficiência energética**;
- Estudo e adoção de tecnologias com baixas emissões;
- Colaboração em **projetos de inovação** de tecnologias mais limpas;
- Utilização do **modelo de reporte e monitorização**, designado por *carbon budget*, por aeroporto, permitindo um acompanhamento detalhado das emissões e a definição de estratégias mais eficazes.

A sensibilização das equipas da ANA para as alterações climáticas é um eixo de atuação essencial para cumprir o calendário de objetivos, bem como o compromisso da empresa em implementar os investimentos previstos para a redução de consumos energéticos e consequente redução das suas emissões. Este trabalho resultou, em 2024, **na renovação bem-sucedida do Nível 5 no Programa Acreditação Carbono Aeroportuário (ACA) do ACI Europa para os aeroportos de Beja, Madeira e Ponta Delgada e na manutenção dos restantes no nível 4+ de acreditação.**

Estes resultados refletem também o compromisso e trabalho conjunto com toda a cadeia de valor num esforço coletivo contínuo para a ANA conseguir reduzir o impacte ambiental nas suas operações e ser um agente ativo na transformação do setor aeroportuário. A complexidade da cadeia de valor da atividade aeroportuária requer efetivamente a colaboração com diversas partes interessadas, como autoridades locais, organizações e parceiros para o desenvolvimento de soluções mais eficazes para reduzir o impacte ambiental.

Saiba mais sobre Programa Acreditação Carbono Aeroportuário

- - **1,6% no total do consumo de energia** de todos os aeroportos, descendo de 487 936 GJ, em 2023, para 480 045 GJ, em 2024.
- - **6,3% na intensidade energética** descendo de 0,0071 GJ/TU, em 2023, para 0,0067 GJ/TU³ acrescentar em 2024
- **4% de energia consumida gerada por fontes renováveis** (energia fotovoltaica + HVO)
- **82% de energia** consumida associada a **eletricidade**
- **18% de energia consumida** proveniente de combustíveis fósseis

A ANA tem um **papel fundamental na redução das emissões indiretas** de âmbito 3, através de processos colaborativos com os seus *stakeholders*.



6 641 tCO₂
Acréscimo de 3,4% face a 2023. Ainda que tenha havido um aumento das emissões devido ao aumento de fugas de gases refrigerantes, houve igualmente um esforço de redução nos consumos de energia, nomeadamente no consumo de gás, que reduziu cerca de 12% no total.



9 164 tCO₂
Redução de -30,8% face a 2023, devido a medidas de eficiência energética como a utilização de sistemas de iluminação LED para o qual concorreu ainda a redução no fator de emissão nos consumos de eletricidade no continente. De notar que, ainda assim, que o processo de eletrificação da frota tem impacte (ainda que reduzido) nos consumos globais de eletricidade.



6 078 372 tCO₂
(em processo de verificação por entidade externa)

2 - **A ANA monitoriza e atua sobre os três âmbitos:**

- **Âmbito 1:** emissões diretas associadas à queima de combustíveis líquidos e gasosos em viaturas e equipamentos, queima de combustível nos treinos dos socorros e emissões de gases fluorados com efeito de estufa associados aos equipamentos de climatização.
- **Âmbito 2:** emissões associadas ao consumo de eletricidade adquirida.
- **Âmbito 3:** emissões indiretas, que representam a maior parte do impacto ambiental da ANA como as emissões das aeronaves e, em menor escala, as deslocações dos passageiros de e para os aeroportos.

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

AGIR SOBRE AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS E A ENERGIA

No âmbito do Plano de Ação e do Clima⁴ 2021-2030 destaca-se a adoção e monitorização das seguintes iniciativas:

Otimização de temperaturas nos terminais: ajustes nos sistemas de climatização nos terminais garantem um equilíbrio entre o conforto térmico e a eficiência energética. A otimização envolve a definição de faixas ideais de temperatura para cada estação do ano, além de melhorias no isolamento térmico para minimizar perdas de energia. Em 2024, a ANA reduziu o consumo de gás natural em cerca de 12%.

Descarbonização da frota: a ANA tem vindo a substituir os veículos convencionais da frota por alternativas mais sustentáveis. Em 2024, no aeroporto de Lisboa, foram adquiridos três veículos elétricos *Aviogei Airport Equipment* e duas Viaturas de Transporte Adaptada (VTA), com o objetivo de renovar a frota destinada a pessoas com mobilidade reduzida e melhorar a capacidade e qualidade do serviço

MyWay. Nos Açores, a transição continua em curso com a aquisição de seis veículos híbridos e seis elétricos. A empresa, em 2024, também apostou na alteração da tipologia de combustíveis utilizados, substituindo o gasóleo por HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*), em veículos operacionais e de apoio às atividades de manutenção dos aeroportos de Faro e Lisboa, obtendo-se reduções médias de emissões de CO₂ na ordem dos 80%.

VEÍCULOS COM ENERGIA MAIS LIMPA NOS AÇORES

Aeroporto de Ponta Delgada:
3 veículos elétricos e 2 híbridos

Aeroporto da Horta:
2 veículos elétricos e 2 híbridos

Aeroporto de Santa Maria:
1 veículo elétrico e 2 híbridos

Iluminação LED: gradualmente, os sistemas tradicionais de iluminação estão a ser substituídos por tecnologia LED, mais eficiente, duradoura e com melhor qualidade luminosa. Atualmente, os aeroportos da Madeira e de Beja já operam, em exclusividade, com iluminação LED. No aeroporto do Porto, a reconversão em edifícios e arruamentos está 97% concluída, com a instalação da iluminação LED prevista para a pista até final de 2025, dentro da obra de reabilitação em curso. No aeroporto de Faro apenas a pista ainda não é servida por iluminação LED.

Produção fotovoltaica: a energia fotovoltaica é uma excelente alternativa por não depender da rede elétrica e de contribuir significativamente para a diminuição das emissões de carbono. A ANA já instalou uma central de produção fotovoltaica de autoconsumo no aeroporto de Faro, em 2022, e tem em curso projetos de instalação nos aeroportos Lisboa, Porto, Madeira, Porto Santo, Ponta Delgada, Horta e Santa Maria. Todos se encontram em



⁴ O Plano de Ação e do Clima da ANA é uma ferramenta estratégica de longo prazo que estabelece um roteiro para alcançar os diversos objetivos, incluindo a meta principal de atingir a neutralidade de carbono até 2030 nos dez aeroportos.

AGIR SOBRE AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS E A ENERGIA

fase de licenciamento, com exceção dos aeroportos dos Açores e da Madeira, onde o licenciamento já foi obtido junto das entidades oficiais competentes. Atualmente, a central fotovoltaica no aeroporto de Faro está em operação e, em 2024, produziu cerca de 17 500 GJ de energia solar, representando 38,6% do consumo elétrico do aeroporto. Na procura de fontes de energia alternativa, o ano de 2024 foi ainda marcado pelo processo de projeção e licenciamento de piloto para produção de energia elétrica a partir de **energia eólica** no aeroporto da Madeira, transformando assim um fator negativo com impacte na operação do aeroporto, num complemento aos painéis fotovoltaicos, sobretudo no período noturno.

Na **área de mobilidade**, destacam-se também as seguintes iniciativas:

- Atribuição de financiamento europeu ao projeto **LIFE-MOONSET**, em que a ANA se apresenta em consórcio, e que visa uma análise e implementação de pilotos para solicitação *on-demand* de transporte

em mini-vans elétricas, nas deslocações pendulares, em período noturno;

- Início da prestação de serviços de Estudo de Mobilidade Empresarial nos aeroportos de Porto e Faro.
- Contribuição ativa da ANA na qualidade de entidade-chave no PMMUS (Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável), a convite da TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa.



MAIS ENERGIA FOTOVOLTAICA

38,6% do consumo elétrico do aeroporto de Faro, em 2024. Instalação de 2,9 MWp, composta por 6440 painéis solares, distribuídos por 3,5 hectares.

1 926 ton de CO² emissões poupadas, desde 2022 a 2024, equivalente à plantação de 15 408 árvores.

ÁRVORE SOLAR

A ANA aposta em projetos inovadores que, promovem o uso da energia solar através de soluções acessíveis e sustentáveis. Um exemplo emblemático é a construção da Árvore Solar no aeroporto de Faro, desenvolvida a partir de materiais reciclados. Inspirada na forma de uma árvore, a estrutura integra painéis solares suportados por folhas, com um recorte evocando folhas da figueira.



Esta estrutura permite o carregamento de pequenos dispositivos eletrónicos como telemóveis, computadores e tablets, utilizando exclusivamente energia solar.

Dando continuidade a este projeto estão a ser exploradas outras soluções criativas para a criação de áreas de sombra, de forma a melhorar o conforto e a experiência do passageiro.

ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

As alterações climáticas são um dos principais desafios ambientais da atualidade, devendo fazer parte da ordem do dia dos diferentes decisores (políticos, institucionais, empresariais, entre outros).

O Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC), considera que as alterações climáticas terão impactes em toda a sociedade, incluindo o setor da aviação. Embora a aviação, atualmente, opere com segurança e eficiência numa grande diversidade de climas, as alterações climáticas poderão no futuro representar uma série de riscos para este setor, onde se inclui o aumento da frequência e intensidade de eventos climáticos em algumas regiões do mundo, potencialmente além da capacidade atual de resiliência do sistema de aviação. Considera-se ainda que, apesar dos esforços crescentes

de mitigação das alterações climáticas a nível global, é inevitável que estas venham a ocorrer.

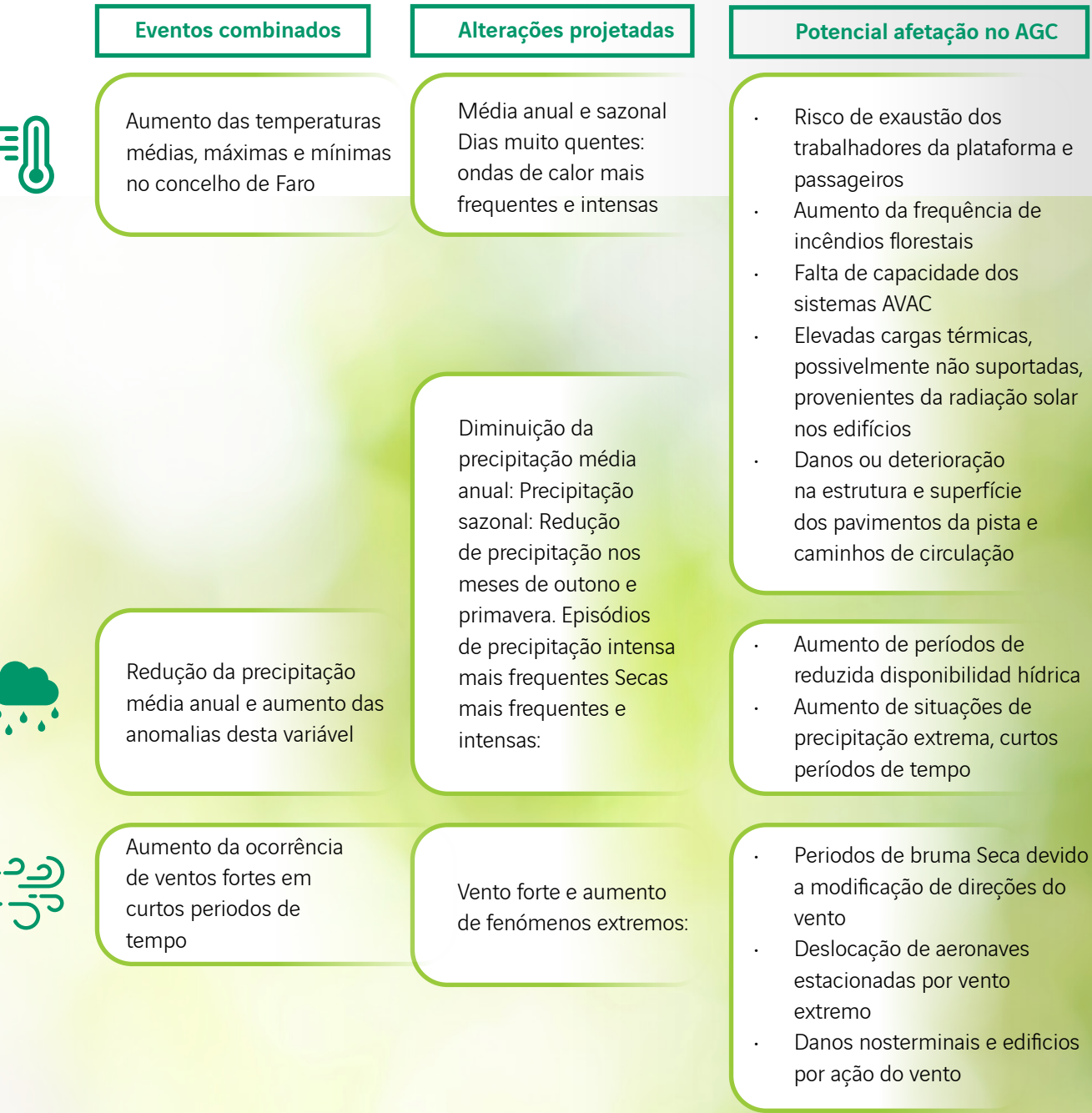
A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), a EUROCONTROL e o Airports Council International (ACI), entidades associadas à aviação, encontram-se a trabalhar na identificação dos potenciais impactes ambientais que as alterações climáticas poderão ter nas operações aéreas e aeroportuárias.

Assim, a abordagem da ANA a este tema concretiza-se não só através de políticas de mitigação, mas também de adaptação, centradas numa ótica geral integrada que abranja de forma semelhante, as questões relacionadas com a governança, a evidência e o conhecimento, além das ferramentas apropriadas.



No âmbito do **Plano de Adaptação às Alterações Climáticas Aeroportuárias** foi concluído o estudo de riscos associados a eventos climáticos no **aeroporto de Faro**. Com base nesta

análise, foi desenvolvido um plano de ação com medidas específicas para mitigar as vulnerabilidades identificadas e reforçar a resiliência do aeroporto.



ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Eventos combinados	Alterações projetadas	Potencial afetação no AGC
 Aumento de fenómenos extremos	Aumento de fenómenos extremos, como tempestades momentâneas de precipitação e ventos fortes	• Risco de inundação de áreas adjacentes ao quartel SLCI • Risco de inundação de áreas adjacentes ao DVOI estação meteorológica • Risco de inundação de caminhos de circulação • Vulnerabilidade de áreas técnicas por inundação • Bloqueio de acessos ao aeroporto
 Aumento do nível médio da água do mar	Subida do nível médio da água do mar: Evento extremos: subida do NMM com impactos mais graves em situações de tempestade	• Risco de inundação (aliado a ocorrência de tempestades) de áreas adjacentes ao quartel SLCI • Risco de inundação (aliado a ocorrência de tempestades) de áreas adjacentes ao DVOR e estação meteorológica • Risco de inundação de caminhos de circulação • Risco de inundação (aliado a ocorrência de tempestades) da estação meteorológica • Risco de inundação (aliado a ocorrência de tempestades) de caminhos de circulação
 Aumento da temperatura, redução da precipitação, aumento da frequência e duração das ondas de calor e das secas.	Aumento da vulnerabilidade a incêndios florestais: aumento da frequência, dimensão e intensidade dos incêndios em particular na região mediterrânica.	• Reduzido, considerando as características da envolvente do aeroporto e a predominância do rumo dos ventos naquela região, no entanto, não deve ser negligenciada pelos efeitos indiretos (impossibilidade de transferência de passageiros em terra, visibilidade, entre outros)

Eventos combinados	Alterações Projetadas	Potencial afetação no AGC
 Aumentos de períodos de nevoeiro e/ou bruma seca proveniente do deserto do Saara	Aumento de fenómenos de Operações de Baixa Visibilidade (<i>Low Visibility Operations</i>)	Incerto, dado ao reduzido período de referência dos fenómenos e ausência de dados. Ainda assim, situação LVO causa constrangimentos nas operações e na rnovimentação de aeronaves, pelo que deve ser considerada a sua avaliação no futuro.
 Fenómenos de precipitação intensa, aumento da temperatura mínima e aquecimento das águas	Aumento de doenças transmitidas por vetores Aparecimento de novos vetores/espécies	O AGC, sendo uma infraestrutura de entrada e saída passageiros, vindos de vários pontos do mundo, e vulnerável ao potencial aumento de proliferação de VE e consequentemente o aumento de doenças transmitidas por vetores. Pela sua relevância faz parte do programa REVIVE, como área de recolha de amostras.
 Redução de dias de precipitação, aumento de eventos de seca, índice de escassez hídrica subterrânea moderada	Diminuição da disponibilidade hídrica	Reduzido, por um lado, pelas necessidades hídricas o aeroporto e por outro lado pela localização do AGC nc litoral de Faro e Região Hídrica das Ribeiras do Algarve (RH8). Ainda assim, deve prever-se maior frequência de situações de alerta e o recurso a alternativas de origem da água.
 Alterações nos padrões de temperatura	Variação da avifauna a nível regional	Incerto, uma vez que não se confirma uma tendência relativamente a observação de espécies. Contudo alterações na presença de avifauna podem causar constrangimentos na movimentação de aeronaves; será importante continuar a monitorizar esta variável.

ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Um dos elementos-chave do plano de ação é a formação das equipas para enfrentarem desafios e aplicarem as estratégias propostas. Além disso, o plano contempla a criação de mecanismos de monitorização para avaliar os efeitos das medidas aplicadas, bem como o acompanhamento contínuo da evolução das variáveis climáticas.

No âmbito deste plano, foi também identificado o risco da proliferação de vetores de doenças infecciosas. Entre as medidas preventivas adotadas em 2024, conta-se a instalação de 20 equipamentos de captura de mosquitos em pontos estratégicos da aerogare e o controlo de fronteiras temporário.

PROMOVER A CIRCULARIDADE

A circularidade dos resíduos constitui uma temática relevante para a ANA, uma vez que os aeroportos são locais de passagem e de trabalho de milhares de pessoas, o que gera diariamente elevado volume de resíduos. Para isto contribui, entre outras variáveis, a intensa atividade nas áreas de restauração e de comércio dos aeroportos.

O programa de monitorização de mosquitos, vetores de doenças infecciosas, foi alargado a áreas com elevado fluxo de passageiros passando, a incluir a amostragem de mosquitos adultos, além dos estágios larvares.

Nas valas de drenagem a sul do aeroporto, foi realizado um levantamento do coberto vegetal, em colaboração com o ICNF e a ARH Algarve, com o objetivo de assegurar a limpeza e manutenção destas áreas, garantindo o escoamento adequado das águas pluviais e a prevenção de fenómenos de inundação. Como próximas ações, prevê-se a implementação de um sistema de monitorização de cheias.

A ANA está comprometida com a meta de zero resíduos diretos enviados para aterro, até 2030.

Para alcançar este objetivo, a ANA compromete-se com:

- A redução da quantidade de resíduos produzidos;
- O aumento das taxas de separação seletiva e de valorização;
- A promoção da reutilização e recuperação.

SEMANA EUROPEIA DA PREVENÇÃO DE RESÍDUOS

Em 2024, o aeroporto do Porto participou na Semana Europeia da Prevenção de Resíduos com diversas iniciativas de sensibilização sobre o desperdício alimentar, realizadas em parceria com a LIPOR:

- Restauração em ação: sessão dirigida a 34 profissionais da restauração do aeroporto com dicas práticas para reduzir o desperdício alimentar, com a colaboração da Associação Portuguesa de Nutrição.
- Do aeroporto à sua mesa: sessão aberta à comunidade aeroportuária, com partilha de boas práticas para reduzir o desperdício alimentar, com 58 pessoas.
- Sensibilização contínua: divulgação de materiais informativos na área das chegadas e restaurantes, em parceria com os operadores presentes no aeroporto AREAS e Food Collection.



CERTIFICAÇÃO CORAÇÃO VERDE - LIPOR

O aeroporto do Porto candidatou-se à certificação Coração Verde, um modelo promovido pela LIPOR, que reconhece as boas práticas de gestão ambiental adotadas pelas entidades participantes. Esta certificação baseia-se numa metodologia estruturada que inclui o apoio contínuo por parte de um responsável da equipa da LIPOR, para garantir o cumprimento dos critérios da certificação. Após um diagnóstico ambiental ao aeroporto, é elaborado um plano de plano de ação, com medidas específicas para melhorar a gestão de resíduos. Em 2024, foi concluída a formalização da candidatura, o levantamento inicial de informação, a elaboração de diagnóstico e a definição de plano de ações. Em 2025, está prevista a introdução das medidas de melhoria identificadas no plano de ações para a obtenção da certificação Coração Verde.



PROMOVER A CIRCULARIDADE



PROJETO ROLHA A ROLHA
SEMEIE A RECOLHA

Como parte da promoção da economia circular, o aeroporto do Porto iniciou a separação de rolhas de cortiça nos estabelecimentos de restauração, em parceria com a LIPOR. O projeto pretende incentivar a reciclagem da cortiça e contribuir para a reflorestação em Portugal, plantando uma árvore autóctone por cada 50 rolhas recolhidas. Com esta ação, as rolhas consumidas no aeroporto não são encaminhadas como resíduos indiferenciados reforçando a economia circular.

NOVA GESTÃO DE RESÍDUOS
SÓLIDOS URBANOS E AÇÕES DE
SENSIBILIZAÇÃO NO AEROPORTO
DE PONTA DELGADA

O aeroporto de Ponta Delgada assumiu a gestão dos resíduos sólidos urbanos (RSU) com apoio de um prestador de serviços externos. Assim, em julho de 2024, foi instalado o AeroRecicla, um ponto central para recolha, pesagem e separação de resíduos. A nova solução para a gestão de RSU reforça a separação eficiente dos resíduos, com monitorização contínua e encaminhamento adequado para reciclagem, com o objetivo de alcançar zero resíduos enviados para aterro. Esta iniciativa incluiu 14 ações de sensibilização sobre as boas práticas de separação e reciclagem, com a participação de 150 trabalhadores de 9 concessionários e 22 da Direção do aeroporto.



SEPARAÇÃO DE RESÍDUOS
NA ÁREA DE RESTAURAÇÃO

A ANA promoveu várias ações de sensibilização com os seus trabalhadores através workshops e palestras sobre a gestão de resíduos.

Ranking de Gestão de Resíduos
na Restauração

No aeroporto do Porto, os estabelecimentos de restauração são responsáveis por uma parte significativa da produção de resíduos sólidos urbanos. Com o objetivo de promover a sensibilização e o envolvimento ativo destes parceiros estratégicos, foi implementado um sistema de avaliação que reconhece e valoriza o compromisso e o desempenho na gestão sustentável de resíduos.

O *ranking* é elaborado a cada trimestre, com base em critérios previamente definidos e em visitas mensais realizadas aos 17 estabelecimentos. Os três primeiros classificados recebem um certificado de mérito, exposto na área pública dos respetivos espaços, como forma de reconhecimento pelo seu contributo para a sustentabilidade do aeroporto.

Ao longo do ano, observou-se uma evolução positiva e generalizada nas pontuações, reflexo do esforço contínuo dos operadores em melhorar as suas práticas ambientais. Destaca-se, entre as medidas adotadas, a substituição de copos de cartão por reutilizáveis em alguns restaurantes, representando um passo significativo na redução de resíduos de uso único e na promoção de uma cultura mais sustentável.

RECICLAGEM DE
FARDAMENTOS

Nos aeroportos de Lisboa e Porto, foram iniciados projetos de reciclagem de fardamentos. O projeto, com a duração estimada de 6 meses, prolongar-se-á até início de 2025 e tem a designação “Aventura das Fardas”. Este visa a implementação de um sistema de reciclagem do fardamento do *staff*. As peças recolhidas serão processadas para reutilização da fibra têxtil e transformadas em matéria prima para fabricação de novos tecidos. Inclui a reciclagem de têxteis - roupa das fardas e EPI (coletes e casacos).



UTILIZAR A ÁGUA DE FORMA RESPONSÁVEL

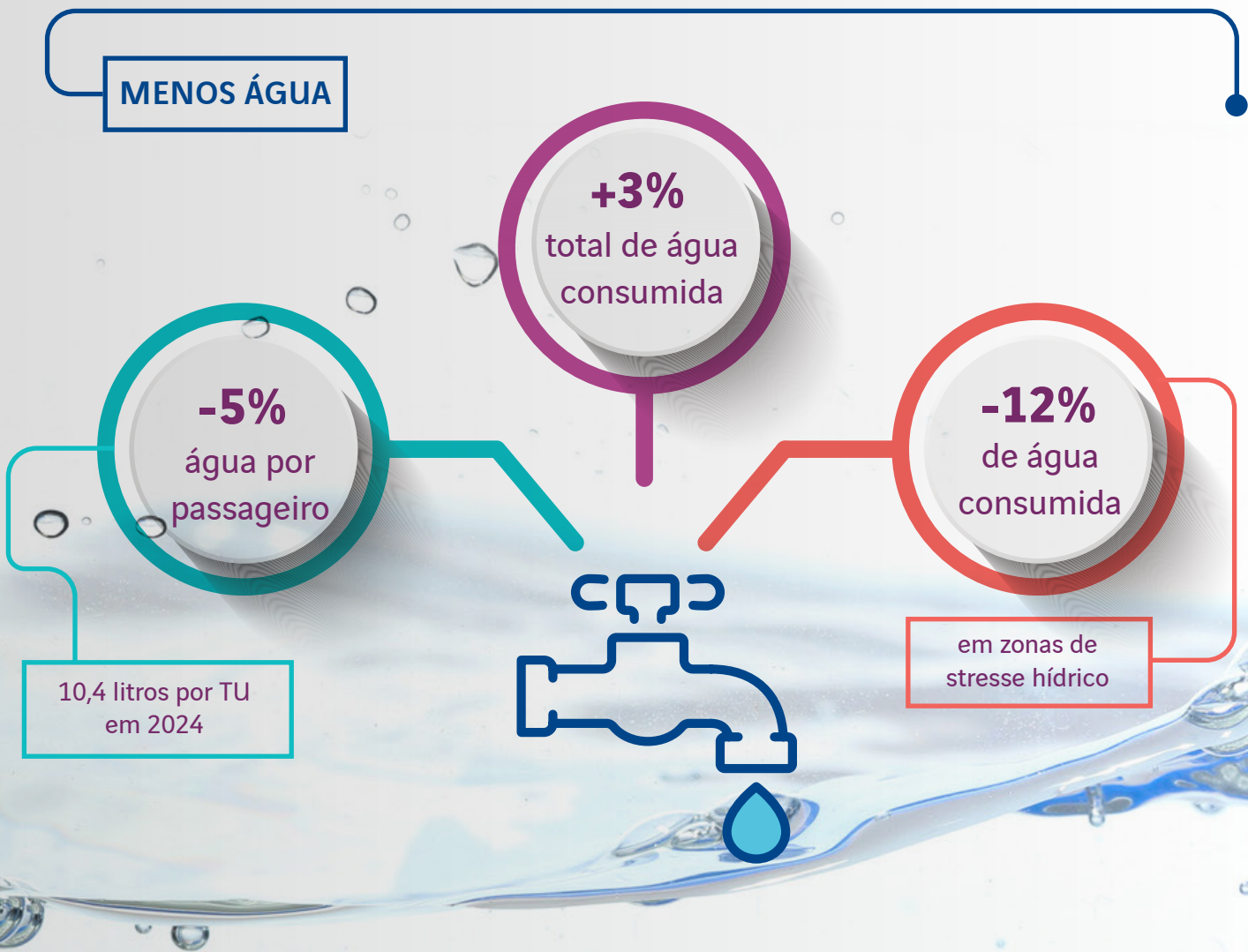
Dada a dimensão da atividade dos aeroportos geridos pela ANA e o potencial impacto que esta pode ter sobre os recursos naturais, a gestão responsável da água é um dos pilares centrais da estratégia de Sustentabilidade da empresa. Todos os anos é reforçado o compromisso de reduzir o consumo de água nos aeroportos, promovendo práticas mais eficientes.

O resultado deste esforço é visível: a meta de consumo de 11,4 litros por passageiro até 2025 não só foi atingida antecipadamente, em 2023, como superada em 2024, com um consumo médio de 10,4 litros por passageiro - uma redução de 5,1% comparativamente a 2023.

Para dar continuidade a esta trajetória de melhoria, a ANA tem vindo a introduzir tecnologias inovadoras e boas práticas, que incluem:

- Monitorização do consumo de água em tempo real nas instalações aeroportuárias;
- Redução de desperdícios, através da otimização de processos e equipamentos mais eficientes;
- Detecção precoce de fugas, através da aplicação de diversas tecnologias como o *Waterbeep*;
- Reaproveitamento de água, promovendo a reutilização sempre que possível, minimizando a pressão sobre os recursos hídricos.

Em 2024, o consumo total de água nos aeroportos ANA foi de 149,3 megalitros, o que representa um aumento de +3,1% comparativamente a 2023, porém o consumo de água por passageiro decresceu. Destaca-se ainda uma diminuição de -12,2% no consumo de água em zonas de stresse hídrico (17,7 megalitros), face a 2023, ambos resultados claros das ações de melhoria contínua com eficiência hídrica.



UTILIZAR A ÁGUA DE FORMA RESPONSÁVEL

REGA PREDITIVA NO AEROPORTO DO PORTO

Durante os meses de novembro e dezembro de 2024, foi instalado um sistema de rega preditiva no aeroporto do Porto, com o objetivo de otimizar o uso da água reduzindo o consumo em cerca de 25 a 45%. A rega preditiva já se encontra implementada nos aeroportos de Lisboa, Faro e Madeira, onde trouxe uma poupança média de cerca de 30%. Este sistema inclui programadores e controladores de válvulas com controlo remoto, uma estação meteorológica para monitorização do vento e pluviosidade e uma aplicação que permite a gestão remota de todo o sistema. O impacto deste equipamento neste aeroporto que será avaliado ao longo de 2025.



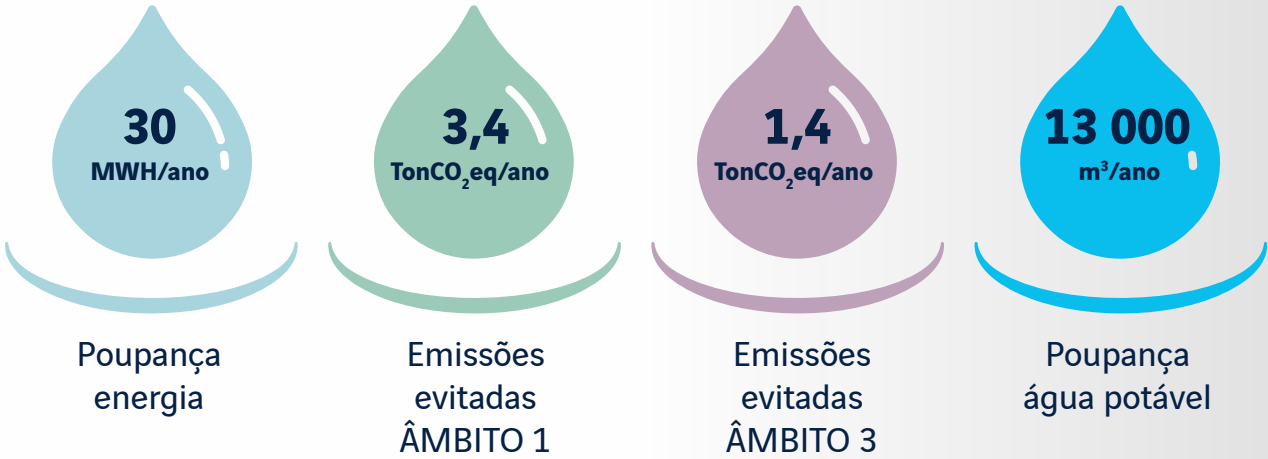
EFICIÊNCIA HÍDRICA NA REMODELAÇÃO DO AEROPORTO DE FARO

Durante as obras de remodelação no aeroporto de Faro foi adotada a abordagem **“Cada Gota Conta”**, para uma gestão mais eficiente da água. Como parte desta iniciativa, foi repensado a forma de fazer o trabalho de alteração de trajeto do tubo, conseguindo-se um maior aproveitamento de água. Recuperaram-se cerca de 350 litros de água que foi reutilizada para a lavagem de ferramentas e para a preparação de argamassas de cimento utilizadas na obra.

SKYDROP NO AEROPORTO DO PORTO

Início da implementação do *Skydrop* no aeroporto do Porto, cuja primeira fase já se encontra concluída. Este projeto tem como objetivos:

- O aproveitamento da água da chuva da cobertura do terminal aeroportuário para atividades que não necessitam de água potável: irrigação e lavagem;
- A segregação da rede principal de rega da rede de combate a incêndios;
- A substituição da atual utilização de água potável para lavagem de veículos *rent-a-car* por água não potável.



UTILIZAR A ÁGUA DE FORMA RESPONSÁVEL

REUTILIZAÇÃO DA ÁGUA TRATADA NA ETAR NO AEROPORTO DE FARO

O projeto consiste no tratamento de águas residuais para reutilização (ApR), provenientes da ETAR camarária de Faro NW (tratamento secundário), de forma a garantir uma melhor qualidade para usos de rega por aspersão e sem restrição de acesso, lavagem de veículos e equipamentos na cloaca, abastecimento de água para viaturas de ataque de incêndio e na eventual futura utilização de águas cinzentas nas instalações sanitárias (sanitas) da aerogare (de classe A), no aeroporto de Faro.

A solução está projetada para reutilizar cerca de 100 m³ de água por dia, evitando este consumo à rede de abastecimento de água potável. Estima-se que cerca de 70% do consumo de água preconizado no projeto seja para irrigação. Assim sendo, esta solução possibilitará evitar a descarga no meio (Ria Formosa) de cerca de 25 500 m³/ano de águas residuais, que, embora sejam previamente submetidas a tratamento secundário, são portadoras de alguma carga orgânica e inorgânica para a envolvente.

A ANA aposta também na sensibilização e na formação como ferramentas para promover o consumo racional da água entre trabalhadores e passageiros. Através de ações formativas e campanhas, procura-se incentivar comportamentos mais responsáveis na sua utilização.

CAMPANHA “SAVE WATER“

A ANA juntou-se à campanha “Save Water” do Turismo de Portugal, com o objetivo de sensibilizar os passageiros sobre a importância do uso responsável da água, na região do Algarve. A iniciativa incluiu a exibição de malas cheias de água nos tapetes de bagagem e cartazes exteriores com mensagens educativas sob o lema “Sê futurista, poupa água”. A campanha está associada ao selo “Save Water”, que certifica os alojamentos locais que adotam medidas de eficiência hídrica.

FORMAÇÃO EPAL SOBRE MELHOR CONSUMO

Em colaboração com a EPAL - Empresa Portuguesa das Águas Livres foi organizada uma palestra sobre a importância da água no aeroporto de Lisboa. A sessão abordou temas como o controlo de qualidade da água da torneira, os processos de desinfecção e o consumo sustentável deste recurso. Foram ainda apresentados exemplos de medidas para reduzir o consumo e desperdício de água nos aeroportos.

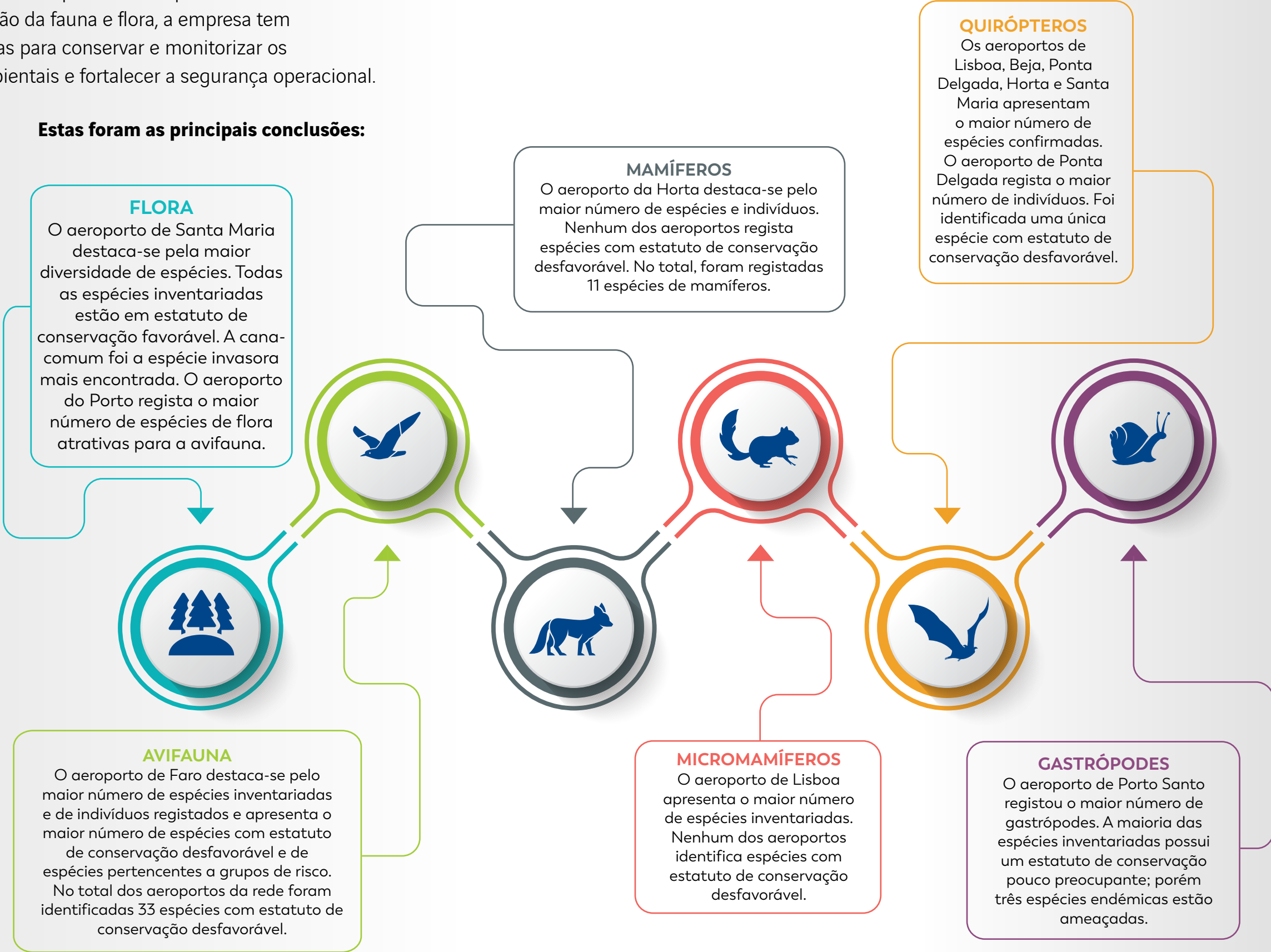


PRESERVAR A BIODIVERSIDADE

A biodiversidade é essencial para a sustentabilidade dos ecossistemas e para o equilíbrio ambiental das áreas onde os aeroportos ANA operam. Reconhecendo a sua responsabilidade na preservação da fauna e flora, a empresa tem implementado iniciativas estratégicas para conservar e monitorizar os ecossistemas, mitigar impactes ambientais e fortalecer a segurança operacional.

ESTUDOS DA BIODIVERSIDADE

Em 2024, a ANA concluiu os diagnósticos de biodiversidade iniciados em 2022 em todos os aeroportos da rede e desenhou um plano de ação necessário para cada um. As medidas serão validadas em 2025, para assegurar que respondem às metas estabelecidas e aos requisitos de segurança operacional. As ações delineadas enquadram-se no âmbito da participação da empresa na iniciativa **Act4Nature Portugal**, que tem como missão a promoção e a conservação da natureza e da biodiversidade. Estes diagnósticos possibilitaram um conhecimento mais aprofundado dos ecossistemas presentes nos aeroportos e suas envolventes, bem como a identificação de potenciais ameaças.



PRESERVAR A BIODIVERSIDADE

Como complemento aos diagnósticos realizados, foi desenvolvido um projeto piloto para estudo específico de artrópodes no aeroporto da Madeira, com recurso a metodologia inovadora, designada e-DNA. O objetivo foi estabelecer uma linha de base da biodiversidade, comparar os níveis de biodiversidade entre diferentes habitats e identificar os itens alimentares das aves, ajudando a reduzir o risco de colisões com aeronaves. O estudo utilizou uma ferramenta molecular designada por ADN ambiental (eDNA), como abordagem de vanguarda para a identificação da biodiversidade e a caracterização alargada das comunidades. Ao contrário dos métodos tradicionais que dependem de observações diretas ou de capturas físicas, o eDNA permite a deteção de espécies através da análise de vestígios mínimos de material genético deixado em matrizes ambientais como o ar, a água, o solo e a vegetação. Este

método não invasivo fornece um retrato abrangente da biodiversidade, detetando organismos que vão desde microrganismos a grandes vertebrados. Com o piloto executado foi possível identificar artrópodes (insetos) para além de aves.

O estudo revelou 155 espécies/ géneros no aeroporto, sendo 93,5% artrópodes e 6,5% aves. Os artrópodes estavam representados por 16 ordens, com destaque para moscas, insetos verdadeiros, escaravelhos, abelhas e vespas. As aves foram identificadas em sete ordens, com destaque para as pombas, galinhas e aves pernaltas. As aves encontradas foram classificadas em herbívoras, carnívoras e omnívoras, sendo as primeiras as mais comuns. Este estudo fornece dados importantes para a gestão da biodiversidade no aeroporto, auxiliando na preservação e na prevenção de riscos relacionados à fauna.



PROJETO “RESTORESEAGRASS”

A ANA associou-se a este projeto, uma iniciativa inovadora de conservação e recuperação de pradarias marinhas, aprovada em 2024 no âmbito do programa LIFE da União Europeia, em parceria com o Centro de Ciências do Mar da Universidade do Algarve (CCMAR/UAlg). Com um horizonte de sete anos e cofinanciamento europeu, o projeto visa em particular a proteção de ecossistemas essenciais para a biodiversidade e para a captura e armazenamento de carbono, na Ria Formosa. A principal meta do “RestoreSeagrass” é proteger 185 hectares de pradarias e restaurar seis hectares através da plantação de ervas marinhas.

O Projeto das Pradarias Marinhas venceu o Prémio de Ambiente VINCI. Inclui serviços científicos de cultivo e transplante de ervas marinhas, programas junto das comunidades, como a iniciativa “Adote uma pradaria marinha”, e parcerias nacionais e internacionais. Esta distinção reconhece a importância do projeto na conservação de ecossistemas marinhos, na captura e armazenamento do carbono azul e na mitigação das alterações climáticas.

As principais ações do projeto incluem:

- **Conservação de Pradarias Marinhas**
 - Cartografia das pradarias de ervas marinhas existentes para efeitos de medidas de conservação
 - Remoção de espécies invasoras concorrentes
 - Programa ADOPT-A-SEAGRASS para cidadãos (principal conclusão do projeto BIOMARES: é mais eficiente monitorizar e conservar as pradarias de ervas marinhas existentes em Portugal com participação social, o que levou à criação do programa “Adote uma Pradaria Marinha”)
- **Recuperação de Plantas Marinhas**
 - Viveiro - cultivo de plantas em aquacultura para transplante com impacto mínimo
 - Parque Seagrass - restauração, conservação e educação ambiental
 - Serviços Ecossistémicos de Ervas Marinhas
 - Estimativa de serviços de biodiversidade e sequestro de carbono azul (certificação oficial para ANA).



PRESERVAR A BIODIVERSIDADE

PROJETO RESTORESEAGRASS

Estas áreas desempenham um papel fundamental na estabilização dos fundos marinhos, na purificação da água e no suporte à vida marinha, além de serem eficientes sumidouros de carbono, contribuindo para a mitigação das alterações climáticas. O RestoreSeagrass posiciona-se como um modelo de sustentabilidade, combinando a preservação da biodiversidade e compensação de emissões de carbono, alinhando-se com a estratégia ambiental da VINCI Airports e com os compromissos do Act4Nature.

CAMPANHA SOS CAGARRO

A Campanha SOS Cagarro, da qual a ANA participa desde 2010, visa proteger os cagarros juvenis dos Açores durante o seu primeiro voo em direção ao mar, evitando a desorientação causada pela iluminação artificial. À semelhança dos últimos anos, em 2024, a ANA colaborou com a Direção Regional no resgate destas aves endémicas nos aeroportos de Ponta Delgada e da Horta, além de apoiar a sensibilização com cartazes nos aeroportos da região. As aves resgatadas são entregues aos vigilantes da natureza que depois as vão libertar junto ao mar, onde podem voltar a voar em segurança, contribuindo também para a redução



de riscos de colisão com aeronaves (birdstrike). O aeroporto da Horta participa de modo particularmente empenhado na campanha, reduzindo a iluminação exterior à 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.

CAPTURA DE CODORNIZES



No aeroporto de Ponta Delgada, a ANA estabeleceu uma parceria com a Direção Regional de Recursos Florestais para a captura de codornizes (*Coturnix coturnix conturbans*) em áreas de vegetação densa, próximas à pista. Sendo esta uma espécie endémica e sedentária, os indivíduos capturados são encaminhados para o Centro de Reprodução nas Furnas, contribuindo para o reforço populacional e a preservação da espécie em habitats apropriados.



Ainda no domínio da biodiversidade é de destacar que, em 2024, nenhum aeroporto da rede ANA aplicou fitossanitários nas áreas verdes operacionais, cumprindo assim o objetivo de Zero Fitossanitários cuja meta estava definida para 2025.

MÊS DA CRIANÇA E DO AMBIENTE

A ANA realizou diversas atividades nos aeroportos da Madeira e Faro para os filhos dos trabalhadores no contexto da celebração do Dia do Ambiente e do Dia da Criança, com a designação Aeroexploradores. As iniciativas procuraram aliar momentos lúdicos à sensibilização para a proteção do ambiente e da biodiversidade, através da plantação de espécies nativas, da construção de “hotéis para bichos” para insetos polinizadores e da criação de casas para aves.

PRESERVAR A BIODIVERSIDADE

CELEBRATION OF WORLD TREE DAY IN THE BIOLOGICAL GARDEN OF PORTO AIRPORT

O aeroporto mantém, desde 2016, um espaço com 14 talhões de 25 m², onde os trabalhadores e os alunos da escola vizinha (EB/JI da Prozela) cultivam os seus próprios vegetais, seguindo os princípios da **agricultura biológica**. Mais do que um simples espaço de cultivo, esta horta é um verdadeiro **refúgio de biodiversidade**, com inúmeros benefícios para o ambiente e para a comunidade, contribuindo para a melhoria da qualidade e estrutura do solo, criação de habitat para polinizadores, como abelhas e borboletas, favorecer o desenvolvimento de decompositores

naturais (minhocas e microrganismos) e estimular uma alimentação mais saudável, local e sustentável. Esta horta inclui, também, um compostor que permite transformar os resíduos orgânicos em adubo natural, fechando o ciclo da natureza e enriquecendo a terra com nutrientes essenciais.

Em 2024, no âmbito da comemoração do Dia Mundial da Árvore, foi realizado um *workshop* de agricultura sustentável, em parceria com a Lipor, envolvendo os trabalhadores e os alunos da Escola EB1/JI da Prozela.



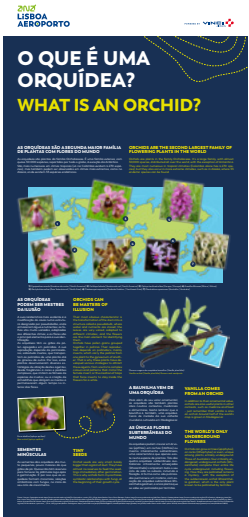
ORCHIDS IN AIRPORTS OF LISBOA AND FARO

No decorrer de um estudo, promovido pela ANA em 2012, de caracterização dos fatores ecológicos atrativos para a avifauna, verificou-se a existência de orquídeas silvestres na área do **aeroporto de Lisboa**. Consciente do interesse desta ocorrência a ANA promoveu a prospeção sistemática destas plantas, em 2019 e 2020, e o estudo da evolução das suas populações em 2024.

Na primavera de 2024 foram registados cerca de 1 200 pontos de ocorrência de orquídeas silvestres de **doze espécies**. Adicionalmente constatou-se a presença de junco-da-estremadura, uma planta dos prados temporariamente encharcados, que constitui uma espécie protegida.

Em 2024 foi realizada uma exposição e um vídeo temático alusivo às doze espécies de orquídeas existentes no aeroporto de Lisboa.

Por sua vez, no lado ar do **aeroporto de Faro** florescem **cinco espécies** de orquídeas silvestres, nativas, representantes da biodiversidade da flora ibérica. A sua presença é frequentemente utilizada como indicador de *habitats* bem conservados e de elevado valor ecológico. São espécies sensíveis a alterações do uso do solo e à poluição. Mesmo sem estatuto legal de proteção, a conservação destas orquídeas é importante para manter a integridade dos ecossistemas onde ocorrem. A sua presença em áreas como o espaço aeroportuário destaca a importância das práticas de gestão adotadas, que promovem a biodiversidade e a preservação dos *habitats* naturais.



GERIR O RUÍDO NO ECOSISTEMA AEROPORTUÁRIO

A ANA mantém a monitorização de ruído em contínuo, através do sistema de monitorização instalado nos aeroportos onde este descritor ambiental assume maior expressão, sendo emitidos os respetivos relatórios.

Em 2024, na sequência da atualização do sistema para uma versão mais recente, em linha com as melhores práticas internacionais neste domínio, deu-se igualmente início a uma revisão das parametrizações associadas com a definição de rotas e corredores de voo, com maior expressão no caso do aeroporto de Lisboa, em virtude das alterações introduzidas pela NAV Portugal aos procedimentos de voo - *Point Merge*.

O Plano de Ação de Ruído 2018 –2023 do aeroporto de Lisboa foi aprovado pela APA - Agência Portuguesa do Ambiente, dele fazendo parte o **Programa Bairro** - Programa de isolamento acústico de fachadas dos edifícios de uso sensível (habitação) e especialmente sensível (saúde e educação) mais expostos ao ruído. Para a execução do Programa Bairro, e aplicando o princípio do poluidor-pagador, prevê-se a criação de um

mecanismo de financiamento para o qual devem contribuir as companhias aéreas. Ainda assim, a ANA avançou, em 2023, com o compromisso de financiamento a 100% do isolamento dos edifícios com uso especialmente sensível para a isófona Ln60 dB(A), tendo sido assinados todos os nove protocolos, que abrangem 18 recetores.

Em curso encontram-se as obras na Academia Professor Voltinhas, três edifícios do ISCTE - Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa e ainda o Centro de Apoio à Juventude João Paulo II.

A ANA submeteu, em novembro de 2024, para apreciação da APA, o Plano de Ação de Ruído para um novo ciclo 2024-2029, que tem por base os Mapas Estratégicos de Ruído (MER), de 2023.

No aeroporto do Porto procedeu-se à implantação no final de 2022, de uma barreira acústica, no prolongamento



do caminho de circulação Fox em cumprimento com uma obrigação prevista no Contrato de Concessão, decorrendo em 2023, e encontrando-se em fase final de projeto a sua continuação, que constitui

uma medida de controlo do ruído do aeroporto prevista na declaração de impacte ambiental referente ao Plano ASC2000, posteriormente integrada no seu Plano de Ações de gestão e redução do ruído.



DESTAQUE | ROADSHOW AMBIENTE DE EXCELÊNCIA

Os ciclos de *roadshow* Ambiente de Excelência centraram-se na transição ecológica, nas adaptações às alterações climáticas e na biodiversidade, num formato ao ar livre. Organizaram-se atividades práticas nas imediações aeroportuárias e foram convidadas entidades especializadas, entre as quais a NBI - Natural Business Intelligence, o CERVAS - Centro de Ecologia, Recuperação e Vigilância de Animais Selvagens ou o IFCN - Instituto de Florestas e Conservação da Natureza,

que partilharam o seu conhecimento e experiência sobre a preservação ambiental e a sustentabilidade do capital natural. Estas iniciativas contaram com a participação de mais de 150 trabalhadores. Como complemento à partilha de boas-práticas pelos oradores, foram realizados passeios para a identificação de espécies de flora das diferentes regiões gerando competição entre equipas, mas também visitas aos projetos de proteção da biodiversidade apoiados pela ANA.



DESTAQUE | ROADSHOW AMBIENTE DE EXCELÊNCIA



“No *roadshow* para a sustentabilidade da ANA, tive a missão de falar de biodiversidade no contexto dos aeroportos de Faro,

Lisboa, Porto, Madeira e Ponta Delgada. Foi surpreendente para mim descobrir todo o caminho já trilhado pela ANA, com projetos muito significativos como as pradarias marinhas em Faro, as salinas do Samouco ou o restauro de bosques de ribeira no Porto. As atividades práticas, onde todos os participantes foram convidados a descobrir a natureza do seu ecossistema, foi a forma lúdica que encontrámos para harmonizar os aeroportos com os ecossistemas que os acolhem. O intercâmbio de ideias com atores locais e a organização da Sair da Casca foram muito enriquecedores para toda a experiência. Espero que tenha dados frutos e que todas as equipas passem a ver a natureza com outro olhar.”

Paulo Pereira
Diretor de Operações e Partner, Natural Business Intelligence (NBI)



“Foi com satisfação que abraçamos a oportunidade de participar no *roadshow* de Ambiente da ANA! Um evento imersivo

em que o contacto direto com a natureza foi a moldura para um quadro de várias partes interessadas locais e nacionais a discutir assuntos de relevo como a importância da transição ecológica para a valorização do capital natural. Acompanharemos com todo o interesse o progresso dos ambiciosos compromissos em matéria de sustentabilidade do Grupo VINCI e esperamos poder embarcar juntos noutros voos num futuro próximo.”

Marco Andrade
Marketing & Communications Strategist_Sustain Azores



“A escolha da Quinta do Bom Despacho para acolher o *roadshow* Ambiente de Excelência revelou-se particularmente inspiradora, proporcionando o cenário ideal para refletirmos sobre o impacto das nossas escolhas e a necessidade de integrar práticas sustentáveis no nosso dia a dia. Os momentos de partilha, as sessões práticas e os testemunhos de quem está a transformar ideias em ações foram, sem dúvida, os grandes destaques do evento.”

Paula G. Oliveira
ANA | DAA



METAS À VISTA

Metas à vista

TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	KPIS	2022	2023	META 2024	2024	META 2025
Energia e Emissões de Carbono	Reduzir a pegada de carbono, âmbitos 1 e 2, em valores absolutos - Método de Localização	Emissões CO ₂ - âmbitos 1 e 2 (% face a 2018)	-49%	-56%	-60%	-62%	38
		Consumo de energia fóssil, sem aquisição de garantias de origem (% face a 2018)	13%	-14%	-4%	-6,5%	70%
	Aumentar a resiliência e adaptação às alterações climáticas dos aeroportos	N.º planos de adaptação às Alterações Climáticas	0	1	3	1	7
Economia Circular	Zero resíduos diretos enviados para aterro	Resíduos para aterro (%)	30%	9,3%	≤ 10%	9,6%	15%
Uso Sustentável da Água	Reduzir o consumo de água	Consumo total de água por passageiro (l/pax)	11,7	10,9	11,5	10,7	11,4
Preservação da Biodiversidade	Promoção da biodiversidade local e regional	Áreas reflorestadas	7 ha	7 ha	7,5h	7ha	100ha
Gestão de Ruído	Aumentar a sensibilização em matéria de ruído no ecossistema aeroportuário	N.º de <i>rankings</i> das companhias aéreas em matéria de emissões	n.a	1	1	1	2

As metas de 2024 foram globalmente cumpridas para os pilares energia e emissões de carbono, economia circular, uso sustentável da água e gestão do ruído.

O esforço realizado pela ANA para a descarbonização das suas operações é visível na redução, ao longo dos

anos, das suas emissões diretas e indiretas, bem como nos consumos de energia, e para os quais contribuem os investimentos que a empresa tem feito nesta matéria. De igual modo, ainda que com desafios crescentes, a empresa tem vindo a reduzir os consumos de água nas suas infraestruturas. Relativamente aos Planos de Adaptação



às Alterações Climáticas foi concluído o estudo para o aeroporto de Faro, não tendo sido possível a realização do Plano que estava previsto para 2024, pois será agora necessário reavaliar as metodologias aplicadas face às novas exigências da Diretiva de Reporte em Sustentabilidade - CSRD. Esta análise irá ocorrer em 2025, com o objetivo de desenvolvimento de futuros Planos para os aeroportos ANA a iniciar também neste ano. Ao nível da economia circular, os aeroportos do Continente estão já muito perto de alcançar zero resíduos

para aterro, tendo o aeroporto do Porto mantido, pelo segundo ano consecutivo, essa meta. Apesar do programa de reflorestação prever a plantação de mais 0,5 ha em 2024 não foi possível o cumprimento desta meta. Importa referir que durante o ano de 2024 foi desenvolvido, juntamente com a Casa Comum para a Humanidade e o Agrupamento dos Baldios do Gerês, um Protocolo a 20 anos para plantação de 100.000 árvores no Parque Nacional da Peneda Gerês, que se pretende efetivar durante os anos de 2025, 2026 e 2027.

Empregador de referência

04

Ambição | Empregador de referência

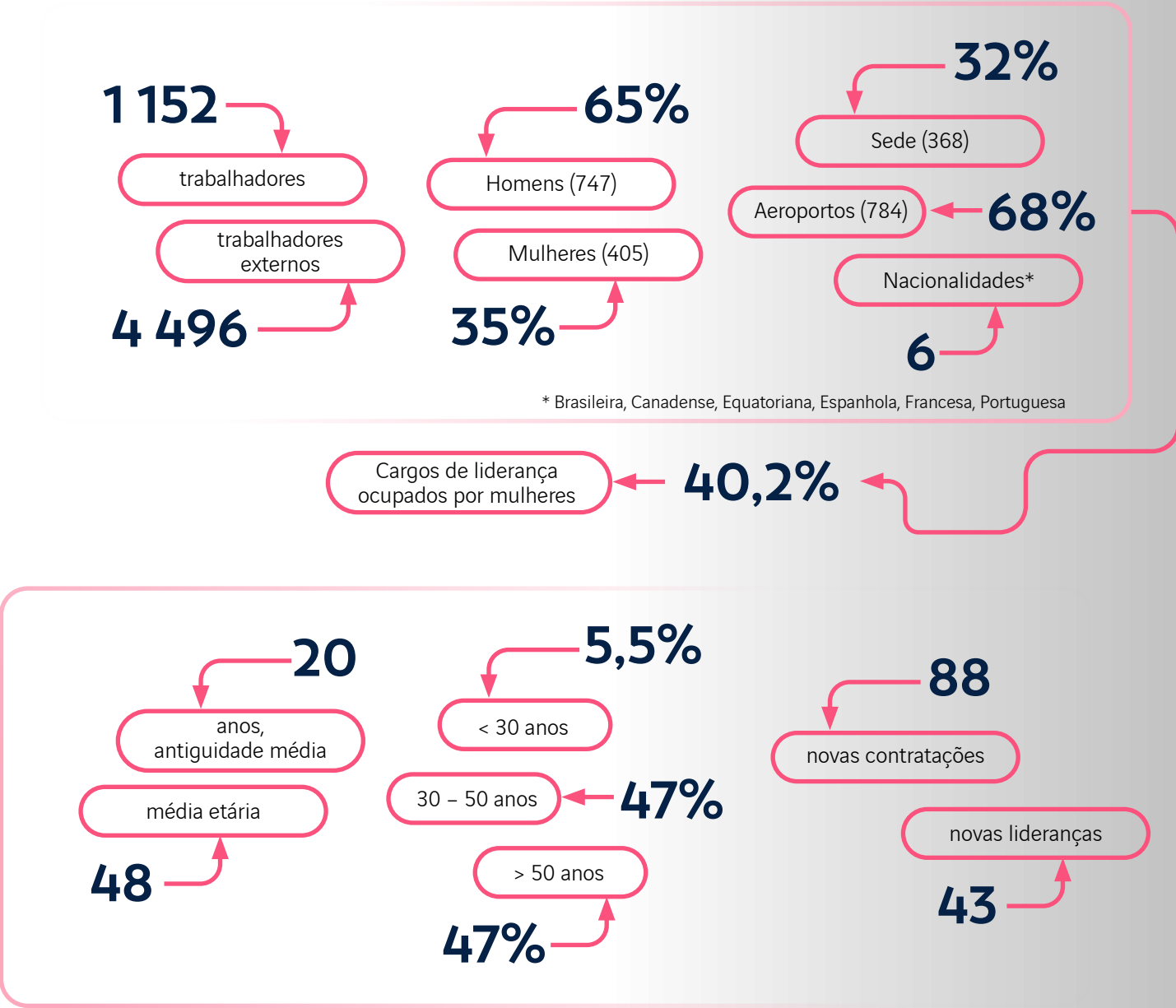
O compromisso da ANA em proporcionar um clima organizacional cada vez melhor e criar uma cultura empresarial forte e resiliente, leva-a a investir continuamente no desenvolvimento e no reconhecimento dos seus trabalhadores, promovendo um ambiente de trabalho seguro, inclusivo e sustentável.

Os pilares desta ambição, correspondem a eixos dotados de impacto estratégico na empresa, nomeadamente:

PILARES DA AMBIÇÃO / TEMAS MATERIAIS	OBJETIVOS
Desenvolvimento e reconhecimento	Reforçar a formação dos trabalhadores
	Fortalecer a atratividade da empresa
	Promover o conhecimento sobre temáticas da sustentabilidade
Diversidade, inclusão e igualdade de oportunidades	Promover a igualdade de oportunidades para mulheres em cargos de liderança
Segurança e saúde	Alcançar zero acidentes de trabalho

Saiba mais em Metas à vista (p. 108)

A EQUIPA NÚMEROS CHAVE



A ANA, a 31 de dezembro de 2024, empregava 1 152 trabalhadores permanentes e a tempo inteiro. O Conselho de Administração é constituído por doze elementos, dez homens e duas mulheres, de entre os quais seis constituem a Comissão Executiva.

Do total de trabalhadores da ANA, 16,4% ocupam atualmente cargos de gestão, 59,8% são homens e 40,2% são mulheres. Estes cargos são, na sua quase totalidade (99%), desempenhados por profissionais com mais de 30 anos de idade - 50,3% têm entre 30 e 50 anos e 49,7% têm

A EQUIPA

50 ou mais anos. No que respeita ao conjunto global de trabalhadores, a média etária situa-se nos 48 anos, sendo a antiguidade média de 20,2 anos.

No que se refere à rotatividade, registou-se uma redução da taxa global: passou de 5,7% em 2023 para 5,0% em 2024.

Em 2024, 61% das 88 novas contratações realizadas corresponderam a pessoas com idades iguais ou superiores a 30 anos e inferiores a 50, refletindo uma aposta em perfis com experiência consolidada e em linha com as necessidades operacionais e estratégicas da empresa.

Paralelamente, tem-se verificado um esforço contínuo da equipa de recrutamento no sentido de promover uma maior equidade de género na composição da força de trabalho. Este compromisso traduziu-se num aumento da proporção de mulheres contratadas, que passou de 36% em 2023 para 41% em 2024, reforçando a ambição da ANA em promover um ambiente mais diverso e inclusivo. Ao longo de 2024, reforçou-se a ligação ao meio académico, com

especial nas escolas profissionais e universidades, sendo o objetivo estratégico de atrair, desenvolver e inspirar talento jovem. Neste contexto, marcou-se presença em mais de 15 feiras de emprego, promovendo o contacto direto com estudantes e recém-graduados de diversas áreas. Destaca-se, ainda, a realização do “Open Day” da Manutenção, uma iniciativa que proporcionou aos participantes uma visão privilegiada sobre o papel essencial das equipas de manutenção na garantia de um funcionamento seguro, eficiente e contínuo da infraestrutura. Esta ação representou também um importante momento de proximidade com a comunidade escolar e de valorização do conhecimento técnico, reforçando a ligação entre os futuros profissionais e o setor aeroportuário.

Para além dos recursos internos, o universo ANA integra ainda os trabalhadores de entidades subcontratadas, responsáveis por uma grande variedade de serviços necessários à operação aeroportuária, nomeadamente vigilância e segurança, limpeza, socorros e bombeiros, apoio a passageiros de

mobilidade reduzida, desinfestação, manutenção de espaços verdes, parques de estacionamento e falcoaria. Estes prestadores de serviços externos totalizam 4 496 pessoas que, em conjunto com os recursos da ANA, contribuem

para a eficiência operacional e melhoria da experiência do passageiro. Em anexo, estão listadas as tipologias de trabalho de prestação de serviços externos que contribuem para a gestão aeroportuária.

REFORÇAR O CONHECIMENTO E PROMOVER O SEU RECONHECIMENTO

A saúde, o bem-estar e o desenvolvimento profissional dos trabalhadores são prioridades estratégicas para a ANA. O investimento contínuo em formação, tanto ao nível técnico como comportamental, tem sido um pilar essencial para o reforço das competências internas e da motivação das equipas.

Em 2024, registou-se um aumento expressivo na atividade formativa, com um total de 43 651 horas de formação, representando um crescimento de +56% face a 2023. No total, 1 121 trabalhadores participaram em ações de formação, o que corresponde a 97% do universo de trabalhadores. A média anual de formação por trabalhador foi de 37 horas, com uma média de 50 horas nos cargos de gestão e 35 horas nos restantes perfis, reforçando

o compromisso da ANA com a aprendizagem contínua e a valorização interna.



REFORÇAR O CONHECIMENTO E PROMOVER O SEU RECONHECIMENTO

Para além da capacitação técnica, foi igualmente reforçado o envolvimento dos trabalhadores na estratégia de Sustentabilidade da empresa, através da promoção de iniciativas orientadas para a literacia, a cultura organizacional e o bem-estar no local de trabalho. No âmbito do **Plano de Saúde de Bem-Estar da ANA**, destacam-se ações nas áreas da saúde física, emocional e financeira, com bons níveis de participação: 50,7% participaram em iniciativas de bem-estar físico, 25,7% em ações de bem-estar emocional, e 23,6% em sessões de bem-estar financeiro.

Estas iniciativas têm contribuído de forma integrada para a promoção da saúde física e mental, o equilíbrio pessoal e a qualidade de vida no ambiente profissional.

Complementarmente ao investimento na formação e no bem-estar, a ANA mantém uma aposta firme na promoção da **equidade de género**, em particular no desenvolvimento de programas orientados para a progressão profissional feminina. Neste âmbito, a empresa tem vindo a aderir a iniciativas de referência, tanto a nível internacional -

como o programa *Ellevate*, promovido pelo Grupo VINCI — como a nível nacional, destacando-se os programas Promova e Progrida, dinamizados pela Confederação Empresarial de Portugal (CIP). Estes programas foram desenhados especificamente para mulheres, com o objetivo de desenvolver competências-chave para o exercício de funções de liderança, valorizando o talento interno e promovendo maior equilíbrio nas estruturas de decisão.

A diversificação das estratégias de desenvolvimento é, aliás, uma prioridade da ANA. No âmbito do seu programa de liderança, foi lançada a iniciativa *Building Up*, um projeto de **capacitação dirigido a líderes da organização**. Esta iniciativa visa reforçar competências e disponibilizar ferramentas que preparem os nossos profissionais para enfrentar com sucesso os desafios emergentes das suas funções. Desde o seu arranque, o *Building Up* já envolveu mais de 45 líderes, contribuindo para o fortalecimento da liderança e da cultura de excelência da organização.

Em 2024, 43 trabalhadores assumiram funções de liderança, reflexo da aposta contínua da ANA no desenvolvimento

de talento interno e na preparação de novos líderes. A **mobilidade** - interna e internacional - é igualmente promovida como instrumento de desenvolvimento e motivação. Ao longo de 2024, foi feito um trabalho de revisão, validação e comunicação da política de mobilidade funcional e geográfica. Neste contexto, registaram-se 51 movimentações internas, com trabalhadores a assumirem funções em Direções distintas daquelas onde se encontravam anteriormente, duas movimentações entre participadas, alargando o seu leque de competências.

Para quem ambiciona experiências internacionais, a ANA disponibiliza ainda o acesso ao programa *Talent Energizer*, promovido pelo Grupo VINCI, que promove oportunidades de mobilidade além-fronteiras.

Reforçando o compromisso com o bem-estar e a valorização individual, no ano de 2024, a empresa procurou fazer um **upgrade ao seu atual pacote de benefícios e lançou o *Benefits Class***: um plano de benefícios flexíveis disponível para os seus trabalhadores. Este plano oferece ainda mais vantagens e proporciona maior liberdade de escolha, permitindo



REFORÇAR O CONHECIMENTO E PROMOVER O SEU RECONHECIMENTO

que cada trabalhador selecione os benefícios que melhor se ajustam às suas necessidades e estilo de vida. Com o *Benefits Class*, os trabalhadores podem alocar o valor da sua bolsa “flex” em diversas opções de benefícios no âmbito da saúde, educação, reforma ou outras. Esta iniciativa reforça o compromisso da empresa com o bem-estar dos seus trabalhadores, promovendo uma abordagem mais personalizada e eficiente na gestão dos benefícios. Este planos teve uma taxa de participação de 99%.

A ambição da ANA em afirmar-se como um Empregador de Referência continua a seguir um caminho sólido e consistente. O investimento contínuo na formação, na promoção de ambientes de trabalho inclusivos e do reforço de políticas de bem-estar e benefícios ajustados às necessidades dos trabalhadores, uma cultura organizacional centrada nas pessoas. Este compromisso reflete-se na criação de um ambiente onde cada trabalhador é valorizado, envolvido e reconhecido, contribuindo ativamente para o sucesso coletivo.

Complementarmente ao programa formativo, a empresa tem apostado noutras iniciativas, como o fórum ANA Talks, cujo o objetivo é o de capacitar as equipas para lidar com temas emergentes e com o contexto de transformação acelerada da sociedade.

ANA TALKS

É um fórum de partilha e debate, que promove uma cultura de diálogo aberto, reforça a proximidade entre a liderança e as equipas e capacita os trabalhadores para os desafios emergentes do setor. Nas quatro sessões, a ANA procurou fomentar o envolvimento ativo dos seus profissionais na vida da organização, incentivando a reflexão conjunta sobre temas estratégicos e operacionais.

Em 2024, ano da primeira edição, estiveram envolvidos mais de 500 trabalhadores, em sessões presenciais e *online*, em várias localizações. Essas sessões contaram com a participação da Comissão Executiva e foram

estruturadas em torno de três temas estratégicos: “Desafios e Oportunidades”, “Plano de Benefícios” e um tema local, relacionado com os planos de desenvolvimento dos aeroportos. O CEO, Thierry Ligonnière, abordou questões como a gestão da Concessão e o Novo Aeroporto de Lisboa, oferecendo uma visão estratégica sobre o futuro da empresa. Para os temas locais, foram convidados trabalhadores a intervir em debates sobre benefícios flexíveis e desenvolvimento de infraestruturas. Esta iniciativa foi recebida com entusiasmo, reforçando o envolvimento das equipas com a marca ANA e o seu contributo para uma cultura organizacional mais participada.

WELLBEING GAMES

Para a construção de um ambiente saudável e positivo contribuem iniciativas que incentivam a saúde e bem-estar dentro e fora do local de trabalho. Nos Jardins da Cidade Universitária decorreu uma das iniciativas mais relevantes neste âmbito. Vinte e dois trabalhadores da ANA participaram num conjunto de atividades desportivas e lúdicas como padel, badminton, ténis de mesa, corrida, caminhada e jogos sem fronteiras (gincana).



Em 2024 a ANA foi distinguida no Top20 de empresas mais atrativas para trabalhar do *Randstad Employer Brand Research*. Foi considerada a 9ª empresa mais atrativa em Portugal e a 2ª no setor da aviação.

MANTER A DIVERSIDADE, EQUIDADE E INCLUSÃO NA AGENDA

A ANA reconhece a importância de continuar a promover ativamente os princípios da Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI), com o objetivo de construir um ambiente de trabalho cada vez mais representativo, acessível e inclusivo. Em 2024, foi dada continuidade às iniciativas de sensibilização já desenvolvidas, concretizando um processo de recrutamento inclusivo que resultou na integração de uma trabalhadora com mobilidade reduzida. Antes da sua entrada em funções, foi realizada uma ação de sensibilização dirigida a todos os trabalhadores do edifício onde a nova colega passou a trabalhar, assegurando um acolhimento consciente e respeitador.

Paralelamente, foram efetuadas as adaptações necessárias na infraestrutura, reforçando o compromisso da empresa com a criação de um ambiente acessível e acolhedor para todos.

A igualdade de género continua a ser uma prioridade transversal à estratégia de DEI da organização.

Atualmente, 40,2% dos cargos de liderança na ANA são ocupados por mulheres, refletindo o compromisso com a equidade nas estruturas de decisão. Para além deste indicador, foram dinamizadas diversas iniciativas ao longo do ano com o objetivo de promover o diálogo interno e aumentar a consciencialização para a importância de uma cultura organizacional que valorize as diferenças individuais.

Um desses momentos, foi a 1ª edição da ANA Inclusive Talks, que contou com 132 participantes. A iniciativa teve a colaboração da Randstad, que, sob o mote “Juntos por um futuro mais inclusivo”, aprofundou os princípios da DEI e promoveu um debate sobre o papel de cada trabalhador na construção de uma cultura verdadeiramente inclusiva.

No que respeita à promoção da **liderança feminina**, a ANA manteve a sua participação nos programas de formação Promova e Progrida, desenvolvidos em parceria com a Nova School of Business and

Economics e a Porto Business School, respetivamente. Em 2024, participaram nestes programas uma Diretora (Promova) e duas chefias intermédias (Progrida), reafirmando o investimento da organização no desenvolvimento do talento feminino com potencial de crescimento em funções de liderança.

No que respeita ao **envelhecimento ativo**, a ANA apoia os trabalhadores que pretendam antecipar a sua saída para a reforma ou efetuar mudanças de carreira. No que se refere ao *soft landing* (reforma), em 2024, a ANA criou um grupo de trabalho com membros de diferentes aeroportos para, conjuntamente, refletirem e delinear um plano de ações que garantisse, por um lado, a transferência e gestão de conhecimento entre os trabalhadores séniores e os mais jovens e, por outro, a entrada na nova etapa de vida de uma forma mais leve e ativa. No que respeita à mudança de carreira, a empresa incentiva a aquisição de novas competências e a reformulação de competências (*reskilling e upskilling*) para abraçar novos desafios profissionais.

WORKSHOP DIVERSIDADE, EQUIDADE E INCLUSÃO

A ANA promoveu este workshop, em parceria com a Diversity & Inclusion Journey, uma associação de consultoria e advocacia para estas matérias. A sessão contou com a participação de Catarina Oliveira (criadora do projeto Espécie Rara Sobre Rodas), Mariana Brilhante, Mariama Injai e Vanessa Ezequiel Lopes, cujas experiências pessoais e profissionais desafiaram os participantes a refletir sobre o impacto das suas ações na construção de uma sociedade mais justa e acessível.

Esta iniciativa representa mais um marco no empenho da ANA com os princípios da DEI, servindo de inspiração para a consolidação de um ambiente de trabalho que valoriza a diversidade e promove uma cultura genuinamente inclusiva.

MANTER A DIVERSIDADE, EQUIDADE E INCLUSÃO NA AGENDA

MYWAY

O serviço MyWay, prestado pela ANA em resposta a obrigações regulamentares, garante, com recurso a equipamentos adaptados e assistência personalizada, um percurso acessível e inclusivo a passageiros de mobilidade reduzida nos seus aeroportos. O crescimento na utilização deste serviço é resultante do esforço da empresa em tornar as suas infraestruturas aeroportuárias cada vez mais acessíveis. A ANA continua a investir nessa melhoria e a garantir um ambiente inclusivo, onde todos os viajantes possam deslocar-se com segurança e autonomia.

REMODELAÇÃO DAS INSTALAÇÕES SANITÁRIAS PARA PASSAGEIROS MOBILIDADE REDUZIDA

Intervenções nas instalações sanitárias do aeroporto de Lisboa incrementaram a capacidade para os passageiros com mobilidade reduzida e a criação de espaços mais inclusivos, como instalações familiares, infantis, com áreas privadas, de carácter religioso, que permitem o exercício do ritual de ablução.



NOVAS INSTALAÇÕES PARA ANIMAIS DE COMPANHIA

O aeroporto de Lisboa também disponibiliza um novo espaço dedicado a animais de estimação de pequeno porte que viajam na cabine. Concebido para garantir melhores condições de conforto e higiene, este espaço está equipado com uma zona de água e lavagem, relva sintética, dispensadores de sacos e outros elementos específicos para animais.



SALA DE CULTO

Destaca-se a existência no aeroporto de Lisboa de um espaço de culto, único em Portugal, desenhado para ser utilizado por qualquer passageiro, independentemente da sua identidade religiosa. A criação deste espaço contou com a assessoria do Grupo de Trabalho para o Diálogo Inter-Religioso, atualmente na dependência da AIMA (Agência para a Integração, Migrações e Asilo) e a presença das treze confissões religiosas que o constituíam à data.

PROTEGER A SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

Tendo como objetivo prioritário, em todos os seus processos, a segurança e saúde no trabalho, a ANA dispõe um sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho. O seu compromisso está alinhado com a estratégia da VINCI Airports que define como meta “Zero

Acidentes de Trabalho”.
O Sistema de Gestão da ANA é certificado pelo referencial ISO 45001 desde 2008, integrando um plano anual de formação em segurança e saúde no trabalho, que contribui para a melhoria contínua do desempenho corporativo.

Em relação ao ano de 2024 destaca-se:

- O desenvolvimento de uma plataforma de gestão documental, a decorrer em versão piloto no aeroporto de Lisboa, que permite a integração de todas as atividades realizadas pelos parceiros nas nossas instalações;
- A implementação de avaliações de riscos de trabalhos elétricos de baixa e média tensão, em vias sem interrupção de tráfego e para trabalhos de soldadura;
- A continuação da implementação de sistemas antiqueda e proteções coletivas para a prevenção de riscos relacionados com trabalhos em altura e espaços confinados;
- A adequação dos Equipamentos de Proteção Individual de proteção contra o risco de arco elétrico no âmbito dos equipamentos a interencionar;
- A continuação e adaptação do programa de formação em segurança e saúde no trabalho; e
- No âmbito do Programa de Proteção Radiológica, destaca-se a obtenção dos registos de prática para os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Beja e Madeira.

Zero / Índice de acidentes de trabalho com consequências graves ou óbitos, em 2024

3,7 / Índice de frequência de acidentes de trabalho

148,4 / Índice de gravidade dos acidentes

96 / acidentes de trabalho

SENSIBILIZAÇÃO PARA A PREVENÇÃO

Em 2024 registou-se uma diminuição expressiva do:

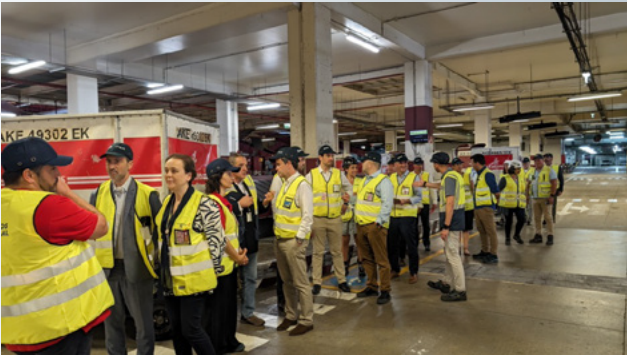
- LTIR - *Lost Time Injury Rate*, índice de frequência de acidentes de trabalho, 3,70 em 2024 face aos 7,07 em 2023 (-47,7%). No entanto este indicador não cumpriu com a meta definida para 2024.
- SR - *Severity Rate*, índice de gravidade, 148,35 em 2024 face a 445,68 em 2023 (-66,7%).

A redução de LTIR em 2024 deveu-se à diminuição do número de acidentes de trabalho (7) comparativamente a 2023 (13). No que se refere ao valor de SR, em 2024, os dias de baixa médica em consequência de acidentes de trabalho ocorridos (281) foi significativamente inferior ao valor registado em 2023 (820).

A prevenção dos riscos de segurança e de saúde exige a promoção de uma cultura de sensibilização e responsabilidade partilhada. Neste sentido, a ANA dinamizou um conjunto de iniciativas em todos os aeroportos, com o objetivo de fomentar comportamentos seguros e consolidar

boas práticas no dia a dia laboral. A “**Safety Week**” é um dos momentos-chave. Durante esta semana concretizaram-se as “Safety Talks”, sessões orientadas por responsáveis de equipa, que visaram a comunicação interna e tomada de consciência sobre comportamentos de riscos e medidas preventivas. No aeroporto de Lisboa destaca-se ainda o “Safety Day”, sob o mote “Juntos pela Safety: um compromisso, uma missão, um futuro”, contando inclusive com o envolvimento da principal companhia aérea que ali opera.

Complementarmente, os trabalhadores foram convidados, ao longo de um mês, a participar num desafio fotográfico de registo de situações de risco. Organizou-se, igualmente, um workshop de sensibilização sobre práticas seguras, bem como sessões nos aeroportos e na Sede, que incidiram sobre a importância do reporte de quase acidentes como ferramenta essencial de prevenção, contabilizando-se 76 participantes.



EM DESTAQUE | ROADSHOW EMPREGADOR DE REFERÊNCIA

A ANA destacou a temática da Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI), inclusão de pessoas com deficiência, a igualdade de género e o envelhecimento ativo, nos de roadshows dedicados aos temas da dimensão social interna.

As sessões contribuíram para aprofundar o conhecimento coletivo sobre os projetos que a empresa tem vindo a desenvolver, sobretudo nas áreas da liderança

feminina, da construção de uma cultura inclusiva e do bem-estar físico e mental dos trabalhadores. Paralelamente foi ainda promovida uma maior literacia sobre conceitos fundamentais como microagressões e a distinção entre equidade e igualdade. Decorreu também uma reflexão sobre empatia e respeito no local de trabalho, incentivando os trabalhadores a partilharem desafios e barreiras que enfrentam no seu dia-a-dia.

Para enriquecer o debate convidaram-se diversas entidades externas consideradas especialistas nestas matérias:

12 de março	13 de março	14 de março	19 de março	20 de março
Aeroporto de FARO	Aeroporto de LISBOA	Aeroporto do PORTO	Aeroporto da MADEIRA	Aeroporto dos AÇORES
Associação Portuguesa para a Diversidade e Inclusão (APPDI) Associação Salvador APEXA	APPDI Café Joyeux Michael Page	APPDI Michael Page Natixis	APPDI Associação Salvador AAPNEM	APPDI Associação Salvador SustainAzores



“Agradecemos à ANA a excelente oportunidade de podermos partilhar a nossa experiência de impacto social na sua comunidade, e de alguma forma contribuímos para aguçar o apetite e o entusiasmo por trazer a alegria e profissionalismo patentes na diferença intelectual, para dentro das suas equipas. Estaremos sempre disponíveis para partilhar as histórias de sucesso e transformação que vivemos diariamente no Cafés Joyeux”

Filipa Coelho
CEO Café Joyeux



“Foi um enorme privilégio participar no roadshow de Empregador de Referência da ANA em representação da Associação Salvador. Partilhei a minha experiência enquanto mulher com deficiência e arquiteta, e debatemos a importância de recrutamentos mais inclusivos - desde as boas práticas, a apoios e a importância de valorizar o talento de pessoas diversas. É reconfortante saber que o caminho está a ser feito, e bem feito!”

Manuela Oliveira
Arquiteta e Embaixadora da Associação Salvador



METAS À VISTA

Metas à vista

TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	KPI	2022	2023	META 2024	2024	META 2025
Desenvolvimento e reconhecimento	Reforçar a formação dos trabalhadores	N.º médio de horas de formação por colaborador	35	25	37	37	38
		Trabalhadores com mínimo de 1 curso ou 25 horas de formação por ano (%)	63%	82%	67%	97,3%	70%
	Fortalecer a atratividade da empresa	N.º presenças em feiras	5	8	Mínimo 5, em que 2 são escolas profissionais	12 feiras	Mínimo 5, em que 2 são escolas profissionais
		N.º open days ANA para alunos	n.a.	1	1 Lisboa + 2 aeroportos	1	1 Lisboa + 2 aeroportos
	Promover o conhecimento sobre temáticas da sustentabilidade	Trabalhadores participantes em ações de sensibilização e formação sobre sustentabilidade (%)	n.a.	21%	60%	36%	80%
		N.º de ações internas de introdução e integração do tema da Sustentabilidade	n.a.	2	3	14	4
Segurança e Saúde	Obter zero acidentes de trabalho	Taxa de Frequência Acidentes de Trabalho (LTIR) (%)	7,07%	7,07%	<3,15%	3,70	<3,13%
		Taxa de Gravidade de Acidentes Trabalho (SR) (%)	0,45%	0,45%	<0,43%	0,15	<0,43%
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%	33%	34%	40,2%	34%

De destacar, de um modo geral, o cabal cumprimento dos objetivos definidos para cada um dos temas materiais desta ambição. No Desenvolvimento e Reconhecimento apenas ficou por cumprir a realização de mais dois Open Days para alunos, tendo-se, no entanto, realizado um.

Na Segurança e Saúde, apesar do Índice LTIR (3,70%) não ter sido inferior à meta 3,15%, este registou, em 2024, um decréscimo significativo comparativamente a 2023. Pela positiva há que realçar o incremento na percentagem de mulheres a ocuparem cargos de gestão/liderança.



Desenvolvimento dos territórios

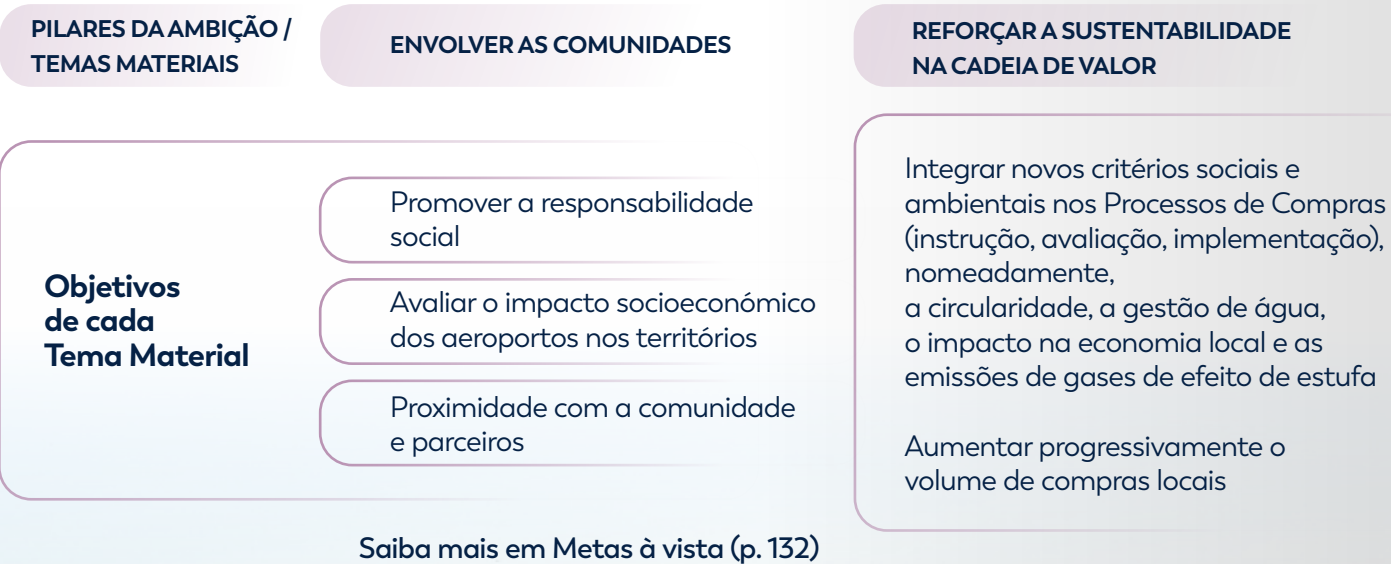


A ambição | desenvolvimento dos territórios

A ANA assume um papel ativo no desenvolvimento das regiões onde opera, promovendo a ligação entre territórios, comunidades locais e os diferentes agentes económicos.

Mais do que infraestruturas de transporte, os aeroportos são motores de crescimento, contribuindo para a dinamização social e económica dos territórios. O compromisso da empresa com os territórios traduz-se em iniciativas que fomentam a responsabilidade social, a circularidade e a valorização da economia local. As áreas de

intervenção vão desde a educação, a cultura e ao apoio a entidades do sector social. Paralelamente, no âmbito da cadeia de valor, a ANA pretende reforçar a contratação de fornecedores locais e fazer um trabalho de integração de critérios sociais e ambientais nos processos de aquisitivos da empresa.



INVESTIR NO DESENVOLVIMENTO DAS COMUNIDADES

Ao integrar a responsabilidade social na sua estratégia, a ANA contribui para a sustentabilidade e resiliência dos territórios, promovendo um impacto positivo a longo prazo e reforçando a sua ligação às comunidades envolventes.

PROGRAMA VINCI PARA A CIDADANIA

O envolvimento da ANA com as comunidades locais tem vindo a ser fortalecido pelas sinergias com o Grupo VINCI, permitindo a concretização de iniciativas como o Programa VINCI para a Cidadania (PVPC). Parte integrante da relação da empresa com as comunidades onde opera, o PVPC, desde 2019, tem dado continuidade ao seu compromisso com os territórios com uma abordagem estratégica de longo prazo, através de quatro áreas de

atuação prioritária: acesso ao emprego, mobilidade solidária, inclusão pela habitação e intervenção em bairros prioritários. Em cada um destes eixos, são selecionadas e apoiadas organizações sociais que trabalham diariamente para melhorar a vida dos seus beneficiários e comunidades envolventes.

Assim, as entidades do setor social podem apresentar os seus projetos para atribuição de donativos. De acordo com critérios como a relevância ou urgência da intervenção e a sua capacidade de mudança positiva, são selecionados os projetos vencedores.

Números da 6ª edição:

EIXO	PROJETOS APOIADOS	MONTANTE
Inclusão pela habitação	2	43,5 m€
Mobilidade solidária	6	141,3 m€
Acesso a emprego	5	115,6 m€
Apoio a bairros prioritários	3	71,8 m€



IMPACTO AVALIADO COMO POSITIVO

Em seis anos de intervenção, o PVPC teve um impacto positivo, apoiando projetos de norte a sul do país, ilhas da Madeira e dos Açores, bem como internacionalmente, em Moçambique.

Com base na informação recolhida, decorrente de um estudo sobre a avaliação de impacto do programa, realizado em 2024, junto de quase metade dos projetos apoiados e padrinhos envolvidos - é possível afirmar que o PVPC tem tido um

papel relevante na promoção da coesão social e no fortalecimento das comunidades nos territórios onde a VINCI opera. Destaca-se contexto da pandemia de COVID-19 e o reforço excecional que a empresa deu aos projetos em curso, para que conseguissem responder a necessidades concretas e emergentes. Este apoio adicional revelou-se fundamental para que muitas organizações sociais mantivessem as suas portas abertas e pudessem continuar a dar suporte aos seus beneficiários, num período de grande fragilidade social.

Os contributos do PVPC evidenciaram-se em três dimensões principais: no reforço da inclusão social nos territórios, com a criação de oportunidades para públicos vulneráveis; na promoção da dignidade e da autonomia dos beneficiários, através de respostas que incentivam a sua participação ativa na sociedade; e no fortalecimento das organizações sociais locais, ao dotá-las de mais recursos e maior capacidade de intervenção, promovendo uma rede de apoio mais resiliente e eficaz.

INVESTIR NO DESENVOLVIMENTO DAS COMUNIDADES

ACESSO A EMPREGO

Projetos de capacitação para o mercado de trabalho: bolsas de estudo, formação formal, requalificação e acompanhamento de processos de integração no mercado de trabalho.

+ 400 beneficiários em situações de vulnerabilidade social: reclusos e ex-reclusos, desempregados, migrantes, pessoas em situação de sem-abrigo, pessoas com deficiência ou incapacidade, jovens institucionalizados e mães solteiras.

Principais mudanças observadas: aumento da autoestima para procura ativa de emprego, melhoria da dinâmica familiar, com mais autonomia financeira e empoderamento pessoal.

APOIO A BAIRROS PRIORITÁRIOS

Projetos de capacitação emocional e integração na comunidade voltados para a capacitação não formal e inclusão social.

+ 300 beneficiários: crianças provenientes de contextos socialmente desfavorecidos, jovens institucionalizados ou em risco de abandono escolar, utentes de lares e comunidade em geral.

Principais mudanças observadas: melhoria na inclusão social e espírito de comunidade.



INCLUSÃO PELA HABITAÇÃO

Projetos de remodelação habitacional no país e ilhas.

+ de 150 beneficiários: pessoas em situação de vulnerabilidade habitacional, incluindo residentes em casas de acolhimento ou outras estruturas de apoio, idosos, pessoas em situação de sem-abrigo e agregados familiares em condições precárias.

As principais mudanças identificadas: melhoria nas condições habitacionais; diminuição do isolamento social; melhoria das condições de vida.

MOBILIDADE SOLIDÁRIA

Projetos de renovação da frota para instituições ou adaptações de espaços para dar suporte pessoas com mobilidade reduzida e abranger uma maior área geográfica.

+ 1700 beneficiários: pessoas em isolamento social, com mobilidade reduzida ou com deficiência.

Principais mudanças observadas: melhoria terapêutica em termos de saúde mental e física; aumento da qualidade de vida.

A ANA vai introduzir um sistema de monitorização dos impactos, recorrendo a indicadores qualitativos e quantitativos, para acompanhar e avaliar de forma cada vez mais robusta as próximas edições do PVPC. Este sistema permitirá orientar, em futuras edições, uma resposta cada vez mais eficaz às necessidades das comunidades.

CRIAR PROXIMIDADE COM A COMUNIDADE E OS PARCEIROS

A ANA construiu uma relação sólida e multifacetada com as comunidades onde está presente, assumindo os aeroportos como espaços abertos, integrados no território e ao serviço da comunidade.

Esta ligação tem permitido identificar áreas de apoio que vão desde o financiamento de bolsas de estudo ao apoio financeiro a emergências sociais, como resposta a necessidades imediatas das populações.

A ANA é também uma das empresas a apoiar a EPIS, através do programa de Bolsas Sociais, com enfoque na educação como forma de promoção da inclusão social em Portugal. Estas bolsas incentivam o mérito académico de jovens, dos 1.º, 2.º e 3.º ciclos de escolaridade, ensino secundário e ensino superior.

Há mais de uma década que a empresa realiza, anualmente, os **Conselhos Consultivos dos Aeroportos** no cumprimento do objetivo de reforço das relações com os *stakeholders*. Estes encontros constituem uma plataforma

estruturada de diálogo entre os aeroportos e os *stakeholders* regionais, com representação de entidades de âmbito local e regional. Para além da informação partilhada sobre o desenvolvimento da sua atividade, a empresa obtém contributos sobre a realidade e necessidades específicas das regiões onde os aeroportos se inserem e nas quais representam um polo de desenvolvimento.

COMPROMISSO SOCIAL E EDUCATIVO

Emergências Sociais

A ANA tem desempenhado um papel ativo no apoio ao combate aos incêndios e na mitigação dos seus impactos. Nos incêndios da Ilha da Madeira, foi prestado apoio logístico no abastecimento de água a aeronaves *Canadair*, garantindo um reabastecimento rápido e eficiente para reforçar as operações de combate às chamas. Em Porto Santo, a ANA esteve igualmente envolvida no apoio às autoridades no combate aos incêndios que afetaram a região.

No aeroporto do Porto a empresa contribuiu para a recuperação das áreas atingidas pelos incêndios de setembro, através da recolha de excedente de vegetação seca e da doação de 100 rolos de feno a agricultores de Vila Pouca de Aguiar. Esta iniciativa solidária, normalmente destinada a outros fins, teve um impacto positivo na comunidade, contando com a presença de representantes do aeroporto e autoridades locais.

Atribuição de Bolsas Sociais EPIS

Em 2024, a ANA voltou a apoiar as Bolsas Sociais da Associação EPIS, um programa que apoia estudantes com mérito académico. O financiamento, que ocorre desde 2019, contribui para reduzir desigualdades e proporcionar oportunidades a jovens que de outra forma teriam muita dificuldade em progredir os estudos. A cerimónia de entrega das bolsas destacou a importância do investimento na educação como alavanca para o progresso social, reforçando o compromisso da ANA com a responsabilidade social e

desenvolvimento das novas gerações. Complementarmente, a ANA integra programas como o Bootcamp Escola de Líderes, iniciativa de formação intensiva para o desenvolvimento de competências de liderança e resiliência, promovida em parceria com a GNR. A participação da empresa neste tipo de iniciativas prende-se com a importância de preparar as próximas gerações para contextos profissionais exigentes e em constante evolução.

Girl Move Academy

A ANA apoiou a *Girl Move Academy* ao receber, durante três semanas, uma jovem moçambicana em estágio, proporcionando-lhe uma experiência de intercâmbio no mundo empresarial. Esta colaboração integra um programa de mentoria circular e intergeracional, que promove a educação e liderança no feminino, reconhecido pela UNESCO como o melhor programa de educação para raparigas e mulheres. Através deste estágio, as participantes desenvolvem competências de liderança e empreendedorismo social, preparando-as para se tornarem agentes de mudança nas suas comunidades.

CRIAR PROXIMIDADE COM A COMUNIDADE E OS PARCEIROS

COMPROMISSO COM A CULTURA

A ANA valoriza igualmente a promoção da cultura local, disponibilizando os espaços dos aeroportos - com elevada visibilidade e acessibilidade - para exposições, eventos e visitas de parceiros e entidades externas, contribuindo para o enriquecimento cultural e o fortalecimento das ligações com a comunidade. Estes espaços tornam-se, assim, pontos de encontro entre mobilidade, cidadania e responsabilidade social.

Aeroportos do Porto e de Faro abrem as portas à cultura

O aeroporto do Porto acolheu no seu espaço a exposição “O Meteorito”, da artista e cenógrafa francesa Nadia Lauro, em parceria com a Fundação de Serralves. Para a exibição deste dispositivo cenográfico escolheu-se a sala de recolha de bagagem, transformando-a num lugar onde a circulação permanente dos passageiros contrasta com o imobilismo do objeto escultórico.

Exposição Conhecer o Camaleão

A exposição “Conhecer o Camaleão”, da autoria da Associação Vita Nativa, uma organização de conservação do ambiente sediada em Olhão, apresentou curiosidades e fotografias dessa espécie carismática, dando a conhecer as características únicas do camaleão-comum, espécie que, em Portugal, apenas existe no Algarve. Foram nela abordadas as ameaças que estes animais enfrentam e a importância da sua conservação. Esta exposição foi produzida no âmbito do Projeto Camaleão, iniciativa vencedora do Orçamento Participativo Jovem Portugal, com a colaboração do IPDJ, ICNF, Universidade do Algarve e os Municípios de Loulé, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António e Castro Marim.



COMPROMISSO COM AS COMUNIDADES

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

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

Na maior parte das ocasiões, estas missões ocorrem nos períodos de

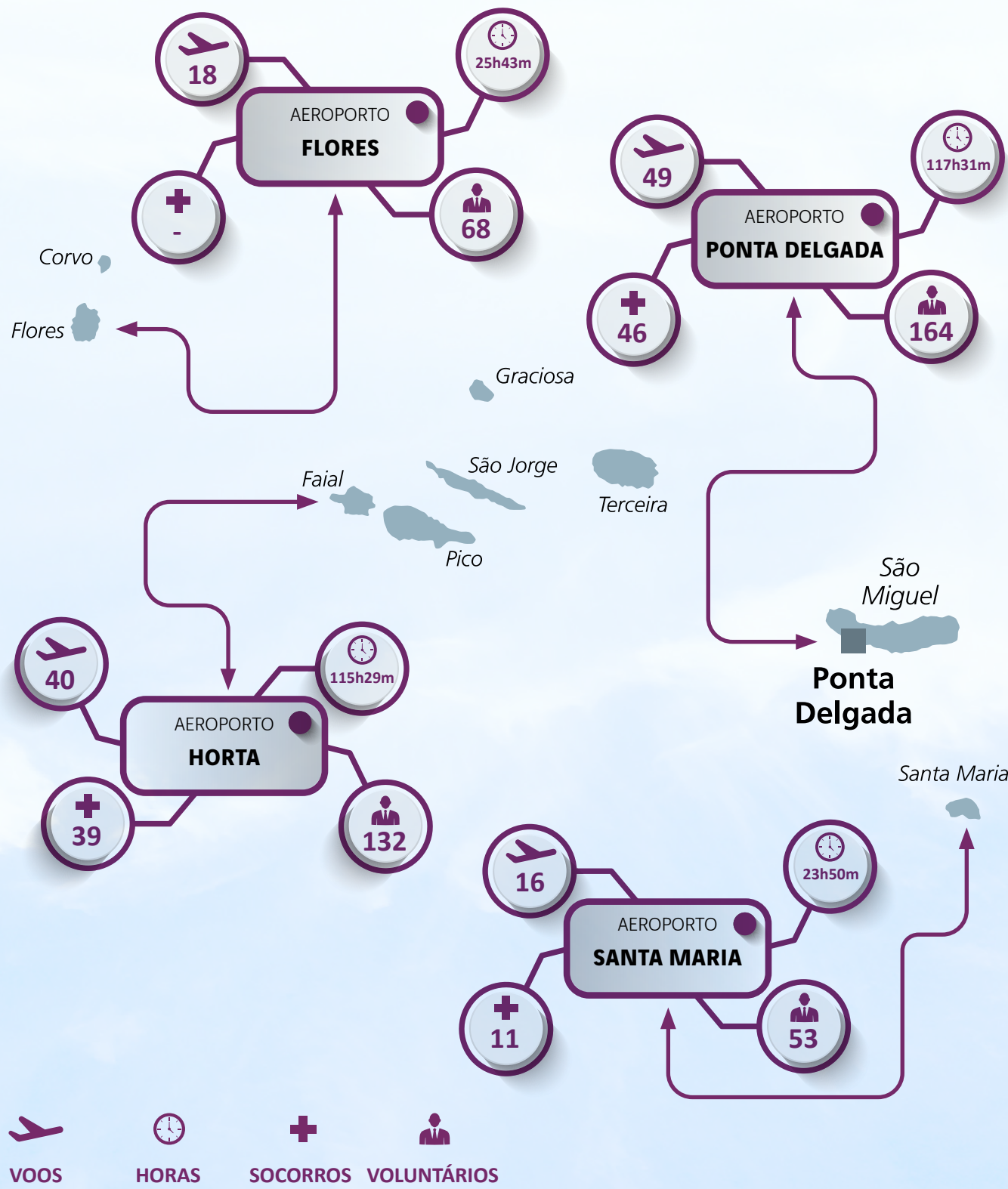
encerramento dos aeroportos, e envolve a mobilização de um conjunto significativo de trabalhadores e prestadores de serviço fora do seu horário de trabalho para a reposição das condições de operacionalidade adequadas ao tipo de avião utilizado.

Este procedimento aplica-se também a outros tipos de missões de caráter humanitário, como sejam o transporte de órgãos para instalações hospitalares exteriores à Região, operações de Busca, Salvamento e Resgate ou de Proteção Civil.

Pelo caráter humanitário subjacente e de interesse público, a ANA internaliza todos estes custos associados sem qualquer contrapartida remuneratória, o que evidencia o seu compromisso e solidariedade para com as comunidades que dela dependem.



Em 2024, os aeroportos dos Açores reabriram inúmeras vezes no período noturno para efeitos de evacuação, designadamente:



COMPROMISSO COM OS DIFERENTES STAKEHOLDERS

A ANA apresentou à APAVT - Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo os principais desafios estratégicos, numa sessão que incluiu também uma visita ao aeroporto de Lisboa. Esta iniciativa representou uma oportunidade privilegiada de partilhar, promoção do diálogo e reforço da proximidade.

O aeroporto do Porto recebeu o Diretor de Sustentabilidade e Vendas do Lufthansa Group, que partilhou com os seus parceiros de negócio em Portugal, a estratégia de Sustentabilidade da companhia aérea. Foram apresentadas as iniciativas do Grupo para reduzir, até 2030, em 50% as emissões e alcançar a neutralidade carbónica até 2050.

COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE

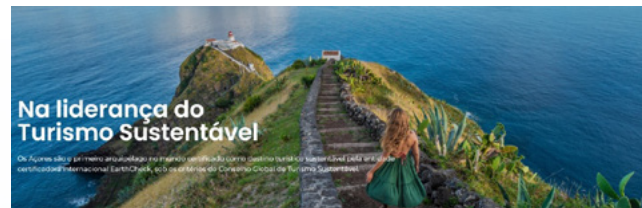
PROJETO CASA DA SUSTENTABILIDADE | AEROPORTO DA MADEIRA

Em 2024, a ANA lançou o projeto Casa da Sustentabilidade, na Madeira, com vista à recuperação de uma casa antiga localizada no Jardim da Boa Viagem, bem como a reabilitação do próprio jardim. O espaço será destinado a receber *stakeholders*, membros da comunidade aeroportuária, passageiros,

convidados externos e associações apoiadas pela empresa. No interior, pretende-se criar um espaço para partilha das quatro ambições de Sustentabilidade da empresa, dos objetivos da VINCI Airports nesta área e do alinhamento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). A reabilitação do jardim visa promover o contacto com a natureza e criar um ambiente propício à realização de eventos ao ar livre.

Visitas ao aeroporto de Faro

A ANA desenvolveu iniciativas educativas no aeroporto de Faro, promovendo o envolvimento com as futuras gerações e a partilha de conhecimento prático sobre o setor aeroportuário. Uma das ações envolveu a visita das crianças do Colégio Oficina Divertida para explorar o “lado invisível” dos serviços essenciais do aeroporto como bombeiros, falcoaria, operações e manutenção. A experiência incluiu contacto direto com equipamentos especializados e aves de rapina. A outra iniciativa permitiu aos alunos de Engenharia Mecânica da Universidade do Algarve conhecer as instalações de ar condicionado da aerogare de um ponto de vista da eficiência energética. A visita destacou soluções que conciliam operação, custos e segurança, em linha com os objetivos de sustentabilidade e a neutralidade carbónica da ANA.



Cartilha da sustentabilidade - Açores

A ANA é subscritora da Cartilha da Sustentabilidade dos Açores, reforçando o seu compromisso com as práticas de desenvolvimento sustentável na Região Autónoma. Esta iniciativa, lançada em 2017, pelo Governo Regional dos Açores, tem como o intuito facilitar a adoção de práticas de sustentáveis por entidades públicas, privadas ou sem fins lucrativos em todo o arquipélago. A renovação da adesão ao programa “Cartilha da Sustentabilidade” reafirma o alinhamento da ANA com os princípios da Cartilha e com os objetivos de preservação ambiental da região. A importância desta ação ganha ainda maior relevo, considerando que os Açores são o primeiro arquipélago no mundo certificado como destino turístico sustentável pela entidade certificadora internacional EarthCheck. Ao longo de 2024, os aeroportos dos Açores participou ativamente em fóruns e formações promovidas pela equipa da Cartilha, aprofundando o seu envolvimento com a sustentabilidade regional.

AVALIAR O IMPACTO SOCIOECONÓMICO DOS AEROPORTOS

A VINCI Airports contratou a Utopies para a realização, em 2024, de um estudo global para avaliação do impacto socioeconómico dos seus aeroportos na economia dos respetivos países.

Decorrente deste estudo global, resultou a realização dos estudos de impacto socioeconómico na economia regional e nacional de cada um dos aeroportos da ANA. Os estudos de impacto socioeconómico permitem a quantificação estimada dos impactos diretos, indiretos, induzidos e catalíticos de toda a atividade aeroportuária na economia regional e nacional. Esses impactos são aferidos através das variáveis: criação de emprego por sectores de atividade económica e a contribuição para o PIB.

Os estudos realizados pela ANA, entre 2024 e 2025, por forma a avaliar o impacto local de cada

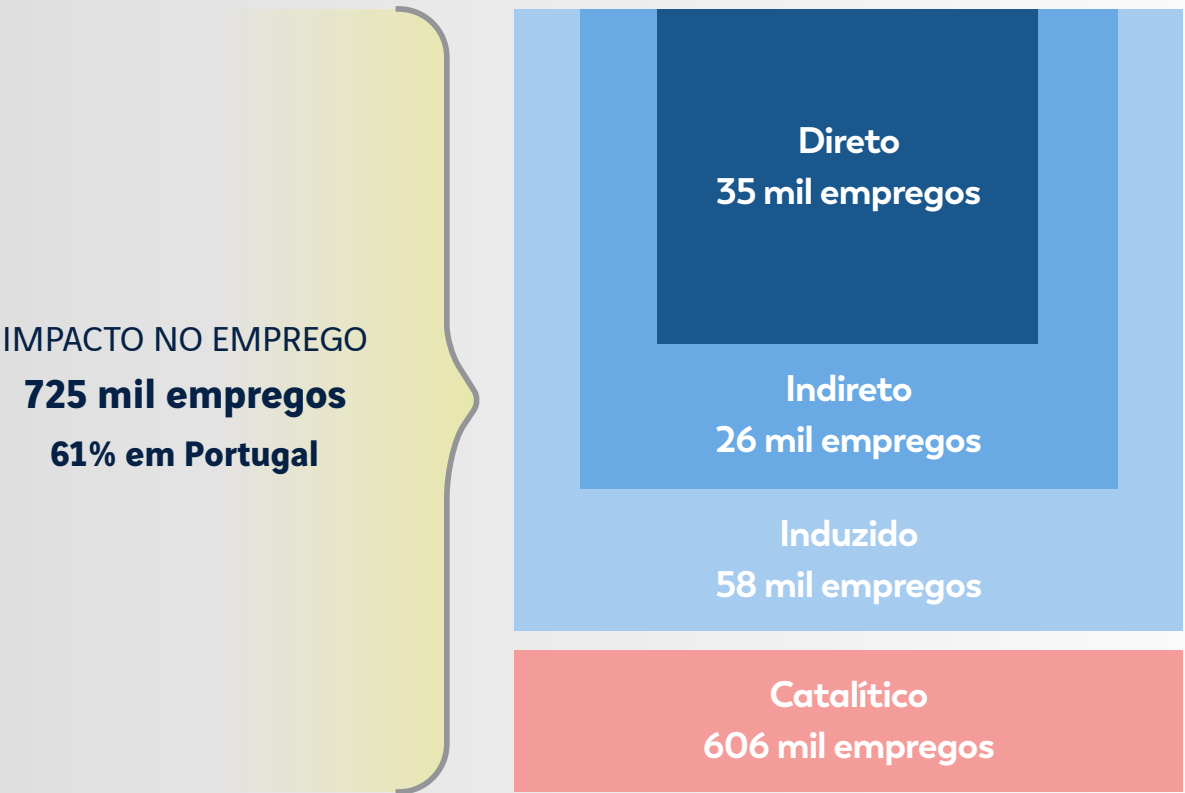
aeroporto na sua região, adjudicados à Utopies em setembro 2024, tendo sido igualmente envolvidas as Universidades locais para validação da metodologia e pressupostos, emissão de um parecer final.

Em 2024 a empresa deu início à realização de estudos de impacto socioeconómico dos aeroportos de Lisboa, Açores e Faro. A Nova SBE em Lisboa, a Universidade dos Açores e a Universidade do Algarve são, neste âmbito, os parceiros da ANA. Estes três estudos estão em fase de finalização.

Durante o mês de abril 2025 iniciaram-se os estudos relativos aos aeroportos do Porto e Madeira, que serão acompanhados, respetivamente, pela Faculdade de Economia da Universidade do Porto e pela Universidade da Madeira. A sua conclusão está prevista para final primeiro semestre de 2025.

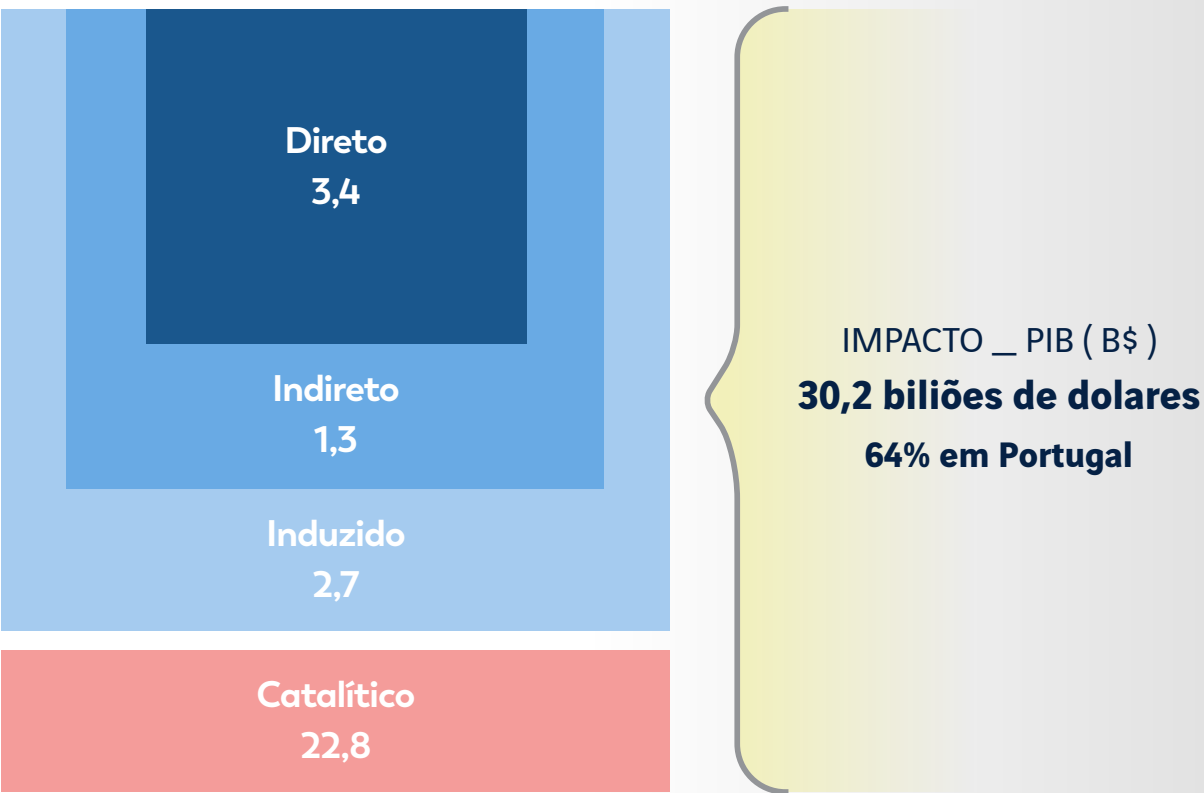
RESULTADOS DO ESTUDO GLOBAL
DA VINCI PARA PORTUGAL:

Ano de referência: 2023



A atividade nas diferentes plataformas aeroportuárias da rede ANA, em termos de criação de emprego, gera 84% de emprego no setor do Turismo e 16% nas atividades aeroportuárias e com

ela correlacionada. **Multiplicador emprego:** 3,4, ou seja, por cada 1 emprego direto na plataforma aeroportuária, 2,4 postos trabalho adicional são criados em Portugal.



B\$ - bilhões de dolares

A atividade nas diferentes plataformas aeroportuárias da rede ANA, em termos de valor acrescentado (PIB), gera 75% de valor acrescentado no setor do Turismo e 25% nas atividades aeroportuárias e com ela correlacionadas.

Nota complementar:
Diretos: efeitos diretos esperados do consumo e investimento da ANA e demais empresas das plataformas aeroportuárias.
Indiretos: efeitos em cadeia em resultado dos efeitos diretos. Refletem os efeitos gerados pelas empresas subcontratadas e propagadas na cadeia de fornecimentos.
Induzidos: efeitos induzidos pelos efeitos diretos e indiretos no ciclo de emprego e rendimento (consumo das famílias + impostos).
Catalíticos: efeitos do sector transporte aérea noutros sectores, no nosso caso no sector do Turismo.

REFORÇAR A SUSTENTABILIDADE NA CADEIA DE VALOR

A ANA tem vindo a integrar progressivamente princípios de Sustentabilidade na sua cadeia de valor, procurando equilibrar critérios económicos, ambientais e sociais nas práticas de compra e no relacionamento com fornecedores. A adoção de critérios sustentáveis reflete o compromisso da empresa em promover uma cadeia de abastecimento mais responsável, alinhada com as melhores práticas do setor. Atualmente 40% dos fornecedores são selecionados com base em critérios ambientais e sociais.

40% de fornecedores com base em critérios sustentáveis
54% de fornecedores locais

Dada a multiplicidade de funções que os aeroportos desempenham, a nossa rede de fornecedores da ANA é altamente diversificada e complexa, o que torna este caminho da melhoria contínua mais desafiante. Temos feito esforços para incluir nos processos de aquisição considerações como a circularidade, a gestão eficaz da água, o impacto na economia local, com destaque para as nossas metas de redução das emissões

de gases com efeito de estufa. Em linha com as práticas adotadas pela ANA, todos os fornecedores têm de assinar a Carta de Compromisso para a Responsabilidade Social como condição para celebrarem o contrato. No caso das empreitadas, os Caderno de Encargos incluem requisitos específicos nestas matérias. Para além dos requisitos, pretende-se também agir ao nível de instrução, avaliação e monitorização de aquisições, empreitadas, fornecimentos ou serviços.

A ANA procura, sempre que possível, trabalhar com fornecedores locais — identificados como aqueles que fornecem apenas um aeroporto e cuja morada se encontra na área geográfica desse mesmo aeroporto. Esta política

Peso dos fornecimentos locais por aeroporto:

Lisboa	87%
Porto	17%
Faro	23%
Beja	1%
Açores	39%
Madeira	20%

reflete-se no peso significativo de fornecedores locais que em 2024 já representaram 54% do total de gastos com fornecedores. Contudo, a contratação de fornecedores locais continua a ser um desafio, tendo em conta a dispersão

geográfica da nossa atividade - que abrange o território continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira - e a limitada disponibilidade de oferta local para alguns bens e serviços essenciais à operação aeroportuária.



EM DESTAQUE | ROADSHOW DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS

A responsabilidade social corporativa foi o tema principal nas sessões do *roadshow*, com atividades de partilha de experiências e boas-práticas e ações de voluntariado com a comunidade local. Contaram com a participação de entidades externas como o Grupo Pestana, Metropolitano de Lisboa e

Sonae SGPS bem como organismos de poder local como Câmaras Municipais e núcleos de planeamento social e territorial, entre outros. Especificamente nesta ambição, os roadshows tiveram a participação de organizações sociais parceiras, e a atividade prática foi uma ação de voluntariado.

EM DESTAQUE | ROADSHOW DESENVOLVIMENTO DOS TERRITÓRIOS

22 de outubro	6 de novembro	7 de novembro	13 de novembro
Aeroporto de Faro	Aeroporto do Porto	Aeroporto da Madeira	Aeroporto de Lisboa
Câmara Municipal de Albufeira	Câmara Municipal da Maia	Câmara Municipal de Santa Cruz	Câmara Municipal de Lisboa
Câmara Municipal de Faro	Câmara Municipal do Porto	Universidade da Madeira	Associação Vida Autónoma Metropolitano de Lisboa
Vila Galé Albufeira	SONAE SGPS	Grupo Pestana	Banco Alimentar
C.A.S.A Albufeira	Fundação Serralves e APPACDM Maia	Refúgio São Vicente de Paulo	
Apoio aos Sem Abrigo		Ação de aproximação entre a infância e a terceira idade	Organização de cabazes para distribuição às famílias

C.A.S.A Albufeira



Refúgio São Vicente de Paulo / Madeira



Banco Alimentar / Lisboa



“O Município de Faro e a ANA – Aeroportos de Portugal encontram-se ligados pela geografia, com o concelho a dispor de um dos mais importantes aeroportos do país, estrutura que é fundamental para o desenvolvimento da região algarvia. No entanto, a ligação entre as duas entidades vai mais longe, estendendo-se a uma visão comum de que a aviação tem de ser sustentável e caminhar lado a lado com a coesão social, situação que ficou bem clara no roadshow de Desenvolvimento dos Territórios, realizado no Algarve.

Em 2024, tal como em anos anteriores, a ANA desenvolveu diversas iniciativas para aproximar o aeroporto da comunidade, envolvendo a sua equipa de colaboradores, promovendo inclusão, qualificação e bem-estar entre os mais desfavorecidos. Em parceria, continuaremos a fazer Faro, enquanto cidade que acolhe, voar mais longe, com todos a bordo.”

Carlos Baía
Vereador da Câmara Municipal de Faro



“No Banco Alimentar acreditamos que a sustentabilidade só é possível com parceiros comprometidos. A promoção do voluntariado feita pela ANA junto dos seus colaboradores e parceiros merece destaque pois permite lutar contra a pobreza e contra a fome, sendo exemplo de compromisso efetivo na construção de uma sociedade mais solidária e inclusiva”.

Ana Vara
Técnica Superior de Política Social do Banco Alimentar de Lisboa

METAS À VISTA

Metas à vista

TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	KPIS	2022	2023	META 2024	2024	META 2025
Envolver as comunidades	Promover a responsabilidade social	N.º projetos PVPC apoiados no ano n (N.PVPC)	10	17	12	16	13
	Avaliar o impacto socioeconómico dos aeroportos nos territórios	N.º de estudos sobre temas sociais e económicos	0	0	1	3	2
	Proximidade com a comunidade e parceiros	N.º de iniciativas/ patrocínios / presenças ANA	15	22	19	160	21
Reforçar a sustentabilidade na cadeia de valor	Integrar novos critérios sociais e ambientais na política de Compras, nomeadamente circularidade, o impacto na economia local e as emissões de gases de efeito de estufa	Volume (valor) de compras sujeito a critérios ambientais e sociais (%)	n.d.	n.d	55%	n.d.	70%
	Aumentar progressivamente o volume de compras locais	Volume (valor) de compras locais (%)	10%	n.d.	15%	n.d.	18%

Foram cumpridos, em 2024, os objetivos desta ambição, no entanto, a ANA está ciente da necessidade de integrar nos seus processos aquisitivos critérios ambientais e de fornecimentos locais que permitam com fiabilidade obtenção destes indicadores. Em 2024 iniciou um projeto de conceção e implementação de compras

sustentáveis, que só em 2025 começará a ser gradualmente implementado. Na prática, a empresa tem, na sua gestão, estas preocupações e fomenta o incremento de fornecimentos locais bem como de critérios ambientais e sociais, mas fá-lo de forma não sistematizada, o que explica que não se apresentem os indicadores.



Transição do setor da aviação

06

Ambição | Transição do setor da aviação

A transição para um setor aeroportuário mais sustentável exige a convergência entre inovação, investimento e colaboração estratégica.

A ANA tem adotado uma abordagem proativa face aos desafios ambientais e operacionais, investindo em soluções que promovem a descarbonização das operações aeroportuárias e do fornecimento de eletricidade, a eficiência energética e a modernização das suas infraestruturas.

Na linha da frente da gestão aeroportuária nacional, a empresa desempenha um papel central na aceleração desta transição, articulando esforços com os diversos intervenientes do setor, desde companhias aéreas e prestadores de serviços até entidades reguladoras e comunidades locais. Trata-se de um trabalho conjunto essencial, que impulsiona soluções inovadoras e

assegura que a evolução do setor ocorre de forma equilibrada e responsável.

Num contexto global, onde a aviação enfrenta pressões ambientais e económicas cada vez maiores, a ANA reafirma a sua missão como agente ativo de um desenvolvimento que concilie o crescimento e a sustentabilidade, impulsionando a transição do setor e garantindo a qualidade do serviço prestado aos milhões de passageiros que utilizam os aeroportos geridos pela empresa.



Principais desafios na transição sustentável do setor aeroportuário

Emissões: a evolução das emissões no setor aeroportuário depende diretamente das inovações tecnológicas e das mudanças nos combustíveis utilizados.

Tecnologia e infraestruturas: a utilização de tecnologias mais sustentáveis, como o SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), ou tecnologias inovadoras exigem investimentos elevados e adaptações nas infraestruturas aeroportuárias. Estes ajustes implicam custos mais altos e um impacto operacional significativo.

Custos: as soluções com menor impacto ambiental apresentam geralmente um investimento mais elevado relativamente às soluções tradicionais.

Regulamentação: o apoio regulamentar é essencial para fundamentar e alinhar globalmente os objetivos de redução de emissões.

Aceitação do consumidor: as soluções de baixas emissões tendem a aumentar o custo para os consumidores/clientes. É, por isso, necessário sensibilizar os passageiros sobre os benefícios e as alternativas mais sustentáveis.

A empresa tem apostado numa ambiciosa agenda de inovação, centrada em novas soluções para a eficiência operacional dos aeroportos e para a melhoria da experiência do passageiro. Face aos desafios atuais, reafirma os seus objetivos estratégicos de se posicionar como um centro de inovação aeroportuário e de integrar práticas mais sustentáveis, nomeadamente:

- Promover a utilização de combustíveis alternativos;
- Incentivar a intermodalidade;
- Integrar novas tecnologias.

INCENTIVAR OS COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

O setor da aviação enfrenta desafios significativos na redução das emissões de carbono, exigindo soluções inovadoras. A transição para combustíveis alternativos é, por isso, uma prioridade na estratégia da ANA para a descarbonização das operações aeroportuárias, exigindo a adoção de novas tecnologias e práticas que mitiguem o impacto ambiental.

Sabemos hoje que as medidas delineadas no roteiro para a descarbonização da indústria da aviação já não são compatíveis com o 1,5°C em termos de aumento de temperatura global, mas sim com uma trajetória de 1,7°C. Ainda assim, o setor mantém a sua ambição de alcance da neutralidade até 2050, e, por isso, é o momento de agir.

A importância da utilização de combustíveis sustentáveis com os *Sustainable Aviation Fuel* (SAF), como o maior contribuidor para a descarbonização do setor, aumentou, tendo a União Europeia (UE) definido no “Fit for 55”, um pacote legislativo para reduzir as emissões GEE em pelo menos, 55%, até 2030, e a sua integração até 70% em 2050.

Nas operações em terra a transição para combustíveis alternativos é, também, uma prioridade na estratégia da empresa para a descarbonização das operações aeroportuárias.

Neste contexto, a ANA tem vindo a promover o uso de combustíveis de baixo impacto ambiental, como o HVO (*Hidrotreated Vegetable Oil*) e a acelerar a eletrificação das operações aeroportuárias.

PROMOVER A UTILIZAÇÃO DE SUSTAINABLE AVIATION FUEL

A ANA está comprometida na promoção da utilização de SAF nos seus aeroportos, alinhando-se com as metas europeias de descarbonização definidas no “Fit for 55”.

O SAF é um combustível alternativo sustentável produzido a partir de óleos alimentares usados e resíduos vegetais renováveis, que contribui significativamente para esta redução e que pode ser misturado com o combustível fóssil (Jet-A1). Quer as aeronaves, quer as infraestruturas aeroportuárias - desde tanques de armazenamento até à rede

de hidrantes- estão preparadas para a incorporação do SAF.

A União Europeia estabeleceu um plano progressivo para a incorporação de SAF no setor da aviação. A partir de 2025, será obrigatório que 2% do combustível utilizado seja SAF, com um aumento gradual ao longo das próximas décadas. Até 2050, prevê-se uma incorporação de pelo menos 70% de SAF. No futuro, os avanços tecnológicos indicam que não haverá limitações técnicas para a utilização de 100% deste combustível.

A ANA tem estabelecido contacto com os *players* da indústria em Portugal para incentivar o desenvolvimento de SAF e participado em iniciativas regulatórias para garantir a sua adoção em conformidade com as diretrizes europeias, por forma alinhar e compatibilizar a infraestrutura aeroportuária com as mais recentes metodologias de certificação e rastreabilidade. A empresa desempenha um papel central e infraestrutural na descarbonização deste sector, com foco na transparência e certificação deste combustível.

O ano de 2024 foi fundamental para a realização de testes e ensaios operacionais a nível europeu, permitindo uma compreensão mais abrangente sobre os desafios logísticos, técnicos e metodológicos da incorporação de SAF no abastecimento de aeronaves.

COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS NAS OPERAÇÕES EM TERRA

Entre as iniciativas para reduzir a pegada de carbono das operações, destaca-se o investimento em fontes de energia alternativas como os biocombustíveis para a frota terrestre das infraestruturas associadas.

- **Aeroporto de Faro:** no final de 2023, foi iniciado um projeto piloto, em colaboração com a GALP, para testar o uso de HVO na frota terrestre da ANA e de terceiros, como alternativa ao gasóleo. Em 2024, o consumo de HVO nos 26 veículos da ANA que o utilizam foi de cerca de 30.100L evitando assim a emissão de 55.510 kgCO₂eq. Em 2025 dar-se-á continuidade a este abastecimento em todas as restantes viaturas

INCENTIVAR OS COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

- ANA, cuja eletrificação ainda não foi possível.
- **Aeroporto de Lisboa:** no seguimento do sucesso do projeto piloto no aeroporto de Faro, iniciou-se, em dezembro de 2024 a disponibilização de HVO para abastecimento a 33 viaturas das áreas de manutenção e operações e a terceiros.

Uma alternativa sustentável

O HVO é um biocombustível 100% renovável tratado com hidrogénio e produzido a partir de óleos e resíduos vegetais. A sua utilização apresenta várias vantagens ambientais e operacionais:

- Emite entre 80% a 90% menos GEE no seu ciclo de vida, em comparação com o diesel tradicional;
- Reduz em 33% o material particulado fino e em 24% o monóxido de carbono emitido;
- A utilização de HVO no parque automóvel não exige alterações nos motores e é compatível com o biodiesel, permitindo uma transição mais rápida e eficiente.

Como próximos passos pretende-se estender o uso do HVO a outros veículos da frota terrestre e ao abastecimento dos geradores de emergência nos aeroportos. A iniciar em 2025 pelo aeroporto do Porto e em avaliação para os aeroportos dos arquipélagos da Madeira e dos Açores.



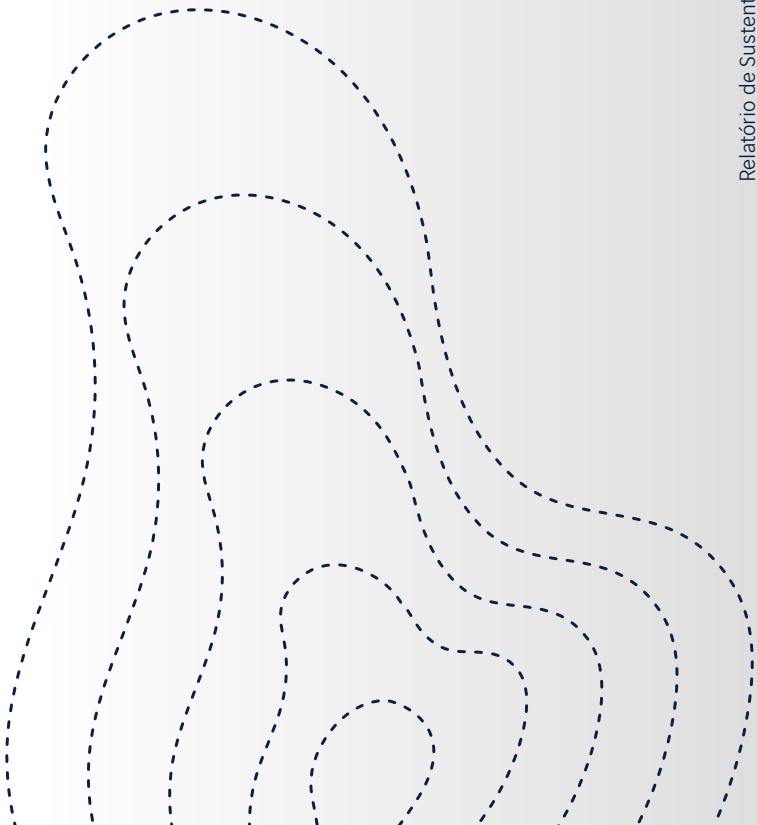
ELETRIFICAR COM O PROJETO eGOANA

A ANA desenvolveu o projeto eGOANA - *Electrification of Ground Operations*, em consórcio com a Portway e a Sunmind para promover a eletrificação das operações em terra nos aeroportos sob a sua gestão. A iniciativa obteve aprovação de financiamento no programa CEF-AFIF (*Connecting Europe Facility – Alternative Fuels Infrastructure Facility*), da Comissão Europeia, garantindo um apoio de 30% do investimento total. O projeto prevê a instalação de infraestruturas essenciais para a eletrificação das operações aeroportuárias, incluindo:

- Pontos de carregamento para equipamento de apoio em terra (*Ground Support Equipment – GSE*)
- Unidades de ar condicionado para aeronaves parquedadas (PCA)
- Unidades de fornecimento de eletricidade em terra (*Ground Power Units – GPU*)
- Carregadores para GSE e fichas para PCA/GPU
- Instalação de painéis solares nos aeroportos da Madeira, Açores, Porto e Lisboa, para garantir que todas as operações do lado ar sejam alimentadas por energia renovável.

O eGOANA irá garantir que o fornecimento de eletricidade e ar condicionado às aeronaves parquedadas seja feito por fontes sustentáveis, possibilitando a interdição da utilização do *Auxiliary Power Unit* (APU-off) pelas companhias aéreas. Esta iniciativa irá contribuir para a redução das emissões de CO₂, melhorar a qualidade do ar e aumentar a eficiência operacional.

O projeto encontra-se em fase de consulta técnica e jurídica, tendo em vista a sua implementação no início de 2025.



IMPULSIONAR A MOBILIDADE POSITIVA

A mobilidade sustentável é outro fator essencial para reduzir o impacto ambiental do setor aeroportuário e melhorar a qualidade de vida das comunidades envolventes. A ANA está a desenvolver projetos que promovem soluções de transporte mais ecológicas, eficientes e acessíveis, incentivando alternativas ao uso de veículos individuais movidos a combustíveis fósseis.

PROJETO LIFE-MOONSET

A ANA integra o *LIFE-MOONSET* (*Implementing a NOcturnal, Eco-FrieNdly and Integrated SharEd Transportation Concept*), um projeto inovador de **transporte noturno para trabalhadores aeroportuários**. A iniciativa visa, com a análise de resultados de pilotos, resolver a falta de opções de transporte público durante a noite, que leva muitos trabalhadores a depender do transporte individual. Cofinanciado pela União Europeia através do LIFE Programme, o projeto resulta da colaboração de várias entidades especializadas em mobilidade sustentável, incluindo a TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa,

Wiener Linien, VIA, Ruse Metropolitan Transport e a Universidade de Innsbruck. Este projeto tem como principais objetivos:

- Criar alternativas sustentáveis ao transporte individual, reduzindo a dependência de utilização de viaturas próprias, nomeadamente por parte de trabalhadores.
- Implementar um serviço de transporte a pedido, adequado às necessidades dos trabalhadores noturnos.
- Reduzir as emissões de gases de efeito de estufa, promovendo soluções ecológicas, como *shuttles* elétricos em áreas próximas do aeroporto de Lisboa.



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NO PORTO

Em resposta ao crescente número de utilizadores de bicicletas e à procura por opções de transporte mais ecológicas, o aeroporto do Porto criou três áreas dedicadas à montagem de bicicletas (uma área no interior do piso 0 e duas áreas na zona das chegadas). Esta iniciativa visa incentivar o uso de bicicletas como meio de transporte alternativo, reduzindo a dependência de veículos motorizados e reforçando o compromisso da ANA com a mobilidade sustentável e a descarbonização dos transportes urbanos.

TRANSPORTE COLETIVO EM FARO

A mobilidade positiva é uma prioridade para a ANA, com o transporte coletivo a desempenhar um papel fundamental na redução de emissões de carbono e na promoção de deslocações ecológicas. Neste contexto, a empresa organizou uma sessão de sensibilização no aeroporto de Faro, em parceria com a VAMUS e a PROXIMA, para incentivar o uso do transporte coletivo. Durante a sessão, analisou-se a oferta de

transporte público urbano e interurbano, alinhando-a com as necessidades da comunidade aeroportuária e explorando alternativas ao transporte individual. A iniciativa contou com a presença de representantes do poder municipal, empresas e entidades de gestão local dos transportes, promovendo colaborações estratégicas e projetos sustentáveis, para garantir soluções eficientes e acessíveis para a mobilidade dos trabalhadores e passageiros.

ECO-GERADOR EM FARO

O aeroporto de Faro contribuiu para a mobilidade positiva com a instalação de um eco-gerador, uma bateria de grandes proporções construída a partir de materiais reutilizados. Esta solução inovadora dispõe de um ponto de carregamento para veículos elétricos de duas rodas, incentivando alternativas mais sustentáveis para os trabalhadores do aeroporto. Esta iniciativa visa reduzir a dependência de combustíveis fósseis e promover deslocações pendulares mais sustentáveis, alinhando-se com a estratégia global de descarbonização da ANA.

INOVAÇÃO ABERTA

A ANA tem apostado fortemente na inovação como um dos pilares de melhoria das suas práticas. Ao promover a colaboração com *stakeholders*, a empresa potencia o desenvolvimento de soluções alinhadas com os desafios reais do setor. Esta abordagem tem permitido acelerar a

integração de tecnologias emergentes, como a robótica, a inteligência artificial (IA) e soluções sustentáveis no ambiente aeroportuário, com impacto direto na melhoria da experiência dos passageiros, na otimização das operações e no reforço da eficiência ambiental.

A comunicação eficaz e a colaboração com diferentes partes interessadas são fundamentais para o bom funcionamento dos aeroportos. Em 2024, destacaram-se os seguintes avanços:

- **Chatbot como canal de comunicação:** este software de IA consolidou-se como uma ferramenta essencial no atendimento aos passageiros, registando 5,7 milhões de mensagens trocadas, um aumento de 7,5% em relação a 2023. Esta evolução reflete a crescente utilização desta tecnologia para fornecer informações em tempo real e melhorar a experiência do passageiro.
- **Expansão da Airport Community App:** a aplicação direcionada para comunidade aeroportuária foi expandida para os aeroportos de Ponta Delgada e Madeira e reforçou a sua presença em Lisboa, Porto e Faro. Esta plataforma tem sido um canal essencial para a comunicação e colaboração entre as diferentes equipas que operam nos aeroportos.

A ANA tem explorado novas tecnologias para melhorar a eficiência operacional e a interação com os passageiros. Em 2024 estão em curso as seguintes soluções:

- **Projeto-piloto de robótica humanoide:** em fase de teste no aeroporto de Lisboa, esta tecnologia de interação direta com os passageiros dá assistência e informação personalizada. Os resultados obtidos são fundamentais para o desenvolvimento de novas iniciativas no futuro.
- **Inteligência artificial e visão computadorizada:** novas abordagens em IA estão a ser aplicadas para otimizar operações aeroportuárias, incluindo:
 - **CarryOn Bags:** um projeto inovador para melhorar o controlo e a gestão da bagagem de mão.
 - **GateSphere:** solução para aperfeiçoar a gestão de embarque e a experiência do passageiro.

A ANA teve um papel central na “Maior Aula de Programação do Mundo”, realizada a 12 de outubro de 2024, no Técnico Innovation Center, em Lisboa. Enquanto patrocinadora oficial desta iniciativa - organizada pelo Instituto Superior Técnico e pela Magma Studio - a ANA contribuiu para um evento que reuniu mais de 2.000 participantes e estabeleceu um novo recorde do Guinness. Esta participação reforça o papel ativo da empresa no ecossistema tecnológico e académico nacional, promovendo a transformação digital e a capacitação das futuras gerações.

A 6.ª edição do bootcamp “The Journey” reforçou o compromisso com a eficiência e a sustentabilidade nos aeroportos, por via da colaboração entre *start-ups* e *stakeholders* para

o desenvolvimento de soluções inovadores. A iniciativa, liderada pela ANA, foi apoiada pelo Turismo de Portugal e dinamizada pela *Beta-i Collaborative Innovation*. Entre os parceiros industriais contaram-se entidades como a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), Bolt, Metro, Global Blue, SIXT, TAP e Ground Force Portugal. Durante o programa, foram exploradas oportunidades para o desenvolvimento coletivo de projetos.

O Laboratório de Inovação no Terminal 1 do aeroporto de Lisboa, a inaugurar em 2025, permitirá expandir as atividades de inovação e fortalecer o Centro de Excelência da VINCI Airports. Este espaço constituirá um polo para o desenvolvimento e teste de novas tecnologias e novas soluções.



INTEGRAR NOVAS TECNOLOGIAS

A adoção de novas tecnologias permite otimizar a gestão aeroportuária, melhorar a experiência dos passageiros e reforçar a sustentabilidade dos aeroportos. A ANA tem investido em soluções inovadoras em diferentes áreas, desde a biometria no procedimento de embarque passageiros até ao novo sistema de gestão das infraestruturas que irá permitir o controlo centralizado e inteligente dos recursos.

PROJETO BIOMETRIA

O projeto *Biometric Experience by VINCI Airports* é um projeto de inovação, apoiado pela União Europeia através do programa *Next Generation EU*, com o objetivo de melhorar a qualidade do serviço e a experiência do passageiro no processo de embarque através de maior fluidez e eficiência operacional, oferecendo os seguintes benefícios:

- Fluxo ágil e eficiente: a identificação por biometria facial dispensa cartões de embarque e documentos físicos, reduz filas e simplifica a jornada do passageiro pelo aeroporto.

- Segurança e inovação: a tecnologia garante um processo de embarque rápido e seguro.
- Proteção de dados: a privacidade dos passageiros é assegurada com a eliminação automática dos dados biométricos após a partida do voo.

Iniciado em 2024 nos aeroportos de Lisboa e Porto, este projeto foi posteriormente alargado aos de Faro, Madeira e Ponta Delgada. O aeroporto de Ponta Delgada está 100% coberto com biometria. Em 2024, foram realizados mais de 10 000 embarques biométricos nos cinco aeroportos da ANA. Para 2025, está prevista uma expansão significativa no número de dispositivos biométricos, com destaque para o Terminal 2 do aeroporto de Lisboa, que se prevê venha a ter 100% dos embarques por biométrica.

Saiba mais: [Biometria](#) | [Institucional](#)

BUILDING MANAGEMENT SYSTEM

A empresa está a desenvolver um outro projeto inovador, cofinanciado pelo

Programa de Recuperação e Resiliência, para a instalação de uma nova geração do sistema de gestão de infraestruturas (*Building Management System - BMS*) nos seus aeroportos.

O objetivo é otimizar o consumo energético, reduzir a pegada de carbono e aumentar a eficiência operacional.

Este novo sistema permitirá um controlo centralizado e inteligente das infraestruturas aeroportuárias, promovendo uma gestão mais eficiente dos recursos. A iniciativa contempla ainda o desenvolvimento de um projeto-piloto de *Digital Twin*, que permitirá aumentar a capacidade de monitorização e gestão integrada de infraestruturas e energia.



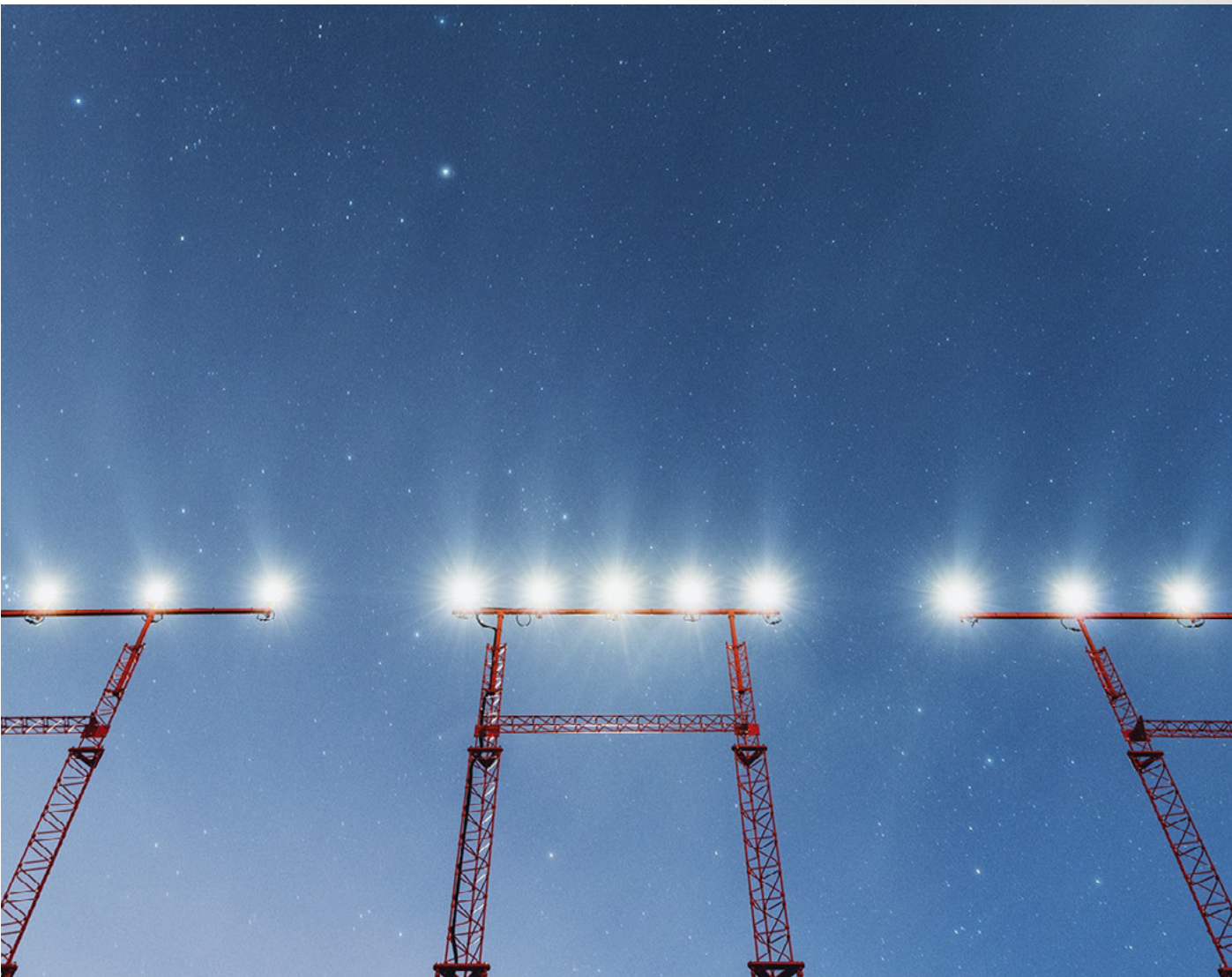
METAS À VISTA

Metas à vista

TEMA MATERIAL	OBJETIVOS	KPI	2023	META 2024	2024	META 2025
Combustíveis alternativos - Hidrogénio Verde	Explorar o hidrogénio verde como combustível alternativo: operações em terra e aeronaves	Número de Projetos/ Candidaturas UE com participação ANA [N.º]	0	2	2	2
Combustíveis alternativos	Explorar os combustíveis renováveis de baixas emissões alternativos ao Diesel	Total Combustível Fóssil Consumido/ Total Combustível Consumido [L]	1,3% (6 072 L)	3,5% (15 693 L)	6,6% (30 474L)	20% (88 375 L)
Produção elétrica	Desenvolver opções para produção elétrica	Capacidade instalada [MWh]	2,9	4,7	2,9	15
	Explorar outras formas de energia renovável/ armazenamento de energia	Número de pilotos/ projetos instalados [N.º]	0	1	0	2
Mobilidade Sustentável	Incentivar a intermodalidade entre transporte aéreo e terrestre	Número de pontos de carregamento	117	150	161	200
		Número de Plano de Mobilidade Empresarial [N.º]	1	3	1	3

A ambição da Transição do setor da aviação, transversal às demais ambições da ANA, constituiu-se como a mais desafiante pela sua natureza intrínsecamente exploratória e fortemente correlacionada com as ações dos vários *stakeholders*. Desta forma, optou-se numa fase inicial do

ciclo da estratégia de Sustentabilidade da empresa, pela não definição de metas concretas. No entanto, com uma ANA mais madura na sua jornada pela Sustentabilidade, em 2024 foi possível definir já algumas metas para alguns dos temas considerados.



As metas definidas para 2024 eram desafiantes, mas para os pilares Hidrogénio, Combustíveis Alternativos e Mobilidade Sustentável foram globalmente cumpridas. Ao nível das candidaturas para o desenvolvimento de projetos de hidrogénio, cofinanciados pela UE,

a ANA e a VINCI acompanham duas iniciativas:

- **GOLIAT**, cujo objetivo passa por acompanhar o desenvolvimento da tecnologia e da regulamentação aeroportuária em situação de abastecimento de hidrogénio líquido em aeronaves;

METAS À VISTA

- **IMAGHyNE**, disponibilização de um tipo de “vale de hidrogénio” com a finalidade de estudar a replicabilidade de um ecossistema de produção e abastecimento de hidrogénio rodoviário na envolvente de um aeroporto.

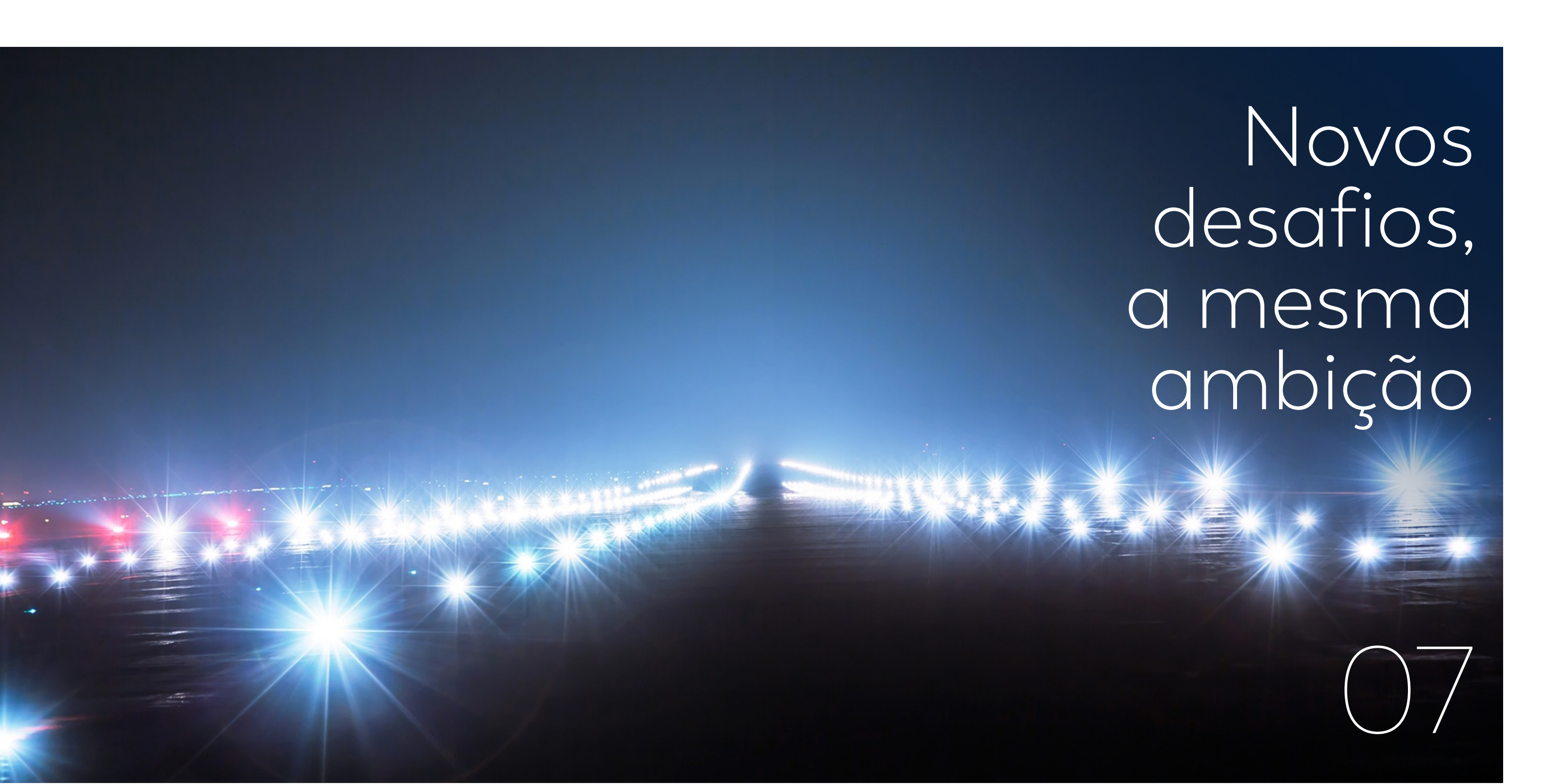
Relativamente aos combustíveis alternativos e mobilidade sustentável, a empresa tem realizado um grande esforço para a descarbonização da sua

frota, tanto ao nível da sua eletrificação, resultando num aumento significativo de postos de carregamento para veículos de baixas emissões, como ao nível da utilização de HVO, tendo ultrapassado as metas definidas. No que se refere ao pilar da Produção Elétrica, com a instalação de uma central fotovoltaica em funcionamento desde 2022 no aeroporto de Faro, iniciou-se o desenvolvimento de projetos similares noutros

aeroportos. Neste âmbito, destaca-se o licenciamento obtido para os aeroportos da Madeira, Porto Santo, Horta, Santa Maria e Ponta Delgada. Prevê-se que as obras de implementação na Madeira e no Porto Santos se conclua em 2025 e nos restantes aeroportos dos Açores em 2026. O ano de 2024, no campo das energias renováveis, ficou marcado pelo avanço do projeto de micro geração

eólica na Madeira, que entrou em funcionamento em 2025. Apesar de no pilar Mobilidade se prever a realização de dois estudos de Mobilidade em 2024, não foi possível o cumprimento desta meta. Importa, no entanto, referir que, durante o ano de 2024, se deu início aos Planos de Mobilidade Sustentável nos aeroportos de Faro e do Porto, com conclusão prevista em 2025.





Novos
desafios,
a mesma
ambição

07

Novos desafios, a mesma ambição

A jornada de sustentabilidade da ANA traduz um compromisso contínuo e dinâmico com a excelência, a responsabilidade e a relevância da sua atuação.

Ao consolidar os progressos alcançados, a empresa projeta-se para o futuro, convicta de que a evolução constante é essencial para enfrentar os desafios e reforçar o seu papel na construção de um setor da aviação mais sustentável.

Em resposta às exigências do novo enquadramento regulatório europeu, a ANA deu início à transição para um modelo de reporte de sustentabilidade alinhado com a Diretiva CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*), substituindo gradualmente o referencial atualmente adotado - a *Global Reporting Initiative* (GRI). Esta mudança representa uma oportunidade para aprofundar a transparência, fortalecer a fiabilidade da informação reportada e aumentar a capacidade de gerar impacto positivo, real e mensurável.

Ainda que, na sequência da proposta de simplificação regulatória prevista

no pacote Omnibus, se antecipe um possível adiamento da obrigatoriedade formal de reporte para várias empresas, a ANA optou por antecipar este processo. Assim, o **Relatório de Sustentabilidade referente ao exercício de 2025, a publicar em 2026, será já desenvolvido em conformidade com a CSRD**, dando resposta aos requisitos do *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS) e reafirmando o seu compromisso e liderança no domínio da Sustentabilidade.

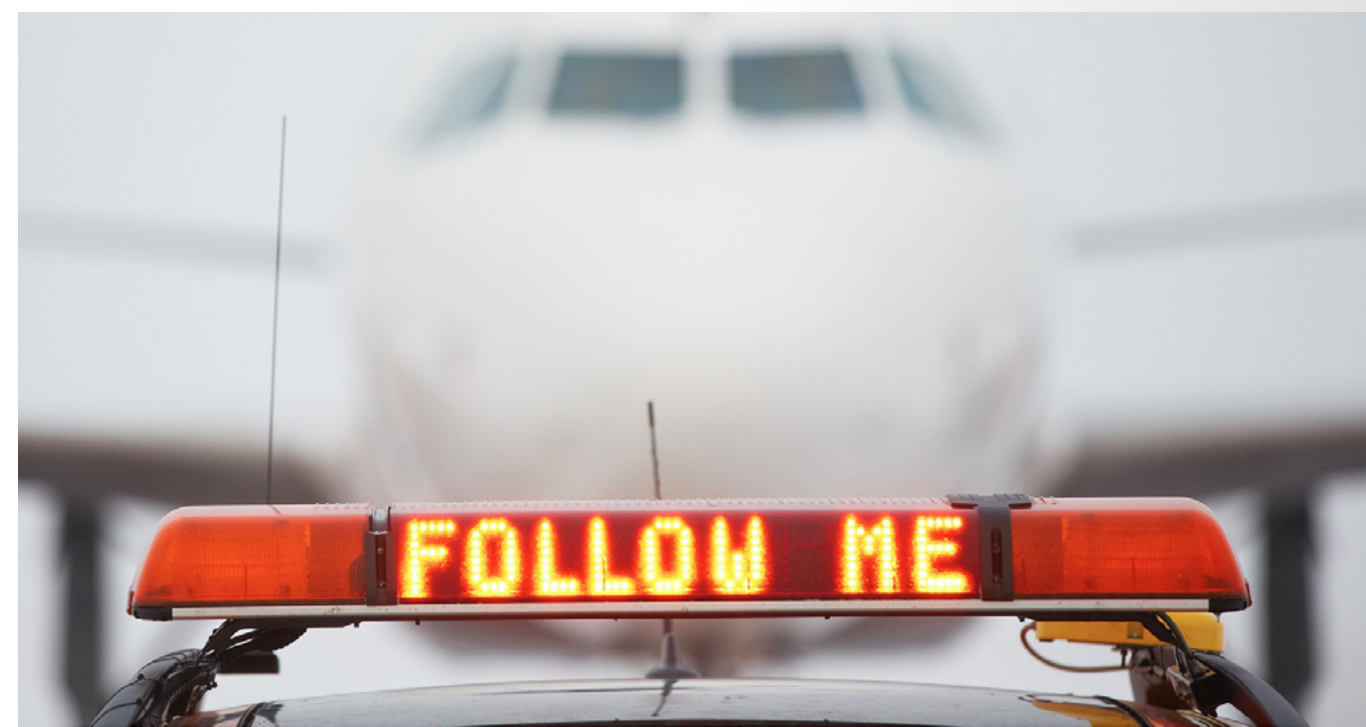
Paralelamente, 2025 marcará o arranque de um novo ciclo estratégico (2026-2030), durante o qual serão revistos os objetivos e metas de sustentabilidade da ANA, assegurando a sua adequação às tendências emergentes, aos riscos atuais e futuros, e às expectativas dos diferentes *stakeholders*.

Este processo será sustentado por uma análise de **dupla materialidade**, já realizada durante o ano de 2024, a qual permitiu ajustar os temas materiais à realidade atual da ANA e definir os pilares estratégicos que orientarão o novo ciclo de sustentabilidade. Totalmente alinhada com os requisitos da CSRD, esta análise possibilita uma avaliação integrada dos principais impactos, riscos e oportunidades (IROs), assegurando uma atuação estratégica orientada para o futuro.

Este é, assim, um momento de viragem para a Sustentabilidade na ANA, traduzido na reformulação da sua

estratégia e no reforço das ambições em matéria ambiental, social e de *governance* (ESG). A concretização desta visão exigirá um forte envolvimento interno, assente na capacitação das equipas e na plena integração da Sustentabilidade no modelo de *governance* da empresa.

Com o empenho dos seus trabalhadores, a colaboração dos seus parceiros e a confiança dos seus passageiros, a ANA está preparada para liderar a transição para uma mobilidade mais sustentável, humana e resiliente - mantendo firme a sua ambição: **juntos, por uma mobilidade positiva.**



ANEXOS

08

GRI Universal Standards		
GRI 1 – Fundamentos 2021		Localização/Resposta
GRI 1	Requisito 8: Fornecer uma declaração de uso	RS24 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	• Nome legal: ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.
		• Estrutura societária e forma legal: A ANA Aeroportos de Portugal 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	RS24 ANA Aeroportos Sobre o relatório
GRI 2-4	Reformulação de informações	O índice de gravidade (SR) referente ao ano de 2023 foi revisto, uma vez que, por lapso, havia sido calculado com base em 1.000 horas em vez de 1.000.000 de horas de trabalho. Em 2024, o cálculo foi efetuado de acordo com a metodologia prevista.
GRI 2-5	Verificação externa	A informação reportada neste 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	RS24 ANA I ANA_O que nos define / Esquema cadeia de valor

Empregados		
SEDE		
Número total de empregados	1.122	1.152
Número total de empregados permanentes	1.122	1.152
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	1.122	1.152
Número total de empregados part-time	0	0
LISBOA		
Número total de empregados	333	368
Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	333	368
Discriminado por género		
Homens	218	190
Mulheres	115	178
PORTO		
Número total de empregados	265	264
Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	265	264
Discriminado por género		
Homens	207	169
Mulheres	58	95
FARO		
Número total de empregados	127	121
Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	127	121
Discriminado por género		
Homens	110	93
Mulheres	15	28
FARO		
Número total de empregados	127	127
Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	127	127
Discriminado por género		
Homens	107	92
Mulheres	20	35

GRI 2-7	Empregados	BEJA		
		Número total de empregados	7	6
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	7	6
		Discriminado por género		
		Homens	5	4
		Mulheres	2	2
		AÇORES		
		Número total de empregados	95	98
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	95	98
		Discriminado por género		
		Homens	77	78
		Mulheres	18	20
		MADEIRA		
		Número total de empregados	170	168
		Número total de empregados permanentes e a tempo inteiro	170	168
		Discriminado por género		
		Homens	131	121
		Mulheres	39	47
		Metodologias e premissas usadas para compilar os dados: O número total de empregados equivalentes em tempo inteiro (FTE), reportados a 31 de dezembro.		

		2023	2024
GRI 2-8	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização		
	Número total de trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização	4.475	4.496
	Tipos mais comuns de trabalhadores e suas relações contratuais com a organização	Prestadores de serviços externos	
	Tipo de trabalho que realizam	• 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;	

		2024
GRI 2-8	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho é controlado pela organização	Tipo de trabalho que realizam
		• 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.
		Metodologias e premissas usadas para compilar os dados: Prestadores de Serviço com mais de 30 dias de trabalho, reportados a 31 de dezembro.
Governança		
GRI 2-9	Estrutura de <i>governance</i> e sua composição	Descrever a estrutura de <i>governance</i>, incluindo os comités do mais alto órgão de <i>governance</i>: A VINCI Airports é a única acionista da ANA Aeroportos de Portugal, S.A.. Segundo as competências previstas na lei (código das sociedades comerciais) existem três órgãos societários: • Conselho de Administração (CA) • Conselho Fiscal • Assembleia Geral O CA é o mais alto órgão de <i>governance</i> ao qual compete gerir e representar a sociedade, nos termos da lei e dos que lhe sejam conferidos pela Assembleia Geral. Por delegação do Conselho de Administração existe ainda uma Comissão Executiva (CE) cujo funcionamento é regulado também por um Regulamento. Existem ainda os Conselhos Consultivos de cada aeroporto, convocados periodicamente pela Comissão Executiva, onde têm assento os <i>stakeholders</i> regionais. Outros Comitês estão criados a um nível mais operacional, mas sempre com a supervisão do Conselho de Administração (por ex. Comité de Utilizadores ou o Comité de Sustentabilidade, Comité de Ética e Vigilância).
		Listar os comités do mais alto órgão de <i>governance</i> 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 6 elementos do Conselho de Administração.
		Descrever a composição do mais alto órgão de <i>governance</i> e dos seus comités: Dos 12 elementos que constituem o Conselho de Administração, 2 são mulheres, 10 são homens, entre os quais, 6 constituem a Comissão Executiva. A Comissão Executiva exerce a gestão corrente da empresa de forma independente, com base nas orientações do Conselho de Administração.
		Os Conselhos Consultivos são compostos por representantes de entidades locais de natureza variada (institucional, comercial, universitária, entre outras) com intervenção pública importante em setores conexos à atividade da ANA.

GRI 2-10	Nomeação e seleção do mais alto órgão de <i>governance</i>	Processos de nomeação e seleção para o mais alto órgão de <i>governance</i> e os seus comités: Os membros do Conselho de Administração são designados em Assembleia Geral pelo único acionista da ANA – 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 <i>governance</i>, incluindo-se se e como os seguintes critérios são considerados: A seleção e nomeação dos membros do Conselho de Administração e da Comissão Executiva são feitas de acordo com critérios do acionista VINCI Airports, atendendo ao conhecimento que detém sobre as competências evidenciadas. No futuro prevê-se, ainda, a inclusão de critérios que promovam a igualdade de gênero na composição dos órgãos da empresa.
GRI 2-11	Presidente do mais alto órgão de <i>governance</i>	O Presidente do Conselho de Administração não tem funções executivas.
GRI 2-12	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de <i>governance</i> na supervisão da gestão dos impactos	A missão, visão e valores da ANA, bem como as estratégias, as políticas e os objetivos são definidos e aprovados pela Comissão Executiva, de acordo com as orientações recebidas do Conselho de Administração. As decisões sobre a concretização e a implementação competem à CE no âmbito da gestão corrente da empresa. A estratégia de desenvolvimento sustentável do negócio é estabelecida em coerência com a estratégia definida no âmbito da VINCI Airports. Os stakeholders são envolvidos através de processos de consulta sobre questões específicas (sem prejuízo das temáticas sujeitas por lei a consulta pública) e ainda no quadro dos Conselhos Consultivos já referidos. Os resultados das consultas são analisados e, na medida do possível, incorporados nas tomadas de decisão.
GRI 2-13	Delegação de responsabilidade pela gestão de impactos	Descrever como o mais alto órgão de <i>governance</i> 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 na Comissão Executiva nos termos do Regulamento da Comissão Executiva. • Se foi nomeado algum alto executivo para ser responsável pela gestão dos impactos: Cada um dos membros da Comissão Executiva têm sob a sua responsabilidade áreas de atividade distintas (economia, pessoas, ambiente, entre outros) responsáveis pela respetiva gestão dos impactos. • Se foi delegada responsabilidade pela gestão dos impactos para outros empregados: Aos responsáveis de cada uma das áreas é delegada a responsabilidade da gestão dos impactos.
		Descrever o processo e a frequência com que altos executivos e outros empregados devem reportar ao mais alto órgão de <i>governance</i> sobre a gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas: A Responsável pela Direção de Sustentabilidade Ambiental reporta ao Vogal da Comissão Executiva com uma periodicidade semanal e sempre que necessário.
GRI 2-14	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de <i>governance</i> no reporte de sustentabilidade	Reportar se o mais alto órgão de <i>governance</i> 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 ANA dispõe ainda de um Comité de Sustentabilidade, composto por elementos da Comissão Executiva e diretores da empresa, que promove a reflexão coletiva e a definição da estratégia de sustentabilidade da ANA alinhada com a estratégia do acionista. A Direção de Sustentabilidade e Ambiente (DSA) é responsável pela implementação das políticas de sustentabilidade e ambiente. A área de Segurança e Saúde no Trabalho (SST/ DSFA), integrada na Direção de Segurança e Facilitação Aeroportuária, assim como a Direção de Pessoas e Cultura (DPC) gerem os impactes internos nas pessoas. O Relatório anual de Sustentabilidade é coordenado pela DSA e resulta da colaboração das diferentes áreas da empresa e do contributo da CE e do Comité de Sustentabilidade.
		Se o mais alto órgão de <i>governance</i> não for responsável por analisar e aprovar as informações reportadas, incluindo os temas materiais da organização, explicar os motivos para isso: Compete à Comissão Executiva a aprovação final do Relatório de Sustentabilidade que é sujeito a um processo de verificação por uma entidade externa.

GRI 2-15	Conflitos de interesse	Descrever os processos usados pelo mais alto órgão de <i>governance</i> para garantir que conflitos de interesse sejam prevenidos e mitigados: A Carta de Ética e Conduta e o Código de Conduta Anticorrupção do acionista estabelecem a atuação em caso de conflitos de interesse. O Presidente da CE acede a estes documentos através da plataforma VINCI Diffusion, convidando os restantes administradores da ANA a tomar conhecimento dos mesmos. Posteriormente, os administradores partilham a Carta e o Código com todos os Diretores que, por sua vez, repartilham com os seus colaboradores, garantindo a abrangência e aplicabilidade dos seus princípios de forma transversal à organização. Especificamente para a ANA, a Comissão Executiva aprovou o procedimento “Prevenção de Conflito de Interesses ANA” que prevê os termos de aplicação na prevenção e mitigação de potenciais situações de conflitos de interesse designadamente: - Declaração de Inexistência de Conflito de Interesses_ aplicável a todos os trabalhadores ANA que se encontrem numa relação com terceiros; - Declaração de Conformidade com a Carta de Ética e Conduta em matéria de prevenção de conflito de interesses_ aplicável a todos os membros da CE, Diretores e Chefes de Gabinete; - Reporte de situações de conflito de interesses, reais ou potenciais_ aplicável a todos os trabalhadores da ANA Reportar se conflitos de interesse são reportados aos <i>stakeholders</i>: Apenas se prevê o reporte interno de uma situação de conflito de interesse de modo a ser encontrada a solução para a sua eliminação.
GRI 2-16	Comunicação de preocupações críticas	A Comissão Executiva toma conhecimento das preocupações críticas através do Relatório Anual de Avaliação do Ciclo Integrado I, emitido no seguimento da reunião conjunta do Comité de Ética e Vigilância. No caso de ser identificada alguma situação específica, resultante de análise elaborada no âmbito do Comité de Ética e Vigilância, e caso se entenda necessário, o seu reporte é realizado à Comissão Executiva. Importa referir que o Comité de Ética e Vigilância integra na sua composição um elemento da Comissão Executiva, garantindo assim um canal entre os dois órgãos. A Comissão Executiva comunica as preocupações críticas que considera relevantes ao Conselho de Administração.
GRI 2-17	Conhecimento coletivo do mais alto órgão de <i>governance</i>	Reportar medidas tomadas para desenvolver o conhecimento coletivo, as habilidades e a experiência do mais alto órgão de <i>governance</i> sobre desenvolvimento sustentável: Reuniões regulares entre a Direção de Sustentabilidade e Ambiente com Comissão Executiva para acompanhamento e monitorização da Estratégia de Sustentabilidade; Realização de formações ESG, como, a título de exemplo, a capacitação Mural do Clima; Participação em fóruns de sustentabilidade, entre outros
GRI 2-18	Avaliação do desempenho do mais alto órgão de <i>governance</i>	Descrever os processos de avaliação do desempenho do mais alto órgão de <i>governance</i> no que diz respeito à supervisão da gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas: O Conselho de Administração da ANA é avaliado pela VINCI com regras definidas pela sede do grupo, tendo em conta o cumprimento dos seus objetivos. Reportar se essa avaliação é independente ou não e com que frequência ela é realizada: Periodicidade anual. A avaliação é independente, e são reuniões individuais com cada membro do Conselho de Administração. Descrever as medidas tomadas em resposta às avaliações, incluindo mudanças na composição do mais alto órgão de <i>governance</i> e em práticas organizacionais: O resultante da avaliação tem efeitos em termos de progressão de carreira e através da atribuição de bónus. Decorrente das avaliações são definidos os eixos de melhoria.
GRI 2-19	Políticas de remuneração	Descrever como as políticas de remuneração para membros do mais alto órgão de <i>governance</i> 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: O Conselho de Administração da ANA, S.A. é avaliado pela VINCI Airports, com regras definidas pela sede do grupo VINCI, e tendo em conta o cumprimento dos seus objetivos. A remuneração dos membros do Conselho de Administração inclui remuneração fixa e variável. Os pagamentos por rescisão não acontecem, caso não sejam violados princípios de ética ou conduta. Mecanismos de devolução de bónus e incentivos (clawback) são aplicáveis. Benefícios de reforma, bónus de atração ou pagamentos de incentivos ao recrutamento não são aplicáveis. As políticas de remuneração 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 do grupo VINCI medidos em função de uma ponderação de um critério económico (50%), dois critérios financeiros (25%) e três critérios ESG (Environmental, Social, and Governance) (25%).

GRI 2-20	Processo para determinar a remuneração	Descrever o processo de desenvolvimento das políticas de remuneração e para determinação da remuneração: Resulta de um percurso remuneratório individualizado e da sua evolução fixa e variável, do progresso das competências e do desempenho individual de cada membro dos órgãos de <i>governance</i> , assim como da evolução da performance corporativa nas matérias de ESG, para efeito de atribuição de benefícios de longo prazo.		
		• 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 <i>stakeholders</i> (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		2023	2024
		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)	1,68	3,14
¹ Em abril de 2024, procedeu-se à simplificação das rubricas salariais dos cargos de liderança distribuindo-se a remuneração global dos seus titulares por apenas 2 rubricas – RMM e IHT. Por essa razão, o valor da RMM (a partir de abril de 2024) passou integrar parte de rúbricas salariais que antes eram apresentadas isoladamente e que não entravam para o cálculo do rácio da retribuição base.				
Estratégia, políticas e práticas				
GRI 2-22	Declaração sobre a estratégia de desenvolvimento sustentável	RS24 ANA Mensagem do CEO		
GRI 2-23	Compromissos de política	A ANA Aeroportos de Portugal 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: - 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		
GRI 2-24	Incorporação de compromissos de política	Todos os colaboradores da ANA 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. Desde 2009, que a assinatura da Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social é um requisito para qualquer entidade que pretenda ser fornecedor da ANA, sendo igualmente condição necessária para o acesso às consultas ao mercado. A subscrição dos princípios desta Carta é também reiterada em diversos momentos do processo de contratação. 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.		

GRI 2-24	Incorporação de compromissos de política	A incorporação e aplicação dos princípios estabelecidos nas políticas das áreas nas quais a ANA é certificada – Qualidade, Ambiente, 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.		
		A empresa dinamiza ações de formação e de sensibilização regulares, sobretudo sobre Segurança e Saúde no Trabalho, que abrangem prestadores de serviços a operar nas instalações da ANA. A empresa promove ainda sessões formativas sobre “Código de Ética e Anticorrupção” para todos os trabalhadores corporativos e sobre “Integridade e Prevenção” especificamente para colaboradores de áreas consideradas sensíveis.		
GRI 2-25	Processos para remediar impactos negativos	A ANA Aeroportos atua visando a melhoria contínua do seu desempenho nas diferentes matérias, implementando uma série de medidas com o fim último de garantir um crescimento empresarial concordante com a sua responsabilidade ambiental e social. Para o efeito, a empresa detém um Sistema de Gestão Integrado, nas áreas da qualidade, saúde e segurança e ambiente. Em cada uma destas áreas são regularmente idetificados aspetos e impactes, perigos e riscos, negativos e positivos, que são classificados e para os quais são desenvolvidas medidas e ações visando reduzir ou anular os potenciais impactes negativos, assim como potenciar os impactes positivos. De igual modo, para cada uma das áreas são definidos eixos prioritários de atuação no que respeita aos impactes decorrentes da nossa atividade e que correspondem a mecanismos que mitigam a existência de reclamações ou impactos negativos. Trabalha ainda de forma preventiva implementando nos vários aeroportos projetos que permitem identificar situações anómalas e potenciais impactos negativos, atuando com vista à identificação e concretização de ações e medidas corretivas, que permitam restabelecer a situação, muitas vezes indo além das suas obrigações legais. As principais ações e iniciativas desenvolvidas para gerir e remediar os impactes associados à sua atividade encontram-se descritas ao longo do Relatório de Sustentabilidade. Todas as reclamações, de ambiente e outras, são registadas e têm um procedimento de gestão estabelecido que permite garantir a confidencialidade, tratamento e resposta. 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. Conta também com equipas dedicadas a temas específicos como é o caso dos Comités de Gestão de Vida Selvagem 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.		
GRI 2-26	Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações	O 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 (eticaeconduta@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. As preocupações relativas à conduta empresarial da organização podem ser apresentadas através do canal de denúncia da ANA Aeroportos.		
			2023	2024
GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	Número total de casos significativos de não conformidade com leis e regulamentos		
		Casos em que multas foram aplicadas	6	5
		Casos em que sanções não monetárias foram aplicadas	0	0
		Multas para casos de não conformidade com leis e regulamentos pagos		
		Número total	6	5
		Valor monetário	77.638€	36 479,91€

			2023	2024
GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	Descrever casos significativos de não conformidade	Os casos significativos de não conformidade correspondem a processos de contraordenação instaurados pela ANAC, maioritariamente relacionados com segurança aeroportuária (na vertente <i>security</i>), bem como a processos judiciais, sobretudo, de liquidação e cobrança de taxas/tributos, em anuência ao 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.	
		Descrever como foram definidos casos significativos de não conformidade	Foram considerados como casos significativos de não conformidade as situações que preenchessem os seguintes requisitos: (i) situações de não conformidade legal e regulamentar (desconsiderando-se assim quaisquer eventuais processos sancionatórios de natureza contratual, com particular destaque para 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.	
GRI 2-28	Participação em associações	RS24 ANA Aeroportos Criar proximidade com a comunidade e os parceiros		
Envolvimento de <i>stakeholders</i>				
GRI 2-29	Abordagem para o envolvimento de <i>stakeholders</i>	RS24 ANA Aeroportos Criar proximidade com a comunidade e os parceiros	Há mais de uma década que a ANA promove, anualmente, os Conselhos Consultivos dos Aeroportos no cumprimento do objetivo de reforço das relações com os stakeholders. Estes encontros constituem uma plataforma estruturada de diálogo entre os aeroportos e os stakeholders regionais, com representação de entidades de âmbito local e regional. Para além da informação partilhada sobre o desenvolvimento da sua atividade, a ANA obtém contributos sobre a realidade e necessidades específicas das regiões onde os aeroportos se inserem e nas quais representam um polo de desenvolvimento.	
GRI 2-30	Acordos de negociação coletiva		2023	2024
		Percentagem do total de empregados cobertos por acordos de negociação coletiva	100%	100%

GRI 3 – Temas Materiais 2021		Localização/Resposta	
Conteúdos sobre temas materiais			
GRI 3-1	Processo de definição de temas materiais	Definida a governação para este ciclo de sustentabilidade até 2025, foram trabalhados os temas materiais da ANA para o próximo ciclo estratégico e prosseguiu-se com o exercício da materialidade. Os temas materiais foram agrupados em cinco dimensões: Colaboradores, Ambiente, Comunidade Aeroportuária, Territórios e Negócio. Para cada um dos temas materiais identificados foi definido um conjunto de ações a desenvolver, com vista ao alcance das metas propostas, sendo a monitorização deste programa essencial para o seu sucesso.	
GRI 3-2	Lista de tópicos materiais	Colaboradores: Desenvolvimento profissional e reconhecimento; bem-estar e qualidade de vida; Saúde e segurança no trabalho; igualdade de oportunidades; diversidade e inclusão; trabalho e envelhecimento ativo (6) Ambiente: Energia, emissões de CO2 e qualidade do ar; economia circular; uso sustentável da água; gestão do ruído; mobilidade sustentável; preservação da biodiversidade (6); Comunidade Aeroportuária: Segurança aeroportuária; experiência e satisfação do passageiro; sustentabilidade na cadeia de valor; Envolvimento da comunidade aeroportuária (4). Territórios: Desenvolvimento económico local; investimento e envolvimento com a comunidade (2). Negócio: Eficiência operacional; desenvolvimento das infraestruturas; continuidade do negócio; inovação e digitalização (4).	

GRI Topic Standards		Localização/Resposta			
GRI 201 – Desempenho Económico 2016					
GRI 201-1	Valor económico direto gerado e distribuído				
		Unidades	2023	2024	
		Valor económico direto gerado	Milhões de euros	1.075,9	1.285,6
		Valor económico distribuído	Milhões de euros	912,9	1.096
		Milhões de euros	163,0	189,6	

GRI 201-2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades devido às mudanças climáticas	Os riscos associados às Alterações Climáticas com possíveis implicações financeiras negativas estão, por um lado, relacionados com fenómenos extremos, que podem perturbar as infraestruturas e operações da ANA, dos seus fornecedores e dos prestadores de serviços. Esta condição geraria perturbações na atividade aeroportuária com impacto num elevado número de stakeholders e no aumento dos custos globais da atividade. Por outro lado, existem também os riscos associados à disponibilidade dos recursos de que a empresa depende, nomeadamente, dos combustíveis fósseis dado o contexto macroeconómico e/ou regulatório com influência na oscilação de preços e da água dada a sua eventual escassez. Para gerir estes riscos a ANA tem Planos de Gestão de Carbono e Energia, estando em curso medidas que se prolongam até 2030, como: a substituição de iluminação convencional por LED; a instalação de equipamentos de climatização mais eficientes; a aposta em energias renováveis; a eletrificação da frota; e a implementação de sistemas de rega preditiva. A empresa desenvolveu e publicou ainda o Plano de Ação do Clima, uma das ferramentas estratégicas de longo prazo, que traça um roadmap com vista a diversos objetivos, incluindo a meta Netzero até 2030 em todos os aeroportos em que opera.
-----------	---	--

GRI 201-2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades devido às mudanças climáticas	Desde 2020 que a ANA trabalha nos seus compromissos de redução da pegada de carbono em parceria com diversos <i>stakeholders</i> . Algumas das iniciativas são os projetos-piloto de iluminação verde, de hidrogénio, SAF e biocombustíveis, que se preveem como importantes complementos a ações como a eliminação do uso de gás natural para aquecimento, substituição de equipamentos de AVAC por outros de maior eficiência, aposta em centrais fotovoltaicas para autoconsumo, aposta em novos edifícios NZEB, otimização das temperaturas das infraestruturas por estações (Verão e Inverno) e BMS. Pela necessidade de acompanhar e responder à evolução dos desafios externos das Alterações Climáticas e pelo próprio grau de disponibilidade da tecnologia em torno das matérias de descarbonização do setor da aviação, o Plano de Ação do Clima é um documento de natureza essencialmente dinâmica, ainda que este se revesta de alguma robustez, por forma a constitui-se como base dos objetivos propostos pela ANA e de trabalho com a respetiva comunidade aeroportuária – locatários, companhias aéreas, empresas de assistência em escala, entidade reguladora, tráfego aéreo e comunidade envolvente. Só com o envolvimento de todas as partes é possível atingir a meta Netzero (âmbito 3) em 2050, segundo os critérios definidos pela ACA. O Plano de Ação do Clima encontra-se alinhado com os Acordos Climáticos de Paris, a Regulamentação Europeia e Nacional, os requisitos do <i>Airport Carbon Accreditation</i> e os Objetivos do grupo 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, de forma a garantir uma abordagem consistente e robusta ao tema das Alterações Climáticas. A ANA 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. Em 2024 foi concluído o primeiro Estudo do Plano de Adaptação às Alterações Climáticas, nomeadamente, para o Aeroporto de Faro.		
GRI 201-3	Obrigações do plano de benefício definido e outros planos de reforma	RGC24 ANA Aeroportos 18. OBRIGAÇÕES COM BENEFÍCIOS DE REFORMA (https://www.ana.pt/sites/default/files/2025-05/ANA_RGC_2024_PT_Website.pdf)		
GRI 201-4	Ajuda financeira recebida do Estado		2023	2024
		Total valor monetário do apoio financeiro recebido pela organização de governos (M€)	1,6	2,3
		Portugal	1,6	2,3
		Benefícios e créditos fiscais	0,8	1,0
		Subsídios	0,0	0,3
		Subsídios ao investimento, investigação e desenvolvimento, e outros tipos relevantes de subsídio	0,8	1,0
O Estado Português não participa na estrutura acionista da ANA.				
GRI 202 – Presença no Mercado 2016				
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais		A ANA Aeroportos de Portugal assume um compromisso ativo em gerar impacto socioeconómico local, através da criação de emprego nas regiões onde atua contribuindo consequentemente para a construção de comunidades mais prósperas nas zonas onde se integram os diversos aeroportos.		
GRI 202-1	Proporções do salário básico padrão por género em comparação com o salário mínimo local		2023	2024
		SEDE		
		Masculino	1,67	1,82
		Feminino	1,67	1,70

	2023	2024
LISBOA		
Masculino	1,27	1,50
Feminino	1,56	1,50
PORTO		
Masculino	1,11	1,21
Feminino	1,67	1,82
FARO		
Masculino	1,67	1,50
Feminino	1,97	1,50
BEJA		
Masculino	1,50	1,50
Feminino	1,85	1,70
AÇORES		
Masculino	1,56	1,50
Feminino	1,67	1,50
MADEIRA		
Masculino	1,56	1,50
Feminino	1,67	1,56
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.		
	2023	2024
GLOBAL	100,0%	96,8%
SEDE	100,0%	93,2%
LISBOA	100,0%	100,0%
PORTO	100,0%	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		
	Sempre que possível, a ANA investe em práticas para fomentar o desenvolvimento local através da contratação de fornecedores e prestadores de serviços das regiões onde opera, gerando a criação de riqueza e novos postos de emprego. Nos arquipélagos da Madeira e dos Açores a contratação e preferência por entidades regionais é desafio pela escassez de organismos que forneçam os serviços requisitados, mas, ainda assim, existe um esforço corporativo na criação de protocolos com organizações locais, como exemplificam as parcerias com associações de bombeiros voluntários. A assinatura da Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social é um requisito para qualquer entidade que pretenda ser fornecedor ou prestador de serviço da ANA, sendo por isso condição necessária para aceder às consultas ao mercado. Em 2024, com a colaboração da consultora Deloitte, a ANA iniciou o projeto “Compras Sustentáveis” que visa integrar a componente da sustentabilidade nos seus processos aquisitivos e a sua implementação. A primeira fase desta iniciativa concluiu-se em 2024, abrangendo o levantamento, benchmarking e desenho do processo com a inclusão de critérios de sustentabilidade na instrução e avaliação das propostas. De momento, está em curso a segunda fase, um piloto para a implementação do processo num dos aeroportos para uma determinada tipologia de contratos, os contratos de manutenção de edifícios e equipamento. Nos anos seguintes será replicado a outros aeroportos da ANA e para as restantes tipologias de contratos.	

		2023	2024
GRI 204-1	Proporção de gastos com fornecedores locais	GLOBAL	56,9% 54,4%
		LISBOA	79,3% 86,9%
		PORTO	32,6% 16,7%
		FARO	3,4% 23,0%
		BEJA	1,6% 0,8%
		AÇORES	22,8% 39,3%
		MADEIRA	20,2% 19,5%

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 202 – Presença no Mercado 2016		
GRI 205-1		
	Operações avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção	100% das operações da ANA Aeroportos de Portugal são avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção. Os riscos identificados pela empresa podem ser consultados no Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (link: https://www.ana.pt/pt/system/files/documents/ppr.pdf).

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 contra os 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, refletindo-se no pilar Energia e Alterações Climáticas da Estratégia de Ambiente da VINCI e, também, da ANA Aeroportos de Portugal. Desde 2008, a ANA possui um Sistema de Gestão Ambiental em todos os aeroportos, certificados de acordo com a Norma ISO 14001. Outro dos documentos orientadores é a Política de Ambiente que reflete o compromisso da ANA com a melhoria contínua e com a diminuição do impacto das suas atividades, sobretudo, 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, sendo 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. Sublinha-se, igualmente, que em 2023 foi publicado o Plano de Ação do Clima da ANA. Ainda neste âmbito, a ANA assumiu também o compromisso para neutralidade carbónica em 2030, de acordo com a Estratégia de Ambiente do grupo VINCI. Saiba mais em: RS24 ANA Aeroportos Reduzir a pegada de carbono e o consumo de energia Consulte ainda a Política de Ambiente (https://www.ana.pt/pt/system/files/documents/politica_de_ambiente_0.pdf)

		Unidades	2023	2024
GRI 302-1	Consumo total de energia dentro da organização	GJ	487.936	480.046
	SEDE	GJ	8.271	8.346
	LISBOA	GJ	258.683	258.775
	PORTO	GJ	122.994	118.231
	FARO	GJ	59.916	51.204
	BEJA	GJ	1.696	1.741
	AÇORES	GJ	19.204	20.226
	MADEIRA	GJ	21.998	21.523
	Consumo total de combustíveis dentro da organização de fontes não renováveis	GJ	93.291	85.351
	SEDE	GJ	1.257	1.206
	LISBOA	GJ	46.210	40.955
	PORTO	GJ	37.176	34.963
	FARO	GJ	5.212	4.881
	BEJA	GJ	46	21

AÇORES	GJ	2.393	2.354
	MADEIRA	GJ	997 970

		Unidades	2023	2024	
GRI 302-1	Consumo de energia dentro da organização	Diesel de fontes estacionárias: Grupo geradores	GJ	1.749	2.786
		SEDE	GJ	5	5
		LISBOA	GJ	449	614
		PORTO	GJ	957	1.883
		FARO	GJ	161	185
		BEJA	GJ	0	0
		AÇORES	GJ	153	75
		MADEIRA	GJ	24	25
		Diesel de frota ou outros veículos	GJ	14.741	13.043
		SEDE	GJ	483	247
		LISBOA	GJ	6.554	6.070
		PORTO	GJ	3.073	3.116
		FARO	GJ	2.186	987
		BEJA	GJ	46	14
		AÇORES	GJ	1.520	1.723
		MADEIRA	GJ	880	886
		Gasolina	GJ	1.836	2.135
		SEDE	GJ	769	954
		LISBOA	GJ	592	673
		PORTO	GJ	119	139
		FARO	GJ	168	203
		BEJA	GJ	0	7
		AÇORES	GJ	98	101
		MADEIRA	GJ	91	57
		Butano/Propano/GLP	GJ	2.709	3.521
		SEDE	GJ	0	0
		LISBOA	GJ	0	0
		PORTO	GJ	10	15
		FARO	GJ	2.693	3.505
		BEJA	GJ	0	0
		AÇORES	GJ	4	0
		MADEIRA	GJ	3	1
		Gás natural	GJ	71.549	63.142
		SEDE	GJ	0	0
		LISBOA	GJ	38.615	33.598
		PORTO	GJ	32.934	29.544
		FARO	GJ	0	0
		BEJA	GJ	0	0
		AÇORES	GJ	0	0
		MADEIRA	GJ	0	0

		Unidades	2023	2024
GRI 302-1	Consumo de energia dentro da organização			
	JETA1	GJ	708	722
	SEDE	GJ	0	0
	LISBOA	GJ	0	0
	PORTO	GJ	84	267
	FARO	GJ	5	0
	BEJA	GJ	0	0
	AÇORES	GJ	619	455
	MADEIRA	GJ	0	0
	Consumo total de combustíveis dentro da organização de fontes renováveis	GJ	18.055	18.734
	Energia solar	GJ	17.849	17.469
	SEDE	GJ	0	0
	LISBOA	GJ	0	0
	PORTO	GJ	0	0
	FARO	GJ	17.849	17.469
	BEJA	GJ	0	0
	AÇORES	GJ	0	0
	MADEIRA	GJ	0	0
	HVO	GJ	206	1.033
	SEDE	GJ	0	0
	LISBOA	GJ	0	13
	PORTO	GJ	0	0
	FARO	GJ	206	1.020
	BEJA	GJ	0	0
	AÇORES	GJ	0	0
	MADEIRA	GJ	0	0
	Consumo total de eletricidade, aquecimento, arrefecimento e vapor	GJ	394.439	393.661
	Eletricidade	GJ	376.590	393.661
	SEDE	GJ	7.014	7.139
	LISBOA	GJ	212.474	217.806
	PORTO	GJ	85.818	83.268
	FARO	GJ	31.649	45.303
	BEJA	GJ	1.650	1.720
	AÇORES	GJ	16.984	17.872
	MADEIRA	GJ	21.001	20.553
	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.				

GRI 303-2

Gestão de impactos relacionados com a descarga de água

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

- Efluentes resultantes de escoamentos 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 sido instalados sistemas de pré-tratamento da água, que atuam antes da respetiva descarga nos coletores públicos ou em meio hídrico. Assim, de forma não exaustiva, criaram-se 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 da ANA.

	Unidades	2023	2024
Captação total de água em todas as áreas	Megalitros	726	746
Captação total de água em todas as áreas sem stress hídrico	Megalitros	625	658
Água subterrânea	Megalitros	69	64
PORTO	Megalitros	57	55 (inclui 1,242 ML de água reutilizada)
BEJA	Megalitros	12	9
Água de terceiros	Megalitros	556	594
Água de superfície	Megalitros	367	359
SEDE	Megalitros	6	4
LISBOA	Megalitros	359	352 (inclui 0,39308 ML de água reutilizada)
BEJA	Megalitros	1,42	2

GRI 303-3

Captação de água

	Unidades	2023	2024
Água subterrânea	Megalitros	172	221
PORTO	Megalitros	50	53
LISBOA	Megalitros	11	7
PONTA DELGADA	Megalitros	21	21 (inclui 0,64586 ML de água reutilizada)
SANTA MARIA	Megalitros	9	9
FLORES	Megalitros	1	0
MADEIRA	Megalitros	81	130
Água do mar	Megalitros	17	14
PORTO SANTO (central dessalinizadora)	Megalitros	17	14
Captação total de água em todas as áreas com stress hídrico	Megalitros	101	88
Água de superfície	Megalitros	101	88
FARO	Megalitros	101	88

GRI 303-3

Captação de água

	Unidades	2023	2024
Descarga de água			
Total de descarga de água em todas as áreas por destino	Megalitros	581	597
Água de terceiros (Volume enviado para uso de outras organizações)	Megalitros	500	526
SEDE	Megalitros	5	3
LISBOA	Megalitros	287	282
PORTO	Megalitros	86	87
BEJA	Megalitros	11	9
AÇORES	Megalitros	32	30
MADEIRA	Megalitros	78	115
Descarga total de água em todas as áreas com stress hídrico	Megalitros	81	71
FARO		81	71

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.

	Unidades	2023	2024
Consumo total de água de todas as áreas	Megalitros	145	149
Consumo total de água de todas as áreas com stress hídrico	Megalitros	20	18
Indicador específico (<i>target ANA</i>): Consumo por pessoa	Litros/pax	11	10

GRI 303-5

Consumo de água

GRI 304 – Biodiversidade 2016	
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais	A atividade aeroportuária pode gerar 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 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, através de parcerias que envolvem a recuperação de animais selvagens e ações de reflorestação. Adicionalmente, os aeroportos desenvolvem iniciativas individuais para proteger a fauna e flora. Sublinha-se, ainda assim, que a existência de aves nas proximidades pode, também, comprometer a segurança da atividade aeroportuária. Como tal, cada aeroporto possui Comitês de Gestão da Vida Selvagem a partir dos quais são aplicadas várias medidas para minimizar a colisão da avifauna com as aeronaves, como a utilização de bioacústica, canhões de gás, controlo de espécies vegetais e falcoaria. Saiba mais em RS24 Aeroportos Preservar a biodiversidade”. Consulte ainda a Política de Ambiente (https://www.ana.pt/pt/system/files/documents/politica_de_ambiente_0.pdf).

	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 120ha na zona adjacente à 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, do qual faz parte o Parque Natural da Ria Formosa (Decreto-Lei nº 373/87, de 9 de dezembro) 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, realça-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. António e a Ria Formosa, a qual “pela sua diversidade, complexidade estrutural e dimensão é a mais importante área húmida do sul do país”. A ZEC define como espécies de mamíferos com interesse comunitário para a conservação a lontra (Lutra lutra), espécie constante do anexo B-II do Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24/02, e a geneta (Genetta genetta), espécie dos Anexos B-IV e B -V do Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24/02. Além das já referidas, a área do aeroporto de Faro intersecta mais 2 áreas de conservação: · Zona Húmida de importância internacional inscrita na Lista de Sítios da Convenção de Ramsar, · Zona de Proteção Especial (ZPE) ao abrigo da Diretiva Aves – Ria Formosa. Do ponto de vista da biogeografia, a área em estudo encontra-se inserida na região mediterrânica, sub-região mediterrânica ocidental, 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-oceânico. Em termos de ocupação do solo, a área de estudo apresenta alguma homogeneidade a nível dos biótopos mais representativos, caracterizando-se pela dominância de áreas de pastagem e solos com pouca vegetação. Esporadicamente surgem também zonas de pinhal. De acordo com o Atlas do Ambiente, esta zona caracteriza-se por uma temperatura média anual de 17.5°C e a precipitação anual situa-se entre os 400 e 500 mm.

GRI 304-2	Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade
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 304-4	Espécies da Lista Vermelha da IUCN (International Union for Conservation of Nature) e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações da organização
GRI 305-1	Emissões diretas de GEE (Âmbito 1)

GRI 304-2	Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade	A ANA assinou ainda um protocolo com a QUERCUS para a sensibilização de colaboradores e atividades de reflorestação, além de instaurar um programa de reflorestação “Juntos Plantamos o Futuro” de alcance nacional, com o apoio de distintos organismos como organizações de escopo ambiental e entidades de poder municipal. Em 2024 foram concluídos os Diagnósticos da Biodiversidade em todos os aeroportos ANA, e, consequentemente, elencadas as ações a desenvolver por aeroporto. Está em curso a validação de cada ação em relação às metas e requisitos de segurança operacional. As ações enquadram-se, igualmente, no âmbito da participação na iniciativa Act4Nature Portugal. As principais conclusões dos diagnósticos constam no capítulo “3. Desempenho ambiental de excelência 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 já concluídas. Existem parcerias para proteger ou restaurar áreas de habitat, como é o caso projeto Restore Seagrass do Programa LIFE. O projeto, em regime de cofinanciamento a sete anos, tem o apoio da ANA para a Ria Formosa (com conservação de 168ha e restauro de 6ha), coordenado pelo Centro de Ciências do Mar do Algarve da Universidade do Algarve e com potencial de captação de carbono significativo. Saiba mais em RS24 Preservar a biodiversidade.

	2023	2024
Número total de espécies, discriminadas por nível de risco de extinção	32	25
Criticamente em perigo	0	1
Em perigo	1	1
Vulneráveis	4	1
Quase ameaçadas	0	0
Menor preocupação	27	22

GRI 305 – Emissões 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 foram identificadas como áreas prioritárias da operação, estando refletidas no pilar Energia e Alterações Climáticas da Estratégia de Ambiente da VINCI e, também, da ANA. Desde 2008, a ANA possui um Sistema de Gestão Ambiental em todos os aeroportos, certificados de acordo com a Norma 14001, além da sua Política de Ambiente, que reflete o compromisso corporativo com a melhoria contínua e com a diminuição do impacto das suas atividades vertido na redução do consumo energético inerente e das emissões de gases com efeito de estufa. Neste contexto, a ANA calcula a sua Pegada de Carbono desde 2008, sendo 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. Ao nível da Qualidade do Ar, a ANA controla as emissões gasosas nos seus aeroportos de acordo com as suas obrigações legais, sobretudo, no que respeita às suas 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 nos períodos de verão e de inverno. 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) são medidas, e em simultâneo de parâmetros meteorológicos locais. Nos aeroportos de Lisboa e Faro são incluídas as partículas ultrafinas. Saiba mais em: RS24 ANA Aeroportos Reduzir a pegada de carbono e o consumo de energia Consulte ainda a Política de Ambiente (https://www.ana.pt/pt/system/files/documents/politica_de_ambiente_0.pdf).

	Unidades	2023	2024
Total de emissões diretas	tCO ₂ eq	6.423	6.641
SEDE	tCO ₂ eq	104	153
LISBOA	tCO ₂ eq	2.990	3.125

GRI 305-1	Emissões diretas de GEE (Âmbito 1)		Unidades	2023	2024
		Total de emissões diretas	tCO ₂ eq	6.423	6.641
		SEDE	tCO ₂ eq	104	153
		LISBOA	tCO ₂ eq	2.990	3.125
		PORTO	tCO ₂ eq	2.509	2.397
		FARO	tCO ₂ eq	481	451
		BEJA	tCO ₂ eq	3	1,5
		AÇORES	tCO ₂ eq	240	277
		MADEIRA	tCO ₂ eq	96	237
		Saiba mais nas notas metodológicas.			
GRI 305-2	Energia indiretas de GEE (Âmbito 2)		Unidades	2023	2024
		Total de emissões diretas	tCO ₂ eq	13.246	9.172
		SEDE	tCO ₂ eq	168	87
		LISBOA	tCO ₂ eq	5.076	2.662
		PORTO	tCO ₂ eq	2.050	1.018
		FARO	tCO ₂ eq	756	340
		BEJA	tCO ₂ eq	39	21
		AÇORES	tCO ₂ eq	2.102	2.258
		MADEIRA	tCO ₂ eq	3.055	2.785
		Saiba mais nas notas metodológicas.			
GRI 305-3	Outras emissões indiretas de GEE (Âmbito 3)		Unidades	2023	2024
		Total de outras emissões indiretas (Âmbito 3)	tCO ₂ eq	5.277.010	6.078.372
		SEDE	tCO ₂ eq	793	414
		LISBOA	tCO ₂ eq	3.317.979	3.800.922
		PORTO	tCO ₂ eq	860.481	1.022.332
		FARO	tCO ₂ eq	605.135	692 991
		BEJA	tCO ₂ eq	10.547	11 390
		AÇORES	tCO ₂ eq	159.425	195 921
		MADEIRA	tCO ₂ eq	322.651	354 402
		Âmbito 3 - LTO, CCD	tCO2eq	5.275.860	5 608 420
		LISBOA	tCO2eq	3.317.947	3 597 542
		PORTO	tCO2eq	860.411	863 508
		FARO	tCO2eq	605.083	611 726
		BEJA	tCO2eq	10.545	10 706
		AÇORES	tCO2eq	159.329	189 525
		MADEIRA	tCO2eq	322.546	335 413
		Âmbito 3 - LTO	tCO2eq	518.872	523 085
		LISBOA	tCO2eq	273.561	291 944
		PORTO	tCO2eq	132.956	112 699
		FARO	tCO2eq	66.922	65 089
		BEJA	tCO2eq	1.034	919
		AÇORES	tCO2eq	14.258	21 420
		MADEIRA	tCO2eq	30.142	31 013

GRI 305-3	Outras emissões indiretas de GEE (Âmbito 3)		Unidades	2023	2024
		Âmbito 3 - CCD	tCO ₂ eq	4.756.989	5 085 335
		LISBOA	tCO ₂ eq	3.044.386	3 305 598
		PORTO	tCO ₂ eq	727.455	750 810
		FARO	tCO ₂ eq	538.161	546 637
		BEJA	tCO ₂ eq	9.511	9 787
		AÇORES	tCO ₂ eq	145.071	168 105
		MADEIRA	tCO ₂ eq	292.404	304 399
		Âmbito 3 - Deslocações de serviço			
		SEDE	tCO ₂ eq	793	845
GRI 305-4	Intensidade das emissões de GEE		Unidades	2023	2024
		Método Localização	Total de emissões de GEE âmbitos 1, 2 e 3 por TU	0,077	0,085
GRI 305-5	Redução das e missões de GEE	Medidas de eficiência energética com implicações na redução de consumo geral, mas cuja redução de emissões correspondente e individual não é possível de quantificar. Controlo da redução das emissões através do <i>carbon budget</i> (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 305-6	Emissões de substâncias nocivas da camada de ozono (SDO)		Unidades	2023	2024
		Produção, importação e exportação de SDO	tCO ₂ eq	0,18	0,04
		A substância incluída no cálculo é o refrigerante R22. A metodologia de cálculo e os fatores de emissão foram extraídos da APA (Agência Portuguesa do Ambiente).			
GRI 305-7	Óxidos de nitrogénio (NOx), óxidos de enxofre (SOx) e outras emissões atmosféricas significativas		Unidades	2023	2024
		LISBOA			
		Concentração de NO ₂ (dióxido de nitrogênio) ³	µg/m ³	39	25
		Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁴	µg/m ³	<9	<9
		Concentração de PM ₁₀ ³	µg/m ³	16	46
		Concentração de PM _{2,5} ³	µg/m ³	<10	18

GRI 305-7	Óxidos de nitrogénio (NOx), óxidos de enxofre (SOx) e outras emissões atmosféricas significativas				
		PORTO			
		Concentração de NO ₂ (dióxido de nitrogênio) ³	µg/m ³	29	23
		Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁴	µg/m ³	<9	<9
		Concentração de PM ₁₀ ³	µg/m ³	17	20
		Concentração de PM _{2,5} ³	µg/m ³	11	<10
		MADEIRA			
		Concentração de NO ₂ (dióxido de nitrogênio) ³	µg/m ³	7,6	<6
		Concentração de SO ₂ (dióxido de enxofre) ⁴	µg/m ³	<9	<9
		Concentração de PM ₁₀ ³	µg/m ³	13	13
		Concentração de PM _{2,5} ³	µg/m ³	<10	<10
		³ Valor médio dos valores horários ⁴ 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 a meta 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, regendo-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, no que respeita 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, criou-se um Manual de Gestão de Resíduos que colige as melhores práticas, procedimentos e medidas para atingir os objetivos traçados. Saiba mais em: RS24 Promover a circularidade dos resíduos gerados Consulte ainda a Política de Ambiente (https://www.ana.pt/pt/system/files/documents/politica_de_ambiente_0.pdf).

GRI 306-1	Criação de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos	3. Desempenho ambiental de excelência Promover a circularidade dos residuos gerados
GRI 306-2	Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos	

GRI 306-3	Resíduos produzidos				
		Unidades			
		Peso total dos resíduos produzidos por composição dos resíduos	t	9.231	9.316
		LISBOA	t	6.042	5.648
		PORTO	t	1.679	1.753
		FARO	t	1.307	1.397
		BEJA	t	0	0
		AÇORES	t	98	334
MADEIRA	t	104	184		

Os resíduos da sede são geridos pelo aeroporto de Lisboa e 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 em Ponta Delgada). Em Beja apenas são produzidos RSU sendo geridos pelos serviços municipalizados, o que exclui este indicador da contabilização desta infraestrutura aeroportuária.

GRI 306-3	Resíduos produzidos		Unidades	2023	2024	
		Peso total dos resíduos não destinados para deposição final	t	7.771	8.101	
		LISBOA	t	5.406	5.387	
		PORTO	t	1.673	1.743	
		FARO	t	516	590	
		BEJA	t	0	0	
		AÇORES	t	79	197	
		MADEIRA	t	97	183	
		Peso total dos resíduos perigosos não destinados para deposição final por operação de recuperação	t			
		Outras operações de recuperação	t	192	195	
		LISBOA	t	31	45	
		PORTO	t	99	68	
		FARO	t	27	65	
		BEJA	t	0	0	
		AÇORES	t	17	7	
		MADEIRA	t	18	10	
		Peso total dos resíduos não perigosos não destinados para deposição final por operação de recuperação	t			
		Outras operações de recuperação	t	7.579	7.906	
		LISBOA	t	5.375	5.343	
		PORTO	t	1.574	1.675	
		FARO	t	489	524	
		BEJA	t	0	0	
		AÇORES	t	63	191	
		MADEIRA	t	78	173	
		GRI 306-5	Resíduos destinados para deposição final		Unidades	2023
Peso total dos resíduos destinados para deposição final	t			1.459	1.215	
LISBOA	t			636	261	
PORTO	t			6	9	
FARO	t			792	807	
BEJA	t			0	0	
AÇORES	t			19	137	
MADEIRA	t			7	0,9	
Peso total dos resíduos perigosos destinados para deposição final por operação						
Incineração (com recuperação de energia)	t			0	0	
LISBOA ⁵	t			0	0	
PORTO	t			0	0	
FARO	t			0	0	
BEJA	t			0	0	
AÇORES	t			0	0	
MADEIRA	t			0	0	
⁵ No caso de Lisboa, há uma percentagem significativa de mistura de resíduos que é encaminhada para uma central intermédia de gestão de resíduos. Esta mistura de resíduos é posteriormente encaminhada para diferentes tipos de eliminação (incineração ou aterro) sem que haja conhecimento do seu destino final.						

GRI 306-5Resíduos destinados para deposição final

	Unidades	2023	2024
Peso total dos resíduos não perigosos destinados para deposição final por operação	t		
Incineração (com recuperação de energia)	t	10	18
LISBOA	t	10	15
PORTO	t	0	2
FARO	t	0	0
BEJA	t	0	0
AÇORES	t	0	0,34
MADEIRA	t	0,22	0,12
Peso total dos resíduos perigosos destinados para deposição final por operação	t		
Aterro	t	0	6
LISBOA	t	0	3
PORTO	t	0	0
FARO	t	0	0,1
BEJA	t	0	0
AÇORES	t	0	3
MADEIRA	t	0	0
Peso total dos resíduos não perigosos destinados para deposição final por operação	t		
Aterro	t	19	946
LISBOA	t	10	4
PORTO	t	0	0
FARO	t	2	807
BEJA	t	0	0
AÇORES	t	0	134
MADEIRA	t	6	1
Peso total dos resíduos perigosos destinados para deposição final por operação	t		
Outras operações de eliminação	t	507	226
LISBOA	t	499	219
PORTO	t	6	7
FARO	t	0	0
BEJA	t	0	0
AÇORES	t	2	0
MADEIRA	t	0	0
Peso total dos resíduos não perigosos destinados para deposição final por operação	t		
Outras operações de eliminação	t	923	19
LISBOA	t	117	19
PORTO	t	0	0
FARO¹	t	789	0
BEJA	t	0	0
AÇORES	t	16	0
MADEIRA	t	1	0

¹Abordagem conservadora, uma vez que não há soluções na região do Algarve e é tudo encaminhado para aterro.

GRI 308 – Avaliação Ambiental de Fornecedores 2016

GRI 3 – Temas Materiais 20213-3- Gestão dos temas materiais

Em 2024, com a colaboração da consultora Deloitte, a ANA iniciou o projeto “Compras Sustentáveis” que visa integrar a sustentabilidade nos seus processos aquisitivos. A primeira fase do projeto concluiu-se em 2024 com o levantamento, benchmarking e desenho do processo com a inclusão de critérios de sustentabilidade na instrução e avaliação das propostas. De momento, está em curso a segunda fase, um piloto para a implementação do processo num dos aeroportos para uma determinada tipologia de contratos, os contratos de manutenção de edifícios e equipamento. Nos anos seguintes será replicado nos outros aeroportos e para outra as outras tipologias de contratos.

	2023	2024
GRI 308-1Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais	Percentagem de novos fornecedores que foram selecionados com base em critérios ambientais	n.d.n.d.

GRI 401 – Emprego 2016

GRI 3 – Temas Materiais 20213-3- Gestão dos temas materiais

A ANA aposta no desenvolvimento, reconhecimento e capacitação dos seus colaboradores, crucial ao desenvolvimento do nosso negócio. A empresa promove continuamente a sua saúde e segurança, que se estende aos seus prestadores de serviços, investindo no bem-estar e qualidade de vida das suas equipas. Para tal, dispõe ainda de políticas, cartas, códigos e regulamentos que consubstanciam este compromisso, 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 Norma ISO 45001.

	2023	2024
Total de novas contratações de empregados	50	88
Novas contratações de empregados por faixa etária		
< 30 anos	20	31
>= 30 e <50 anos	28	54
>= 50 anos	2	3
Taxa de novas contratações por faixa etária		
< 30 anos	1,8%	2,7%
>= 30 e <50 anos	2,5%	4,7%
>= 50 anos	0,2%	0,3%
Novas contratações de empregados por género		
Homens	17	51
Mulheres	17	37
Taxa de novas contratações por género		
Homens	2,9%	4,4%
Mulheres	1,5%	3,2%
Total de rotatividade de empregados por faixa etária	64	58
< 30 anos	4	2
>= 30 e <50 anos	14	16
>= 50 anos	46	40
Total de rotatividade de empregados por género		
Homens	35	39
Mulheres	29	19
Taxa de rotatividade de empregados por faixa etária		
< 30 anos	0,4%	0,2%
>= 30 e <50 anos	1,2%	1,4%
>= 50 anos	4,1%	3,5%
Taxa de rotatividade de empregados por género		
Homens	3,0%	3,4%
Mulheres	3,0%	1,6%

GRI 401-3	Licença parental		2023	2024
		Total de colaboradores com direito a licença parental	1.050	1.083
		Homens	683	702
		Mulheres	367	381
		Total de colaboradores que gozaram de licença parental	28	27
		Homens	16	17
		Mulheres	12	10
		Número total de colaboradores que regressaram ao trabalho no período abrangido pelo relatório após a licença parental terminada	28	26
		Homens	16	16
		Mulheres	12	10
		Taxa de regresso ao trabalho	100,0%	96,3%
		Homens	100,0%	94,1%
		Mulheres	100,0%	100,0%
		Número total de colaboradores que regressaram ao trabalho após o fim da licença parental e que foram ainda empregues 12 meses após o seu regresso ao trabalho	n.a.	26
		Homens	n.a.	16
		Mulheres	n.a.	10
		Taxa de retenção	n.a.	100,0%
		Homens	n.a.	
		Mulheres	n.a.	

403-1	Sistema de gestão de segurança e saúde ocupacional	Sistema de Gestão implementado de acordo com a exigências legais: Legislação Portuguesa e Autoridade para as Condições do Trabalho.
		O sistema de gestão de segurança e saúde no trabalho da ANA, implementado de acordo com as exigências presentes na legislação portuguesa e nas recomendações normativas da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), visa melhorar o desempenho e atingir os objetivos de segurança e saúde no trabalho definidos pela organização. Este sistema, que abrange todos os colaboradores e prestadores de serviços externos a operar nas instalações da ANA, está certificado desde 2008, mantendo-se atualizado com base no referencial da Norma ISO 45001. O regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho (Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, art.º 98º, na sua atual redação), representa o suporte regulamentar geral para as atividades e responsabilidades em matéria de segurança e saúde no trabalho.

403-2	Identificação de perigos, avaliação de riscos e investigação de incidentes	A ANA Aeroportos de Portugal dispõe de uma metodologia de identificação de perigos e de avaliação de riscos de Segurança e Saúde no Trabalho (SST) de todas as partes interessadas relativamente aos processos, atividades e instalações da empresa, determinando o nível de risco e as medidas a implementar. A ANA define os critérios, as escalas de classificação, fórmulas de cálculo e matrizes de aceitabilidade para a avaliação do risco, e aplica continuamente medidas corretivas e preventivas, dispondo de mecanismos de controlo e monitorização. 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 realiza-se através de auditorias internas e externas e de inspeções e verificações por entidades oficiais e 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) quando ocorrem incidentes, alterações na legislação, introdução de novas matérias-primas, processos e produtos, entre outros elementos que possam impactar o âmbito da Segurança e Saúde no Trabalho. Os trabalhadores podem relatar quaisquer perigos, situações perigosas ou incidentes de segurança através do reporte de quase incidentes. Embora a ANA não disponha de mecanismos de denúncia anónima no que se refere ao reporte de incidentes relacionados com a SST, a empresa dispõe de canais gerais de denúncia que, eventualmente, poderão ser usados para este efeito, regendo-se pelos princípios do Códigos de Ética e Conduta, que permite salvaguardar os colaboradores contra possíveis represálias.

	A ANA possui um Procedimento Gestão de Incidentes SST que tem como objetivo definir a metodologia para análise de incidentes, abrangendo os processos de atuação, registo, comunicação, investigação, análise das causas, elaboração do relatório e definição das medidas a implementar. Este procedimento aplica-se a todos os incidentes SST que ocorram com trabalhadores internos, trabalhadores temporários e prestadores de serviço da ANA Aeroportos de Portugal.
--	--

403-3	Serviços de saúde ocupacional	O médico de Medicina no Trabalho é responsável por assegurar 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. Por sua vez, o serviço de 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, sob o propósito de fomentar ambientes de trabalho saudáveis e seguros tendo em conta as características individuais, do posto de trabalho e do contexto sócio laboral.												
403-4	Participação, consulta e comunicação dos trabalhadores sobre saúde e segurança ocupacional	A ANA efetua 2 consultas a todos os trabalhadores e nas suas visitas de controlo de risco aos locais de trabalho. São também realizadas consultas nas visitas a entidades terceiras e nas reuniões com técnicos dos PSE.												
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	As medidas de promoção da saúde incluem: · 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 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 SST.												
GRI 403 – Saúde e Segurança no Trabalho 2018														
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais		A ANA Aeroportos de Portugal adota uma postura vigilante e interventiva no que se refere 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 com o objetivo de melhorar continuamente o desempenho, com 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 acidentes de trabalho. A ANA 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 RS24 ANA Proteger a segurança e saúde no trabalho												
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 trabalhadores e prestadores de serviços externos que utilizam as instalações da ANA.												
403-9	Acidentes de trabalho	<table><tr><th></th><th>2023</th><th>2024</th></tr><tr><td>Número de óbitos resultantes de acidentes de trabalho</td><td>1</td><td>0</td></tr><tr><td>Empregados</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização</td><td>1</td><td>0</td></tr></table>		2023	2024	Número de óbitos resultantes de acidentes de trabalho	1	0	Empregados	0	0	Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	1	0
	2023	2024												
Número de óbitos resultantes de acidentes de trabalho	1	0												
Empregados	0	0												
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	1	0												

403-9

Acidentes de trabalho

	2023	2024
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	0,23	0,00
Número de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)	4	0
Empregados	1	-
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	3	-
Índice de acidentes de trabalho com consequência grave (exceto óbitos)		
Empregados	0,54	0,00
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	0,70	0,00
Número de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória	75	96
Empregados	17	10
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	58	86
Índice de acidentes de trabalho de comunicação obrigatória		
Empregados	9,24	5,28
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	13,53	29,23
Principais tipos de acidentes de trabalho	Tanto no caso dos colaboradores como dos trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização, os principais tipos de lesões correspondem a hematomas, contusões, concussões, inflamações, luxações, fraturas, distensões ou entorses.	
Número de horas trabalhadas	6.128.060	4.836.856
Empregados	1.839.903	1.894.206
Trabalhadores que não são empregados, mas cujo trabalho e/ou local de trabalho é controlado pela organização	4.288.157	2.942.650

Os índices foram calculados com base em 1.000.000 horas trabalhadas. Não foram excluídos trabalhadores nesta análise.

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).

		2023	2024
403-10	Doença relacionada ao trabalho		
	Número de óbitos em resultado de problemas de saúde relacionados com o trabalho		
	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		
	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.	n.a.

GRI 404 – Formação e Educação 2016	
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais	A ANA Aeroportos de Portugal 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 que a empresa está preparada para enfrentar a constante evolução associada à regulação, à transição energética e às exigências dos passageiros, crescendo de forma sustentável.
	Saiba mais em RS24 ANA Reforçar o conhecimento dos colaboradores

		2023	2024
404-1	Média de horas de formação por ano por funcionário		
	SEDE		
	Média de horas de formação dos empregados por género		
	Homens	31,34	32,7
	Mulheres	12,9	38,54
	Média de horas de formação dos empregados por categoria		
	Gestão	19,58	39,83
	Staff	19,12	34,17
	LISBOA		
	Média de horas de formação dos empregados por género		
	Homens	51,40	62,73
	Mulheres	14,47	27,74
	Média de horas de formação dos empregados por categoria		
	Gestão	30,11	49,91
	Staff	39,48	50,18
	PORTO		
	Média de horas de formação dos empregados por género		
	Homens	30,50	42,30
	Mulheres	8,85	45,30
	Média de horas de formação dos empregados por categoria		
	Gestão	25,69	90,60
	Staff	25,47	35,20
	FARO		
	Média de horas de formação dos empregados por género		
	Homens	12,45	25,60
	Mulheres	6,71	20,79
	Média de horas de formação dos empregados por categoria		
	Gestão	19,50	51,60
	Staff	10,21	20,90
	BEJA		
	Média de horas de formação dos empregados por género		
	Homens	18,59	73,21
	Mulheres	23,75	43,17
	Média de horas de formação dos empregados por categoria		
	Gestão	15,50	166,5
	Staff	20,82	42,54
	AÇORES		
	Média de horas de formação dos empregados por género		
	Homens	30,05	49,15
	Mulheres	15,02	48,76
	Média de horas de formação dos empregados por categoria		
	Gestão	32,53	56,20
	Staff	25,99	47,78

404-1

Média de horas de formação por ano por funcionário

	2023	2024
MADEIRA		
Média de horas de formação dos empregados por género	24,71	23,05
Homens	28,05	20,90
Mulheres	16,30	28,60
Média de horas de formação dos empregados por categoria	24,71	23,09
Gestão	45,20	51,50
Staff	23,28	20,10

404-2	Programas para atualizar as habilidades dos funcionários e programas de assistência à transição	Realização de <i>assessments</i> em casos de mobilidade e/ou assunção de função com maior responsabilidade, formações em diversas áreas (Exemplo: SST e Ambiente, Diversidade, Equidade e Inclusão, Atividade Operacional, Engenharia e Manutenção, Negócio, Jurídico, Técnicas, Liderança, Área Comportamental, entre outras), <i>teambuildings</i> , participação em projetos de <i>empowerment</i> de liderança feminina. A Ana apoia os trabalhadores que pretendam antecipar a sua saída para a reforma ou efetuar mudanças de carreira. Neste capítulo (mudança de carreira), a Ana incentiva a aquisição de novas competências e a reformulação de competências para abraçar novos desafios profissionais.
-------	---	--

404-3	Percentagem de funcionários que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira		2023	2024
		Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por género	100,0%	93,4%
		Homens	65,1%	64,9%
		Mulheres	34,7%	35,1%
		Percentagem de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira por categoria	100,0%	93,4%
		Gestão	9,1%	17,0%
		Staff	90,9%	83,0%

GRI 405 – Diversidade e Igualdade de Oportunidades 2016	
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais	A ANA Aeroportos de Portugal subscreve os princípios e políticas da VINCI, nomeadamente, a Carta Ética e Conduta na qual se compromete em garantir a todos a igualdade de oportunidades (https://www.vinci.com/publi/manifeste/eth-2017-12-pt.pdf). 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 atingiu em 2024, 40% de mulheres em cargos de liderança. Saiba mais em RS24 ANA Manter a Diversidade, Equidade e Inclusão na agenda

		2023	2024
405-1	Diversidade de órgãos de <i>governance</i> e funcionários	Percentagem de indivíduos que integram os órgãos de governance da organização	
		Género	
		Homens	83,3% 85,7%
		Mulheres	16,7% 14,3%
		Faixa Etária	
		< 30 anos	0,0% 0,0%
		>= 30 e <50 anos	16,7% 14,3%
		>= 50 anos	83,3% 85,7%

405-1

Diversidade de órgãos de *governance* e funcionários

	2023	2024
Percentagem de empregados por categoria		
Staff		
Género		
Homens	65,2%	65,8%
Mulheres	34,8%	34,2%
Faixa Etária		
< 30 anos	3,6%	6,3%
>= 30 e <50 anos	50,9%	46,9%
>= 50 anos	45,6%	46,7%
Gestão		
Género		
Homens	65,7%	59,8%
Mulheres	34,3%	40,2%
Faixa Etária		
< 30 anos	0,0%	1,1%
>= 30 e <50 anos	47,1%	49,7%
>= 50 anos	52,9%	49,2%

GRI 405-2	Rácio entre salário base e remuneração de mulheres para homens		2023	2024
		Técnicos		
		Rácio entre salários base	1,06	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	1,03	0,95
		Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	1,01	0,98
		Especialistas		
		Rácio entre salários base	0,99	0,98
		Rácio entre a remuneração (salário base + outras compensações financeiras (comissões, bónus))	0,95	0,96

GRI 413: Comunidades Locais 2016	
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais	Os aeroportos são infraestruturas imprescindíveis ao desenvolvimento dos territórios em que operam. São a porta de entrada e de saída para pessoas, bens e serviços, facilitando a ligação entre diferentes regiões e países. Mais ainda, os aeroportos contribuem para o emprego e para o rendimento regional, fomentando a dinamização da economia. Desempenham, igualmente, um papel estratégico no turismo, assumindo funções capitais em emergências, permitindo a rápida mobilização de recursos e pessoas para áreas afetadas por crises. O impacto torna-se, desta forma, determinante para o bem-estar das populações locais. Com efeito, a ANA ambiciona desenvolver um papel, progressivamente, mais ativo nas comunidades e na sociedade que integra, em termos económicos, sociais e ambientais. Esta vontade reflete-se, inclusive, no Manifesto VINCI que define o posicionamento das empresas do grupo. Conheça algumas das iniciativas da ANA em RS24 ANA Investir no Desenvolvimento dos Territórios.

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 sede), 100% das operações da ANA são cobertas 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	A ANA valoriza a dimensão ambiental como elemento fundamental na gestão quotidiana, assumindo um papel central na aposta na inovação e procura de soluções disruptivas que concorram para a redução do impacto da sua atividade. Esta ambição concretiza-se através de medidas de gestão implementadas, diariamente, na empresa, assumindo um compromisso com a responsabilidade, proatividade, progresso tecnológico e transparência. A empresa compromete-se a monitorizar, controlar e reduzir o impacto da sua atividade nas comunidades locais e áreas envolventes, imprimindo todos os esforços necessários para assegurar uma atuação eficiente e coerente com os princípios do desenvolvimento sustentável, sob a finalidade última de promover o equilíbrio entre as componentes ambiental, social e financeira. Considerado o escopo e características inerentes às operações aeroportuárias, o potencial impacto negativo nas comunidades envolve, pontualmente, ao ruído. A gestão das emissões de ruído consagra-se na Política de Ambiente da ANA, priorizando a sua mitigação em torno de todos os aeroportos, ainda que ressaltando a forte dependência às companhias aéreas e do consequente ruído gerado pelo sobrevo das aeronaves. Desta forma, a empresa mantém a monitorização contínua do ruído através do Sistema de Monitorização de Ruído instalado nos Aeroportos, onde esta dimensão ambiental assume maior expressão (Lisboa, Faro, Porto, Madeira e Porto Santo), sendo emitidos os respetivos Relatórios de Monitorização do Ruído. Com base na elaboração e partilha regular de Mapas de Ruído, a empresa caracteriza o ambiente acústico na envolvente dos aeroportos de maior dimensão, permitindo-lhe manter a concretização de previsões. Estas infraestruturas de dimensão alargada são, precisamente, as que podem revelar a ocorrência expectável de impactos de expressão acrescida no que respeita 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 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 do ruído, numa perspetiva de abordagem equilibrada 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 partilha informação de natureza operacional e acústica associada ao movimento das aeronaves, através da aplicação <i>Webtrack</i> , dando continuidade à preparação do Programa Bairro, com vista ao isolamento acústico dos edifícios na envolvente do aeroporto.			
		GRI 414 - Avaliação Social de Fornecedores 2016			
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais		Os fornecedores têm de assinar a Carta de Compromisso para a Responsabilidade Social para poder assinar o contrato. Na contratação de empreitadas, consta nos próprios Caderno de Encargos requisitos destas matérias.			
GRI 414-1	Novos fornecedores que foram selecionados usando critérios sociais	2023		2024	
		Percentagem de novos fornecedores selecionados usando critérios sociais		n.d. n.d.	
GRI 414 - Avaliação Social de Fornecedores 2016					
GRI 415-1	Contribuições políticas	2023		2024	
		Valor monetário total de contribuições políticas financeiras ou de outra natureza feitas direta e indiretamente pela organização		0€ 0€	
GRI 416: Saúde e Segurança do Consumidor 2016					
GRI 3 – Temas Materiais 2021 3-3- Gestão dos temas materiais		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, estendendo-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.			

		2023	2024	
GRI 416-2	Casos de não conformidade em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços	Casos de não conformidade com leis e/ou códigos voluntários em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços	0	0
		...com leis que resultaram em multa ou penalidade	0	0
		...com leis que resultaram em advertência	0	0
		...com códigos voluntários	0	0
GRI 417 – Marketing e Rotulagem 2016				
		2023	2024	
GRI 417-3	Casos de não conformidade em relação a comunicação de marketing	Casos de não conformidade com leis e/ou códigos voluntários em relação a comunicação de marketing, inclusive publicidade, promoção e patrocínio	0	0
		...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				
AO1	Número total anual de passageiros		2023	2024
		TOTAL DE PASSAGEIROS COMERCIAIS	66.331.663	69.196.802
		LISBOA	33.648.691	35.093.164
		PORTO	15.204.955	15.929.697
		FARO	9.640.232	9.829.618
		BEJA	4.964	4.441
		AÇORES	2.995.916	3.282.262
		MADEIRA	4.836.905	5.057.620
AO2	Número total anual de movimentos de aeronaves		2023	2024
		TOTAL DE MOVIMENTOS COMERCIAIS DE AERONAVES	456.702	464.992
		LISBOA	222.753	225.268
		PORTO	101.710	104.040
		FARO	62.709	63.530
		BEJA	343	422
		AÇORES	35.125	37.185
		MADEIRA	34.062	34.547

AO3	Quantidade total de carga		2023	2024
		TOTAL DE CARGA COMERCIAL (TONELADAS)	210.477	242.958
		LISBOA	160.247	191.892
		PORTO	38.695	38.120
		FARO	51	37,3
		BEJA	0	1,5
		AÇORES	7.514	8.085,5
		MADEIRA	3.970	4.821,4
AO6	Fluído descongelante/ anticongelante para aeronaves e pavimento usado e tratado por m3 e/ou toneladas.	Não é usado fluído 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 <i>wildlife strikes</i> por 10.000 movimentos de aeronaves		2023	2024
		TOTAL		
		BS/10.000 Movimentos	4,29	4,02
		<i>Birdstrikes</i>	196	187
		Movimentos	456 702	464.992
		LISBOA		
		<i>Wildlife strikes</i> /10.000 Movimentos	2,11	2,04
		<i>Wildlife strikes</i>	47	46
		Movimentos	222.753	225.268
		PORTO		
		<i>Wildlife strikes</i> /10.000 Movimentos	6,49	6,34
		<i>Wildlife strikes</i>	66	66
		Movimentos	101.710	104.040
		FARO		
		<i>Wildlife strikes</i> /10.000 Movimentos	3,19	5,04
		<i>Wildlife strikes</i>	20	32
		Movimentos	62.709	63.530
		BEJA		
		<i>Wildlife strikes</i> /10.000 Movimentos	n.a.	n.a.
		<i>Wildlife strikes</i>	n.a.	n.a.
		Movimentos	343	422

AO9	Número anual total de <i>wildlife strikes</i> por 10.000 movimentos de aeronaves		2023	2024
		AÇORES		
		Wildlife strikes/10.000 Movimentos	11,10	4,57
		Wildlife strikes	39	17
		Movimentos	35.125	37.185
		MADEIRA		
		Wildlife strikes/10.000 Movimentos	7,05	7,53
		Wildlife strikes	24	26
		Movimentos	34.062	34.547

AMB1	Pó químico extinção de incêndios		Unidades	2023	2024
		Espumíferos	Litros		
		Quantidade total		16.183	17.675
		LISBOA		1.790	3.250
		PORTO		2.431	3.028
		FARO		800	600
		BEJA		0	0
		AÇORES		6.800	6.450
		MADEIRA		4.362	4.347

AMB2	Produtos fitossanitários (herbicida)		Unidades	2023	2024
		Quantidade utilizada de produtos fitossanitários (herbicida)	Litros	183	0
		LISBOA		0	0
		PORTO		0	0
		FARO		0	0
		BEJA		0	0
		AÇORES		180	0
		MADEIRA		3	0

NOTAS METODOLÓGICAS

O cálculo do inventário de GEE foi realizado de acordo com as diretrizes da *Airport Carbon Accreditation* (ACA), em linha com os procedimentos do Protocolo de Gases com Efeito de Estufa (PGEE) e da ISO 14064-1. Seguindo as diretrizes do PGEE, no âmbito da definição das fronteiras organizacionais, consideraram-se todas as infraestruturas de que a ANA detém controlo operacional da atividade e excluíram-se as operações em que a ANA contribui financeiramente (tem participação de capital), mas em que não tem controlo operacional.

A pegada de carbono considerou, assim, os 10 aeroportos operados pela ANA em Portugal continental e regiões autónomas, bem como a sua sede, em Lisboa, não apresentando, desta forma, alterações nas fronteiras organizacionais face aos anos anteriores. Os GEE considerados neste inventário são o dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), os hidrofluorcarbonetos (HFCs), perfluorocarbonetos (PFCs) e o hexafluoreto de enxofre (SF₆), conforme os dados disponibilizados. O cálculo das emissões de GEE pode ser descrito de forma simplificada pela equação seguinte:

$$Emissões (CO_2e) = \sum Dado\ de\ atividade \times FE_{GEE} \times PAG_{GEE}$$

Consideraram-se os dados de atividade fornecidos pelos vários pontos focais em resposta à listagem de recolha de dados distribuída.

Os fatores de emissão (FE) e os restantes parâmetros de cálculo necessários foram adotados a partir dos métodos propostos pelo Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC), adaptados à realidade nacional pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e apresentados no National Inventory Report (NIR). Aquando FE específicos ou nacionais indisponíveis, foram consideradas fontes reconhecidas nacional ou internacionalmente. Os potenciais de aquecimento global (PAG) utilizados correspondem aos disponibilizados no sexto relatório de avaliação do IPCC (2021).

Perímetro das fontes de emissão por âmbito:

- Emissões de âmbito 1 correspondem a emissões diretas que são provenientes de fontes que pertencem ou são controladas pela Empresa;
- Emissões de âmbito 2 correspondem a emissões indiretas que dizem respeito, única e exclusivamente, às emissões resultantes da produção da eletricidade e calor/-frio consumidos nos aeroportos/sede e adquiridos a um fornecedor externo. Assim, foram calculadas as emissões de CO₂ associadas à produção de energia elétrica consumida pela ANA, bem como à produção de energia elétrica estimada ou medida, mas

não faturada a terceiros. As emissões decorrentes da produção de energia elétrica foram calculadas utilizando duas abordagens de cálculo: o método baseado na localização e o método baseado no mercado. No método baseado na localização, o cálculo das emissões é feito considerando um fator de emissão para a produção de eletricidade estipulado para a rede nacional, por uma entidade de referência. Assim, foi utilizado o valor de referência para Portugal continental publicado pela Associação de Energias Renováveis (APREN) para o ano de 2024 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. No método baseado no mercado, o cálculo das emissões é feito mediante a utilização de um fator de emissão específico do fornecedor de eletricidade à organização. Uma vez que, a partir de 2021, a ANA adquiriu energia com certificados de origem renovável para todos os seus aeroportos e sede, as emissões de GEE de âmbito 2, calculadas pelo método baseado no mercado, foram nulas;

• Emissões de âmbito 3, correspondem a emissões indiretas, provenientes de fontes não controladas pela organização. As emissões totais de âmbito 3 são apresentadas tendo em consideração os dois métodos de cálculo de eletricidade: método baseado na localização e o método baseado no mercado. À data de publicação do relatório, apenas se encontravam calculadas as emissões das seguintes atividades: Tratamento de águas residuais, deslocações pendulares, teletrabalho, voos completos, ligação entre terminais (apenas aplicável ao AHD), consumos de Ground Support Equipment, transporte de passageiros, carga/correio, abastecimento de água da rede, veículos de abastecimento de combustível (de e para o Aeroporto), consumo de gás e de eletricidade de terceiros, atividades de construção, combustíveis adquiridos (well-to-tank), deslocações pendulares de terceiros. As emissões das restantes atividades foram estimadas a partir de valores históricos (% relativamente às emissões totais). Durante o mês de junho serão concluídos os cálculos e estes serão sujeitos a uma verificação por entidade independente, pelo que os valores agora apresentados poderão ser alvo de alterações.

Atividades consideradas no cálculo das emissões por âmbito:

Âmbito	Atividade	Lisboa	Porto	Faro	Ponta Delgada	Santa Maria	Horta	Flores	Beja	Madeira	Porto Santo	Sede
1	Geradores de emergência											
	Caldeiras e outros equipamentos											
	Treinos de socorros											
	Frota da empresa											
	Fuga de gases refrigerantes											
2	Produção de eletricidade adquirida											
Categoria 1	Aquisição de produtos											
	Atividades de construção											
Categoria 2	Abastecimento de água da rede											
	Aquisição de bens/ativos											
Categoria 3	Eletricidade, calor e combustíveis adquiridos (<i>well-to-tank</i>)											
	Perdas no transporte e distribuição de eletricidade											
Categoria 4	Transporte e distribuição a montante de produtos adquiridos											
Categoria 5	Tratamento de resíduos sólidos urbanos (RSU)											
	Tratamento de águas residuais											
Categoria 6	Deslocações de serviço em avião											
	Deslocações de serviço em comboio											
	Deslocações de serviço em táxi											
	Deslocações de serviço em barco											
	Deslocações de serviço em viatura de aluguer											
	Deslocações de serviço em viatura de função, empresa ou própria											
Categoria 7	Deslocações casa-trabalho-casa (CTC)											
	Teletrabalho											
Categoria 8	Bens alugados a montantes											
3	Categoria 9											
	Categoria 10											
Categoria 11	Landing and Take-Off (LTO)											
	Climb, Cruise and Descent (CCD)											
	Testes de motores por parte dos operadores											
	Funcionamento das Unidades Auxiliares de Energia (APU)											
	Ligação T1-T2 e T1-TC											
	Consumo de combustível de GSE (terceiros)											
	Consumo de gás (terceiros)											
	Fuga de gases refrigerantes (terceiros)											
	Deslocações casa-trabalho-casa (CTC) (terceiros)											
	Transporte e distribuição a montante de produtos adquiridos (terceiros)											
	Deslocações de passageiros											
	Transporte de carga/correio											
	Veículos de abastecimento de combustível											
	Categoria 12											
	Categoria 13											
Categoria 14	Franchises											
Categoria 15	Investimentos											

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 nº 60 – As diferenças entre o gás natural e os GPL (maio 2017)
	Fator de Oxidação	-	0,995	APA – Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2021: Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
	Massa volúmica	kg/m ³	1,89	Gas Encyclopedia Air Liquide

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

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
Combustíveis Líquidos	PCI Gasolina	GJ/t	43,77	APA – National Inventory Report 2023
	PCI Gasóleo	GJ/t	42,70	
	PCI JET A1	GJ/t	43,00	
	PCI HVO	GJ/t	44,00	SEAI Conversion Factors
	Massa volúmica Gasolina	kg/l	0,75	DGEG – Densidade produtos petróleo 2019
	Massa volúmica Gasóleo	kg/l	0,84	
	Massa volúmica JET A1	kg/l	0,80	
	Massa volúmica HVO	kg/l	0,846	SEAI Conversion Factors
	Fator de Oxidação (JET A1, gasolina e gasóleo)	-	0,99	APA – Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2021: Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação

	Parâmetro	Unidade	Valor	Fonte
Fontes Móveis	FE Gasolina CO ₂	kg CO ₂ /GJ	70,4	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	69,8	
	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	APA – National Inventory Report 2023
	FE JET A1 N ₂ O	g N ₂ O/GJ	2,0	
	FE HVO CO ₂ e	g CO ₂ e/MJ	17,7	Galp (fornecedor)

	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 (2000). 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	0,455	EDA (Rotulagem de Energia Elétrica de 2024) – Ano 2024
	Método de localização Aeroportos da Madeira (AM)	kg CO ₂ /kWh	0,470	EEM (Mix Energético RAM) – Ano 2024
	Método de localização Aeroportos da Madeira (APS)	kg CO ₂ /kWh	0,605	
	Método de localização Aeroportos continente	kg CO ₂ /kWh	0,044	APREN – Evolução das emissões específicas do Setor Elétrico Português (2024)

	Tipo de voo	Unidade	FE	Fonte
Transportes Avião	Voo Doméstico FE CO ₂	kg CO ₂ /pkm	0,1594200	DEFRA 2024, Business travel – air (Average passenger)
	Voo Curto Curso FE CO ₂	kg CO ₂ /pkm	0,1088100	
	Voo Longo Curso FE CO ₂	kg CO ₂ /pkm	0,1529300	
	Voo Doméstico FE CH ₄	kg CO ₂ e/pkm	0,0002200	
	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	0,0013400	
	Voo Curto Curso FE N ₂ O	kg CO ₂ e/pkm	0,0009200	
	Voo Longo Curso FE N ₂ O	kg CO ₂ e/pkm	0,0012900	
	Fator de descolagem	%	109	
	RFI (Radiative Forcing Index)	-	1,9	DEFRA/IPCC 1999

	Tipologia de veículo (parâmetro)	Unidade	FE	Fonte
Transportes terrestres não coletivos	Automóvel passageiros gasóleo	kg CO ₂ /km	0,193	NIR 2024, pág. 3-82 tabela 3-49
		kg CH ₄ /km	0,0000011	
		kg N ₂ O/km	0,000007	
	Automóvel passageiros gasolina	kg CO ₂ /km	0,200	
		kg CH ₄ /km	0,0000272	
		kg N ₂ O/km	0,000004	
	Automóvel passageiros GPL	kg CO ₂ /km	0,192	
		kg CH ₄ /km	0,0000329	
		kg N ₂ O/km	0,00000	
	Automóvel Híbrido	kg CO ₂ /km	0,139	
		kg CH ₄ /km	0,0000199	
		kg N ₂ O/km	0,000002	
	Motociclo	kg CO ₂ /km	0,124	
		kg CH ₄ /km	0,0000523	
		kg N ₂ O/km	0,000002	
	Camião diesel	kg CO ₂ /km	0,562	
		kg CH ₄ /km	0,0000176	
		kg N ₂ O/km	0,000026	
	Camião LNG	kg CO ₂ /km	0,810	
		kg CH ₄ /km	0,0005723	
		kg N ₂ O/km	0,00001056331	
	Comboio de carga	kgCO ₂ e/ton.km	0,0278	DEFRA 2024, Freightening goods Capacidade transporte por contentor – 23 toneladas (informação cedida pela MEDWAY)
	Transporte de Carga/correio	kgCO ₂ e/t	8,2709375	DHL

	Transporte coletivos	Unidade	FE	Fonte
Transportes terrestres coletivos	Metropolitano (Lisboa)	kgCO ₂ /km.pax	0,04	Relatório de Sustentabilidade 2023 do Metro de Lisboa
	Metropolitano (Porto)	kgCO ₂ /km.pax	0,04	Relatório de Sustentabilidade 2018 do Metro do Porto
	Comboio	kgCO ₂ /km.pax	0,0258	Relatório de Sustentabilidade 2020 da CP
	Comboio Fertagus	kgCO ₂ /km.pax	0,0210	Relatório de Sustentabilidade 2013/2014 da Fertagus
	Autocarro	kgCO ₂ /km.pax	0,13441	Relatório de Sustentabilidade 2023 da Carris
	Autocarro Geral	kgCO ₂ /km.pax	0,0272	DEFRA 2024, business travel-land
	Ferry Tejo	kgCO ₂ /km.pax	0,1900	Relatório de Sustentabilidade 2014 Transtejo + Soflusa
	Ferry Geral	kgCO ₂ /km.pax	0,1127	DEFRA 2024, business travel-sea

	Transporte coletivos	Unidade	FE	Fonte
Tratamento de resíduos sólidos	Aterro	kgCH ₄ /kg	0,03882	NIR 1990-2022, 2024: Common Report Format (CRF). (TABLE 5.A SECTORAL BACKGROUND DATA FOR WASTE - managed waste disposal sites)
		kgCO ₂ /kg	1,25548	NIR 1990-2022, 2024: Common Report Format (CRF). (TABLE 5.C SECTORAL BACKGROUND DATA FOR WASTE - waste incineration)
		kgCH ₄ /km	0,00029	
	Incineração	kgN ₂ O/kg	0,00009	
		kgCO ₂ /kg	0,00641	DEFRA 2024, waste disposal
		kgCO ₂ /kg	0,00641	DEFRA 2024, waste disposal
	Compostagem	kgCH ₄ /km	0,010	NIR 1990-2022, 2024: Common Report Format (CRF). (TABLE 5.B SECTORAL BACKGROUND DATA FOR WASTE - composting)
		kgN ₂ O/kg	0,00060	

	Águas Residuais	Unidade	FE	Fonte
Tratamento de águas residuais	Emissões CH ₄	kgCH ₄ /p.dia	0,003	Determinado a partir da metodologia e parâmetros considerados em NIR 1990-2021, 2024
	Emissões CH ₄ ASM	kgCH ₄ /p.dia	0,018	

	Abastecimento da água da rede	Unidade	FE	Fonte
Abastecimento da água da rede	Aeroportos Continente	kWh/m³.100m	0,84	Entidade reguladora dos serviços de águas e resíduos, Volume 1 - Caracterização do Sector de Águas e resíduos – 2024
	Aeroporto de Santa Maria	kWh/m³	1,05	Câmara Municipal de Vila do Porto, dados do consumo energético dos furos de captação que servem o ASM (2015)
	Aeroporto da Madeira	kWh/m³.100m	0,565	Águas e Resíduos da Madeira (ARM)
	Aeroporto de Porto Santo	kWh/m³.100m	3,63	

	Combustíveis adquiridos WTT	Unidade	FE	Fonte
Teletrabalho		kgCO ₂ /working hour	0,334	DEFRA 2024 - Homeworking (office equipment + heating)
	Gasolina	kgCO ₂ e/l	0,581	DEFRA 2024 - WTT Fuels - Liquid fuels - Petrol (average biofuel blend)
	Gasóleo	kgCO ₂ e/l	0,611	DEFRA 2024 - WTT Fuels - Liquid fuels - Diesel (average biofuel blend)
	Gasóleo 100% Mineral	kgCO ₂ e/l	0,624	DEFRA 2024 - WTT Fuels - Liquid fuels - Diesel (100% mineral diesel)
	HVO	kgCO ₂ e/l	0,559	DEFRA 2024 - WTT Bioenergy - Biofuels - Biodiesel HVO
	JET A1	kgCO ₂ e/l	0,528	DEFRA 2024 - WTT Fuels - Liquid fuels - Aviation turbine fuel
	Propano	kgCO ₂ e/kg	0,353	DEFRA 2024 - WTT Fuels - Gaseous fuels - Propane
	Propano	kgCO ₂ e/l	0,182	DEFRA 2024 - WTT Fuels - Gaseous fuels - Propane
	Butano	kgCO ₂ e/kg	0,344	DEFRA 2024 - WTT Fuels - Gaseous fuels - Butane
	Gás Natural	kgCO ₂ e/m³	0,337	DEFRA 2024 - WTT Fuels - Gaseous fuels - Natural gas

	GEE	PAG	Fonte
Potencial de Aquecimento Global por Gás	CO ₂	1	IPCC Sixth Assessment Report: Climate Change 2023 (6AR)
	CH ₄	29,8	
	N ₂ O	273	
	R-1234ze	1,37	
	R-143A	1.530	
	R-22	1.960	
	R-32	771	IPCC Fifth Assessment Report: Climate Change 2015 (5AR)
	SF6	24.300	
	R-407C	1.624	
	R-410A	1.924	
	R-438A	2.059	
	R-417A	2.127	



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 2024 relativo ao ano findo em 31 de dezembro de 2024, 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 2024 de acordo com as diretrizes para reporte de Sustentabilidade "Global Reporting Initiative" ("GRI") e com as instruções e critérios divulgados no referido Relatório, 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 a informação de sustentabilidade identificada no Anexo "Tabela indicadores GRI" do Relatório de Sustentabilidade 2024 relativa ao ano findo em 31 de dezembro de 2024 está isenta de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido trabalho consistiu em:

- (i) 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;
- (ii) Identificar a existência de processos de gestão internos conducentes à implementação de políticas económicas, ambientais e de responsabilidade social;
- (iii) 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;
- (iv) Confirmar a observância de determinadas unidades operacionais 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



- (v) Executar, numa base de amostragem, alguns procedimentos de consubstanciação da informação, através de obtenção de evidência sobre informação reportada;
- (vi) 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 ANA do exercício findo em 31 de dezembro de 2024;
- (vii) Verificar que a informação de sustentabilidade a incluir no Relatório de Sustentabilidade 2024, cumpre com os requisitos das GRI Standards 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

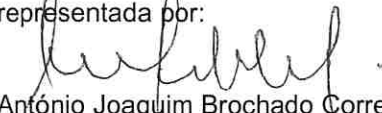
Com base no trabalho efetuado, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que os indicadores identificados acima na secção "Responsabilidades do auditor" incluídos no Relatório de Sustentabilidade 2024 relativo ao ano findo em 31 de dezembro de 2024, não tenham sido preparados, em todos 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 2024, 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 2024 pelo que não deverá ser utilizado para quaisquer outras finalidades. Não assumiremos quaisquer responsabilidades perante terceiros, para além da ANA, pelo nosso trabalho e pela conclusão expressa neste relatório, o qual será anexado ao Relatório de Sustentabilidade 2024 da Empresa.

25 de junho de 2025

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