

WELCOME Beyond

RELATÓRIO INTEGRADO DE GESTÃO 2025

ANZ
**AEROPORTOS
DE PORTUGAL**

POWERED BY **VINCI**
AIRPORTS

ÍNDICE

1. Geral	05	4. Desempenho Financeiro	45
Mensagem do Presidente da Comissão Executiva	06	4.1 Atividade Consolidada	46
1.1 Principais Indicadores do Ano	08	4.2 Receita Aviação	46
1.2 Destaques e Distinções	11	4.2.1 Receita Aviação Regulada	46
		4.2.1.1 Taxas Regulads e sua Receita	46
		4.2.2 Receita Aviação Não Regulada	50
		4.3 Receita Extra Aviação	50
		4.3.1 Retalho	51
		4.3.2 Estacionamento Automóvel	52
		4.3.3 Rent-a-car	52
		4.3.4 Imobiliário	52
		4.3.5 Outros Negócios	52
		4.4 Análise de Resultados	53
		4.5 Investimentos	54
		4.5.1 Investimentos no Grupo ANA	54
		4.5.2 Expansão do Aeroporto de Lisboa	56
		4.5.3 Novo Aeroporto de Lisboa	56

2. Grupo ANA	14	5. Declaração de Sustentabilidade	57
2.1 Grupo ANA	15	5.1 Informação Geral	58
2.2 Modelo de Governo	16	5.1.1 Base da Declaração	58
2.3 Políticas	19	5.1.2 Governança da Sustentabilidade	58
2.4 Certificações	22	5.1.3 Estratégia e Modelo de Negócio	59
2.5 Gestão do Risco	24	5.1.4 Dupla Materialidade/ IRO'S	61
2.6 Comunidades e Stakeholders	24	5.1.4.1 Objetivo e Enquadramento da Análise	61

3. Envolverte	26	5.2 Informação Ambiental	67
3.1 Envolverte Turística e Económica	27	5.2.1 Taxonomia	67
3.2 Setor do Transporte Aéreo	27	5.2.2 Alterações Climáticas	70
3.3 Evolução do Negócio	28	5.2.3 Poluição do Ar	80
3.3.1 Evolução do Tráfego Aéreo	28	5.2.4 Água	89
3.3.2 Evolução da Atividade de Assistência em Escala	30	5.2.5 Biodiversidade	96
3.4 Plano Estratégico ANA	30		
3.5 Estratégia de Sustentabilidade	30		
3.5.1 Estratégia VINCI	30		
3.5.2 Estratégia da ANA	31		
3.5.2.1 Cumprimento das Metas 2025	32		
3.5.2.2 Principais Iniciativas	35		
3.5.2.3 Capacitação em Sustentabilidade	41		
3.5.2.4 Novo Ciclo Estratégico	42		
3.5.3 Portway	42		

5.2.6 Economia Circular	100
5.2.7 Gestão do Ruído	106
5.3 Informação Social	109
5.3.1 Trabalhadores do Grupo ANA	109
5.3.2 Cadeia do Valor Responsável	124
5.3.3 Desenvolvimento Económico das Regiões	128
5.3.4 Satisfação e Experiência do Cliente e do Passageiro	132
5.4 Informação Governança	135
5.4.1 Ética e Cultura Empresarial	135
5.4.2 Continuidade do Negócio	138
5.4.3 Segurança aeroportuária	140
5.4.4 Resiliência dos Sistemas de Informação	145
5.4.5 Inovação e Novas Tecnologias	146

6. Eventos Subsequentes 150

7. Perspetivas para 2026 151

8. Proposta de Aplicação de Resultados 152

9. ESRS Anexos 153

I. ESRS Informação Complementar	154
II. Tabela de Correspondência	174
II.1 Tabela de Correspondência ESRS	174
II.2 Tabela de Correspondência com a Legislação Europeia	190

10. Demonstrações Financeiras e Notas 199

III. Demonstrações Financeiras	200
IV. Nota Às Demonstrações Financeiras	206
Nota Introdutória	206
1. Atividade	207
1.1 Estrutura do Grupo e Enquadramento da Atividade	207
1.2 Contratos de Concessão do Serviço Público Aeroportuário	207
1.3 Receita E Reequilíbrio da Concessão	210
1.4 Quadro Legal da Regulação Económica	210
1.4.1 Decreto-Lei N.º 254/2012	210
1.4.2 Regulação Económica Estabelecida nos Contratos de Concessão	211
1.5 Serviços Assistência em Escala	212
2. Políticas Contabilísticas Materiais	212
2.1 Bases De Preparação	212
2.2 IFRS Divulgações – Novas Normas	213
2.2.1 Normas, Interpretações, Emendas e Revisões que se tornaram Efetivas a 1 de janeiro de 2025 e que o Grupo aplicou na elaboração das suas Demonstrações Financeiras	213
2.2.2 Normas, Interpretações, Emendas e Revisões Aprovadas pela União Europeia, com Aplicação Obrigatória em Exercícios Económicos Futuros	213
2.2.3 Normas, Interpretações, Emendas e Revisões Publicadas, as ainda não adotadas pela União Europeia	214
2.3 Bases de Consolidação	214
2.4 Conversão Cambial	215
2.5 Relato por Segmentos	216
2.6 Ativos da Concessão	216
2.6.1 Ativos Fixos Tangíveis	216
2.6.2 Ativos Intangíveis - Direito da Concessão	217
2.7 Outros Ativos Intangíveis	218
2.8 Goodwill	218
2.9 Imparidade de Ativos Não Financeiros	218
2.10 Ativos Financeiros	219
2.11 Imparidade de Ativos Financeiros	219
2.12 Inventários	219
2.13 Caixa e Equivalentes de Caixa	219
2.14 Dividendos	220
2.15 Passivos Financeiros	220
2.16 Empréstimos Obtidos	220
2.17 Dívidas a Pagar e Outros Passivos	220
2.18 Benefícios de Reforma	220

2.19 Provisões, Ativos Contingentes e Passivos Contingentes	221	30. Dívidas a Pagar e Outros Passivos – Correntes	269
2.20 Subsídios	221	31. Rédito	270
2.21 Locação	221	32. Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	271
2.22 Política de Cobertura	222	33. Fornecimentos e Serviços Externos	271
2.23 Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	223	34. Gastos com Pessoal	272
2.24 Imposto Sobre o Rendimento	223	35. Outros Rendimentos	272
2.25 Rédito	223	36. Outros Gastos	272
3. Gestão do Risco Financeiro	225	37. Amortizações e Depreciações	274
3.1 Fatores de Risco Financeiro	225	38. Gastos de Financiamento	274
3.2 Gestão do Risco de Capital	227	39. Participação nos Resultados das Associadas e Outras	274
3.3 Contabilização de Instrumentos Financeiros Derivados	227	40. Outros Resultados Financeiros	274
4. Estimativas Contábilísticas Importantes e Julgamentos	228	41. Gasto de Imposto	275
4.1 Imparidade de Ativos	228	42. Resultado por Ação	276
4.2 Responsabilidades de Renovação/Substituição	228	43. Dividendos	276
4.3 Imparidade das Contas a Receber	228	44. Compromissos Assumidos	276
4.4 Benefícios de Reforma	229	45. Garantias Prestadas	277
5. Informação por Segmentos	229	46. Contingências	277
6. Ativos Fixos Tangíveis	235	46.1 Ativos Contingentes	277
7. Ativos sob Direito de Uso	237	46.2. Passivos Contingentes	278
8. Direito de Concessão e Outros Ativos Intangíveis	239	47. Saldos e Transações com Partes Relacionadas	279
9. Goodwill	241	48. Outras Divulgações	287
10. Investimentos em Subsidiárias, Associadas e Empreendimentos Conjuntos	242	49. Eventos Subsequentes	288
11. Ativos e Passivos Financeiros por Categoria	243	50. Aprovação das Demonstrações Financeiras	288
12. Investimentos Financeiros	245		
13. Dívidas a Receber Comerciais e Outras – Não Correntes	246		
14. Ativos e Passivos por Impostos Diferidos	246		
15. Inventários	249		
16. Dívidas a Receber Comerciais e Outras – Correntes	249		
17. Perdas por Imparidade de Ativos	251		
18. Obrigações com Benefícios de Reforma	253		
19. Imposto Corrente	255		
20. Caixa e Equivalentes de Caixa	256		
21. Capital Social	256		
22. Reservas	257		
23. Resultados Transitados	258		
24. Conciliação entre Capital Próprio Individual e Capital Próprio Consolidado	259		
25. Empréstimos	260		
26. Passivo de Locação	264		
27. Instrumentos Financeiros Derivados Passivos	266		
28. Provisões	267		
29. Dívidas a Pagar e Outros Passivos – Não Correntes	268		

11.Pareceres **290**

Lista de Abreviaturas **303**

1. Geral

WELCOME

Possibility



Mensagem do Presidente da Comissão Executiva

As infraestruturas aeroportuárias, por natureza, inscrevem-se numa perspetiva de longo prazo. Essa visão, bem como os serviços essenciais por elas prestados, levam-nos naturalmente a projetar-nos no futuro, e a refletir sobre a sustentabilidade das nossas atividades.

A convicção da VINCI Airports e das suas equipas é que são apenas os projetos empresariais que podem servir as pessoas e o planeta de forma economicamente viável e sustentável. Chamamos a isso mobilidade positiva.

É evidente que não há projeto económico sem projetos sociais e ambientais.

Os nossos relatórios anuais mostravam a trajetória económica de cada ano. Mas queremos ir mais além, e mostrar como essa trajetória se insere no nosso projeto empresarial, um projeto ambicioso, mais realista, criador de valor acrescentado para todos, coerente com os nossos objetivos para cada um dos pilares da sustentabilidade.

Este é o primeiro relatório integrado 2025 do Grupo ANA, composto pela ANA Aeroportos de Portugal, S.A, e a sua subsidiária Portway, elaborado de acordo com os requisitos da *Corporate Sustainability Reporting Directive*



É evidente que não há projeto económico sem projetos sociais e ambientais.

Este relatório é, acima de tudo, o reflexo de um trabalho coletivo. É com determinação que continuaremos a construir, passo a passo, um Grupo cada vez mais sustentável, transparente e preparado para o futuro.

(CSR), e tem como objetivo mostrar o que já foi feito, bem como apresentar os nossos objetivos de sustentabilidade.

Este alinhamento antecipado e voluntário com a CSR, teve como base na análise de dupla materialidade, e reflete o nosso compromisso em adotar os mais elevados padrões europeus de transparência, com rigor e responsabilidade.

O trabalho das equipas do Grupo ANA tem permitido, desde 2013, impulsionar e acolher um crescimento excecional da conectividade aérea em todas as regiões de Portugal, o que, por sua vez, gerou enormes impactos positivos económicos e sociais para o país.

Um estudo independente demonstrou que, em 2023, as atividades aeroportuárias e o efeito no setor do Turismo, tem um impacto estimado de 725 mil postos de trabalho e de 21 mil milhões de euros de PIB por ano.

Este impacto para o país ultrapassa em muito a economia do Contrato de Concessão, e revela o verdadeiro desafio para as partes interessadas, bem como o principal desafio para a Concessionária: responder às necessidades de capacidade aeroportuária de Lisboa, o mais rapidamente possível.

Em 2025, impulsionada por um tráfego sempre dinâmico (+4,7%), e apesar das limitações de capacidade em Lisboa, através de uma gestão rigorosa a ANA registou o seu melhor resultado líquido individual de sempre, de 585 milhões de euros.

Os fluxos de caixa disponíveis permitiram assegurar o nível de resiliência da empresa num ambiente geopolítico e económico instável, resiliência cuja necessidade já foi demonstrada no passado durante a crise sanitária global.

Esta geração de fluxos de caixa livres permite igualmente executar um plano de investimento em forte crescimento de 131 milhões de euros, e preparar o seu reforço progressivo nos próximos anos, com importantes obras de capacidade, modernização e qualidade de serviço previstas em todo o perímetro aeroportuário.

A solidez financeira da empresa permitirá também obter as melhores condições de financiamento para o projeto do Novo Aeroporto de Lisboa, para o qual a ANA prosseguiu os esforços de desenvolvimento com a entrega dos relatórios de consulta às partes interessadas e o início dos estudos técnicos e ambientais.

No domínio ambiental, a ANA tem avançado no caminho da descarbonização e figura entre os operadores aeroportuários mais sustentáveis do mundo, estando em vias de garantir as netzero emissões das infraestruturas até 2030.

O setor da aviação é estruturante para a mobilidade, para o desenvolvimento económico e para a coesão territorial. Por isso, a sustentabilidade é uma responsabilidade central. O Grupo ANA continuará a integrar estes princípios na sua estratégia e nas suas operações, trabalhando em estreita articulação com os seus trabalhadores, parceiros e

comunidades, para contribuir para um modelo de mobilidade mais sustentável, resiliente e alinhado com os desafios do futuro.

Este relatório é, acima de tudo, o reflexo de um trabalho coletivo. É com determinação que continuaremos a construir, passo a passo, um Grupo cada vez mais sustentável, transparente e preparado para o futuro.

Abrimos hoje um novo ciclo.
Com mais exigência.
Com mais integração.
Com mais clareza sobre o impacto que queremos ter.
Porque liderar é assumir compromissos.
E transformar é cumpri-los.

Thierry Ligonnière
Presidente da Comissão Executiva

1.1 Principais Indicadores do Ano

	Real		Δ %
Síntese de indicadores Grupo ANA	2025	2024	2025/2024
Operacionais			
Tráfego Comercial			
Nº de Passageiros	72.473.412	69.196.801	4,7%
Nº de Movimentos de aeronaves	480.914	464.992	3,4%
Nº de Carga processada (toneladas)	242.721	242.958	-0,1%
Assistências			
Nº de Voos assistidos	69.934	66.063	5,9%
Nº de Passageiros assistidos	22.949.639	20.921.087	9,7%
Nº de toneladas de Carga movimentada	122.444	121.251	1,0%
Sustentabilidade			
Ambiente			
Emissões GEE- Âmbito 1 e 2			
<i>Location-based</i> (tCO ₂ eq)	17.167	18.021	-4,7%
<i>Market-based</i> (tCO ₂ eq)	8.214	8.971	-8,4%
Consumo de Energia (MWh)	145.255	144.780	0,3%
Água consumida (milhares L)	161.617	150.304	7,5%
Total de Resíduos gerados (ton)	10.223	9.540	7,2%
Taxa de Valorização de Resíduos (%)	85,1	88,3	-3,2 p.p.
Empregador			
Nº de trabalhadores a 31 dez	3.366	3.122	7,8%
Homens	2.323	2.148	8,1%
Mulheres	1.043	974	7,1%
% Mulheres em Cargos de Liderança	41,9	43,5	-1,6 p.p.
Nº de efetivos médios	3.140	2.947	6,5%
Gastos com o pessoal (milhares de euros)	179.637	164.691	9,1%

	Real		Δ %
Síntese de indicadores Grupo ANA	2025	2024	2025/2024
Financeiros			
Negócios			
Volume de negócios (milhares de euros) ⁽²⁾	1.402.123	1.289.489	8,7%
Aviação (% do total)	74,6	75,3	-0,7 p.p.
Extra Aviação (% do total)	25,4	24,7	+0,7 p.p.
Produtividade			
Número de passageiros/efetivo médio	23.081	23.480	-1,7%
Resultados			
EBITDA ⁽³⁾ (milhares de euros)	973.102	878.892	10,7%
Margem EBITDA ⁽⁴⁾ (%)	69,4	68,2	+1,2 p.p.
EBIT (milhares de euros)	867.012	778.883	11,3%
Margem EBIT (%)	61,8	60,4	+1,4 p.p.
Resultado líquido (milhares de euros)	599.329	516.685	16,0%
Estrutura Financeira ⁽⁵⁾			
Capital próprio (milhares de euros)	1.327.566	1.238.101	7,2%
Capital alheio (milhares de euros)	315.235	300.292	5,0%
Capital empregue (milhares de euros)	1.642.801	1.538.393	6,8%
Cash flow			
Cash flow operacional (milhares de euros)	677.554	657.831	3,0%

² Não inclui os montantes de contratos de construção nem os outros proveitos (IFRIC 12).

³ EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão correspondente ao Resultado Operacional do Grupo ANA, S.A.:

a) antes de imposto sobre o rendimento;

b) antes de juros, comissões, taxas, descontos, descontos de pré-pagamento, prémios, encargos e outros resultados financeiros, pagos, devidos ou capitalizados pela Concessionária;

c) excluindo as rubricas relativas a proveitos e gastos de natureza excecional;

d) antes da dedução de custos de aquisição;

e) excluindo ganhos e perdas não realizados em qualquer transação de tesouraria ou operação de câmbio;

f) excluindo ganhos ou perdas de valorização ou desvalorização decorrentes da reavaliação de quaisquer ativos;

g) antes da dedução de qualquer valor proveniente das amortizações ou depreciações, (i) dos ativos; e (ii) dos direitos da Concessionária ao abrigo do Contrato de Concessão;

h) antes de ter em consideração qualquer provisão para satisfação de futuras obrigações de manutenção, em resultado da aplicação do IFRIC 12;

i) antes de ter em consideração quaisquer despesas incorridas no âmbito da implementação de obrigações específicas de desenvolvimento, que não tenham sido capitalizadas em resultado da aplicação do IFRIC 12.

⁴ EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão / volume de negócios.

⁵ Indicadores detalhados no ponto 6. Análise Económica e Financeira.

	Real		Δ %
Síntese de indicadores ANA	2025	2024	2025/2024
Operacionais			
Tráfego Comercial			
Nº de Passageiros	72.473.412	69.196.801	4,7%
Nº de Movimentos de aeronaves	480.914	464.992	3,4%
Nº de Carga processada (toneladas)	242.721	242.958	-0,1%
Unidades de Tráfego (TU) ⁽¹⁾	74.870.943	71.827.290	4,2%
Sustentabilidade			
Ambiente			
Emissões GEE- Âmbito 1 e 2			
<i>Location-based</i> (tCO ₂ eq)	14.953	15.710	-4,1%
<i>Market-based</i> (tCO ₂ eq)	5.906	6.540	-9,7%
Consumo de Energia (MWh)	134.228	133.317	0,7%
Consumo de Energia (MWh) / TU	0,0018	0,0019	-1,4%
Água consumida (milhares L)	160.263	148.725	7,8%
Total de Resíduos gerados (ton.)	10.011	9.358	7,0%
Taxa de Valorização de Resíduos (%)	84,8	88,1	-3,3p.p.
Empregador			
Nº de trabalhadores a 31 dez	1.174	1.152	1,9%
Homens	749	748	0,1%
Mulheres	425	404	5,2%
% Mulheres em Cargos de Liderança	41,9	45,0	-3,1 p.p.
Nº de efetivos médios	1.157	1.140	1,5%
Gastos com o pessoal (milhares de euros)	89.416	84.371	6,0%
Idade média	48,04	48,14	-0,2%
Antiguidade média	20,02	20,23	-1,0%
Nº de novas Contratações	68	88	-22,7%
Territórios			
Nº Projetos apoiados pelo Programa Vinci para Cidadania (PVPC)	18	16	+2
Valor do donativo PVPC (milhares euros)	374,1	372,2	0,5%

¹ Unidade Tráfego (UT)/ Traffic Unit (TU): 1UT= 1pax ou 100kg de carga/correio

	Real		Δ %
Síntese de indicadores ANA	2025	2024	2025/2024
Financeiros			
Negócios			
Volume de negócios (milhares de euros) ⁽²⁾	1.313.792	1.212.874	8,3%
Aviação (% do total)	72,5	73,3	-0,8 p.p.
Extra Aviação (% do total)	27,5	26,7	+0,8 p.p.
Produtividade			
Número de passageiros/efetivo médio	62.639	60.699	3,2%
Resultados			
EBITDA ⁽³⁾ (milhares de euros)	959.387	866.894	10,7%
Margem EBITDA ⁽⁴⁾ (%)	73,0	71,5	+1,5 p.p.
EBIT (milhares de euros)	856.012	769.161	11,3%
Margem EBIT (%)	65,2	63,4	+1,8 p.p.
Resultado líquido (milhares de euros)	585.251	510.647	14,6%
Estrutura Financeira⁵			
Capital próprio (milhares de euros)	1.287.873	1.212.486	6,2%
Capital alheio (milhares de euros)	329.943	316.703	4,2%
Capital empregue (milhares de euros)	1.617.817	1.529.189	5,8%
Cash Flow			
Cash flow operacional (milhares de euros)	666.210	643.629	3,5%

² Não inclui os montantes de contratos de construção nem os outros proveitos (IFRIC 12).

³ EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão correspondente ao Resultado Operacional do Grupo ANA, S.A.:

a) antes de imposto sobre o rendimento;

b) antes de juros, comissões, taxas, descontos, descontos de pré-pagamento, prémios, encargos e outros resultados financeiros, pagos, devidos ou capitalizados pela Concessionária;

c) excluindo as rubricas relativas a proveitos e gastos de natureza excecional;

d) antes da dedução de custos de aquisição;

e) excluindo ganhos e perdas não realizados em qualquer transação de tesouraria ou operação de câmbio;

f) excluindo ganhos ou perdas de valorização ou desvalorização decorrentes da reavaliação de quaisquer ativos;

g) antes da dedução de qualquer valor proveniente das amortizações ou depreciações, (i) dos ativos; e (ii) dos direitos da Concessionária ao abrigo do Contrato de Concessão;

h) antes de ter em consideração qualquer provisão para satisfação de futuras obrigações de manutenção, em resultado da aplicação do IFRIC 12;

i) antes de ter em consideração quaisquer despesas incorridas no âmbito da implementação de obrigações específicas de desenvolvimento, que não tenham sido capitalizadas em resultado da aplicação do IFRIC 12.

⁴ EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão / volume de negócios.

⁵ Indicadores detalhados no ponto 6. Análise Económica e Financeira.

2025 em números

	Tráfego Comercial			Aviação		Extra Aviação		Portway	
Lisboa	36,1 Pax (M)	227,0 Movimentos (m)	190,9 Carga (m ton)	151 Rotas Regulares	60 N.º Companhias	183 N.º Concessionários	26,3 Voos Assistidos (m)		
Porto	16,9 Pax (M)	109,6 Movimentos (m)	39,9 Carga (m ton)	131 Rotas Regulares	40 N.º Companhias	100 N.º Concessionários	17,9 Voos Assistidos (m)		
Faro	10,4 Pax (M)	67,5 Movimentos (m)	- Carga (m ton)	87 Rotas Regulares	37 N.º Companhias	70 N.º Concessionários	17,1 Voos Assistidos (m)		
Madeira	5,7 Pax (M)	38,7 Movimentos (m)	4,4 Carga (m ton)	76 Rotas Regulares	28 N.º Companhias	65 N.º Concessionários	8,6 Voos Assistidos (m)		
Açores	3,4 Pax (M)	37,5 Movimentos (m)	7,5 Carga (m ton)	34 Rotas Regulares	13 N.º Companhias	72 N.º Concessionários	- Voos Assistidos (m)		

ANA

- 72,5 M Pax 4,7% (Δ 25/24%)
- 242,7 m ton Carga -0,1% (Δ 25/24%)
- 480,9 m Movimentos 3,4% (Δ 25/24%)
- 86,0 % Ocupação média das aeronaves 0,2 p.p. (Δ 25/24)
- 12 Novas Rotas
- 5 Novas Companhias
- 4 Novos Mercados

Portway

- 69,9 m Voos Assistidos 5,9% (Δ 25/24%)
- 3 Novas Companhias/Clientes



M- milhões
m- milhares
ton- toneladas

1.2 Em Destaque

ACOLHIMENTO DO AIRBUS A-380

17 de janeiro

O Terminal Civil de Beja acolheu durante quatro semanas, um Airbus A-380 pertencente à Global Airlines, para a customização de interiores e aplicação da "livery" da Global Airlines na fuselagem.

UTILIZAÇÃO DE HVO

23 de janeiro

No aeroporto de Lisboa, 33 viaturas das áreas de manutenção começaram a usar HVO (Óleo Vegetal Hidrotratado), substituindo o combustível diesel, de modo a reduzir 90% das emissões de carbono da frota terrestre.

COMPANHIAS AÉREAS

A 24 de fevereiro realizou-se uma colaboração com a Transavia Innovation Route, entre Roterdão e Faro, com o objetivo de se testar soluções para a redução da pegada ambiental.
A 30 de março, a easyJet reabriu a base em Faro.
A 28 de maio, celebrou-se 10 anos da base da easyJet no aeroporto do Porto.

DIA INTERNACIONAL DA MULHER

7 de março

Foi assinalado o Dia Internacional da Mulher com uma campanha para celebrar todas as mulheres que fazem a diferença no setor da aviação.

BETTER TOURISM LISBON TRAVEL MARKET

13 a 16 de março

A ANA marcou presença na Better Tourism Lisbon Travel Market (BTL), reforçando o seu compromisso com a conectividade e o crescimento do setor.

SEGUNDO HANGAR NO TERMINAL CIVIL DE BEJA

18 de março

A ANA assinou com a Mesa a licença para construir um segundo hangar, que permitirá a manutenção de todas as aeronaves da família Airbus.

HECTARES DA BIOSFERA

20 de março

Apresentação do programa Hectares da Biosfera, na qual a ANA assinou um protocolo com entidades das Terras de Bouro e Montalegre para a plantação de 100 mil árvores autóctones. Restaurando e valorizando, assim, o capital natural existente na Serra do Gerês.

TALKS FOR CHANGE

9 de abril

Iniciou-se um novo ciclo de conversas Talks for Change dedicado aos temas da Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI), reforçando o compromisso com uma cultura cada vez mais inclusiva.

MICROTURBINAS EÓLICAS

14 de abril

Foi divulgado o projeto-piloto inovador com microturbinas eólicas no aeroporto da Madeira. Este projeto, em colaboração com as startups Deveci Tech e Windcity, explora o potencial da produção da energia eólica do aeroporto.

APAGÃO

28 de abril

No relatório ANAC sobre o apagão, a mesma conclui que “genericamente não foram observadas falhas nos sistemas identificados como essenciais nem falhas nos sistemas secundários de energia associados a estes sistemas operados pela ANA”. O relatório enviado pela ANAC ao Governo indica que a ANA cumpriu todas as obrigações.

AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING

5 a 6 de junho

A ANA reuniu representantes de companhias aéreas, agentes de handling, controlo de tráfego e do aeroporto de Lisboa numa sessão dedicada ao Airport Collaborative Decision Making (ACDM).

ANIVERSÁRIOS DOS AEROPORTOS

Nos Açores, o aeroporto de Santa Maria celebrou os seus 79 anos no dia 5 de julho; o aeroporto de Ponta Delgada celebrou 56 anos no dia 24 de agosto; e o aeroporto das Flores celebrou 53 anos dia 1 de outubro. Dia 8 de julho, o aeroporto da Madeira celebrou 61 anos. Dia 11 de julho, o aeroporto de Faro celebrou os seus 60 anos. Dia 15 de outubro, o aeroporto de Lisboa celebrou 83 anos. Dia 2 de dezembro, o aeroporto do Porto celebrou os seus 80 anos.

NOVA TORRE DE CONTROLO

10 de julho

Apresentação do projeto da nova torre de controlo no aeroporto de Lisboa, essencial para reforçar a segurança aérea e libertar o espaço da atual.

PROPOSTA PARA O NOVO AEROPORTO

17 de julho

A ANA entregou ao Governo a proposta para o novo aeroporto. O documento inclui os contributos recebidos na sequência da consulta a autarquias, autoridades e entidades públicas, companhias aéreas, empresas de assistência em escala e parceiros comerciais.

EXPANSÃO DO AEROPORTO DE LISBOA

1 de agosto

A ANA entregou ao Governo o plano de expansão do aeroporto de Lisboa.

7ª EDIÇÃO PROGRAMA VINCI PARA A CIDADANIA

1 de setembro

Lançamento da 7ª edição do Programa VINCI para a Cidadania.

VINCI ENVIRONMENT DAY

24 de setembro

Celebrou-se o VINCI Environment Day, assinalado na ANA com um dia dedicado ao ambiente.

ASTRONAUTA POR UM DIA

20 de setembro

O aeroporto de Santa Maria foi palco do voo parabólico da iniciativa "Astronauta por um Dia", promovida pela Agência Espacial Portuguesa (AEP).

DIA INTERNACIONAL DA DISLEXIA

8 de outubro

O aeroporto do Porto e da Madeira iluminaram-se de azul para assinalar o Dia Internacional da Dislexia, juntando-se à iniciativa global pela inclusão e pela visibilidade da dislexia.

1º FÓRUM DE SUSTENTABILIDADE

15 de outubro

Decorreu em Lisboa o 1º Fórum de Sustentabilidade da ANA | VINCI Airports, reunindo representantes de todo o ecossistema aeroportuário, do turismo e da mobilidade.

SISTEMA EUROPEU DE CONTROLO DE FRONTEIRAS EXTERNAS

12 de outubro

Entrou em funcionamento o novo Sistema Europeu de Controlo de Fronteiras Externas, conhecido como Entry/Exit System (EES).

ATRIBUIÇÃO DO SELO DA DIVERSIDADE

29 de outubro

Foi atribuído à ANA o Selo da Diversidade 2025, pela APPDI - Associação Portuguesa para a Diversidade e Inclusão, na categoria Cultura Organizacional. Esta distinção reconhece o nosso compromisso em construir uma cultura mais justa, consciente e representativa.

EUROPEAN WEEK FOR WASTE REDUCTION

22 a 30 de novembro

O aeroporto do Porto assinalou a 17ª edição da European Week for Waste Reduction (EWW, 2025), dedicada este ano aos Resíduos de Equipamentos Elétricos e Eletrónicos (REEE).

MARCOS DE PASSAGEIROS

No dia 25 de novembro, o aeroporto da Madeira atingiu o marco de 5 milhões de passageiros. No dia 19 de dezembro, o aeroporto de Faro atingiu a fasquia dos 10 milhões de passageiros.

FÁBRICA DE AERONAVES SUPER TUCANO

17 de dezembro

O ministro da Defesa Nacional e o presidente da empresa brasileira Embraer assinaram uma carta de intenção para a abertura de uma fábrica de aeronaves Super Tucano no Terminal Civil de Beja.

A woman in a high-visibility yellow-green vest with reflective stripes and the words 'MP' and 'ETY' on the back is talking on a walkie-talkie. She is standing in a grassy field with an airport tarmac and several airplanes in the background under a clear sky.

WELCOME

Community

2. Grupo ANA

2. O GRUPO ANA

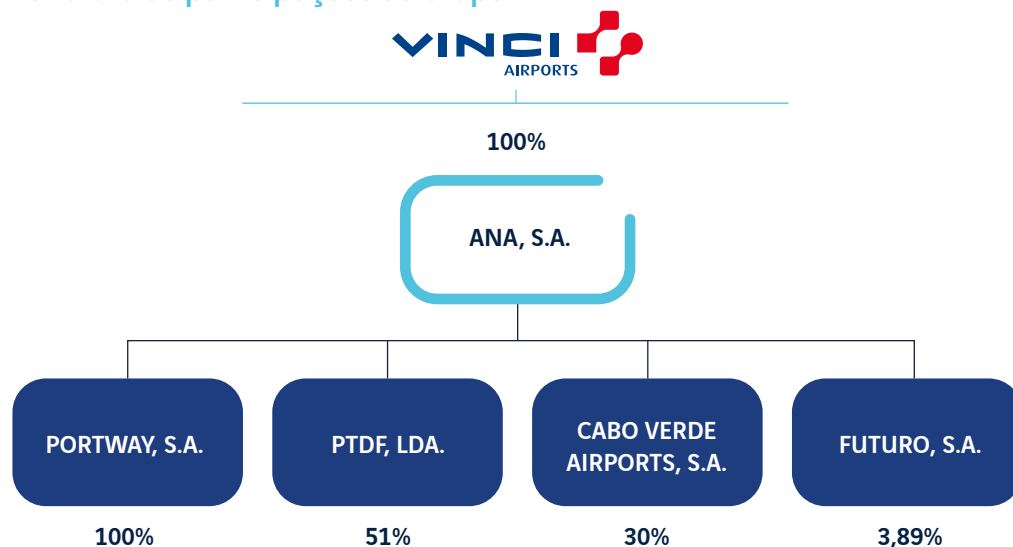
2.1 Grupo ANA

O Grupo ANA inclui a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. e a Portway - Handling de Portugal S.A.

A ANA detém uma participação de 30,0% na Cabo Verde Airports, S.A. e constituiu a PTDF, Lda., através de uma *joint-venture*, na qual detém uma participação de 51,0% e detém uma participação histórica de 3,89% no capital da Futuro – Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A.

A ANA não consolida para efeitos financeiros as suas participações na PTDF, Lda., Cabo Verde Airports, S.A. e Futuro, S.A. por não as controlar.

Estrutura de participações do Grupo



A ANA, através do Contrato de Concessão celebrado com o Estado Português, em 2012, é responsável pela prestação de atividades e serviços aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 50 anos, a terminar em 2062, nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e no Terminal Civil de Beja, em Portugal Continental, e nos aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores, na Região Autónoma dos Açores.

Em 2014, na sequência da operação de fusão por incorporação da ANAM, S.A., a ANA sucedeu a esta entidade como concessionária no Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário nos dois aeroportos da Região Autónoma da Madeira: Madeira e Porto Santo.

A ANA está, desde 2013, integrada no Grupo VINCI, que gere uma rede mundial de 72 aeroportos, localizados em 15 países, e que conta com mais de 12 500 trabalhadores, constituindo-se, assim, como o principal operador aeroportuário privado mundial (dados: dezembro 2025).

O capital social da ANA a 31 de dezembro de 2025, no montante de 200.000.000 euros, totalmente subscrito e realizado, era representado por 40.000.000 ações com o valor nominal de cinco euros (5€) cada uma. A 31 de dezembro de 2025, a ANA era detida a 100% pela VINCI Airports, SAS.

A ANA detém a totalidade do capital social da Portway, no montante de 4.500.000 euros.

A ANA, desenvolve a atividade de gestão de infraestruturas aeroportuárias dedicadas ao serviço a aeronaves, passageiros e carga, bem como de exploração de espaços comerciais e publicitários nos aeroportos, oferta de imóveis, parques de estacionamento e apoio a serviços de rent-a-car (designados negócios extra aviação). Em 2025, os negócios sob a alçada da ANA representavam 92,5% do volume de negócios do Grupo.

Através da Portway, o Grupo ANA presta serviços de assistência em escala, que representaram 7,5% do volume de negócios gerado pelo Grupo em 2025.

A ANA constituiu, em maio de 2022, em parceria com a VINCI Airports, SAS, a sociedade **Cabo Verde Airports, S.A.**, que iniciou a sua atividade a 24 de julho de 2023. O capital social desta empresa foi aumentado em 2025 em 1.984.770 milhares de escudos cabo-verdianos, totalizando 6.122.210 milhares de escudos cabo-verdianos a 31 de dezembro de 2025. É detida em 30% pela ANA e em 70% pela VINCI Airports. Esta sociedade tem por objeto principal as atividades e serviços de exploração, em regime de concessão, por 40 anos, do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil dos aeroportos do arquipélago de Cabo Verde.

Ainda em 2022, a ANA constituiu, conjuntamente com a AER Rianta Internacional Cuideachta Phoiblí Theoranta (ARI), a sociedade **Portugal Duty Free, Lda.**, empresa destinada à exploração de lojas *duty free* e *duty paid*, em oito dos aeroportos nacionais, que irá operar até 31 de maio de 2029 sob um licenciamento que abrange 34 espaços comerciais. O capital social da PTDF, no valor de 6.000.000 euros, é detido em 51,0% pela ANA e em 49,0% pela ARI.

Desde 1990, a ANA detém uma participação de 3,89% na **Futuro - Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A.**, sociedade que tem por objeto social a instituição, administração, gestão e representação de Fundos de Pensões. Em 2025, o capital social da entidade, no valor

de 2.566.800 euros, encontrava-se integralmente realizado. É detido maioritariamente (76,78%) pela Montepio Geral Associação Mutualista.

Nos capítulos que se seguem, nomeadamente na Parte IV – Notas às Demonstrações Financeiras, encontra-se informação adicional sobre a ANA, designadamente no que respeita ao enquadramento jurídico e da atividade, à composição do capital social das empresas que integram o Grupo ANA e às transações com partes relacionadas.

Missão do Grupo ANA

A ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. tem como missão gerir de forma eficiente as infraestruturas aeroportuárias a seu cargo, contribuindo para o desenvolvimento económico, social e cultural das regiões em que se insere. 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.

A Portway Handling de Portugal, S.A., foi criada para prestar serviços de elevada qualidade no mercado de assistência em escala (*handling*) às companhias que escalam nos aeroportos, bem como o fornecimento de serviços aeroportuários, contribuindo para o desenvolvimento económico, social, ambiental e cultural das regiões em que se insere.

Visão do Grupo ANA

Posicionar a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. como gestor aeroportuário de reconhecida competência, assegurando um desempenho fundado na confiança dos parceiros e clientes e orientado para a rentabilidade e sustentabilidade.

Posicionar a Portway Handling de Portugal, S.A. de modo a disponibilizar um serviço de excelência, seguro e sustentável, que permita ser uma referência internacional no *handling* e serviços aeroportuários.

2.2 Modelo de Governo

ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.

A ANA adota o modelo de governo societário que compreende:

- Assembleia Geral que reúne o único acionista
- Conselho de Administração e Comissão Executiva com poderes delegados pelo primeiro
- Fiscalização, compreende Conselho Fiscal e o Revisor Oficial de Contas

Assembleia Geral

Presidente: General Manuel Teixeira Rolo

Secretária: Margarida Roque de Andrade Vila Franca

Conselho de Administração

É o mais alto órgão de governança da ANA ao qual compete gerir e representar a sociedade, nos termos da lei e dos que lhe são conferidos pela Assembleia Geral.

Nomeados pela Assembleia Geral, em mandatos de três anos (2024-2026), é composto por 13* elementos que representam o único acionista, a VINCI Airports:

Comissão Executiva

A Comissão Executiva é responsável pela gestão corrente da empresa de acordo com as delegações de poderes e as orientações estratégicas do Conselho de Administração. É composta por seis* elementos, todos membros do Conselho de Administração. Inclui o Presidente e CEO da empresa, Thierry Franck Dominique Ligonnière, e os executivos responsáveis por áreas como: operações aeroportuárias, finanças e investimentos, sustentabilidade, comercial, planeamento de infraestruturas e construção, recursos humanos e comunicação.

* Foi nomeado um novo membro do Conselho de Administração em abril de 2026



Presidente do CA
José Luís Fazenda
Arnaut Duarte
(não executivo)



Vogal do CA
Nicolas Dominique
Notebaert



Vogal do CA
Rémi Guy
Ferdinand Maumon
de Longevialle



**Vogal do CA
e Presidente da CE**
Thierry Franck
Dominique Ligonnière



**Vogal do CA
e Vogal da CE**
Raphaël Alain
Louis Pourny



**Vogal do CA
e Vogal da CE**
Francisco José
Simões Crespo
Vieira Pita



**Vogal do CA
e Vogal da CE**
Karen Strougo



**Vogal do CA
e Vogal da CE**
Alexandre Boris
Georges Victor
Lapeyre



**Vogal do CA
e Vogal da CE**
Ana Zita Gomes



Vogal do CA
Patrícia Garcia
Fernandez



Vogal do CA
Álvaro Alexandre
Vasconcelos de Oliveira
Fernandes Leite



Vogal do CA
Benoit André Forest



Vogal do CA
Jérôme Mickael
Christophe Havard

CA- Conselho de Administração
CE- Comissão Executiva

Perfil da Comissão Executiva



Faixa etária

46-52

anos



Género

16,7%

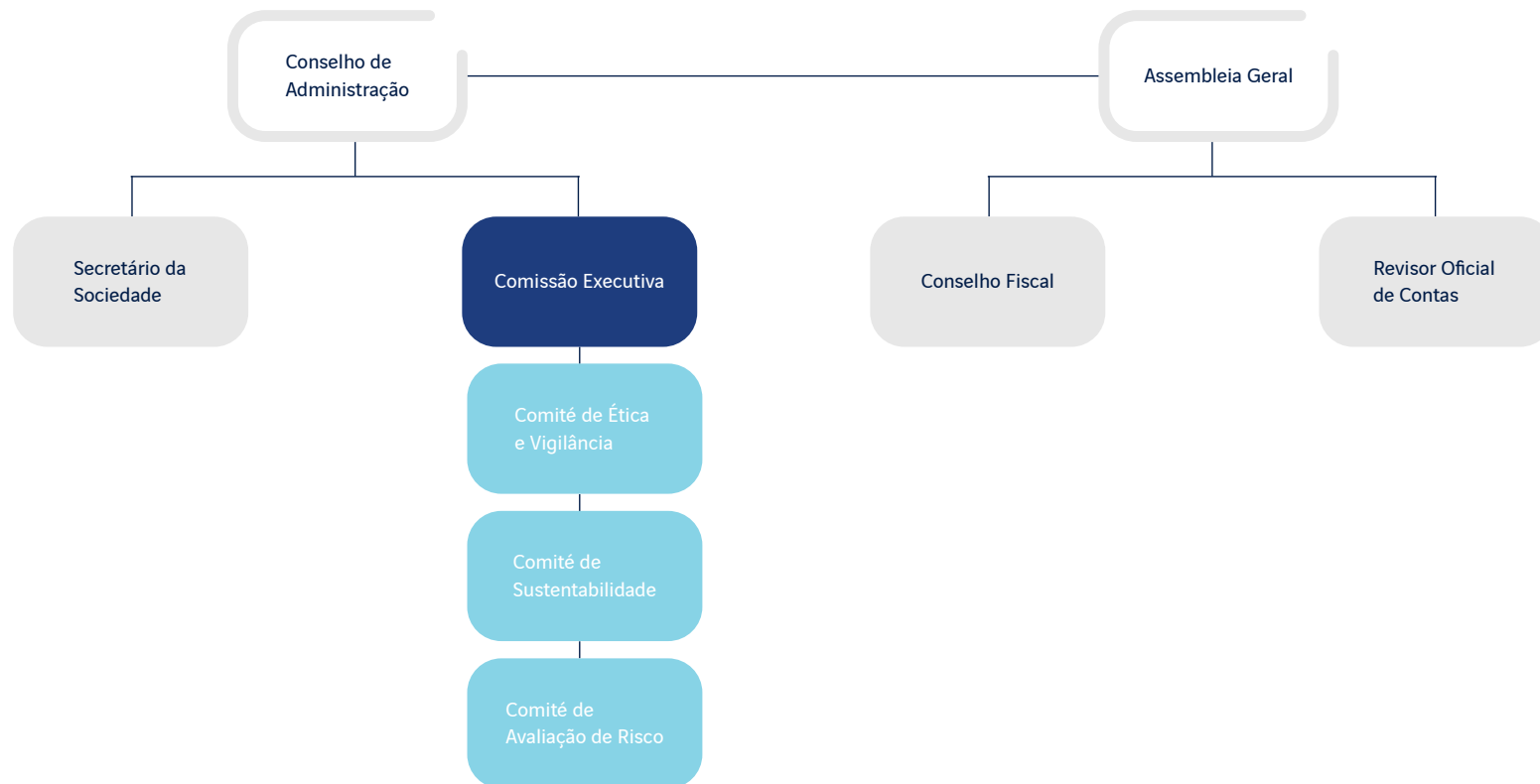
feminino



Geográfica

3

nacionalidades



Mais detalhes disponíveis no [website ANA](#), na área de Governo Societário.

A ANA conta ainda com comités dedicados a questões relevantes, nomeadamente o Comité de Ética e Vigilância, Comité de Sustentabilidade e Comité de Avaliação de Riscos.

Conselho Fiscal

Presidente: Jacques dos Santos
Vogal: José Manuel Oliveira Vitorino
Vogal: Rui Filipe Lino Lavandeira

Revisor Oficial de Contas

Ernst & Young Audit & Associados – SROC, S.A.

Comité de Ética e Vigilância

Monitorização da implementação, execução e melhoria contínua do Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral de Prevenção da Corrupção (RGPC).

Comité de Sustentabilidade

Monitorização da integração dos princípios de sustentabilidade no processo de gestão aeroportuária.

Comité de Avaliação Riscos

Validação dos resultados de avaliação do risco.

PORTWAY

Assembleia Geral

Presidente: José Luís Fazenda Arnaut Duarte
Secretária: Patricia Pinto Rodrigues

Conselho de Administração

Presidente: Thierry Franck Dominique Ligonnière
Administradora-Delegada: Chloé Anne Cecile Tanguy Lapeyre
Administrador: Raphaël Alain Louis Pourny
Administrador: Francisco José Simões Crespo Vieira Pita
Administradora: Karen Strougo

Fiscal Único

Ernst & Young Audit & Associados – SROC, S.A.

Fiscal Único Suplente

Fábio André Barata Gonçalves Cruz

Os Órgãos Sociais iniciaram o mandato em 20 de dezembro de 2023 para o triénio 2023-2025, com a exceção do Fiscal Único que iniciou o mandato em 2025, terminando em 2026.

A Assembleia-Geral da Portway reuniu a 6 de maio para apreciar e aprovar o Relatório e Contas do exercício 2024.

Durante o exercício o Conselho de Administração realizou três reuniões ordinárias.

2.3 Políticas

O Grupo ANA mantém um compromisso firme com a gestão responsável, sustentável e transparente das suas operações. A governança da ANA e da Portway tem por pilares a gestão integrada de todos os seus sistemas de gestão, suportada por um conjunto de regras, procedimentos, práticas e processos que orientam a forma como as empresas são dirigidas. Esta abordagem define claramente o relacionamento entre os diversos níveis de decisão e os respetivos intervenientes internos, sendo refletida, nomeadamente, nas suas estruturas organizacionais. No âmbito deste compromisso, as empresas do Grupo desenvolvem e implementam um conjunto abrangente de políticas corporativas que orientam as suas atuações nos domínios ambiental, social, operacional, ético e regulatório, em alinhamento com as políticas do GRUPO VINCI e os compromissos expressos no Manifesto VINCI.

Manifesto VINCI

Enquanto interveniente mundial no domínio das concessões, dos serviços energéticos e da construção, a VINCI está no centro dos desafios do mundo contemporâneo. A sua missão, apoiada por todos os seus trabalhadores, consiste em contribuir ativamente para a transição ambiental, para a melhoria da qualidade de vida e para uma mobilidade responsável. A cultura da VINCI baseia-se no desempenho global, que visa combinar diariamente a eficiência económica, a ambição ambiental e o progresso social, em todo o mundo e em todas as suas atividades. Esta cultura exprime-se através dos oito compromissos do [Manifesto VINCI](#).

1

Juntos, para conceber e construir!

As nossas infraestruturas e os nossos equipamentos estão ao serviço do público e do bem comum. Por isso, queremos associar o mais a montante possível aos nossos projetos todos os atores envolvidos: parceiros, clientes, fornecedores, representantes eleitos, comunidade, mundo associativo, etc. Assumimos o compromisso de fomentar a escuta e a concertação na conduta dos nossos projetos, para melhor associar os nossos parceiros.

2

Juntos, no respeito dos princípios éticos!

A ética está no âmago dos nossos contratos e das relações com os nossos clientes. As nossas empresas aplicam a nossa Carta ética em todo o mundo. Assumimos o compromisso de uma transparência total sobre as nossas práticas e as dos nossos prestadores de serviços.

3

Juntos, para acelerar a transição ambiental!

Trabalhamos para a transformação ambiental da qualidade de vida, das infraestruturas e da mobilidade de acordo com três eixos prioritários: intervir a favor do clima, otimizar os recursos graças à economia circular e preservar os meios naturais. Comprometemo-nos, numa trajetória de neutralidade de carbono até 2050, a reduzir as nossas emissões diretas de 40% até 2030 e a desenvolver soluções que acelerem a transição ambiental dos nossos clientes e dos nossos setores de atividade.

4

Juntos, no compromisso cidadão!

A nossa atividade tem raízes nos territórios. Por isso apoiamos o compromisso dos trabalhadores e das empresas do Grupo em prol de ações de mecenato e de combate à exclusão. Assumimos o compromisso de apoiar o empenhamento cidadão dos nossos empregados, nomeadamente através das fundações do Grupo no mundo inteiro.

5

Juntos, rumo ao “zero acidente”!

Recusamo-nos a considerar os acidentes de trabalho como uma fatalidade. A responsabilidade dos nossos gestores é de criar as condições garantindo a integridade física e a saúde de todas as pessoas presentes nas nossas obras e nas nossas instalações. Assumimos o compromisso de almejar “zero acidente”.

6

Juntos, pela diversidade e pela igualdade de oportunidades!

A nossa cultura está fundamentada na mescla das origens e das experiências. Combatemos todas as formas de discriminação, na contratação, nas relações profissionais e nas evoluções de carreira dos nossos trabalhadores. Os nossos executivos são formados com essa exigência em mente, e nós a transmitimos aos nossos fornecedores e aos nossos prestadores de serviços. Assumimos o compromisso de feminizar e acolher mais pessoas de todas as origens nas nossas lideranças.

7

Juntos, por percursos profissionais sustentáveis!

Abordamos a relação com os nossos empregados numa perspectiva de longo prazo. Praticamos uma flexibilidade responsável, fomentando um desenvolvimento profissional e pessoal equilibrado para os nossos trabalhadores. Assumimos o compromisso de oferecer perspectivas de formação e de mobilidade a todos os nossos trabalhadores, com vista a uma empregabilidade sustentável.

8

Juntos, para partilhar os frutos da nossa performance!

Os nossos trabalhadores são, juntos, o primeiro acionista da VINCI. Queremos partilhar com os nossos empregados, no mundo todo, os frutos do nosso crescimento, graças ao acionista assalariado e aos mecanismos adaptados de partilha dos lucros. Assumimos o compromisso de permitir, sempre que possível, que 100 % dos assalariados VINCI beneficiem de um mecanismo de partilha do nosso sucesso económico.



Guia VINCI dos Direitos Humanos

O [Guia VINCI dos Direitos Humanos](#), extensão do Manifesto, estabelece princípios e práticas para assegurar o respeito pelos direitos humanos em todas as suas operações, prevenindo qualquer forma de discriminação ou violação de direitos. As suas orientações baseiam-se nos princípios da Declaração Universal dos Direitos Humanos, nas oito Convenções fundamentais da Organização Internacional do Trabalho e nas Diretrizes da OCDE para as empresas multinacionais. O Guia inclui um Anexo com os procedimentos internos de execução.

O Guia VINCI para os Direitos Humanos norteia a ANA e Portway no que se refere à temática dos Direitos Humanos.

Ética, Integridade e Transparência

Os princípios de Ética e Conduta são assumidos pelo Grupo ANA como elementos fundamentais para o desenvolvimento responsável da sua atividade, em particular nas relações com os diversos *stakeholders* aeroportuários. Assim, para reforçar os compromissos relativamente à prevenção de práticas de corrupção, em 2022, foi aprovada a Política Anticorrupção na ANA ([Política Anticorrupção](#)) e na Portway ([Política Anticorrupção](#)).

Neste contexto, as empresas do Grupo ANA implementaram o **Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção**, que consolida o compromisso com os mais elevados padrões de ética e transparência.

Este programa contempla diversos instrumentos que visam garantir os compromissos assumidos 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, destacando-se:

- A [Carta Ética e de Conduta](#) que estabelece os princípios de ética empresarial aplicáveis em todas as circunstâncias, representando o prolongamento do Compromisso nº 2 do Manifesto VINCI. A esta carta está associado um anexo que incorpora as especificidades e a realidade nacional da ANA, permitindo uma adaptação dos princípios gerais à realidade operacional e regulatória da empresa.

- O [Código de Conduta Anticorrupção](#) que detalha as regras e procedimentos destinados a identificar riscos nos processos empresariais e a definir normas e comportamentos para a sua mitigação. Esta abordagem integrada garante que a ANA atua de forma ética, transparente e em conformidade com a legislação aplicável, fortalecendo a confiança de todos os seus *stakeholders*.

- 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.

- O **Canal de Denúncia** - que permite o reporte, quer de trabalhadores quer de terceiros, de quaisquer situações que violem as regras sobre as quais assentam os princípios da Ética Empresarial, nomeadamente: respeito pela legalidade, respeito pelas pessoas e luta contra a corrupção.

Todos os trabalhadores da ANA são informados e sensibilizados sobre as temáticas da Ética e Conduta implementadas na ANA através de um programa de formação de carácter obrigatório, bem como, de diversas comunicações transversais pelo Comité de Ética e Vigilância, e em situações de maior destaque, pelo CEO, reforçando, desta forma, a cultura de ética e a integridade corporativa.

Mais detalhes disponíveis no [website ANA](#) ou [no website da Portway](#), na área de Ética e Conduta.



Política de Privacidade

A [Política de Privacidade da ANA](#) reflete o compromisso da empresa com a proteção da privacidade e dos dados pessoais de todos os seus utilizadores, passageiros, trabalhadores e parceiros. Esta política estabelece os princípios e procedimentos aplicáveis à recolha, tratamento, armazenamento e partilha de dados, assegurando a conformidade com a legislação em vigor, incluindo o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD). A ANA garante que os dados pessoais são utilizados de forma transparente, segura e responsável, promovendo a confiança dos seus *stakeholders* e reforçando a sua atuação ética e corporativa em todas as operações aeroportuárias.

A Portway assume os mesmos princípios de Privacidade em absoluto alinhamento com a ANA.

Política de Gestão de Risco

Em 2025, a ANA reviu a sua Política de Gestão do Risco por forma a garantir o alinhamento com os procedimentos do Grupo VINCI em matéria de Gestão do Risco, bem como com o COSO ERM (*Enterprise Risk Management*) Framework 2017 e com a ISO 31000:2018. Com esta revisão a ANA definiu um modelo de Gestão do Risco associado à sua atividade que promove a gestão sistemática e estruturada dos riscos e oportunidades a que se encontra exposta, através da definição e disseminação de uma cultura de risco, e estabelecendo, para o efeito, um Ciclo de Gestão do Risco, que compromete toda a organização, visando a prossecução da Estratégia da Empresa, consubstanciada na sua capacidade de criar valor.

Política de Ambiente

Em 2025, a ANA reviu a sua [Política de Ambiente](#) de modo a dar resposta à necessidade de integrar os compromissos da ANA em matéria de mitigação e adaptação às alterações climáticas, eficiência energética e utilização de energias renováveis. A Política de Ambiente da ANA foi revista e aprovada pela Comissão Executiva.

Esta política é abrangente, cobre toda a cadeia de valor, e permite consolidar os resultados das iniciativas ambientais implementadas, reforçando o compromisso da ANA e do Grupo ANA com a sustentabilidade e a gestão ambiental responsável.

A Portway estabeleceu a sua Política de Ambiente no âmbito da [Política de Qualidade](#), assente nos princípios de minimização dos impactos ambientais da sua atividade, na satisfação dos requisitos ambientais aplicáveis, no desenvolvimento da conduta dos seus trabalhadores conducentes a uma maior sensibilização na preservação ambiental e na minimização dos impactos ambientais e na

melhoria do seu sistema de gestão ambiental, mantendo simultaneamente o cumprimento das normas ISSO 9001 e ISO 14001.

Política de Segurança e Saúde no Trabalho

A [Política de Segurança e Saúde no Trabalho](#) da ANA estabelece os principais compromissos da empresa com vista a assegurar os objetivos prioritários em segurança e saúde no trabalho.

A [Declaração sobre Ações Essenciais e Fundamentais em matéria de Saúde e Segurança no Trabalho](#) reflete a determinação do Grupo ANA em alcançar o objetivo de “zero acidentes” nas suas operações. Esta declaração resulta de um diálogo social construtivo e contínuo com os trabalhadores e os seus representantes, sublinhando a importância da participação ativa de todos na promoção da cultura de segurança da empresa. Inserida numa política de melhoria contínua, a declaração reforça que o progresso em matéria de segurança depende do envolvimento de todos os trabalhadores e da implementação consistente das boas práticas identificadas.

Política de Remuneração

O Conselho de Administração da ANA 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%).

2.4 Certificações

Sistema de Gestão Integrado

A ANA tem implementado um Sistema de Gestão Integrado (SGI), o qual permite a monitorização de indicadores de qualidade, ambiente e segurança, bem como, a identificação de oportunidades de melhoria e das necessidades de recursos associadas. Constitui um instrumento essencial para

assegurar a conformidade interna e externa com requisitos legais, normativos e internos, bem como com os objetivos e práticas da organização. Os sistemas de gestão são objeto de auditorias internas, complementadas por uma auditoria externa anual de verificação da conformidade legal por forma a validar as respetivas certificações.

A **ANA** tem três domínios Certificados; Qualidade, Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho, aos quais se aplicam todos os requisitos normativos, respetivamente:

- NP EN ISO 9001
- NP EN ISO 14001
- NP ISO 45001

Quanto aos domínios: Investigação Desenvolvimento e Inovação e Responsabilidade Social, embora não sendo certificados, aplicam-se os normativos internos que vão de encontro às respetivas normas:

- Investigação Desenvolvimento e Inovação - NP 4457 (IDI)
- Responsabilidade Social - SA8000 (RS)

Portway tem dois domínios Certificados; Qualidade e Ambiente, aos quais se aplicam os requisitos normativos, respetivamente:

- NP EN ISO 9001
- NP EN ISO 14001

Embora não certificados a Portway cumpre com os requisitos normativos de:

- HACCP - *Hazard Analysis Critical Control Points*

Certificação Airport Carbon Accreditation

O *Airport Carbon Accreditation (ACA)* é o único programa global de certificação de gestão de carbono específico para aeroportos. Ele avalia e reconhece, de forma independente, os esforços dos aeroportos para medir, gerir e reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) associadas às suas operações. O Programa é gerido pelo *Airports Council International (ACI)* e baseia-se em metodologias reconhecidas globalmente, como o *Greenhouse Gas Protocol* e a norma ISO 14064.

Organiza-se em sete níveis de acreditação, que vão desde a simples medição do carbono até à neutralidade NetZero ⁽¹⁾.

Uma componente relevante deste programa de acreditação consiste na obrigatoriedade de envolver no processo verificadores externos independentes, reconhecidos pelo próprio projeto, conferindo isenção e credibilidade ao mesmo.

Em 2025, a ANA apresentava três aeroportos no nível 5 de acreditação (Ponta Delgada, Madeira e Beja) e os restantes no nível 4+. Em 2026, a ANA irá candidatar o aeroporto de Porto Santo, com a sua pegada de carbono de 2025, ao nível 5 de acreditação.



(1) 7 níveis de acreditação:

- Nível 1 – Medir e relatar as emissões de CO₂ do aeroporto
- Nível 2 – Para além de medir, evidenciar que existem procedimentos para redução das emissões
- Nível 3 – Envolvimento de terceiros, através do alargamento do cálculo da pegada de carbono às emissões indiretas (âmbito 3(a)) e promover a participação de operadores e parceiros do aeroporto na gestão de emissões
- Nível 3+ – Neutralidade carbónica, através da compensação das emissões residuais que ainda não foram reduzidas
- Nível 4 – Compromisso de reduções absolutas das emissões de carbono, através de um plano alinhado com os objetivos do Acordo de Paris
- Nível 4+ – Reduções absolutas e compensação de emissões residuais (neutralidade carbónica)
- Nível 5 – Reduzir e manter as emissões diretas (âmbito 1) e indiretas de âmbito 2 em $\geq 90\%$ (neutralidade Net Zero) e influenciar a ativamente a redução das emissões indiretas (âmbito 3), fortalecendo o envolvimento de terceiros e compensando as emissões residuais.

a) O cálculo da Pegada de Carbono pode abranger 3 Âmbitos diferentes:

- Âmbito 1 – Emissões diretas, que ocorrem em fontes pertencentes ou controladas pela organização (ex: combustão de combustíveis em caldeiras, geradores, viaturas próprias, fugas de gases refrigerantes de equipamentos de ar condicionado/ refrigeração)
- Âmbito 2 – Emissões indiretas da energia comprada e consumida, associadas à produção da eletricidade, vapor, calor ou frio (ex: eletricidade da rede)
- Âmbito 3 – Todas as outras emissões indiretas que ocorrem na cadeia de valor da organização, a montante e a jusante (ex: emissões de aeronaves, deslocações de passageiros, deslocações pendulares, viagens de negócios, produção de bens e serviços comprados, transporte e distribuição de mercadorias, tratamento de resíduos).

2.5 Gestão do Risco

O setor aeroportuário, a par das tendências globais, tem sofrido nos últimos anos grandes transformações, que contribuíram decisivamente para acentuar a sua exposição ao risco, pelo que a gestão de risco representa, cada vez mais, uma garantia para a sustentabilidade dos seus negócios.

Por outro lado, a integração da ANA no universo VINCI coloca-lhe um conjunto relevante de oportunidades e desafios pela dimensão e diversidade dos ativos do Grupo de que faz parte. Esta Integração, ao proporcionar uma maior visibilidade da ANA, trouxe, igualmente, uma maior exposição ao risco.

Assim, foi desenvolvido um Modelo de Gestão do Risco Corporativo que tem por objetivo o mapeamento dos diversos riscos a que a organização se encontra exposta, priorizados em função da sua probabilidade de ocorrência e da sua gravidade/impacto.

a) A ANA define cinco categorias quanto à natureza dos seus riscos e oportunidades:

A.	Estratégicos	Riscos que, de uma forma mais direta, impactam a estratégia da empresa. Normalmente derivados de fontes externas, podem afetar as operações e a organização da empresa no médio/longo prazo.
B.	Operacionais	Riscos que resultam do desempenho das atividades de negócio, dos sistemas e dos processos internos da empresa. Podem afetar as operações e a organização da empresa no curto prazo.
C.	Financeiros	Riscos associados às operações financeiras da empresa.
D.	Conformidade e Reporte	Riscos associados ao cumprimento da legislação e regulamentação, nacional e internacional, que vincula a atividade da empresa, bem como à fiabilidade da informação financeira e não financeira que é comunicada.
E.	Fraude	Riscos associados a atos de má-fé ou comportamento ilícitos, quer internos quer externos.

b) Desenvolve as seguintes etapas, enquadradas no seu Ciclo de Gestão do Risco: estabelecimento do contexto, identificação dos riscos, análise dos riscos, avaliação dos riscos e tratamento dos riscos.

O Ciclo de Gestão do Risco, é acompanhado por um modelo de governo, transversal à estrutura organizacional da ANA, estando designado um Coordenador do Risco que despoleta e promove o desenvolvimento das ações e estabelece a ligação entre os diversos intervenientes no Processo de Gestão do Risco, garantindo o total alinhamento com as diretrizes estabelecidas nos normativos internos (ANA e Grupo VINCI) e externos.

A ANA desenvolve o Ciclo de Gestão do Risco numa base anual, tendo como resultado a matriz do risco inerente e a matriz do risco residual.

2.6 Comunidades e Stakeholders

Existem vários fóruns de auscultação, quer das comunidades e parceiros locais, quer dos *stakeholders* do ecossistema aeroportuário.

Os Conselhos Consultivos, comités criados por acordo entre o Concedente e a ANA, realizam-se pelo menos uma vez por ano, um por cada aeroporto, e constituem plataformas de diálogo com as principais entidades locais (administração pública, câmaras de comércio, associações de turismo, academia, etc.) permitindo a partilha sobre o desenvolvimento da atividade aeroportuária e onde se obtém contributos sobre a realidade e as necessidades específicas das regiões onde os aeroportos se inserem.

São sujeitos a Consulta Pública vários dos processos promovidos pela ANA, nomeadamente os Planos de ação do Ruído e os Estudos de Impacto Ambiental.

Os Comitês de Utilizadores, obrigatoriamente criados nos aeroportos que processem um volume de tráfego superior a três milhões de passageiros ou 75 mil toneladas de carga aérea (DL 275/99), integram os representantes das principais companhias aéreas e principais *handlers* e são obrigatoriamente auscultados em vários dos processos da ANA, nomeadamente na elaboração do Plano Estratégico a enviar ao Concedente, no processo anual de fixação das taxas aeroportuárias, no processo anual de definição dos mínimos a aplicar no Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário. Da consulta aos Comitês de Utilizadores resultam *inputs* que devem ser tomados em consideração e, se exequível, incorporados no processo decisório da ANA.

No âmbito da Certificação ACA dos aeroportos (níveis 4+ e 5) foram estabelecidos, desde 2021, Planos de Parceria com os *stakeholders*, organizados em quatro principais grupos de trabalho.

O modelo foi revisto, tendo sido definidos, em 2025, três novos grupos de trabalho: Aviação, Não Aviação e Mobilidade, sendo este último um em cada aeroporto. No grupo de Aviação estão representadas as companhias aéreas, *handlers* e navegação aérea; no Não Aviação estão representados os concessionários, os titulares de licenças de ocupação, os consumidores de água e energia e as entidades que produzem resíduos geridos pela ANA; no grupo da Mobilidade tem assento os organismos oficiais ligados aos transportes, os operadores e todas as empresas com trabalhadores na área do aeroporto. Está prevista ainda a utilização deste fórum criado para abordar outros temas para além do Carbono, como Gestão de Resíduos e da Água.

Os *stakeholders* estão representados em diversos fóruns temáticos, nomeadamente ligados à segurança e gestão operacional dos aeroportos.



A woman with long hair, wearing a brown hat and a blue and white striped shirt, is seen from behind. She has a black backpack and is leaning on a metal railing, looking out over an airport tarmac. In the background, there are several airplanes, including a large white jet, and some ground service equipment. The scene is set during the day with a clear sky and some hills in the distance.

WELCOME

Discovery

3. Envolverte

3. ENVOLVENTE

3.1 Envolverte Turística e Económica

Em 2025, o turismo internacional, principal vetor de crescimento da atividade aeroportuária, demonstrou um forte crescimento, estabelecendo um novo recorde na era pós-pandemia:

- o número de chegadas de turistas internacionais em todo o mundo cresceu 4% em 2025 em comparação com 2024, atingindo um total estimado de 1,52 mil milhões de visitantes. Este valor representa um aumento de quase 60 milhões de turistas em relação ao ano anterior
- As receitas do turismo internacional alcançaram um recorde de 1,9 biliões de dólares (USD) em 2025, o que significa um aumento de 5% em relação a 2024

Este crescimento foi impulsionado por uma forte procura global, pelo bom desempenho dos principais mercados emissores, pela recuperação contínua dos destinos na Ásia e no Pacífico, e por um aumento da conectividade aérea.

A Europa, sendo a maior região de destino do mundo, também registou um desempenho sólido, consolidando a sua recuperação. Em 2025, a Europa recebeu 793 milhões de turistas internacionais em 2025, um aumento de 4% em relação a 2024. Este número é também 6% superior aos níveis pré-pandémicos de 2019.

Alguns dos países europeus com melhor desempenho em 2025 incluíram a Islândia (+29%), Noruega (+13%), Chipre (+12%) e Macedónia do Norte (+10%). Destinos maiores como os Países Baixos (+5%), Espanha e Áustria (ambos com +3%) também registaram crescimento significativo.

O ano de 2025 foi um ano de crescimento para o turismo em Portugal, com um aumento tanto nas chegadas de turistas nacionais como internacionais. O forte aumento das receitas superou o crescimento das dormidas, indicando uma subida dos preços médios. O dinamismo do mercado interno e a diversificação de mercados emissores (como os EUA) foram fundamentais para compensar o abrandamento no número de dormidas de alguns mercados europeus tradicionais.

O contexto turístico mundial reflete as projeções de crescimento económico global em 2025, que apontam para uma resiliência superior ao esperado, situando-se em torno de 3,2% (FMI e OCDE). Este desempenho foi parcialmente sustentado por uma antecipação da produção e do comércio

(*front-loading*) antes da implementação de tarifas aduaneiras mais altas na sequência do processo de imposição de tarifas globais iniciado pelos Estados Unidos da América.

Entretanto, Portugal foi eleito em dezembro pela revista britânica *The Economist* como a “Economia do Ano” de 2025, liderando o ranking das 36 economias mais ricas do mundo. A distinção resulta da combinação de crescimento económico sólido, inflação baixa, mercado de trabalho dinâmico e bolsa de valores em desempenho positivo — fatores que colocam Portugal na linha da frente entre as economias avançadas. A mesma publicação destaca ainda o contributo do turismo e da crescente capacidade de atração de talento e investimento.

3.2 Setor do Transporte Aéreo

O setor do transporte aéreo continua a demonstrar resiliência no meio das constantes pressões de custos e restrições operacionais. Embora o ritmo de crescimento de tráfego tenha sido moderado, a procura manteve-se relativamente forte em 2025, tanto no transporte de passageiros como no de carga aérea, impulsionada por uma robusta procura dos consumidores e pela antecipação das tarifas no caso do transporte de carga. As companhias aéreas estão a adaptar-se a um ambiente mais desafiante, diversificando as fontes de receita, alargando os serviços adicionais e mantendo elevadas taxas de ocupação das suas aeronaves, com uma utilização mais intensiva da frota disponível, ajudando assim a preservar as margens e a manterem-se competitivas.

Segundo a IATA, os resultados provisórios de 2025 apontam para uma melhoria contínua na rentabilidade do setor. Prevê-se que os preços dos combustíveis continuem a decrescer, enquanto os custos não ligados ao combustível começam a estabilizar, refletindo a moderação gradual da inflação. Os lucros operacionais do setor estão previstos para cerca de 67 mil milhões de dólares em 2025, representando uma margem operacional de 6,6%¹. O lucro líquido deverá atingir os 39,5 mil milhões de dólares, com uma margem correspondente de 3,9%.

No ano de 2025, verificou-se uma evolução positiva do tráfego mundial, com um crescimento global de cerca de 3,3% comparativamente a 2024. De acordo com o ACI², o tráfego de passageiros nos aeroportos europeus, até outubro de 2025, cresceu cerca de 3,9% relativamente a 2024:

¹ IATA, *Global Outlook for Air Transport - December 2025*

² ACI - *PaxFlashSummary - October 2025*

Regiões	Acum. Outubro 2025	Δ% 2025/2024
	Total Passageiros (000's)	
África	185.930	9,0%
Ásia / Pacífico	2.018.632	4,9%
Europa	2.070.521	3,9%
América Central e do Sul	580.783	4,1%
Médio Oriente	327.383	6,5%
América do Norte	1.694.536	-0,6%
Mundo	6.877.785	3,3%

De acordo com dados da Eurocontrol³, em 2025, a aviação europeia registou um crescimento sólido. Um total de 11,12 milhões de voos sobrevoaram o espaço aéreo europeu, representando um aumento de 4% em relação a 2024, superando os níveis de 2019 em cerca de mais 16.800 voos.

A aviação europeia processou, em média, 30.474 voos diários em comparação com os 29.207 no ano anterior. O tráfego na Europa tem vindo anualmente a incrementar em quase todos os países, grupos de companhias aéreas e nos aeroportos mais movimentados. Apesar do maior fluxo de tráfego aéreo o desempenho operacional melhorou, a pontualidade à chegada atingiu os 76,1%, um aumento de 3,5 pontos percentuais em relação a 2024. Por sua vez, os atrasos na gestão do fluxo de tráfego aéreo diminuíram 17% por voo, com uma média de 2,4 minutos.

3.3 Evolução do Negócio

3.3.1 Evolução do Tráfego Aéreo

Considerando a rede ANA, o tráfego de passageiros comerciais registou um crescimento de 4,7%, comparativamente a 2024. Contrariamente ao verificado em 2024, em 2025, o maior crescimento relativo registou-se nos meses de verão IATA (+5,4%), evolução alavancada pelo aumento de voos em cerca de 4,0%, em simultâneo com a manutenção de altas taxas de ocupação das aeronaves (*load factor*). O aeroporto de Lisboa registou um crescimento de passageiros de +3,4% nos meses de verão, tendo registado nesse período cerca de 73,2% do total de crescimento anual (+756 mil passageiros em 7 meses de verão, relativamente a 2024).

³ Eurocontrol Data Snapshot #57 on 2025

Ao nível da conectividade, em 2025 foram disponibilizados nos aeroportos ANA, várias novas rotas regulares, algumas delas novos destinos não servidos no ano anterior.

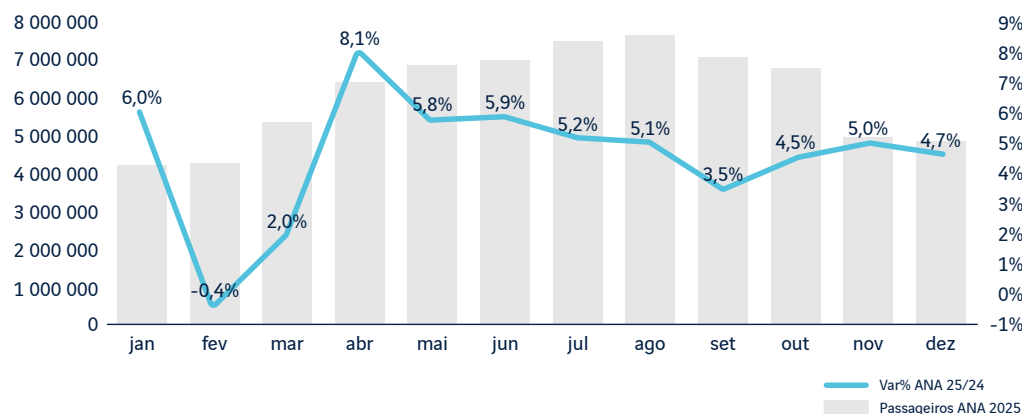
Aeroporto	Novas companhias aéreas	Novas rotas
Aeroporto de Lisboa	LOT Polish Airlines Sky Up Sky Express	6
Aeroporto do Porto	Azul Ethiopian Airlines Air Canada Sun Express Cabo Verde Airlines Smartwings TUI	13
Aeroporto de Faro	United Airlines Flypay Air Baltic	4
Aeroporto da Madeira	Discover Airlines Marabu Airlines United Airlines Brussels Airlines*	7
Aeroporto dos Açores (Ponta Delgada)	Eurowings Binter Canarias	2

*Destaca-se, em 2025, o incremento da operação da Ryanair no aeroporto da Madeira com mais três novas rotas comparativamente a 2024, tendo processado cerca de 708 mil passageiros (mais 188 mil passageiros (+36,2%))

No conjunto dos aeroportos ANA passaram cerca de 72,5 milhões de passageiros comerciais, correspondendo a um aumento absoluto de aproximadamente 3,3 milhões relativamente a 2024. O tráfego intraeuropeu registou o maior crescimento absoluto, com mais 2,4 milhões de passageiros, enquanto o tráfego extraeuropeu apresentou o maior crescimento relativo, de 9,0%, destacando-se as rotas para o Brasil, Estados Unidos, Canadá, Cabo Verde e Qatar, que cresceram 11,0%, o equivalente a mais 769 mil passageiros.

A evolução mensal dos passageiros comerciais na rede ANA, em 2025, é apresentada no gráfico seguinte, sendo notória a consistente subida comparativamente a 2024, em praticamente todos os meses do ano:

Passageiros 2025 vs 2024



Em 2025, nos aeroportos ANA, dos dez principais mercados de origem/destino, os que registaram maior crescimento de tráfego de passageiros, comparativamente ao ano transato, foram: Brasil (+10,8%), Itália (+9,4%), Alemanha (+6,9%), EUA (+5,9%) e Países Baixos (+4,0%).

Em termos individuais, o aeroporto de Lisboa ultrapassou pela primeira vez a barreira de 36 milhões de passageiros e foi responsável pelo processamento de 49,8% do total de passageiros da rede ANA. O aeroporto do Porto ultrapassou a barreira dos 16 milhões de passageiros, o aeroporto do Faro ultrapassou os 10 milhões e o aeroporto da Madeira ultrapassou pela primeira vez os 5 milhões de passageiros.

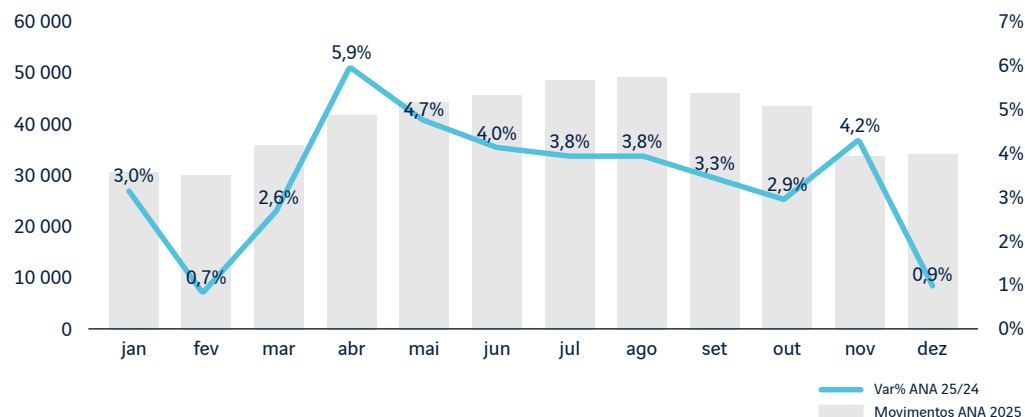
Na tabela seguinte apresentam-se os principais indicadores do tráfego comercial registado em 2025 nos aeroportos da rede ANA, em comparação com 2024:

	Lisboa	Porto	Faro	Beja	Açores	Madeira	ANA
Passageiros (unid.)	36.126.498	16.938.451	10.394.868	3 134	3.356.986	5.653.475	72.473.412
Varição 2025-2024	2,90%	6,30%	5,80%	-29,40%	2,30%	11,80%	4,70%
Movimentos Aeronaves (unid.)	226.990	109.620	67.510	515	37.537	38.742	480.914
Varição 2025-2024	0,80%	5,40%	6,30%	22,00%	0,90%	12,10%	3,40%
Carga (ton.)	190.939	39.880	28	0	7.490	4.385	242.721
Varição 2025-2024	-0,50%	4,60%	-24,50%	-	-7,40%	-9,10%	-0,10%
Lugares oferecidos (unid.)	42.247.757	19.210.195	12.165.526	10.572	4.138.491	6.653.641	84.426.182
Varição 2025-2024	1,90%	6,10%	7,70%	18,40%	1,50%	13,50%	4,50%
Load factor (%)	85,50%	88,20%	85,80%	29,60%	82,20%	85,20%	86,00%
Varição 2025-2024	0,9p.p.	0,2p.p.	-1,7p.p.	-20,1p.p.	0,5p.p.	-1,4p.p.	0,2p.p.

Os movimentos de aeronaves registaram um incremento de 3,4%, representando mais 16 mil movimentos relativamente a 2024, e a taxa média de ocupação em voos comerciais situou-se em 86,0%, mais 0,2 pontos percentuais do que no ano anterior.

A figura seguinte revela a evolução mensal dos movimentos comerciais na rede ANA ao longo de 2025, sendo notória a consistente subida relativamente a 2024, em praticamente todos os meses do ano:

Movimentos 2025 vs 2024



No que respeita ao tráfego de carga aérea, este situou-se ligeiramente abaixo dos níveis de 2024 (-0,1%), apenas menos 236 toneladas processadas. O acréscimo de carga transportada em voos de passageiros, que cresceu 6.056 toneladas, compensou a quebra ocorrida na carga transportada em cargueiros puros, que diminuiu 6.293 toneladas.

A diminuição da carga transportada em cargueiros é justificada pelo aumento da oferta de voos intercontinentais que permitem o transporte da carga em aviões de passageiros. Este incremento de ligações intercontinentais permite o transporte direto da carga sem a utilização dos hubs europeus de distribuição de carga aérea.

3.3.2 Evolução da Atividade de Assistência em Escala

No ano de 2025, a Portway, manteve um crescimento dinâmico da sua atividade, seja ao nível das atividades de *handling* como das atividades de Serviços de Suporte nos Terminais.

O número de rotações assistidas aumentou para as 69,9 mil rotações (mais 5,9% comparativamente ao ano anterior), tal como o número de passageiros assistidos, que aumentou 9,7%, atingindo os 22,9 milhões de passageiros.

A carga movimentada atingiu as 122,4 mil toneladas, um aumento de 1,0% relativamente ao ano anterior.

A tabela seguinte resume os principais indicadores de atividade da Portway:

	2025	2024	Δ % 2025/2024
N.º voos assistidos	69.934	66.063	5,9%
N.º de passageiros assistidos ¹	22.949.639	20.921.087	9,7%
N.º toneladas movimentadas	122.444	121.251	1,0%

¹ inclui passageiros assistidos por outros handlers na área de passageiros (foram 1.249.400 e 1.370.544 em 2024 e 2025 respetivamente)

3.4 Plano Estratégico ANA

O Plano Estratégico é apresentado ao Concedente a cada cinco anos. Contempla o planeamento da exploração, manutenção e desenvolvimento dos aeroportos para o respetivo período, tendo

um teor específico, determinado por um conjunto de matérias obrigatórias elencadas no Contrato de Concessão. A elaboração do Plano foi antecedida de uma consulta a um conjunto diversificado de entidades, que abrangeu companhias aéreas, operadores aeroportuários, associações nacionais e regionais representativas de setores intrinsecamente ligados à atividade aeroportuária, entidades com atribuições específicas no tráfego aéreo e na supervisão, bem como entidades da Administração Central e Regional. Esta consulta, prevista no Contrato de Concessão, visou a obtenção de contributos e, em alguns casos, atendendo à diversidade de atribuições a cargo das entidades respondentes, foram as mesmas convidadas a transmitirem as perspetivas de evolução das respetivas atividades. Noutros casos foram solicitados contributos sobre interesses específicos relacionados com os aeroportos e, noutros ainda, foram solicitados contributos sobre matérias mais especializadas ligadas ao tráfego aéreo, à segurança aeroportuária, à supervisão/regulação e à articulação entre atribuições civis e militares.

A anteceder a proposta de estratégia da ANA para o quinquénio, apresenta-se uma análise de forças e fraquezas, oportunidades e ameaças (SWOT), transversal e por aeroporto para, a partir dela, se formularem as orientações estratégicas para os próximos cinco anos, as quais deverão nortear as opções de gestão que a empresa vier a tomar, bem como as prioridades de atuação nesse período.

A concretização da estratégia é apresentada com a enunciação das prioridades de atuação para cada orientação estratégica, individualizadas para cada aeroporto.

3.5 Estratégia de Sustentabilidade

A ANA, empresa certificada em matéria de gestão ambiental de acordo com a ISO 14001 desde 2008, em 2022 iniciou a sua Jornada de Sustentabilidade a partir do mote “**Juntos, por uma Mobilidade Positiva**” do Grupo VINCI. Nesse ano definiu a sua estratégia de Sustentabilidade para 2030, segmentada em dois ciclos temporais (2022-2025 e 2026-2030), para permitir que a sua implementação pudesse ser ajustada aos desafios. As metas 2030 da ANA estão alinhadas com as metas do Grupo VINCI.

3.5.1 Estratégia VINCI

O Manifesto Vinci (ver capítulo 2.3) define a visão ética e estratégica do Grupo e tem um papel normativo e orientador, funcionando como referência comum para todas as entidades do Grupo, independentemente do setor ou da geografia.

A Estratégia de Sustentabilidade do Grupo VINCI, por sua vez, constitui o nível operacional dessa visão. É através desta estratégia que os compromissos assumidos no Manifesto são materializados

em pilares de atuação, objetivos mensuráveis e mecanismos de acompanhamento, com horizonte temporal definido, nomeadamente até 2030. A estratégia ambiental do Grupo estrutura-se em três grandes eixos interdependentes: a ação climática, a promoção da economia circular e a preservação dos ambientes naturais. Neste âmbito, o Grupo definiu metas concretas, como a redução de 40% das emissões de gases com efeito de estufa dos Scopes 1 e 2 até 2030 e a redução de 20% das emissões do Scope 3, metas estas validadas pela Science Based Targets Initiative, bem como compromissos claros ao nível da eficiência no uso de recursos, da prevenção da poluição e da proteção da biodiversidade.

3.5.2 Estratégia da ANA

A ANA, empresa certificada em matéria de gestão ambiental de acordo com a ISO 14001 desde 2008, em 2022 iniciou-se a sua Jornada de Sustentabilidade a partir do mote “**Juntos, por uma Mobilidade Positiva**” do Grupo VINCI. Nesse ano definiu a sua estratégia de Sustentabilidade para 2030, segmentada em dois ciclos temporais (2022-2025 e 2026-2030), para permitir que a sua implementação pudesse ser ajustada aos desafios. As metas 2030 da ANA estão alinhadas com as metas do Grupo VINCI.

Esta estratégia estabelece, alinhada com as principais problemáticas da empresa e em consonância com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), quatro pilares designados por ambições:

- **Ambiente de Excelência** – Assegurar um desempenho ambiental de excelência
- **Empregador de Referência** – Ser um empregador de referência
- **Desenvolvimento dos Territórios** – Desempenhar um papel central no desenvolvimento dos territórios
- **Transição do Setor da Aviação** – Acelerar a transição da indústria da aviação para uma economia mais sustentável e resiliente

Cada uma das ambições é constituída por objetivos específicos, indicadores de desempenho e planos de ação.

Síntese dos Principais Objetivos

Ambiente de Excelência

DSA (Direção de Sustentabilidade e Ambiente)

- Reduzir as emissões diretas e indiretas de gases com efeito de estufa (GEE)
- Promover a economia 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

DPC (Direção de Pessoas e Cultura)

- 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

Desenvolvimento dos Territórios

DC (Direção de Comunicação)

- 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

CEO

- 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



3.5.2.1 Cumprimento das Metas 2025

O presente relatório tem como referencial o último ano do primeiro ciclo da implementação da Estratégia de Sustentabilidade da ANA.

As tabelas seguintes, apresentadas por Ambições, permitem avaliar o cumprimento das metas definidas para 2025 e perceber a evolução positiva do primeiro ciclo:

Ambiente de Excelência

Tema Material	Objetivos	KPI	2022	2023	2024	2025	Meta 2025	Cumprimento 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%	-63%	-63%	-65%	X
		Consumo de energia fóssil, sem aquisição de garantias de origem (face ao ano anterior)	13%	-14%	-6,5%	0,2%	-20%	X
Alterações Climáticas	Aumentar a resiliência e adaptação às alterações climáticas dos aeroportos	N.º Planos de adaptação às alterações climáticas	0	1	1	0	7	X
Economia Circular	Zero resíduos diretos enviados para aterro	Resíduos para aterro (%)	30%	9,3%	10,4%	11,6%	15%	✓
Uso Sustentável da água	Reduzir o consumo de água	Consumo total de água por passageiro (L/pax)	11,7	10,9	10,8	11,1	11,4	✓
Gestão de Ruído	Aumentar a sensibilização em matéria de ruído no ecossistema aeroportuário	N.º de rankings das companhias aéreas em matéria de emissões	n.a.	1	1	0	2	X

O incumprimento de algumas das metas definidas para 2025, em particular nesta ambição, tem na sua origem atrasos ou pressupostos não verificados que estiveram subjacentes à meta proposta.

A redução percentual, comparativamente a 2018, das emissões CO₂ -Âmbitos 1 e 2- não atingiu a meta de -65% (-63%) devido aos atrasos no licenciamento dos projetos fotovoltaicos e no projeto da instalação da bomba de calor no Terminal 2 do aeroporto de Lisboa.

A redução do consumo de energia fóssil, sem aquisição de Garantias de Origem, relativamente ao ano anterior, não atingiu a meta de -20% (0,2%) uma vez que esta foi definida tendo como pressuposto o funcionamento, no decurso do ano 2025, do tanque de HVO no aeroporto do Porto.

A instalação do mesmo sofreu um atraso e só no final do ano o tanque HVO, que veio substituir um tanque de gasolina, entrou em operação.

O incumprimento do indicador relativa ao n.º de Planos de Adaptação às Alterações Climáticas é explicado pela decisão da ANA, após o estudo realizado para o aeroporto de Faro, de rever e reforçar a metodologia de identificação e avaliação de riscos climáticos para assegurar uma abordagem transversal, consistente e comparável em todos os aeroportos da rede. Com base nesta nova metodologia, será desenvolvida, até 2028, uma análise de vulnerabilidade ao nível do negócio e das infraestruturas e consequente Plano de Adaptação às Alterações Climáticas.

Gestão de Ruído-n.º de rankings das companhias aéreas em matéria de emissões: este ranking foi suspenso em 2025 para se proceder à sua reformulação. Foi concluída uma primeira abordagem metodológica, tendo inclusive sido alvo de apresentação às companhias aéreas. Não obstante, a sua efetiva operacionalização não foi prosseguida. Mais se refere que se encontra em aprovação pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) o Plano de Ação de Redução de Ruído, para o período 2024-2029, onde se prevê para este período a realização de um estudo para definição da metodologia a aplicar, no sentido de melhor se enquadrar às especificidades do aeroporto.

Empregador de Referência

Tema Material	Objetivos	KPI	2022	2023	2024	2025	Meta 2025	Cumprimento Meta 2025
Desenvolvimento e reconhecimento Formação	Reforçar a formação dos colaboradores	N.º médio de horas de formação por colaborador	35	25	38	46	38	✓
		Colaboradores com mínimo de 1 curso ou 25 horas de formação por ano (%)	63%	82%	97%	96%	70%	✓
Desenvolvimento e reconhecimento Atratividade	Fortalecer a atratividade da empresa	N.º presenças em feiras	5	8	20	16	5	✓
		N.º open days ANA para alunos	n.a.	1	1 (Lisboa)	1	3 (1 Lisboa + 2 Aeroportos)	✗
Desenvolvimento e reconhecimento Sensibilização e capacitação para o tema da sustentabilidade	Promover o conhecimento sobre temáticas da sustentabilidade	Colaboradores participantes em ações de sensibilização e formação sobre sustentabilidade (%)	n.a.	21%	36%	72%	80%	✗
		N.º de ações internas de introdução e integração do tema da Sustentabilidade	n.a.	2	14	5	4	✓
Saúde e Segurança	Obter zero acidentes de trabalho	Taxa de Frequência Acidentes de Trabalho (LTIR)	7,07	7,07	3,70	5,71	< 3,13	✗
		Taxa de Gravidade de Acidentes Trabalho (SR)	0,45	0,45	0,15	0,35	< 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%	40%	39%	34%	✓

Quase cumprida a meta estabelecida (80%) do número de trabalhadores (72%) que participaram em ações de sensibilização e formação sobre sustentabilidade. Ficaram também por cumprir dois open days nas Universidades, no entanto a presença em feiras de emprego (16) superou largamente a meta (5) estabelecida.

O incremento de mais três acidentes de trabalho em 2025 relativamente a 2024 (11 acidentes em 2025 e 7 em 2024) gerou o incremento do LTIR (5,7) que se distanciou da meta (< 3,13).

Desenvolvimento dos Territórios

Tema Material	Objetivos	KPI	2022	2023	2024	2025	Meta 2025	Cumprimento Meta 2025
Envolver as comunidades	Promover a responsabilidade social	N.º projetos PVPC apoiados no ano n (N. PVPCn)	10	17	16	18	13	✓
	Avaliar o impacto socioeconómico dos aeroportos nos territórios	N.º de estudos sobre temas sociais e económicos	0	0	3	2	2	✓
	Proximidade com a comunidade e parceiros	N.º de iniciativas / patrocínios / presenças ANA	15	22	160	81	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 com efeito de estufa	Volume (valor) de compras sujeito a critérios ambientais e sociais (%)	n.d.	n.d.	n.a.	n.a.	70%	
	Aumentar progressivamente o volume de compras locais	Volume (valor) de compras locais (%)	10%	57%	n.a.	n.a.	18%	

Foram integralmente cumpridas as metas que estavam estabelecidas para o ano 2025.

Transição do Sector da Aviação

Tema Material	Objetivos	KPI	2023	2024	2025	Meta 2025	Cumprimento Meta 2025
Combustíveis alternativos - Hidrogénio Verde	Explorar o hidrogénio verde como combustível alternativo: operações em terra e aeronaves	N.º projetos / candidaturas UE com participação da ANA	0	2	2	2	✓
Combustíveis alternativos	Explorar os combustíveis renováveis de baixas emissões alternativos ao Diesel	Total combustível fóssil consumido / Total combustível consumido (L)	6.072 L (1,3%)	30.474 L (6,6%)	66.201 L (22%)	88.375 L (20%)	✗
Produção eléctrica	Desenvolver opções para produção eléctrica	Capacidade instalada (MW)	2,9	2,9	3,1	15	✗
	Explorar outras formas de energia renovável / armazenamento de energia	N.º de projetos-piloto instalados	0	0	1	2	✗
Mobilidade Sustentável	Incentivar a intermodalidade entre transportes aéreo e terrestre	N.º de pontos de carregamento	117	148	170	200	✗
		N.º de Plano de mobilidade empresarial	1	1	1	3	✗

O incumprimento de algumas das metas definidas para 2025, em particular nesta ambição, tem na sua origem atrasos ou pressupostos não verificados que estiveram subjacentes à meta proposta.

Apesar da percentagem do total combustível Fóssil Consumido / Total Combustível Consumido, ter sido de 22% em 2025, ultrapassando a meta dos 20%, o número de litros (60.201) não atingiu a meta (88.375), devido aos atrasos na instalação do tanque HVO no aeroporto do Porto e nas dificuldades administrativas no sistema de fichas de combustível.

A dificuldade no licenciamento das centrais fotovoltaicas nos aeroportos de Lisboa e Porto, processo ainda pendente, que constituiria opção à produção elétrica, não permitiu atingir a meta de 15 MW de capacidade instalada em 2025. Ainda em termos de produção elétrica e exploração de outras formas de energia renovável/ armazenamento de energia, só se instalou um projeto piloto em 2025 e não os dois que constituíam a meta, por dificuldades de licenciamento e unidade de armazenamento de hidrogénio (H₂) no aeroporto de Faro (processo pendente de resposta da ANAC).

Em termos de mobilidade sustentável, o atraso em 2025 na implementação do projeto eGOANA - promover a eletrificação das operações em terra - deu origem ao incumprimento da meta de 200 postos de carregamento elétrico, estando atualmente instalados 170.

3.5.2.2 Principais Iniciativas

Ambiente de Excelência

Programa SCALE UP

Em 2025, e no seguimento da 2.ª Edição do Prémio de Ambiente da VINCI, a ANA juntou-se ao Programa *Scale Up* VINCI em Portugal, que visa apoiar o desenvolvimento de alguns dos projetos que venceram esta edição. Esta é mais uma iniciativa que reforça o compromisso da ANA em liderar a inovação sustentável, promovendo soluções que geram impacto positivo no ambiente e na operação dos nossos aeroportos portugueses. Dos quatro projetos escolhidos, dois foram desenvolvidos por equipas ANA, nomeadamente a iniciativa de Reutilização de Águas Residuais Tratadas para fins menos nobres (como rega e lavagens), do aeroporto de Faro, e o projeto transversal de Mitigação do Impacto Climático derivado de *Contrails*, uma solução inovadora para quantificar os efeitos CO₂ e não-CO₂ da aviação, através da atuação sobre a percentagem de combustíveis sustentáveis na mistura de combustíveis, utilização de motores mais eficientes, integrando os efeitos não-CO₂ na adaptação de rotas, em termos de horários e de altitude de voo.

O projeto *Restore Seagrass* de proteção e restauro de 75 hectares de Pradarias Marinhas na Ria Formosa é apoiado através do Programa *Scale Up* diretamente pela VINCI.

World Clean UP Day

O *World Cleanup Day Global* é um evento anual que mobiliza comunidades em todo o mundo para fazer deste planeta um lugar mais limpo. Entre os dias 10 e 19 de setembro, a ANA associou-se à iniciativa com equipas dos vários aeroportos, a unirem esforços na limpeza de praias portuguesas, materializando da melhor forma o seu compromisso com o ambiente.

Aeroporto	Local	Parceiros	Participantes	Nº	
Lisboa	Praia da Adraga, Sintra	Quercos	ANA, Portway e Lufthansa	45	Remoção de uma tonelada da planta invasora chorão (<i>carpobrotus</i>), essencial para proteger espécies nativas como a <i>Coincya cintrana</i> , planta endémica da região considerada pela IUCN em risco de extinção
Porto	Reserva Ornitológica de Mindelo, Vila do Conde	Quercos e Câmara Municipal Vila do Conde	ANA e stakeholders	50	Remoção de cerca de duas toneladas de chorão-das-praias e realização do controlo da erva-das-pampas através do corte dos penachos. Demonstração da técnica de descasque para controlo das acácias-das-dunas.
Faro	Ria Formosa	Quercos	ANA e stakeholders	14	Remoção de cerca de 140 kgs de resíduos, numa zona remota, identificada como crítica, de acesso exclusivamente por via marítima (caiaques).
Porto Santo	Praia da Calheta	Quercos	ANA	16	Recolha de 14,9 kg de resíduos e remoção de 2 m ³ chorão.

Sistema SKYDROP

O aeroporto do Porto implementou o sistema SKYDROP que recolhe a água da chuva da cobertura do terminal de passageiros. As águas pluviais provenientes da cobertura nascente são recolhidas num coletor existente na zona do Metro e aproveitando esta proximidade, essas águas são encaminhadas para o reservatório do sistema. Complementarmente procede-se ao aproveitamento das águas freáticas do parque subterrâneo e a utilização da água de um furo desativado, para a reutilização da água na rega e lavagem de viaturas de *rent-a-car*, substituindo o uso de água potável. Este sistema apresenta benefícios técnicos (separação das redes de rega e incêndio e menor desgaste das centrais de bombagem), ambientais (redução de 15% no consumo de água potável e menor pegada de carbono) e económicos (poupança em consumo de água e energia).

Hectares da Biosfera

A ANA juntou-se ao projeto Hectares da Biosfera, reforçando o programa de reflorestação da VINCI. Esta iniciativa visa a recuperação ecológica e valorização do capital natural no Parque Nacional da

Peneda-Gerês, comportando a recuperação de 132 hectares de terrenos baldios, a plantação de 100.000 árvores autóctones em três anos, a compensação de emissões residuais dos aeroportos ANA e o envolvimento da comunidade local, academia e empresas. A assinatura do protocolo decorreu a 20 de março de 2025, em Terras de Bouro, com o apoio da Clima – Casa Comum para a Humanidade, do Agrupamento de Baldios da Serra do Gerês, da NBI – Natural Business Intelligence e da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. Em 2025, foram plantadas 20.000 árvores (sobreiros, bétulas, freixos, carvalho-negral) e prevê-se mais 40.000 em 2026 e 40.000 em 2027.

Projeto Restore Seagrass /Pradarias Marinhas

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). 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 *Restore Seagrass* é proteger e restaurar 75 hectares de pradarias através da plantação de ervas marinhas.

Rolha a Rolha, Semeie a Recolha

Desde 2024, que o aeroporto do Porto aderiu ao projeto Rolha a Rolha, Semeie a Recolha na sua área de restauração. Esta iniciativa, promovida pela Quercus, LIPOR e Municípios Associados, em parceria com a BA Glass, Corticeira Amorim e Extruplás, integra o programa Green Cork, criado em 2008 para incentivar a reciclagem da cortiça e contribuir para a reflorestação em Portugal. Durante o ano de 2025, este aeroporto realizou duas recolhas, totalizando 120 kg de rolhas de cortiça — o equivalente a cerca de 24 000 rolhas. Este esforço traduz-se na plantação de aproximadamente 480 árvores autóctones, reforçando o compromisso do aeroporto com a preservação da biodiversidade e a mitigação das alterações climáticas. As rolhas recolhidas são recicladas e transformadas em diversos produtos, como revestimentos e isolamentos, promovendo a economia circular e a redução do desperdício.

Reciclagem de Fardas

Os aeroportos de Lisboa e Porto iniciaram um projeto-piloto para a reciclagem de fardas que já não estão em uso pelas equipas. O objetivo deste projeto passa por valorizar os materiais por via da reutilização da fibra têxtil, posteriormente transformada e utilizada na fabricação de novos tecidos. No fim do ano 2025, o projeto-piloto de *upcycling* contabilizou 274,4kg de fardas recolhidas, 178,86kg no aeroporto de Lisboa e 95,54kg no aeroporto do Porto. Está prevista a continuidade deste projeto na ANA.

Empregador de Referência

ANA Talks

Um fórum de partilha e diálogo entre a Comissão Executiva e os trabalhadores da empresa. Em 2025 realizaram-se sessões, em abril, nos aeroportos do Porto e de Ponta Delgada. Em junho, a sessão ANA Talks, em Lisboa, contou com a participação do novo CEO da VINCI Airports. Aproveitando a sua visita a Portugal para conhecer os aeroportos portugueses. Em julho, a sessão em Faro decorreu no quadro das comemorações dos 60 anos do aeroporto e foi orientada para a partilha e reflexão sobre os desafios e a mobilidade no Algarve. Nestas sessões, foram abordados, entre outros temas, a estratégia do Grupo VINCI, a atratividade do negócio para os investidores, incluindo as “finanças sustentáveis”, e o Novo Aeroporto de Lisboa. Esta iniciativa no seu todo envolveu mais de 500 participantes.

Talk for Change e Selo da Diversidade

Focada no desenvolvimento de competências socioemocionais e no potencial transformador dos trabalhadores, em 2025, a ANA em parceria com a Randstad, encetou um ciclo de conversas, designadas por *Talk for Change*. Centrada na Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI), esta iniciativa abordou temas como os desafios enfrentados por pessoas portadoras de deficiência, barreiras na integração no mercado de trabalho, preconceitos, linguagem e impactos ou mesmo necessidades específicas. Esta iniciativa foi premiada com o Selo da Diversidade atribuído pela APPDI - Associação Portuguesa para a Diversidade e Inclusão, na categoria Cultura Organizacional. Esta distinção reconhece a vontade da empresa em construir uma cultura mais justa, consciente e representativa e a mais-valia e sucesso da iniciativa. Mais do que um reconhecimento, este Selo reforça a missão de continuar a fazer dos aeroportos espaços onde cada indivíduo se sente valorizado, respeitado e incluído.

Safety Week

Em alinhamento com todas as empresas do Grupo VINCI, realizou-se de 19 a 23 de maio a *Safety Week 2025*, durante a qual foram desenvolvidas diversas ações de sensibilização dirigidas aos trabalhadores e parceiros da empresa, sob o mote “Parar! Pensar e Agir”. Entre as iniciativas promovidas destacam-se as seguintes:

- *Workshop Mudar o Rumo. Agir Agora* - Os participantes foram convidados a refletir e partilhar perspetivas sobre a importância de uma cultura de segurança sólida, bem como sobre o percurso, individual e coletivo, que se pretende traçar. A iniciativa decorreu em formato presencial, em Lisboa e online, com transmissão para todos os aeroportos, contando ainda com o apoio de um intérprete de Língua Gestual Portuguesa.

- Atividades no Terreno – Atuar com propósito: a segurança em ação - Realizadas em todos os aeroportos, estas atividades desafiaram vários grupos de trabalhadores a identificar, em diferentes áreas da organização, condições perigosas e/ou atos inseguros, promovendo a sua análise e a definição de medidas concretas para a mitigação dos riscos.
- Exercício *Alerta Emergência 360°* – No âmbito do Plano Nacional de Desfibrilhação Automática Externa (DAE) da ANA, e em parceria com a entidade de apoio nesta matéria, foi realizada em Lisboa uma simulação destinada ao treino de procedimentos técnicos. O exercício integrou novas tecnologias de comunicação em situações de emergências e envolveu momentos de primeira resposta com DAE e suporte básico de vida, intervenção clínica avançada, bem como a monitorização e coordenação entre os diversos intervenientes.
- Desafio fotográfico - Sob o tema da Safety Week 2025 *__Parar! Pensar e Agir__* esta iniciativa teve como objetivo incentivar os trabalhadores da ANA e dos prestadores de serviços a registar fotograficamente condições perigosas e/ou atos inseguros, apresentando simultaneamente propostas de melhoria.

Selo de Acessibilidades

Em 2025, a ANA em parceria com a Associação Salvador e a Accessible Portugal, realizou um estudo diagnóstico das acessibilidades de dois dos seus principais edifícios na área de Lisboa, com a finalidade de identificar oportunidades de melhoria e construir um inventário de futuras intervenções estruturais e ações a desenvolver. Foi atribuído o Selo Funcional de Acessibilidades, reconhecendo os esforços da empresa no cumprimento da legislação e na promoção da igualdade de oportunidades, existindo ainda assim margem para alargar o espectro de boas práticas de acessibilidade.

Desenvolvimento dos Territórios

Programa VINCI para a Cidadania

O Programa VINCI para a Cidadania (PVPC) tem vindo, desde 2019, a consolidar um compromisso sustentado e de longo prazo com as comunidades locais, assente numa visão estruturada de intervenção social. O PVPC em Portugal, é um projeto apoiado pela ANA em conjunto com a VINCI Energies, orienta-se por quatro áreas prioritárias de atuação: promoção do acesso ao emprego, mobilidade solidária, inclusão através da habitação e intervenção em bairros prioritários. Em cada um destes domínios, são identificadas e apoiadas entidades do setor social que desenvolvem trabalho contínuo e relevante na melhoria das condições de vida dos seus beneficiários. Nesta 7ª edição de 2025, foram recebidas 111 candidaturas e foram apoiados 18 projetos num montante total de 374 m€, 309 m€ dos quais doados pela ANA.

Candidaturas selecionadas

Inclusão pela Habitação

1 Candidaturas
25.000€

Acesso a Emprego

7 Candidaturas
132.011€

Mobilidade Solidária

5 Candidaturas
116.984€

Apoio a Bairros Prioritários

5 Candidaturas
100.064€

Descritivo dos Projetos Apoiados:

Projetos Apoiados pelo PVPC 7ª edição

Nome do Projeto	Entidade Promotora	Local	Descritivo	Custo Total	Apoio PVPC
Inclusão pela Habitação					
Turn Up Lisboa 2026	Just a Change	Lisboa	Reabilitação de três habitações, para cinco beneficiários, através de soluções de eficiência, térmica e acústica	50.000€	25.000€
Acesso a Emprego					
Academia Geração +	Inovar Autismo	Setúbal	Inclusão no mercado de trabalho até 15 jovens autistas, entre os 17 e os 40 anos, através de sessões de formação, mentoria, capacitação e sensibilização a empresas e escolas profissionais	24.906€	24.906€
Florescer na Casa Pia	Florescer	Lisboa	Promoção de competências participativas para docentes, técnicas e alunos (portadores de deficiência) do curso profissional de imagem do CEB Jacob da Casa Pia, em Belém	45.657 €	20.500€
Restart	Associação Setare	N/A	Acompanhamento médico, tutoria, formação em língua portuguesa, alojamento e apoio psicológico para jovens mulheres refugiadas.	25.000 €	21.000€
Associação dNovo	Associação dNovo	Lisboa	Reintegração profissional sénior, com apoio de uma plataforma de <i>matchmaking</i> para a academia de requalificação digital e para o observatório para a empregabilidade sénior qualificada	75.000€	17.000€
Mobilidade Solidária					
Porta Aberta sobre Rodas	APOIAR	Moçambique	Criação de um sistema partilhado de bicicletas, com formação em segurança rodoviária e manutenção básica, e disponibilização de refeições para 40 jovens do ensino secundário e 100 crianças do ensino básico	29.731€	24.484€
Juntos pela Inclusão - APADIF em Movimento	APADIF	Açores	Aquisição de uma viatura elétrica de nove lugares, com potencial para servir 150 utentes nas deslocações diárias, para serviços de saúde, formações e atividades na Horta	27.000€	25.000€
Mobilidade Solidária Sénior - Cuidar + Perto	Associação Beneficente de Ajuda + Perto	Lisboa	Aquisição de uma carrinha adaptada para transporte diário de refeições e deslocação de equipas técnicas de apoio domiciliário que abrange 40 idosos residentes em Loures e Odivelas	35.644€	25.000€
Acolher a Mudança	CASA	Lisboa	Criação de um espaço de dia em Benfica destinado a apoiar 22 pessoas em situação de sem-abrigo, promovendo atividades formativas, visitas culturais e apoio psicológico e social	112.310€	20.500€
Conversas à Noite	Comunidade Vida e Paz	Lisboa	Aquisição de uma viatura de nove lugares de suporte às equipas de ruas, que apoiará 500 pessoas em situações de vulnerabilidade social e/ou em situação de sem-abrigo	51.274€	22.000€

Projetos Apoiados pelo PVPC 7ª edição

Nome do Projeto	Entidade Promotora	Local	Descritivo	Custo Total	Apoio PVPC
Apoio a Bairros Prioritários					
Ser + Inclusivo	Cruz Vermelha Portuguesa	Faro	Capacitação de 160 crianças e jovens de minorias étnicas, culturais e religiosas em Lagos, com ações de sensibilização e formação comunitária, oficina de profissões, sessões de arte e cultura, entre outras	23.821€	18.000€
Unfollow the Fake: Bairro Edition	Associação Juvenil Transformers	Porto	Capacitação de jovens entre os 12 e os 20 anos, dos bairros do Cerco, Falcão e Pasteleira, em literacia crítica, combate à desinformação e participação cívica	73.800€	21.000€
Playground 4ALL	Social Innovation SportsHub	Lisboa	Capacitação de 150 crianças, jovens e famílias sobre utilização sustentável dos espaços desportivos da Quinta da Fonte e Quinta do Mocho. Prevê sessões de prática desportiva, ações de voluntariado e criação de modelo de gestão participada	33.897€	21.000€
Bairros com Talento	Talentos de Campeão	Porto	Criação de um movimento intergeracional comunitário e formativo que promove a inclusão social, bem-estar e hábitos de vida saudável, envolvendo 160 crianças e 80 idosos	31.000€	20.500€
Bairro o Futuro é Teu	Acessível Exito Associação	Lisboa	Promoção de literacia financeira e digital e de preparação para o mercado de trabalho a 100 jovens formados com a Passa Sabi (Bairro do Rego) e 20 alunos da Escola TEIP Agostinho da Silva (Sintra)	21.982€	19.564€

Bolsas EPIS

Em 2025, a ANA renovou o seu apoio às Bolsas Sociais da Associação EPIS, um programa orientado para a valorização de estudantes com mérito académico. Este apoio financeiro, assegurado de forma contínua desde 2019, visa mitigar desigualdades no acesso à educação e criar condições para que jovens com menores recursos possam prosseguir os seus percursos académicos. Foram atribuídas três bolsas no valor de 8 550€.

Estudos de Impacto Socioeconómicos

Na sequência do estudo global para avaliação do impacto socioeconómico dos seus aeroportos na economia dos respetivos países, levado a cabo pela VINCI Airports em 2024, a ANA realizou estudos similares para os seus aeroportos que ficaram concluídos em 2025.

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 Produto Interno Bruto (PIB).

Os estudos realizados por consultor_ Utopies_ para a ANA envolveram também as universidades locais na validação da metodologia e pressupostos e na emissão de um parecer final. A Nova SBE em Lisboa, a Faculdade de Economia do Porto, a Universidade do Algarve, Universidade dos Açores e a Universidade da Madeira, foram os parceiros da ANA.

Transição do Setor da Aviação

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 do projeto piloto em implementação, resolver a falta de opções de transporte público no período noturno, 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 que laboram no período noturno
- Reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, promovendo soluções ecológicas, tais como a utilização de *shuttles* elétricos em áreas próximas do aeroporto de Lisboa

Em 2025, foram desenvolvidos os trabalhos preparatórios para que o projeto piloto, no aeroporto de Lisboa, se inicie no 1º trimestre de 2026. De entre os trabalhos preparatórios destacamos:

- Recolha de informação para a definição dos padrões de mobilidade, através da realização de inquéritos a todos os trabalhadores que exercem atividade no perímetro aeroportuário
- Realização de um workshop com a Universidade de Innsbruck, TML e diversos *stakeholders* da comunidade aeroportuária, com vista à reflexão e discussão de aspetos-chave a serem considerados no projeto
- Apresentação do projeto aos *stakeholders* do setor aeroportuário, através da promoção de reuniões. Com o parceiro VIA, foram definidos e validados os *inputs* essenciais ao funcionamento da aplicação a ser utilizada. Com a TML, foi desenvolvida uma estratégia de comunicação para a promoção do projeto. Foi contratada a Transdev, como entidade prestadora do serviço, responsável pela gestão operacional das carrinhas e dos motoristas
- Assinatura dos protocolos com os *stakeholders* que participarão deste projeto-piloto



eGOANA

A ANA está a desenvolver 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 parqueadas (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 estacionada seja feito por fontes sustentáveis, não fósseis, 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 e eliminar as emissões de Âmbito 1, 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 2026.

CONTRAILS

Tem vindo a ser cada vez mais enfatizada a importância dos efeitos indiretos relacionados com o tráfego aéreo, também designados por efeitos não-CO₂ (*non-CO₂ effects*), para além das emissões diretas.

As emissões resultantes da queima de combustível de aviação são sobretudo de dióxido de carbono (CO₂), seguidas de vapor de água, óxidos de azoto (NOx), óxidos de enxofre, monóxido de carbono, partículas finas (PM2.5), hidrocarbonetos não queimados e outros aerossóis, libertados principalmente a altitudes de cruzeiro entre os 8 e os 13 km.

Os principais impactes climáticos das emissões não-CO₂ na aviação advêm da formação de *contrails* persistentes na atmosfera, como nuvens induzidas mais ou menos alongadas, espessas e dispersas, e das reações químicas atmosféricas provocadas pela emissão de óxidos de azoto (NO_x).

No primeiro caso, em determinadas condições de elevada humidade, o vapor de água libertado pelos motores pode condensar-se sobre partículas de carbono e aerossóis existentes, formando cristais de gelo. Deste processo resultam as chamadas trilhas de condensação, conhecidos normalmente na expressão inglesa por *contrails*.

Estes *contrails* têm uma vida relativamente curta, durando apenas horas ou dias. No entanto, o seu impacto no aquecimento global é significativo durante este período. As emissões de GEE (gases com efeito de estufa), por outro lado, podem permanecer na atmosfera durante séculos, acumulando-se à medida que as emissões aumentam.

A formação de *contrails* varia consoante as condições atmosféricas, o design do motor e do avião, e a própria composição do combustível. Além disso, os *contrails* podem ser mais ou menos persistentes, dependendo o seu impacto sobre o clima do local, da hora do dia, das condições meteorológicas, da sobreposição com outros *contrails* e do facto de poderem provocar arrefecimento ou aquecimento da baixa atmosfera.

Por outro lado, a questão dos *contrails* é um problema muito centrado num número de voos relativamente pequeno: menos de 3% dos voos podem gerar 80% do impacto global provocado, já que o seu impacte climático pode variar muito de voo para voo. Alguns criam *contrails* que contribuem para o arrefecimento, outros que apenas contribuem para o aquecimento e ainda outros produzem uma mistura de ambos. A maioria dos voos, contudo, ao não sobrevoarem áreas de ar frio e húmido, não produzem *contrails* persistentes.

Visto de outra forma, os voos que partem de um mesmo aeroporto no mesmo dia, podem gerar um impacto muito diferente; por exemplo, os voos noturnos tendem a produzir mais *contrails* que contribuem para o aquecimento.

Apesar de todas estas incertezas, existe um consenso científico de que o aquecimento provocado pelos *contrails* tem um impacto climático líquido significativo.

A ANA tem vindo a desenvolver um trabalho consistente no sentido de tentar quantificar, recorrendo a metodologias específicas (*Estuaire, 2025*), a dimensão dos efeitos indiretos dos voos com origem e destino nos aeroportos sob a sua gestão.

3.5.2.3 Capacitação em Sustentabilidade

Em 2025, a ANA reforçou a sua estratégia de formação e sensibilização, promovendo a aprendizagem contínua e o alinhamento organizacional em torno da Sustentabilidade.

O ano iniciou com uma formação online, *The Essentials 2.0*, em fevereiro, que reuniu cerca de 140 participantes e assinalou o lançamento do plano de capacitação. Durante a sessão, foram apresentados os compromissos estratégicos da ANA e do Grupo VINCI, acompanhados de conversas inspiradoras e de uma mesa-redonda que abordou os principais desafios, oportunidades e tendências, em matéria de Sustentabilidade.

O plano de capacitação foi também alargado ao ecossistema aeroportuário através da realização do Fórum de Sustentabilidade, em outubro, no Centro Cultural de Belém, que promoveu um espaço de reflexão e diálogo sobre o papel dos aeroportos na transição energética, na mobilidade sustentável e na valorização regional. Com mais de 120 participantes, o encontro entre parceiros e demais *stakeholders* reforçou a importância da cooperação e do trabalho integrado para o cumprimento da estratégia NetZero 2050 e para a construção conjunta de soluções inovadoras.

Este percurso foi complementado por um ciclo de *videocasts* temáticos, dedicado a áreas-chave como a transição do setor da aviação, o desempenho ambiental e o desenvolvimento dos territórios, contribuindo para a criação de memória organizacional e para a disseminação eficiente de conhecimento e de projetos em curso. Os episódios são divulgados no canal oficial de Youtube da ANA – Aeroportos de Portugal, sendo disponibilizados de forma direta e acessível a todos os trabalhadores, mas também às comunidades locais, partes interessadas e à sociedade em geral.

No seu conjunto, as ações de capacitação em 2025 fortaleceram a cultura interna de sustentabilidade, promoveram a partilha de experiências e aprendizagens, estimularam a colaboração com parceiros e consolidaram a posição da ANA como agente ativo na transição sustentável do setor aeroportuário.

Roadshows de Sustentabilidade

Os roadshows são eventos de 1 dia realizados, presencialmente, nas cinco geografias que comportam os aeroportos ANA, com o intuito de sensibilizar os trabalhadores para a sustentabilidade. Esta iniciativa concorre para a integração de trabalhadores de diferentes âmbitos funcionais (operacionais, administrativos, técnicos, quadros diretivos, entre outros) num ambiente único, favorecendo a troca de ideias e a formação prática sobre os compromissos, objetivos e metas da Estratégia de Sustentabilidade da ANA. Cada roadshow é composto por quatro etapas:

1. Apresentação das metas de sustentabilidade da ANA
2. Partilha de projetos de sustentabilidade em curso
3. Mesa-redonda com especialistas externos nas diversas áreas bordadas

4. Atividade prática que incentiva ao envolvimento direto de todos, adicionando à sessão um carácter dinâmico e educativo *in loco*.

Em 2025, estas ações envolveram cerca de 125 participantes.

Roadshows	Tema	Atividade	Nº
Lisboa	Impacto comportamental, individual e coletivo, na construção de um ambiente saudável	Sessão de <i>mindfulness</i> e uma atividade lúdica “Não Jogas com o Baralho todo” que desafiou os participantes a pensar criativamente sobre os desafios de saúde mental	33
Porto	SAF (<i>Sustainable Aviation Fuel</i>)	Testou-se o protótipo de um jogo de tabuleiro- Jogo SAF-criado pela ANA para, de forma lúdica, ilustrar o desafio da transição energética nos aeroportos	24
Faro	Preservação das Pradarias marinhas na Ria Formosa	Recorrendo a materiais reciclados, criou-se coletivamente, com a colaboração da artista plástica Inês Barracha, uma representação das Pradarias Marinhas. A peça está exposta no aeroporto	28
Madeira	Comunidades e Responsabilidade Social	Ação decorreu no lar da Associação Santana Cidade Solidária, com a confeção de broas de mel para integrar os cabazes a oferecer às famílias apoiadas e a organização da biblioteca. A ANA fez um donativo que permite à associação a aquisição de um desfibrilhador e uma arca frigorífica	17
Açores	Recolha, triagem e valorização de resíduos	Promoção da literacia sobre agricultura urbana e sobre a transformação de resíduos orgânicos em compostos de qualidade	23

Os Roadshow da ANA ganharam o Prémio da Associação Portuguesa de Comunicação Externa 2025.

3.5.2.4 Novo Ciclo Estratégico

O **primeiro ciclo de Sustentabilidade da ANA (2023-2025)**, definido em 2022, marcou a consolidação de uma visão estruturada para a Sustentabilidade nos aeroportos nacionais, integrando ambições claras para o ambiente, pessoas, território e transição do setor da aviação. Este ciclo assentou numa base sólida de diagnóstico — incluindo materialidade, metas anuais, planos de ação e indicadores — e permitiu à ANA reforçar o seu papel enquanto gestor aeroportuário comprometido com uma mobilidade positiva e com a mitigação dos impactes ambientais associados à aviação.

Em 2025, foi realizada uma **análise de Dupla Materialidade**, aprofundando a leitura dos riscos e oportunidades associados à sustentabilidade, tanto na perspetiva do impacto da ANA sobre o ecossistema, como do impacto desses fatores na atividade da empresa. Esta atualização permitiu reavaliar prioridades, confirmar a relevância das ambições já existentes e identificar ajustes necessários no modo como a ANA responde às expectativas crescentes das várias entidades, clientes, *stakeholders* e comunidades.

Com base nesta revisão, bem como nos resultados obtidos no primeiro ciclo, foi delineado um **novo ciclo de sustentabilidade (2026-2030)**, em que as ambições são mantidas, mas com um reforço

estratégico particularmente claro na **ambição Transição**. Esta ambição deixa de estar centrada apenas na descarbonização — que continua a ser das maiores prioridades — para assumir uma visão mais ampla de **Transição para a sustentabilidade do setor da aviação**, integrando temas como circularidade, inovação, adaptação às alterações climáticas, tecnologias emergentes, e o papel da ANA enquanto facilitadora de soluções no ecossistema.

Este novo enquadramento reconhece que a sustentabilidade na aviação só é atingida com uma abordagem integrada, envolvendo parceiros de aviação, não aviação, mobilidade terrestre, entidades públicas, concessionários, comunidades e fornecedores.

A ANA assume, assim, um papel articulador, promovendo diálogo, alinhamento e ações conjuntas que acelerem a transformação do setor. Ao reforçar a ambição transição e ao posicioná-la como eixo mobilizador do ecossistema, a ANA dá um passo essencial para garantir que os aeroportos portugueses evoluem de forma sustentável, resiliente e alinhada com os desafios e oportunidades da aviação do futuro.

3.5.3 Portway

A **Portway** está comprometida com a Sustentabilidade e a redução dos impactos ambientais das suas operações. Em 2025, realizou o seu exercício de Dupla Materialidade, desenvolveu a sua estratégia de Sustentabilidade, enquadrada nos requisitos da Diretiva CSRD e assente nos pilares ESG e definiu um plano de ação 2026-2028, baseado em quatro eixos estratégicos:

Eixos Estratégicos Objetivos

Excelência no Serviço
2 Objetivos
14 Targets

Garantir padrões elevados de segurança, qualidade e eficiência operacional nos serviços prestados aos clientes
Elevar a satisfação e a experiência dos passageiros

Foco na Equipa
2 Objetivos
12 Targets

Atrair, desenvolver e reter talentos, com oportunidades de crescimento e valorização profissional
Promover a saúde, o bem-estar e a segurança de todos os trabalhadores

Responsabilidade Ambiental e Social
4 Objetivos
10 Targets

Reduzir as emissões de CO₂ e contribuir para a neutralidade carbónica
Implementar uma gestão eficiente de resíduos e promover a economia circular
Melhorar a gestão da água
Promover a responsabilidade social interna e externamente

Eixos Estratégicos

Objetivos

Resiliência e Estratégia do Negócio
6 Objetivos
16 Targets

Promover práticas de aquisição de bens e serviços baseadas em critérios ESG
Garantir a sustentabilidade financeira da empresa, assegurando eficiência operacional, competitividade e crescimento equilibrado
Impulsionar a transformação digital dos serviços e das operações
Assegurar a proteção de dados e cibersegurança
Preparar o futuro da Portway, antecipando riscos e oportunidades, reforçando a sua posição competitiva
Gerir o desenvolvimento da atividade, com conduta ética e responsável, através de uma governança sólida e transparente

Para cada eixo foram definidos objetivos estratégicos, indicadores de desempenho (KPI), metas e um plano de ação, cuja implementação e acompanhamento envolverá todas as áreas da empresa.

O compromisso da Portway é a procura incessante de soluções inovadoras e responsáveis para garantir as operações mais sustentáveis no setor aeroportuário.

3.5.3.1 Principais Iniciativas 2025

As ações ambientais, de sustentabilidade e de responsabilidade social desenvolvidas pela Portway, em 2025, focaram-se nas seguintes áreas prioritárias:

- Preservação dos recursos naturais (nomeadamente água)
- Reciclagem, Economia Circular e Upcycling
- Reflorestação e Compensação Ambiental
- Redução de emissões de CO₂
- Responsabilidade Social

Preservação dos Recursos Naturais

Manteve-se em 2025, nas unidades de *handling* de Faro e Funchal, o sistema de reaproveitamento da água do serviço de abastecimento de água potável às aeronaves. Este processo resultou numa poupança superior a 24m³ de água, reutilizada em atividades como lavagem de equipamentos e

manutenção. Continua em análise uma parceria com o aeroporto da Madeira para a utilização nos sistemas de rega do aeroporto, desta água reaproveitada.

Reciclagem, Economia Circular e Upcycling

No âmbito da reciclagem, economia circular e *upcycling* deu-se continuidade à parceria com a To Be Green, estabelecida desde 2022 para as unidades de *handling* de Lisboa e Porto. Esta parceria engloba a recolha, triagem, reciclagem, *upcycling* e economia circular dos fardamentos da Portway.

Em 2025, foram recolhidas, das unidades de *handling* de Lisboa e Porto, mais de 6 toneladas de fardamento têxtil.

A unidade de *handling* de Lisboa representou a maior contribuição, com 4.304 kg, correspondendo a 71,5% do total, refletindo a dimensão da operação e o número de trabalhadores afetos. A unidade de *handling* do Porto contribuiu com 1.718 kg, os remanescentes 28,5% do total.

Foram evitadas 4.135,04 kg de CO₂ comparativamente ao cenário de aterro, 3.185,49 kg de CO₂ comparativamente ao cenário de incineração, evidenciando reduções relevantes de emissões de CO₂ associadas à valorização dos fardamentos, quando comparadas com os cenários convencionais de eliminação. A reciclagem do fardamento resulta numa poupança de água na ordem dos 78.831 m³, o que corresponde ao consumo doméstico anual de aproximadamente e 1.160 pessoas, considerando um consumo médio de 186 litros por habitante/dia.

No contexto do *upcycling*, em 2025, destaca-se a produção de 200 Eco Bags, resultado de um processo de *upcycling* criativo aplicado aos fardamentos recolhidos. Estas mochilas foram desenvolvidas a partir de tecidos técnicos de alta visibilidade e enchimentos acolchoados provenientes dos coletes e anoraks da Portway, incorporando elementos originais que preservam a identidade da marca. Este exemplo demonstra como a valorização de resíduos têxteis pode gerar novos produtos funcionais e sustentáveis, reforçando o compromisso da empresa com a circularidade e a inovação ambiental.

Florestação e Compensação Ambiental

Em março de 2025, foram plantadas 4.040 árvores no Parque Natural Sintra-Cascais no âmbito do programa “Criar Bosques”. Esta plantação irá permitir reter cerca de 615 toneladas de CO₂ a 15 anos.

Redução de Emissões de CO₂

A descarbonização da atividade da Portway continua tendencialmente forte, mais um ano em que mais de 80% dos investimentos foram realizados na renovação da frota GSE (*Ground Support Equipment*) por GSE elétrico.

Participação, em consórcio com a ANA, no projeto eGOANA, para a eletrificação das plataformas, a aquisição de equipamentos elétricos, como GPU (*Ground Power Units*) e ACU (*Air Conditioning Units*).

A Portway tem sido pioneira na utilização de biocombustíveis nos seus GSE.

No aeroporto de Faro, em 2025, abasteceu toda a sua frota de equipamentos com HVO (*Hydro Vegetable Oil*), num consumo total de 145.214 litros, permitindo uma redução superior a 80% nas emissões de CO₂ em comparação com o gasóleo.

No aeroporto do Porto, deu-se continuidade ao projeto piloto de abastecimento de alguns equipamentos da Portway com biodiesel, em parceria com a PRIO. Iniciou-se, em julho de 2025, o abastecimento com B100. O consumo total de biocombustível utilizado, foi de 60.991 litros, reduzindo as emissões de CO₂ em 104 t CO₂.

Em 2025, a Portway desenvolveu várias iniciativas e parcerias que reforçam a sua ambição de expandir as ações de responsabilidade social, nomeadamente:

Cultura

No âmbito cultural, contribuiu para a realização do Seminário de Transportes e Negócios, que decorreu no Porto, em novembro, promovendo o debate e o conhecimento na área da mobilidade e logística.

Responsabilidade Social

Em 2025 os excedentes dos cabazes de Natal distribuídos aos trabalhadores, à semelhança do ano anterior, foram doados à *Refood*, apoiando a luta contra o desperdício alimentar e beneficiando famílias carenciadas.

Em dezembro, a Portway doou 15 cabazes de Natal de hortícolas à Fundação Alegria de Viver, que foram sorteados e entregues, durante a Consoada. Também em dezembro, a Portway desenvolveu uma angariação de brinquedos e bens alimentares que foram entregues à Instituição 6 de Maio, na Amadora, levando consigo apoio, esperança e carinho.

A Portway teve, também, o orgulho de se juntar à iniciativa Pulseiras Solidárias 2025, promovida pela SIC Esperança, no âmbito do projeto “Dinheiro Miúdo para os Miúdos”. Ao participar nesta ação, a Portway contribuiu para o desenvolvimento de projetos educativos dinamizados por Associações de Pais e Instituições de Solidariedade Social, que visam melhorar as condições de aprendizagem das crianças em todo o país. Cada trabalhador recebeu uma pulseira solidária, símbolo do compromisso coletivo com esta causa.

Com estas iniciativas, a Portway consolida o seu papel enquanto agente ativo na promoção de práticas sustentáveis e de responsabilidade social, contribuindo para a transição energética e a mitigação dos impactes ambientais das suas operações.



WELCOME

Progress

4. Desempenho Financeiro



4. DESEMPENHO FINANCEIRO

4.1 Atividade Consolidada

Considerando o número de passageiros e movimentos processados em 2025, o Grupo ANA apurou um montante total de receitas de 1.402 milhões de euros, das quais 1.314 milhões de euros respeitam à ANA.

O Volume de Negócios do Grupo ANA divide-se entre Receita Aviação (cerca de 74,6%) e Receita Extra Aviação (cerca de 25,4%).

A Receita Aviação pode ser segmentada entre Receita Regulada (85,2%) e Receita Não Regulada (14,8%).

A Receita Regulada corresponde essencialmente às receitas com tráfego e onde se incluem as receitas com o processamento de passageiros e com a aterragem e descolagem de aeronaves.

A Receita Não Regulada do Grupo ANA é composta maioritariamente pelas receitas de *handling* da Portway, que correspondem a 67,9% do total das Receitas Não Reguladas do Grupo ANA.

Relativamente à Receita Extra Aviação do Grupo ANA, divide-se em receitas de Retalho, Estacionamento, Rent-a-Car, Imobiliário e Outros Negócios, onde se destacam as receitas de Retalho, com 55,3% do total.

Nas tabelas seguintes, apresentam-se detalhadamente as receitas (milhares de euros) do Grupo e da ANA.

Grupo ANA	2025	2024	Δ % 2025/2024
Receita Aviação	1.046.010	971.113	8%
Regulada	891.619	836.353	7%
Não Regulada ANA	49.535	42.638	16%
Não Regulada Portway*	104.857	92.122	14%
Receita Extra Aviação	356.112	318.376	12%
Total	1.402.123	1.289.489	9%

* Valores líquidos de operações intragrupo.

ANA	2025	2024	Δ % 2025/2024
Receita Aviação	952.540	889.625	7%
Regulado	898.543	865.546	7%
Não Regulado	53.997	46.809	15%
Receita Extra Aviação	361.252	323.248	12%
Total	1.313.792	1.212.874	8%

4.2 Receita Aviação

4.2.1 Receita Aviação Regulada

4.2.1.1 Taxas Reguladas e sua Receita

4.2.1.1.1 Receita Regulada em 2024

Nos termos do disposto no ponto 8.6. do Anexo 12 do Contrato de Concessão, a receita regulada em 2025 por passageiro (RRMM) do Grupo de Lisboa - aeroporto de Lisboa, aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), aeroportos da Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja), tem uma evolução indexada à taxa de inflação e de acordo com o rácio (Fator R) entre o somatório do investimento elegível de capital e dos EBITDA do Grupo Lisboa, nos cinco anos anteriores a 2023 (2018-2022).

Em face do cálculo efetuado, na medida em que o Rácio R apurado pela ANA foi inferior a 0,2, a RRMM do **Grupo Lisboa** no período de 2024 a 2028 evoluirá, no enquadramento da regulação em vigor, de acordo com o IPCH -2,0% por ano.

A RRMM do Grupo Lisboa em 2025 foi de 14,65€ por passageiro terminal.

O apuramento dos indicadores EBITDA do Grupo Lisboa e o respetivo investimento elegível para o ano de 2025 e 2024, que participarão na determinação da evolução das taxas no período 2029-2033 estão apresentados na nota 5. Informação por Segmentos, presente na Parte IV — Notas às Demonstrações Financeiras.

Para os **aeroportos do Porto e de Faro**, de acordo com a interpretação da ANAC, que a ANA não acompanha, a evolução anual das taxas reguladas de 2023 a 2025 teve como teto máximo a inflação, exceto as taxas de PMR e segurança, cuja evolução resulta da base de custos prevista para a ANA

prestar estes serviços. Tendo por base o entendimento de que o modelo regulatório aplicável segue o da RRMM que se encontra previsto no Contrato de Concessão, a ANA contestou esta decisão.

Anualmente, a ANAC tem realizado para os aeroportos de Porto e Faro um teste de competitividade com vista a avaliar o seu posicionamento comparativamente aos seus pares, apontando as respetivas conclusões para a competitividade destes aeroportos, conforme o estabelecido no Contrato de Concessão.

As taxas reguladas de 2025, após terem sido sujeitas a um processo de consulta aos utilizadores, foram aprovadas pela ANAC, tendo entrado em vigor, a 1 de janeiro, com exceção das taxas de segurança e PMR em todos os aeroportos da rede e, conseqüentemente, a taxa de serviço a passageiros nos aeroportos do Grupo de Lisboa. A decisão final sobre a aprovação das taxas apenas foi emitida pela ANAC em março de 2025, tendo as mesmas entrado em vigor no dia 21 de março de 2025.

Em 2025, foi intensificado o impacto da modelação do ruído por incentivos, da taxa de aterragem, em vigor desde 2023, através de um agravamento do nível de penalidades das categorias de aeronaves mais ruidosas (R1 e R2) e de um aumento o nível de bonificações das aeronaves mais eficientes em termos de ruído (R7 e R8).

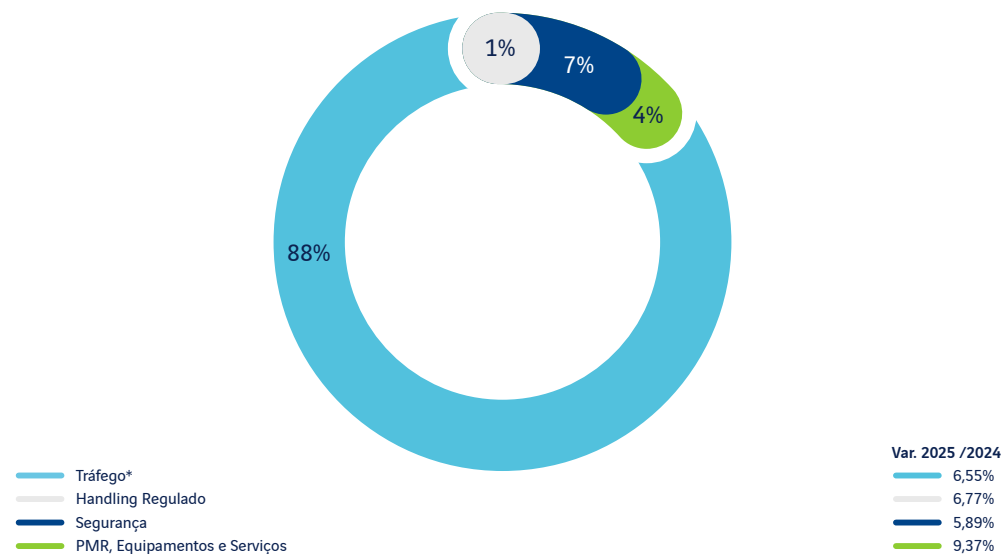
As principais fontes de receita regulada do Grupo ANA, que ascenderam a 891,6 milhões de euros foram o tráfego¹, com cerca de 782 milhões de euros (descontado do montante de incentivos ao desenvolvimento de rotas, atribuídos às companhias aéreas, de 26,3 milhões de euros) e a taxa de segurança, com 64,5 milhões de euros, que representam, em conjunto, 94,95% do total da receita regulada.

O Grupo ANA ultrapassou os montantes verificados em 2024 nas receitas de Tráfego, Handling Regulado, Segurança e PMR, Equipamentos e Serviços, com aumentos de 6,55%, 6,77%, 5,89% e 9,37%, respetivamente.

As taxas sujeitas a regulação económica, devidas pela utilização de instalações e serviços aeroportuários, encontram-se detalhadas no Guia de Taxas, disponível no sítio oficial da ANA (www.ana.pt).

¹ As receitas de tráfego são compostas pelas receitas com a aterragem e descolagem de aeronaves, estacionamento de aeronaves (inclui pontes e GPS), abrigo de aeronaves, serviço a passageiros e abertura de aeródromo.

Distribuição da Receita Aviação Regulada do Grupo ANA



*Os incentivos e o reembolso da receita regulada foram deduzidos ao valor do tráfego

4.2.1.1.2 Apuramento da Receita Regulada em 2025 a Recuperar ou a Devolver

Para efeitos da aplicação do modelo regulatório, apenas deverão ser consideradas as receitas reguladas da ANA que ascenderam a 924,3¹ milhões de euros. De forma sumária, o apuramento do valor a devolver ou a cobrar adicionalmente aos utilizadores resulta da multiplicação entre os passageiros reais e o resultado da subtração entre a Receita Regulada Média Máxima por passageiro, definida de acordo com o Contrato de Concessão (14,65€ em 2025), e a receita regulada real por passageiro. Para mais informações, recomenda-se a consulta do Anexo 12 do Contrato de Concessão.

No Grupo de Lisboa, considerando que a RRMM real faturada em 2024 foi de 14,42€, foi apurado como défice de receita regulada cobrada um montante de 3,04 milhões de euros, que será recuperado em 2026.

¹ Valor faturado de taxas reguladas, ou seja, exclui provisões ou outros movimentos de regularização. Inclui 31,32 milhões de euros de recuperação de défices de receita de 2023, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.

Apuramento do Défice da Receita Regulada com Referência a 2024

Grupo Lisboa	RRMM 2024 autorizada por Passageiro (€)	RRMM 2024 por Passageiro (€)	Défice de Receita Regulada por Passageiro (€)	Passageiros Terminais Reais (milhões)	Défice de Receita Regulada (milhões €)
Grupo Lisboa	14,49	14,42	0,07	43,39	3,04

No Grupo de Lisboa, considerando que a RRMM real faturada em 2025 foi de 14,59€, foi apurado como défice de receita regulada cobrada um montante de 2,71 milhões de euros, que será recuperado em 2027.

Apuramento do Défice da Receita Regulada com Referência a 2025

Grupo Lisboa	RRMM 2025 autorizada por Passageiro (€)	RRMM 2025 por Passageiro (€)	Défice de Receita Regulada por Passageiro (€)	Passageiros Terminais Reais (milhões)	Défice de Receita Regulada (milhões €)
Grupo Lisboa	14,65	14,59	0,06	45,09	2,71

No que respeita aos aeroportos do Porto e Faro, deixa de estar previsto o apuramento do erro de estimativa por consequência da interpretação da ANAC do modelo regulatório. A ANA não partilha deste entendimento tendo recorrido à via judicial tendo isso em consideração.

De todo o modo, mantendo os pressupostos dos anos anteriores, a ANA apuraria um montante a recuperar de 40,23 milhões de euros em 2025, 35,33 milhões de euros em 2024 e 18,68 milhões de euros em 2023.

Apuramento do Défice da Receita Regulada com Referência a 2023

	RRMM 2023 autorizada por Passageiro (€)	RRMM 2023 por Passageiro (€)	Défice de Receita Regulada por Passageiro (€)	Passageiros Terminais Reais (milhões)	Défice de Receita Regulada (milhões €)
Porto	8,97	8,17	0,80	15,19	12,15
Faro	9,03	8,35	0,68	9,60	6,53
Total (Défice de Receita Regulada) - valor a ser recuperado das companhias					18,68

Apuramento do Défice da Receita Regulada com Referência a 2024

	RRMM 2024 autorizada por Passageiro (€)	RRMM 2024 por Passageiro (€)	Défice de Receita Regulada por Passageiro (€)	Passageiros Terminais Reais (milhões)	Défice de Receita Regulada (milhões €)
Porto	9,76	8,42	1,34	15,93	21,34
Faro	9,82	8,39	1,43	9,78	13,99
Total (Défice de Receita Regulada) - valor a ser recuperado das companhias aéreas					35,33

Apuramento do Défice da Receita Regulada com Referência a 2025

	RRMM 2025 autorizada por Passageiro (€)	RRMM 2025 por Passageiro (€)	Défice de Receita Regulada por Passageiro (€)	Passageiros Terminais Reais (milhões)	Défice de Receita Regulada (milhões €)
Porto	10,06	8,62	1,44	16,93	24,39
Faro	10,12	8,59	1,53	10,36	15,85
Total (Défice de Receita Regulada) - valor a ser recuperado das companhias aéreas					40,23

4.2.1.2 Monitorização de Parâmetros de Qualidade de Serviço

O Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA), definido no Anexo 7 do Contrato de Concessão e regulado pela ANAC, estabelece metas obrigatórias de desempenho dos Aeroportos da rede ANA. O incumprimento de algum destes parâmetros obriga ao pagamento de uma penalidade.

Ao longo de 2025, a ANA registou um desempenho globalmente positivo na generalidade dos indicadores de qualidade de serviço, evidenciando-se, em particular, a fiabilidade das infraestruturas e o grau de satisfação dos passageiros. Ainda assim, foram identificadas situações de não cumprimento dos níveis mínimos estabelecidos nos indicadores relativos à Entrega de Bagagem à Chegada e ao Controlo de Segurança de Passageiros e de Bagagem de Mão.

Relativamente à entrega de bagagem, mantiveram-se as ações de mitigação implementadas pela ANA, com enfoque na sensibilização das empresas de *handling* para o cumprimento dos níveis de serviço contratualizados. Em paralelo, procedeu-se a uma monitorização sistemática do desempenho, quer a nível individual quer agregado, reforçando a necessidade de adequar os recursos humanos à evolução do tráfego.

Em 2025, verificaram-se 18 incumprimentos nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro que, no total, resultaram numa penalidade de 2.431.858 euros dividida da seguinte forma:

Indicadores (milhares €)	Lisboa		Porto	Faro	Total 2025
	Pico	Fora de Pico			
Entrega de Bagagem, 1ª Bagagem	259	207	267	-	733
Entrega de Bagagem, última Bagagem	928	398	-	-	1.326
Controlo de Segurança, tempo de espera	-	173	-	-	173
People Movers	115	49	-	34	199
Penalidades Total	1.303	828	267	34	2.432

Verificou-se em 2025, comparativamente com o ano de 2024, uma melhoria considerável da performance do tempo de espera no controlo de segurança, conforme se pode comprovar na informação disponibilizada no quadro seguinte sobre os incumprimentos de 2024.

Em 2024, verificaram-se 19 incumprimentos nos aeroportos de Lisboa e Porto que, no total, resultaram numa penalidade de 2.899.681 euros dividida da seguinte forma:

Indicadores (milhares €)	Lisboa		Porto	Faro	Total 2024
	Pico	Fora de Pico			
Entrega de Bagagem, 1ª Bagagem	248	-	314	73	634
Entrega de Bagagem, última Bagagem	863	199	-	-	1.061
Controlo de Segurança, tempo de espera	431	332	332	-	1.095
People Movers	77	33	-	-	109
Penalidades Total	1.618	564	645	73	2.900

Em relação à satisfação dos passageiros, os níveis de serviço estabelecidos no RQSA foram integralmente cumpridos para os indicadores avaliados, refletindo um desempenho globalmente positivo da rede aeroportuária.

Em termos operacionais, destacam-se as iniciativas:

- No **aeroporto de Lisboa**, destaca-se a conclusão das obras de ampliação do Terminal 2, realização da obra de expansão do *Pier Sul* (em maior detalhe no capítulo 4.5. Investimentos), realização de obras de renovação na Plataforma AT1, a implementação da plataforma *Neurostand*, que utiliza tecnologia de visão computacional e inteligência artificial para o acompanhamento dos movimentos de rotação das aeronaves (*turnaround*), a abertura de canal dedicado exclusivamente a tripulações no controlo de fronteiras e a conclusão da instalação dos monitores de informação de chegadas em cada uma das portas de desembarque do *Pier 14*, na área Internacional
- No **aeroporto do Porto**, destaca-se o aumento da área de controlo de segurança, a disponibilização de novos *ledwalls* com informação de voo e a conclusão da intervenção que implicava o encerramento da pista
- No **aeroporto de Faro** foi implementado o sistema de bombas de calor visando a redução de emissões de CO₂, criado um Parque Premium com a facilidade de carregamento de viaturas elétricas (PCVEs), aumentado o número de equipamentos *Self Bag Drop Off*, instalados novos *ledwalls* de informação de voos e sistema de monitorização automática dos tempos de processamento no controlo de fronteira de chegadas e partidas (XOVIS). Por outro lado, estão a ser finalizadas as obras de substituição da cobertura do terminal de passageiros bem como da renovação da rede periférica do aeroporto
- No **aeroporto da Madeira**, destaca-se a implementação das linhas convencionais 2.0 *security* (aumento da capacidade de processamento), implementação de *e-gates* no *boarding control*, implementação de equipamentos de rastreio: *shoe scanner* e *security scanner*, implementação da biometria nos processos de segurança e portas de embarques e aquisição de *ambulift* para assistência a PMR (Qualidade de serviço)
- Finalmente, no caso do **aeroporto de Ponta Delgada**, foram realizadas obras de melhoria da qualidade de serviço na aerogare, com o objetivo de melhorar a experiência dos passageiros e otimizar a operação aeroportuária que incluíram a renovação das fachadas exteriores, a substituição de pavimentos, paredes e tetos, a instalação de novo mobiliário, sinalética e a implementação de tecnologias avançadas

4.2.2 Receita Aviação Não Regulada

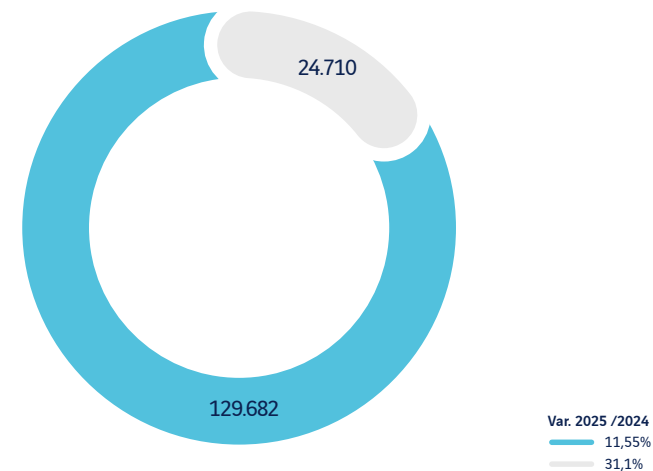
A receita aviação não regulada do Grupo ANA evidenciou um aumento de 14,6% face ao período homólogo, ascendendo a 154,4 milhões de euros em 2025. Para este resultado, destaca-se a contribuição da Portway, S.A. com 104,9 milhões de euros (104,7 milhões de euros respeitantes aos serviços de *handling* não regulados e 0,2 milhões de euros respeitantes a equipamentos e serviços).

O crescimento da atividade de *handling* em 2025 foi impulsionado por um aumento de 5,9% nas rotações assistidas, resultado do aumento de novas rotas das companhias *low-cost* (easyJet, com novas rotas para Cabo Verde) e dos operadores de longo curso e ainda o início de operação de novas companhias aéreas (Azul e Ethiopian Airlines, ambas no Porto). Este dinamismo operacional, que acompanhou uma subida de 13,5% na receita de assistência e a um desempenho robusto no setor da carga — onde a atualização de preços e o aumento das importações geraram um crescimento de 24% nos rendimentos do segmento —, permitiu superar o decréscimo pontual em rendimentos acessórios (comissões hoteleiras), consolidando a recuperação da atividade iniciada no verão IATA e estendida ao período de inverno.

O montante remanescente, de 49,5 milhões de euros, respeita à contribuição da ANA. Para esta categoria, inclui o *handling* não regulado, que totalizou 25 milhões de euros, o que representa um aumento de 4,4%, onde é de destacar as categorias de assistência a combustível e óleo e assistência a operações em pista, que apresentaram no seu conjunto um aumento de cerca de 1,2 milhões de euros comparativamente a 2024 (+5,7%).

Incluem-se ainda as receitas decorrentes das Outras Taxas de Natureza Comercial (OTNC) (22 milhões de euros) e as receitas provenientes do tráfego relacionado exclusivamente com carga aérea (4 milhões de euros).

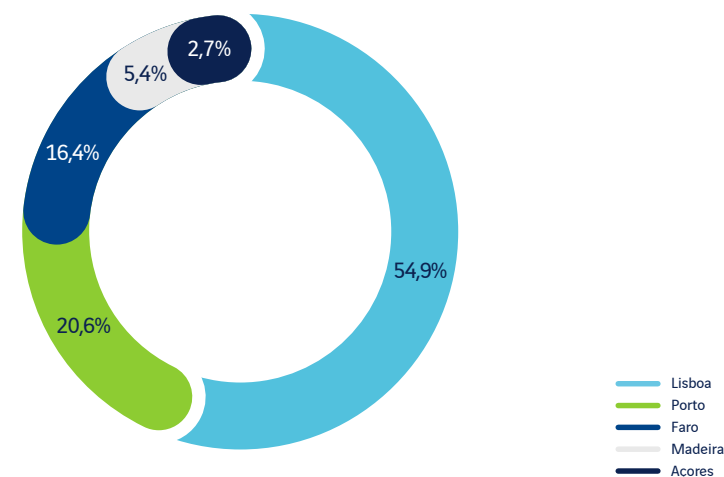
As receitas com OTNC tiveram um aumento de 41,4%, onde se destacam os contributos da cedência de combustíveis e as receitas com equipamentos e serviços aviação.



4.3 Receita Extra Aviação

No ano de 2025, as receitas extra aviação da ANA atingiram os 361,3 milhões de euros (356,1 milhões de euros quando expurgadas as transações intragrupo), traduzindo um crescimento de 11,8% comparativamente ao ano anterior.

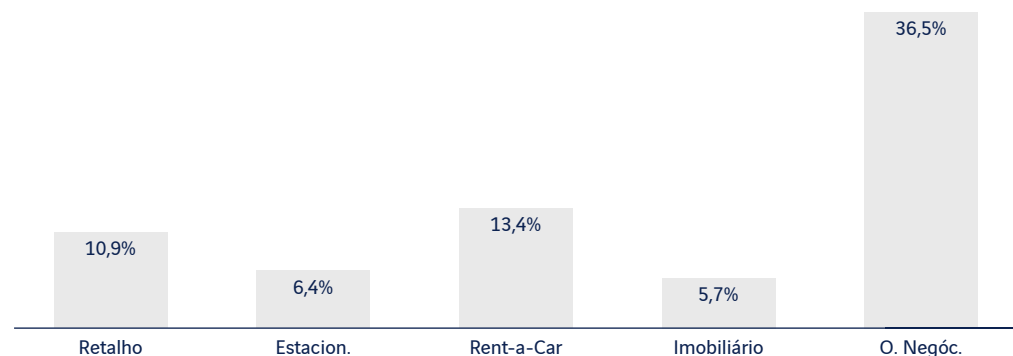
Distribuição de Receitas Extra Aviação por Aeroportos



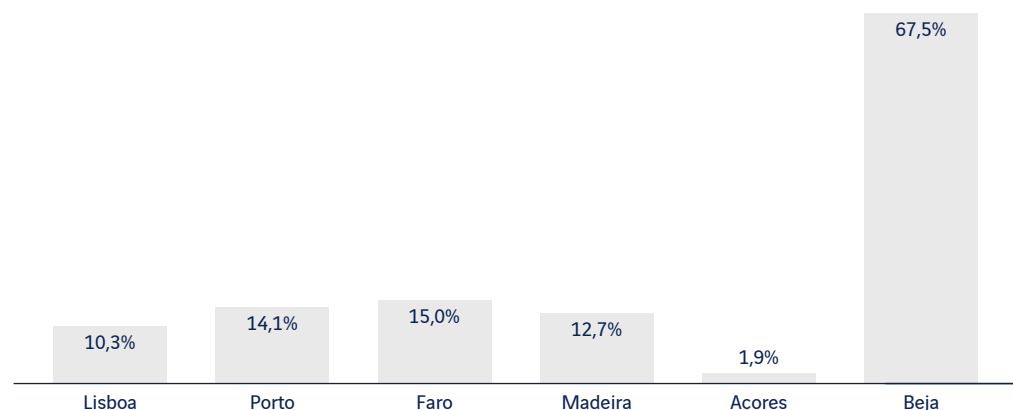
O desempenho positivo foi impulsionado pelo crescimento em todos os negócios, nomeadamente Retailho, Estacionamento, Rent-a-Car, Imobiliário e Outros, refletindo o sucesso das iniciativas de melhoria da oferta comercial e otimização de serviços.

A evolução registada nas receitas das atividades comerciais extra aviação de 2025, por aeroporto e por negócio, comparados com o período homólogo de 2024, é evidenciada nos gráficos seguintes:

Variação (%) das Receitas por Negócio (2025 vs 2024)



Variação de Receitas por Aeroporto (2025 vs 2024)



A evolução positiva em 2025, comparativamente a 2024, refletiu-se na receita extra aviação por passageiro que incrementou 6,8%.

4.3.1 Retailho

No ano de 2025, o negócio de Retailho, nos aeroportos geridos pela ANA, alcançou valor histórico de receita, cerca de 199,7 milhões de euros, registando um crescimento de 10,9%, em relação ao ano transato.

É de salientar que os resultados do negócio de Retailho registaram uma evolução superior à evolução do tráfego, em consequência da melhoria da oferta comercial efetuada ao longo do ano de 2025, através da renovação de vários espaços comerciais, da implementação de novos conceitos, da adequação da oferta e da melhoria de qualidade em alguns segmentos de negócio.

Ao nível das receitas por passageiro, verificou-se igualmente um aumento, relativamente a 2024, na ordem dos 5,8%.

Os segmentos com maior preponderância foram o *Duty Free/Duty Paid* (51,0%), seguido do *food&beverage* (F&B) (28,6%) e lojas especializadas (15,6%).

Destacam-se algumas iniciativas que contribuíram para o desenvolvimento do negócio em 2025:

- Abertura das lojas *Duty Free/Duty Paid* nos aeroportos de Lisboa, Faro e Madeira
- Relocalização e remodelação da loja principal *Duty free* no aeroporto da Horta
- Introdução do 1º quiosque *Duty Free/Duty Paid* na zona pública do aeroporto de Porto Santo
- A introdução de nova oferta de restauração no aeroporto do Porto
- Renovação da oferta de restauração no Terminal 2 do aeroporto de Lisboa

Relativamente à gestão e desenvolvimento do negócio de retailho, encontram-se previstos para 2026 diversos processos de comercialização em vários segmentos de negócio e reformulação de espaços existentes, com os atuais operadores/concessionários. Paralelamente, estão previstos diversos projetos de renovação e desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias que resultarão em novas áreas comerciais.

No aeroporto de Lisboa, é de realçar o projeto do novo *Pier Sul* e renovação do atual *Pier Central*, que irá afetar as áreas comerciais existentes no decorrer do ano de 2026.

4.3.2 Estacionamento Automóvel

O negócio de estacionamento automóvel consubstanciou-se numa receita total de 39,8 milhões de euros, em 2025, registando um aumento de 6,4% comparativamente a 2024. O mesmo se verificou com a receita por passageiro que cresceu 1,5%.

O segmento de estacionamento de rotação continua, em 2025, a ser o mais importante, sendo de destacar a representatividade do segmento de reservas online, com 19%, na sequência de uma forte aposta neste canal de distribuição. Adicionalmente, a procura de avenças de estacionamento pelos trabalhadores das empresas com atividade nos aeroportos, totalizou 7,7 milhões.

Em 2025, iniciou-se a delimitação de uma zona exclusiva para recolha de utilizadores de TVDE (área *Pick-Up*) nos aeroportos do Porto e Faro, tal como havia sucedido em 2024 no aeroporto de Lisboa, por forma a melhorar as condições de serviço a estes passageiros e contribuir para uma melhor fluidez do tráfego nas zonas de *curbside* dos aeroportos.

4.3.3 Rent-a-car

Sem prejuízo da manutenção de uma elevada concorrência *off-airport* existente neste segmento de negócio, o ano de 2025 foi marcado por um desempenho muito positivo de atividade, tendo as receitas atingido os 59,6 milhões de euros, mais 13,4% que no ano transato.

Relativamente aos aeroportos nacionais, a atividade comercial das empresas que operam nos aeroportos do Continente cresceram em cerca de 4,7%, enquanto a das empresas dos arquipélagos da Madeira e Açores evoluíram 10,7% e -0,1%, respetivamente.

Ao nível das receitas por passageiro, verificou-se um aumento, comparativamente a 2024, na ordem dos 8,2%.

Com o crescimento da atividade neste segmento de negócio em diversos aeroportos, houve a necessidade de iniciar estudos de aumento de capacidade de estacionamento para melhor servir as entidades licenciadas que neles operam.

Relativamente à gestão e desenvolvimento do negócio de rent-a-car, realizaram-se duas consultas ao mercado para identificação de novos operadores para os aeroportos de Santa Maria e Horta, cujas licenças iniciar-se-ão em 2026.

4.3.4 Imobiliário

Em 2025, o negócio imobiliário alcançou os 35,6 milhões de euros, incremento de cerca de 2 milhões de euros relativamente a 2024 (+5,7%).

Os segmentos que mais contribuíram para este resultado são os espaços ocupados por agentes de *handling*, companhias de aviação e estações de serviço.

Em 2025, deu-se a continuidade dos projetos de desenvolvimento imobiliário iniciados em 2024, dois hangares nos aeroportos do Porto e Beja, cujos projetos estão em curso, bem como o lançamento dos estudos de viabilidade para a construção de mais um hangar no aeroporto do Porto. Prevê-se que tais projetos tenham um impacto muito positivo nos resultados de médio e longo prazo e contribuam para a consolidação do negócio imobiliário da ANA.

4.3.5 Outros Negócios

No que respeita aos serviços *Business to Consumer*, e concretamente no que respeita ao serviço de *Fast Track/Fast Lane*, as receitas ascenderam a 8,87 milhões de euros em 2025, mais 104,7% em relação a 2024, essencialmente devido ao ajuste de tarifário, o qual não era atualizado há mais de dez anos.

A tarifa média global por passageiro do *Fast Track* atingiu os 4,87 euros, crescendo 83,5% comparativamente a 2024. Neste serviço, as vendas online (reservas) apresentaram uma grande expressão, crescendo 105,5% relativamente a 2024, traduzidos em 1,65 milhões de euros.

O negócio de *Lounge* registou um crescimento muito significativo, com as receitas a ascenderem aos 15,23 milhões de euros em 2025, mais 44,2% em relação a 2024, resultado não só do aumento da procura, mas também da atualização do tarifário, ocorrida em maio, no segmento *Business to Business*. A tarifa média por passageiro atingiu em 2025 os 14,18 euros, crescendo 18,3% em relação a 2024.

O *lounge* do aeroporto de Lisboa registou 592.020 passageiros em 2025, crescendo 23,6% comparativamente a 2024.

Os *lounges* dos aeroportos do Porto e Faro fecharam o ano com 286.794 e 150.319 passageiros, traduzindo-se em crescimentos de 23,5% e 12,6%, respetivamente. Finalmente, no aeroporto da Madeira, registaram-se 45 399 passageiros em 2025, traduzindo-se num crescimento de 22,3% relativamente a 2024.

Em 2025, e face ao crescimento da procura deste serviço e procurando também melhorar a oferta disponível, iniciaram-se obras de expansão e melhoria do *lounge* ANA no aeroporto do Porto, que permitirá aumentar a área em 64% para os 942 m² e a capacidade dos atuais 132 lugares, para 200 lugares, já a partir de junho de 2026.

Para o aeroporto de Lisboa, foi lançada igualmente uma consulta ao mercado para projeto/design e posterior construção de um segundo espaço de *lounge*, localizado na área Schengen e contíguo ao atualmente existente. Com este investimento, obter-se-á um novo espaço com mais de 700 m², onde se estima que se consiga assegurar uma capacidade de 200 lugares e uma oferta diferenciada.

Em relação ao negócio de publicidade, o ano de 2025 representa um marco histórico em termos de receitas (6,5 milhões de euros), superando o ano 2024 (+15,8%) e consolidando a tendência de crescimento do ano anterior.

Este crescimento deveu-se à continuidade em termos de estratégia preconizada pela ANA, em que se dá a prevalência de campanhas mais impactantes, em termos de experiência do passageiro, com recurso a suportes digitais que promovam uma melhor ambiência em termos de terminal. Deu-se também continuidade à estratégia “*Less is more*”, adequando os suportes publicitários às infraestruturas aeroportuárias existentes.

4.4 Análise de Resultados

Em 2025, o volume de negócios do Grupo ANA, excluindo o réditto dos contratos de construção e outros proveitos, atingiu os 1.402,1 milhões de euros, representando um crescimento de 8,7% relativamente ao período homólogo.

O contributo da ANA para o volume de negócios do Grupo, não excluindo as operações intragrupo com a sua subsidiária, foi cerca de 1.313,8 milhões de euros, o que se traduziu num aumento de 8,3% comparativamente com o ano de 2024.

Volume de negócios do Grupo ANA

(em milhares de euros)

Grupo ANA	2025	2024	Δ % 25/24
ANA	1.313.792	1.212.874	8,3%
Portway	144.366	125.513	15,0%
Operações intragrupo	-55.980	-48.898	14,5%
Grupo ANA	1.402.123	1.289.489	8,7%

Em sintonia com o contexto económico, o EBITDA do Grupo ascendeu, em 2025, a 973 milhões de euros, evidenciando um robusto crescimento relativamente ao ano anterior. Este resultado representa uma margem EBITDA de 69,4%, ligeiramente mais favorável comparativamente com o ano anterior.

EBITDA do Grupo ANA

(em milhares de euros)

Indicadores	2025	2024	Δ % 25/24
ANA	959.239	866.894	10,7%
Portway	13.715	12.001	14,3%
Operações intragrupo	-	-3	-100%
Grupo ANA	972.954	878.892	10,7%

Os fornecimentos e serviços externos líquidos, desconsiderado o impacto dos contratos de construção de 67 milhões de euros, ascenderam a 247,5 milhões de euros no Grupo ANA, tendo registado um aumento de 2,2% relativamente ao ano anterior.

Os gastos com pessoal do Grupo ANA apresentaram um crescimento de 9,1%, comparativamente ao ano de 2024, o que somado ao crescimento de 12,6% registado em 2024 face a 2023, reflete o esforço de renovação e investimento nos quadros do Grupo face ao aumento da procura dos seus serviços.

O resultado financeiro negativo do Grupo ANA melhorou em 2025, tendo-se reduzido em 34,8% quando comparado com o ano anterior. Para o efeito, contribuiu a evolução positiva dos rendimentos gerados nas participações da associada Cabo Verde Airports, S.A., com um aumento de 7,5 milhões de euros, que foi parcialmente compensada pela diminuição de 2,5 milhões de euros da *joint-venture* PTFD, Lda. Verificou-se ainda uma diminuição de 19,7% nos gastos de financiamento que resultou do efeito combinado da redução da dívida média e do decréscimo das taxas de juros médias.

O Grupo ANA apurou um gasto de imposto no valor de 249,5 milhões de euros em 2025, ou seja, um aumento de 6,5% relativamente ao ano de 2024, acompanhando o crescimento positivo do resultado líquido do Grupo.

Indicadores Relevantes do Grupo ANA

(em milhares de euros)

Indicadores	2025	2024	Δ % 25/24
FSE (excluindo contratos de construção)	247.469	242.070	2,2%
Gastos com pessoal	179.637	164.691	9,1%
Resultado financeiro	-18.230	-27.979	-34,8%
Gasto de imposto sobre o rendimento	-249.452	-234.219	6,5%

O resultado líquido do Grupo ANA cifrou-se em 599,3 milhões de euros, o que representa um crescimento de 16,0% comparativamente a 2024, ano em que já havia apresentado um crescimento positivo. Estes resultados seguem em linha com o contexto económico de relativo crescimento.

Resultado Líquido do Grupo ANA

(em milhares de euros)

Indicadores	2025	2024	Δ % 25/24
ANA	585.251	510.647	14,6%
Portway	8.487	7.500	13,2%
Operações intragrupo	5.591	-1.462	482,4%
Grupo ANA	599.329	516.685	16,0%

4.5 Investimentos

4.5.1 Investimentos no Grupo ANA

Em 2025, o Grupo ANA realizou investimentos no montante global 136,1 milhões de euros, dos quais 130,6 milhões de euros (113,6 milhões de euros, em ativos fixos tangíveis e intangíveis; 17 milhões de euros, em investimento de reposição (REPEX), por aplicação da IFRIC 12), respeitam aos realizados pela ANA nos dez aeroportos sob sua gestão e cerca de 5,5 milhões de euros respeitam a investimentos realizados pela Portway.

Este montante representou um aumento de cerca de 31 milhões de euros, cerca de 30%, comparativamente ao ano anterior (105,1 Milhões de euros).

Evolução Investimentos ANA



O montante de investimento realizado corresponde a cerca de 97% do orçamento estimado para 2025.

Em termos geográficos, verificou-se uma concentração do investimento nos aeroportos do Continente (Lisboa, Porto e Faro) que absorveram 105 milhões de euros, 80,4% do investimento realizado no ano.

Os aeroportos insulares, Madeira e Açores, absorveram 20,6 milhões de euros, 15,8% do investimento realizado, conforme se observa no quadro seguinte:

(em milhares de euros)

ANA	%	Valor
Lisboa	31,0%	40,5
Porto	40,7%	53,2
Faro	8,7%	11,3
Açores	11,5%	15
Madeira	4,3%	5,6
Beja	0,5%	0,7
NAL	2,0%	2,6
Estrutura Central	1,3%	1,6
Total		130,6

Destaca-se, dada a sua materialidade, o seguinte conjunto de projetos, realizados em 2025:

- Pista 17-35 no aeroporto do Porto. Este investimento de cerca de 54,5 milhões de euros (36,3 milhões de euros em 2025), inclui 27,5 milhões de euros (17,7 milhões de euros em 2025), referentes à certificação EASA, visa melhorar as condições estruturais e superficiais da pista, incluindo a substituição de camadas de pavimento e a renovação da sinalização com tecnologia LED e dotar o aeroporto das infraestruturas necessárias para as operações de aproximação e aterragens em Categoria CAT II/III
- Plano de Melhoria operacional do aeroporto de Lisboa. Este investimento de cerca de 256 milhões de euros (16,7 milhões de euros em 2025), integra a construção do Novo *Pier* Sul (aproximadamente 32.000 m²) com dez posições de contacto Schengen, expansão da Plataforma Sul com dez posições de contacto Código C e uma posição MARS remota, pontes equipadas com 400 Hz e PCA, reforço da rede de hidrantes, reabilitação e reconfiguração dos *taxiways* M1/M2 e remodelação do *Pier* Central, com otimização de fluxos, acessos à recolha de bagagens, atualização de instalações técnicas e reforço estrutural/SCIE, que visam melhorar a operacionalidade da infraestrutura aeroportuária, reduzir atrasos, melhorar a experiência do passageiro e elevar a eficiência energética
- Melhorias nas Instalações Terminais (aerogare), dos aeroportos de Ponta Delgada e da Horta. Este investimento de cerca de 17 milhões de euros (10 milhões de euros em 2025), compreende uma intervenção generalizada nas instalações sanitárias do aeroporto, bem como a melhoria nos pavimentos, paredes, tetos e colocação de iluminação LED de diversas áreas da instalação terminal

- Extensão da Área Internacional do Terminal 2 - 2ª Fase, no aeroporto de Lisboa. Este investimento de cerca de 12 milhões de euros (6,5 milhões de euros em 2025), com o aumento de áreas operacionais, nomeadamente áreas de circulação e de *seating*, instalações sanitárias e diversidade de áreas comerciais, especialmente *food and beverage*
- Vedação periférica, transversal aos aeroportos, um investimento de 11,9 milhões de euros (4,5 milhões de euros em 2025), compreende a substituição/manutenção da vedação de segurança no perímetro aeroportuário, em cumprimento dos requisitos emanados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC)
- Aerogare - chapas cobertura/caleiras escoamento águas pluviais/caixilharia envidraçada no aeroporto de Faro. Investimento de 18,4 milhões de euros (3,8 milhões de euros em 2025), compreende a intervenção numa área de aproximadamente 17.200 m²
- Adaptação *Main Shop* – Infraestruturas, no aeroporto do Porto. Investimento de cerca de 3,4 milhões de euros (2,6 milhões de euros em 2025). Para a implementação deste novo espaço comercial foi adaptada a infraestrutura existente com o alargamento da laje estrutural do Piso 3, a implementação de novos circuitos de circulação verticais e de emergência, bem como a adaptação e disponibilização de todas as infraestruturas de especialidade
- Execução da Barreira Acústica no prolongamento do caminho de circulação FOX no aeroporto do Porto. Este investimento de cerca de 4,9 milhões de euros (2,6 milhões de euros em 2025), compreende a construção de barreira acústica, de cerca de 348 m, longitudinalmente ao seu prolongamento
- *Ambulifts* e viaturas de transporte adaptado no apoio aos passageiros de mobilidade reduzida (PMR), um investimento de cerca de 3,4 milhões de euros (2,1 milhões de euros em 2025)
- Implementação de iluminação 100% LED, transversal aos aeroportos. Este investimento de 12,3 milhões de euros (1,9 milhões de euros em 2025), compreende a instalação de iluminação de tecnologia LED nos terminais de passageiros, áreas de movimento, parques de estacionamento e outras infraestruturas operacionais

Ao nível da Portway, foram investidos cerca de 5,5 milhões de euros, representando um aumento de cerca de 28% comparativamente a 2024, com destaque para o investimento em equipamento operacional (GSE – *Ground Support Equipment*), cerca de 90% - inclui equipamentos no projeto eGOANA – maioritariamente elétrico, que inclui escadas, tapetes, GPUs, *loaders/transloaders*, tratores/atrelados para bagagem e viaturas. Destacam-se, também, os trabalhos de ampliação/melhoria de instalações (Carga e áreas MyWay em Lisboa), em cerca de 190 mil euros.

4.5.2 Expansão do Aeroporto de Lisboa

Em cumprimento do disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2024, de 27 de maio, a ANA apresentou ao Concedente, em 31 de julho de 2025, a sua proposta de desenvolvimento das infraestruturas do aeroporto de Lisboa, com vista ao aumento da capacidade operacional até 45 movimentos por hora, conforme determinado naquela Resolução.

Na sequência da decisão do Concedente de limitar a expansão de capacidade a 42 movimentos por hora e da definição dos elementos de infraestrutura a desenvolver para os aumentos de capacidade, foi decidido implementar o aumento de capacidade de forma faseada: inicialmente para 40 movimentos por hora e, posteriormente, para 42 movimentos por hora.

Neste contexto, a ANA encontra-se a preparar a instrução do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao primeiro patamar de aumento de capacidade (40 movimentos/hora), a submeter no primeiro semestre de 2026 e, em paralelo, a promover a contratação dos estudos e projetos necessários à posterior instrução do processo de AIA do segundo patamar (42 movimentos/hora), assegurando assim o cumprimento dos procedimentos legais, ambientais, regulatórios e de governança aplicáveis.

4.5.3 Novo Aeroporto de Lisboa

A 16 de julho de 2025, a ANA entregou ao Governo o Relatório das Consultas, que constitui o primeiro de quatro relatórios intercalares a integrar a Candidatura Completa ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL).

No processo de auscultação foram consultadas mais de 100 entidades, das quais se destacam os principais operadores aéreos e de assistência em escala, entidades públicas como a NAV Portugal, a ANAC, a Força Aérea, municípios e outros operadores com atividade relacionada com a operação aeroportuária. O Relatório das Consultas reúne os contributos prestados pelas entidades consultadas, com especial enfoque nas principais especificações técnicas do projeto, nas necessidades operacionais dos *stakeholders* e na evolução das taxas aeroportuárias.

O Concedente respondeu a 20 de outubro de 2025 e confirmou a necessidade de atualizar algumas das especificações mínimas definidas no Contrato de Concessão, que se encontram parcialmente desatualizadas face à evolução do setor da aviação.

A 16 de Janeiro de 2026, a ANA entregou ao Concedente o Estudo de Impacte Ambiental, que constitui o segundo de quatro relatórios intercalares a integrar a Candidatura Completa ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). Este estudo resulta de um trabalho aprofundado, desenvolvido ao longo

de um ano por mais de 60 técnicos altamente especializados, e que incide sobre as diversas temáticas ambientais, como recursos hídricos, ruído, sistemas ecológicos, qualidade do ar e saúde das populações. Este segundo relatório será atualizado até julho de 2026.



WELCOME

Sustainability

5. Declaração de Sustentabilidade

5. DECLARAÇÃO DE SUSTENTABILIDADE

5.1 Informação Geral

5.1.1 Base da Declaração

5.1.1.1 Princípios de Relato

BP-1 | BP-2 | GOV-5

A Declaração de Sustentabilidade do Grupo ANA - composto pela **ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.** e a sua subsidiária, **Portway handling de Portugal, S.A.** - é elaborada com o mesmo perímetro das demonstrações financeiras e reporta ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2025.

O Grupo ANA elabora e divulga a presente Declaração de Sustentabilidade de forma voluntária, antecipando o enquadramento decorrente da *Directiva Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)* e das *European Sustainability Reporting Standards (ESRS)*. No âmbito da preparação desta Declaração são utilizados, quando pertinente, outros referenciais legais, normativos, técnicos e setoriais amplamente reconhecidos, nomeadamente normas internacionais de sistemas de gestão aplicáveis (como as normas ISO relevantes) e orientações estratégicas e políticas do Grupo VINCI, como enquadramento e suporte metodológico, sem que tal constitua a aplicação integral ou parcial de outros standards ou *frameworks* de reporte de sustentabilidade enquanto quadros autónomos. Nenhuma das entidades do Grupo ANA se encontra, individualmente, sujeita a obrigação legal autónoma de reporte de informação de sustentabilidade.

A presente Declaração não inclui, neste exercício, o reporte ao abrigo da Taxonomia Europeia, encontrando-se este referencial fora do respetivo âmbito. Não obstante, o Grupo ANA realiza atualmente o seu reporte de taxonomia de forma integrada no reporte do Grupo VINCI e apresenta neste relato as principais iniciativas e ações que tem vindo a desenvolver com vista à preparação para a implementação de um reporte próprio ao abrigo da Taxonomia Europeia, o qual assume, no momento, natureza voluntária.

A informação relativa à ANA e à Portway, referente aos exercícios de 2024 e 2025, é apresentada de forma consolidada e, quando oportuno, de forma individualizada. Em alguns casos, detalha-se informação da ANA por unidade geográfica, nomeadamente por aeroporto.

Os dados refletem a atividade do Grupo ANA no ecossistema aeroportuário e incorporam, sempre que possível, a informação da cadeia de valor, quer a montante (*upstream*), quer a jusante (*downstream*).

A Declaração de Sustentabilidade foi sujeita a verificação independente pela Ernst & Young Portugal (EY), reforçando a fiabilidade e a transparência da informação divulgada.

5.1.2 Governança da Sustentabilidade

5.1.2.1 Supervisão Estratégica da Sustentabilidade

GOV-1 | GOV-2

A governança da sustentabilidade no Grupo ANA assenta numa estrutura que assegura a supervisão estratégica, a coordenação corporativa e operacional e a integração transversal dos temas ESG no modelo de gestão.

A Comissão Executiva na ANA e o Conselho de Administração na Portway aprovam a estratégia e reporte de sustentabilidade, asseguram o seu alinhamento com a visão do acionista, definem prioridades e aprovam as metas e planos de ação propostos para dar cumprimento à estratégia da empresa. O acompanhamento do desempenho dos principais indicadores de sustentabilidade é efetuado de forma regular pelos órgãos de governação, que valida pressupostos, monitoriza riscos e oportunidades e assegura a coerência com a estratégia global do Grupo VINCI. A informação detalhada sobre a composição, independência e diversidade dos órgãos de administração, de direção e de supervisão da ANA e da Portway, incluindo género, faixa etária e diversidade geográfica, encontra-se descrita no capítulo 2.2 – Modelo de Governo.

Em 2024, a ANA reforçou este modelo através da criação da Direção de Sustentabilidade e Ambiente (DSA), que reporta ao membro da Comissão Executiva responsável pela área da Sustentabilidade (*Chief Technical and Sustainability Officer*). A DSA define e gere a implementação da estratégia ao nível da sustentabilidade e ambiente, assegurando o reporte regular aos órgãos de governação sobre os impactos, riscos e oportunidades materiais, bem como sobre a execução e eficácia das políticas, ações, métricas e metas adotadas.

A DSA coordena e integra o Comité de Sustentabilidade, composto pelo CEO e por responsáveis das ambições estratégicas, equipas centrais e aeroportos, que assegura a coerência entre prioridades, iniciativas e resultados. Este Comité reúne entre duas a três vezes por ano e constitui um dos principais fóruns de acompanhamento da estratégia de sustentabilidade, permitindo aos órgãos de governação analisar resultados, ajustar prioridades e sustentar a tomada de decisão estratégica.

No âmbito da revisão do ciclo estratégico 2026–2030, uma das prioridades incide na ambição Transição do Setor da Aviação, liderada pelo CEO da ANA, e envolverá um grupo de trabalho

com os principais *stakeholders* do ecossistema aeroportuário, focado nos principais desafios comuns de sustentabilidade no setor. Este processo reforça a integração dos impactos, riscos e oportunidades identificados na Dupla Materialidade na supervisão da estratégia e na análise de decisões estratégicas, incluindo a ponderação de compromissos e incertezas relevantes para a resiliência do modelo de negócio.

5.1.2.2 Gestão de Riscos de Sustentabilidade

GOV-5

A ANA não dispõe ainda de um sistema autónomo e formal de gestão de riscos ESG. Atualmente, a identificação e avaliação dos riscos e oportunidades de sustentabilidade são asseguradas através do exercício de Dupla Materialidade, cujos resultados são integrados na estratégia e acompanhados pelas áreas funcionais, sob coordenação da DSA e supervisão da Comissão Executiva.

Os riscos e oportunidades identificados são considerados no planeamento estratégico, na definição de prioridades e no acompanhamento do desempenho, assegurando uma integração progressiva da dimensão ESG nos processos de gestão de risco da ANA.

O modelo de gestão de risco global da ANA é apresentado no capítulo 2.5 Gestão de Risco, no qual são mencionados riscos que se podem cruzar com alguns dos temas ESG.

A Portway não dispõe de um sistema autónomo e formal de gestão de riscos ESG. Atualmente, a identificação e avaliação dos riscos e oportunidades de sustentabilidade são asseguradas através do exercício de Dupla Materialidade. A Portway ainda não dispõe dum modelo global de gestão de risco.

5.1.2.3 Envolvimento com as Partes Interessadas

SBM-2

A ANA promove um envolvimento contínuo e estruturado com as suas partes interessadas, reconhecendo que a sustentabilidade do ecossistema aeroportuário depende da capacidade de compreender e integrar as expectativas de quem regula, utiliza ou é impactado pelas infraestruturas sob sua gestão.

Não existe um processo formalizado e único de relação da ANA com as partes interessadas, resultando, na prática, em vários e diferentes mecanismos de auscultação, de acordo com a diversidade temática.

O diálogo e auscultação dos *stakeholders* decorre de forma multidimensional, refletindo a complexidade do setor aeroportuário, e inclui processos de consulta aos utilizadores, mecanismos regionais de diálogo e plataformas colaborativas orientadas para temas específicos.

Stakeholders e Parceiros Principais canais de auscultação

Passageiros	Inquérito de satisfação do Passageiro _ASQ Survey (ACI)
Companhias aéreas e operadores de carga	Inquérito anual a companhias aéreas para aferir da satisfação do cliente. Integram os Comités Utilizadores dos aeroportos que são anual e obrigatoriamente consultados em processos formais, nomeadamente na fixação das taxas reguladas aeroportuárias e na determinação dos níveis mínimos de Qualidade de Serviço (RQSA) Comités operacionais nos aeroportos Certificação ACA da ACI- planos de parceria com <i>stakeholders</i>
Regulador, Entidades oficiais	No âmbito do Contrato de Concessão são auscultados no processo Planeamento Estratégico da ANA Consultas públicas (Planos de Ruído dos aeroportos, Estudos de Impacte Ambiental)
Comunidades locais e instituições regionais	Conselhos Consultivos dos aeroportos Consultas públicas (Planos de Ruído dos aeroportos, Estudos de Impacte Ambiental)
Trabalhadores ANA e Portway	Comissão de Trabalhadores e subcomissões regionais Representantes SST

A Comissão Executiva acompanha os principais resultados destes mecanismos de envolvimento e assegura a sua integração nos processos de gestão, garantindo coerência entre contributos externos, requisitos legais, tendências setoriais e compromissos ESG do Grupo VINCI.

5.1.3 Estratégia e Modelo de Negócio

SBM-1 | SBM-2

A atividade desenvolvida pela ANA-Aeroportos de Portugal, S.A., enquanto Concessionária do Serviço Público Aeroportuário, está legalmente enquadrada pelo Decreto-Lei nº 254/2012 de 28 de novembro, que estabelece a disciplina jurídica geral da concessão, o regime de licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário, as taxas e os princípios de regulação económica. No plano contratual, é o Contrato de Concessão estabelecido entre o Estado Português e a ANA a 14 de dezembro de 2012 (a ANAM foi incorporada, por fusão, na ANA em 2014) que pautam as relações com o Concedente, estabelecendo as obrigações e os direitos das partes.

A cargo da ANA destacam-se, entre outras, obrigações de serviço público, obrigações de manutenção das infraestruturas e dos equipamentos, obrigações específicas de desenvolvimento, obrigações de segurança, obrigações no âmbito da gestão ambiental e obrigações de regulação técnica e económica.

A ANA gere as seguintes infraestruturas aeroportuárias: aeroporto de Lisboa; aeroporto do Porto; aeroporto de Faro; Terminal Civil de Beja; no arquipélago dos Açores os aeroportos de Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Flores; e no arquipélago da Madeira os aeroportos da Madeira (Funchal) e do Porto Santo.

As atividades comerciais da ANA repartem-se em duas áreas:

- **Aviação**, decorrente do processamento de passageiros, aeronaves e carga aérea;
- **Extra Aviação**, decorrente do desenvolvimento das atividades comerciais complementares, como retalho, parques de estacionamento, rent-a-car, imobiliário, publicidade e outras.

A Portway integra este modelo de negócio como operador licenciado para a prestação de serviços de assistência em escala (*handling*) nos aeroportos nacionais, para assistência a operações na pista, assistência a passageiros, assistência a bagagem, assistência a carga, entre outras. A par da atividade de *handling*, a Portway presta um conjunto de outros serviços, tais como a gestão dos carrinhos de bagagem, gestão do Lounge ANA, operação das pontes telescópicas, gestão do serviço aos Passageiros de Mobilidade Reduzida (*MyWay*) e serviço de informação e apoio ao passageiro.

A Portway opera nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira (Funchal) e Terminal Civil de Beja.

O Grupo ANA desenvolve a sua atividade no ecossistema aeroportuário, reforçando a continuidade, eficiência e segurança dos serviços prestados, com o suporte de uma força de trabalho assalariada apresentada com detalhe no capítulo 1.2 Principais indicadores do ano e no capítulo 5.3.1 Trabalhadores do Grupo ANA.

Para efeitos do reporte ao abrigo do ESRS 2, o Grupo ANA identifica como setores ESRS significativos a gestão e exploração de infraestruturas aeroportuárias e a prestação de serviços de assistência em escala (*handling*), refletindo o seu modelo de negócio e as atividades que concentram impactos, riscos e oportunidades materiais, sendo que a informação económico-financeira detalhada se encontra na capítulo 4. Desempenho Financeiro.

Os aeroportos constituem plataformas complexas de convergência de múltiplos intervenientes. A eficiência do modelo de negócio depende, por isso, da coordenação eficaz deste ecossistema, da gestão integrada das infraestruturas e da capacidade de resposta às necessidades dos *stakeholders* e das comunidades locais. A caracterização detalhada do modelo de negócio e da cadeia de

valor do Grupo ANA, incluindo a identificação dos principais pontos da cadeia onde se localizam impactos, riscos e oportunidades, encontra-se desenvolvida na capítulo 5.1.4. Dupla Materialidade / IRO's.

A transição energética e alterações climáticas, as novas exigências regulatórias e a crescente pressão sobre a resiliência das infraestruturas, reforça a centralidade da sustentabilidade na estratégia da ANA.

5.1.3.1 Integração da Sustentabilidade na Gestão e nas Prioridades Estratégicas

A ANA, empresa certificada em matéria de gestão ambiental de acordo com a ISO 14001 desde 2008, tem vindo a integrar progressivamente a sustentabilidade no seu ciclo de planeamento e gestão, em linha com as orientações da VINCI e com os desafios crescentes do setor da aviação. Nesse domínio, em 2022, foi dado início ao novo ciclo de sustentabilidade da empresa do qual resultou a definição de estratégia de Sustentabilidade, nas metas e plano de ação para o primeiro ciclo, compreendido entre 2022 e 2025.

O processo de revisão estratégica para o período 2026–2030, liderado diretamente pelo CEO, coordenado pela DSA e com o envolvimento e participação dos *stakeholders* relevantes do ecossistema aeroportuário, reforça esta ambição de maior integração da sustentabilidade no ciclo de planeamento e gestão, alinhando a evolução do modelo de negócio com a transição climática, a digitalização e a qualidade de serviço. As metas da ANA para 2030 estão alinhadas com as metas 2030 do Grupo VINCI.

No caso da Portway, a jornada de sustentabilidade iniciou-se no último trimestre de 2024, acompanhando a crescente relevância destes temas no setor do *handling* e alinhando-se com as melhores práticas da indústria. Em 2025, a empresa desenvolveu a sua primeira estratégia de sustentabilidade, guiada pelas características próprias do seu negócio e pelos riscos e oportunidades identificados ao longo da cadeia de valor. Este processo culminou na aprovação, em dezembro do mesmo ano, de um plano de ação para o ciclo 2026–2028, que integra as iniciativas focadas na descarbonização das operações, na modernização da frota de *Ground Service Equipment* (GSE), na promoção da segurança operacional, na capacitação das equipas e na eficiência dos recursos.

Com esta nova abordagem, a Portway reforça o compromisso de integrar a sustentabilidade na gestão e na tomada de decisões, contribuindo para a resiliência operacional, para a competitividade do negócio e para a criação de valor para clientes, trabalhadores e parceiros no ecossistema aeroportuário.

Para mais informação consultar o capítulo 3.5 Estratégia de Sustentabilidade do presente relatório.

5.1.4 Dupla Materialidade/ IRO

5.1.4.1 Objetivo e Enquadramento da Análise

SBM-1 | SBM-3 | IRO-2

Em 2025, a ANA e a Portway realizaram os seus exercícios de Dupla Materialidade (DMA) em conformidade com os ESRS e com a CSRD:

- o exercício da ANA, concluído no início de 2025, atualizou o trabalho desenvolvido em 2022 e alinou-o integralmente com os requisitos da CSRD
- o exercício da Portway, concluído no primeiro semestre de 2025, reflete as especificidades do negócio de *handling* e o início da sua jornada estruturada de sustentabilidade

No final de 2025, foi realizado um exercício adicional de integração e consolidação de ambos os exercícios, resultando numa única análise de Dupla Materialidade, a do Grupo ANA.

Metodologia

1 Identificação de temas de sustentabilidade (potenciais tópicos e subtópicos materiais)

Em 2025, o processo de Dupla Materialidade da ANA teve por base o exercício de materialidade realizado em 2022, utilizado como referência na definição do 1º ciclo estratégico, e evoluiu de modo a assegurar o cumprimento integral dos requisitos da CSRD e dos ESRS.

Nesta fase, realizou-se:

- Revisão dos temas previamente identificados
- Análise de tendências e boas práticas internacionais no setor aeroportuário
- Envolvimento de parceiros externos por auscultação
- Análise do *Application Requirement* 16 das ESRS
- Levantamento de informação interna e conhecimento operacional
- Integração da abordagem estratégica da VINCI

Resultou numa lista de temas estratégicos que foram validados internamente, assegurando a sua completude, tendo sido posteriormente aprovados pela Comissão Executiva.

No caso da Portway, o exercício teve a *priori* o requisito do cumprimento da CSRD e dos ESRS, com as seguintes ações:

- Análise de tendências e boas práticas internacionais no setor do *handling*
- Análise do *Application Requirement* 16 das ESRS
- Levantamento de informação interna e conhecimento operacional
- Integração da abordagem estratégica da VINCI

2 Identificação dos Impactos, Riscos e Oportunidades (IRO)

Realizou-se o mapeamento sistemático dos impactos, riscos e oportunidades (IROs) ao longo de toda a cadeia de valor para cada uma das empresas do Grupo, abrangendo:

- **ANA**
 - A montante: a ANA comunica com o regulador, ANAC, e com diversas e diferentes entidades com responsabilidade direta na operação aeroportuária, nomeadamente o serviço de navegação aérea (NAV), o serviço de fronteiras (AIMA), as forças de segurança (PSP, GNR), o serviço alfandegário (Alfandega), os serviços sanitários (Direção Geral de Saúde), entre outras. Integram ainda este âmbito os prestadores de serviços de segurança, manutenção, limpeza, serviços assistência aos Passageiros de Mobilidade Reduzida (serviço MyWay prestado pela Portway), bem como fornecedores de energia, água e demais bens e serviços indispensáveis ao funcionamento das infraestruturas aeroportuárias;
 - Operação própria: compreende a gestão aeroportuária, coordenando a atividade desenvolvida nos aeroportos e assegurando a articulação com companhias aéreas, operadores de carga, *handlers*, concessionários comerciais, serviços oficiais e restantes parceiros intervenientes no processo aeroportuário;
 - A jusante: a ANA tem como **clientes/consumidores** as companhias aéreas, operadores de carga aérea e *integrators*, os prestadores de assistência em escala (*handlers*) e os passageiros como **utilizadores finais** das infraestruturas e serviços aeroportuários.

· **Portway**

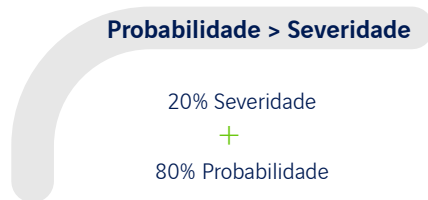
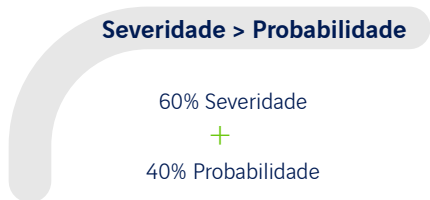
- A montante: a Portway opera sob supervisão do regulador ANAC e depende do licenciamento acesso ao mercado, infraestruturas e condições operacionais asseguradas pela ANA. Integram ainda este âmbito os fornecedores de combustíveis, energia e outros bens necessários ao suporte das operações, bem como prestadores de serviços de equipamentos, trabalho temporário, manutenção, limpeza e apoio técnico;
- Operações próprias: abrangem os serviços de *handling* para o qual está licenciada, incluindo, entre outros, assistência a passageiros, assistência a bagagem, assistência de operações na placa, assistência à carga;
- A jusante: a Portway serve as companhias aéreas, os operadores de carga aérea e integrators enquanto consumidores/clientes, bem como os passageiros enquanto consumidores finais dos serviços associados à assistência em escala.

3 Avaliação da Materialidade de Impacto

A metodologia aplicada na avaliação da materialidade de impacto foi comum às duas empresas, envolvendo equipas multidisciplinares organizadas em três grupos, garantindo a representação das operações dos aeroportos, das áreas centrais, da Direção de Sustentabilidade e Ambiente e das áreas funcionais mais relevantes neste processo. Em ambos os exercícios, foram analisados impactos reais e potenciais, positivos e negativos, nos horizontes de curto, médio e longo prazo, ao longo de toda a cadeia de valor.

Materialidade de Impacto	Escala	gravidade do impacto ou benefício
	Âmbito	número de pessoas afetadas ou extensão territorial
	Caráter Irremediável	apenas para impactos negativos
	Severidade	combinação ponderada de escala, âmbito e irreversibilidade
	Probabilidade	em impactos potenciais

Escala de avaliação: 1 Negligenciável 2 Moderado 3 Significativo 4 Crítico



4 Avaliação da Materialidade Financeira

No caso da ANA, a avaliação da materialidade financeira foi realizada num segundo momento, focada na avaliação dos efeitos financeiros associados aos riscos e oportunidades identificados.

Participaram equipas multidisciplinares, incluindo representantes da Direção Financeira em todos os grupos, por forma a assegurar rigor na interpretação económica e financeira dos temas analisados.

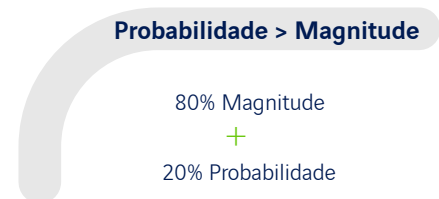
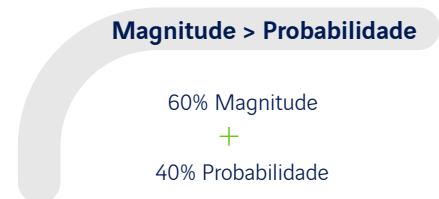
No caso da Portway, o processo decorreu na mesma sessão, com as mesmas equipas detalhadas no ponto 3, avaliação da materialidade de impacto.

Esta análise considerou os seguintes elementos:

- Riscos operacionais, tecnológicos e regulatórios
- Dependências externas
- Necessidades de investimento e impactos no desempenho financeiro

Materialidade Financeira	Magnitude Financeira	ganhos/ poupanças ou perdas/ custos potencias
	Probabilidade de Ocorrência	ou frequência de ocorrência
	Origem do Efeito Financeiro	impacto, dependência ou fatores externos

Escala de avaliação: 1 Negligenciável 2 Moderado 3 Significativo 4 Crítico



No Grupo ANA, não existe, à data, um processo autónomo ou formal de priorização de riscos de sustentabilidade face a outros tipos de risco. Os riscos relacionados com a sustentabilidade são identificados e analisados no contexto do exercício de Dupla Materialidade.

Ainda assim, no âmbito da Dupla Materialidade, os riscos de sustentabilidade são hierarquizados de forma relativa, para efeitos de reporte e enquadramento estratégico, com base na avaliação da materialidade financeira. Esta hierarquização permite diferenciar os temas considerados mais relevantes, atendendo à relevância dos potenciais efeitos no modelo de negócio, sem constituir um mecanismo formal de gestão ou priorização de riscos.

Os riscos de sustentabilidade classificados como materiais, e em particular os identificados como estratégicos de acordo com os limiares definidos na metodologia, assumem maior destaque no reporte e na reflexão estratégica, informando a definição de prioridades e a integração dos temas mais críticos na estratégia e no planeamento do Grupo ANA.

5 Análise de Dupla Materialidade (DMA) do Grupo ANA

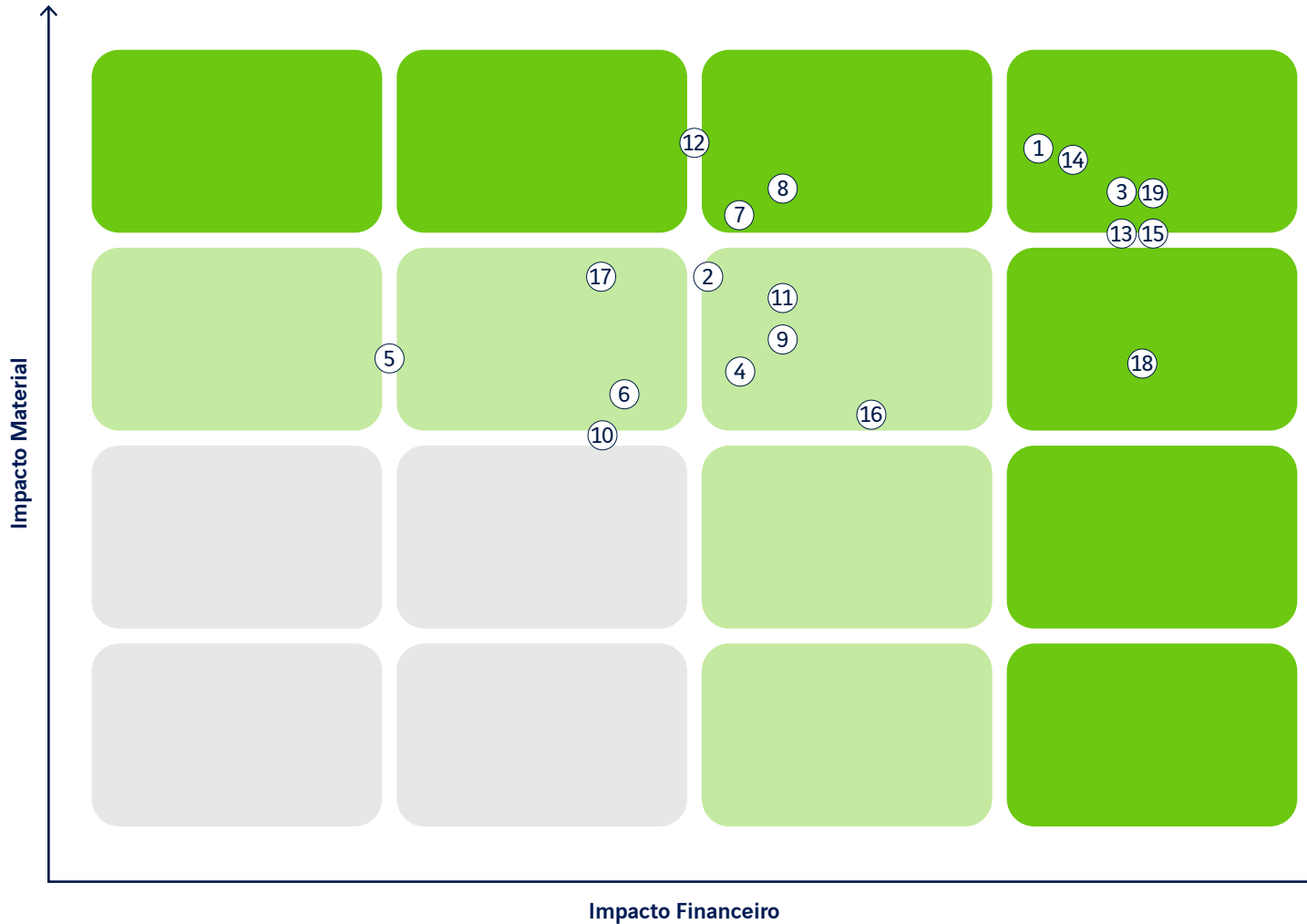
A avaliação de materialidade de impacto e a avaliação de materialidade financeira são realizadas de forma autónoma, conforme previsto nos ESRS. Esta abordagem reconhece que determinados impactos gerados pela atividade do Grupo ANA sobre trabalhadores, comunidades e território podem traduzir-se em riscos ou oportunidades financeiras; contudo, admite igualmente a identificação de riscos ou oportunidades que não resultam diretamente desses impactos, mas que decorrem, por exemplo, de dependências, tendências setoriais, mudanças regulatórias ou condições de mercado. Esta abordagem evidencia as interdependências entre efeitos sociais (como condições de trabalho, saúde e segurança ou bem-estar), riscos operacionais e reputacionais, necessidades de investimento, e impactos na eficiência e continuidade do negócio. Um tema é considerado material, isto é, de elevada relevância, quando é material numa ou em ambas as perspetivas (impacto ou financeira), em conformidade com os ESRS. A metodologia define os limiares: temas com pontuação superior a dois são materiais para reporte e temas com pontuação superior a três são materiais estratégicos, exigindo acompanhamento reforçado e integração prioritária na estratégia, planeamento e gestão do desempenho do Grupo ANA.

Consolidação ANA com Portway

A consolidação dos dois exercícios independentes foi feita através de um processo de ponderação. Os IRO da Portway com pontuação superior a 3,5 foram integrados na Dupla Materialidade da ANA, com a ponderação correspondente ao peso económico da Portway no Grupo ANA (10,34% do volume de negócios em 2024). Este processo assegurou que as especificidades da operação de *handling* foram devidamente refletidas neste exercício consolidado.

Os resultados da Dupla Materialidade do Grupo ANA fundamentam o presente reporte e suportam a integração dos temas mais críticos no modelo de gestão, no planeamento estratégico e na priorização de iniciativas.

Matriz de Dupla Materialidade da ANA:



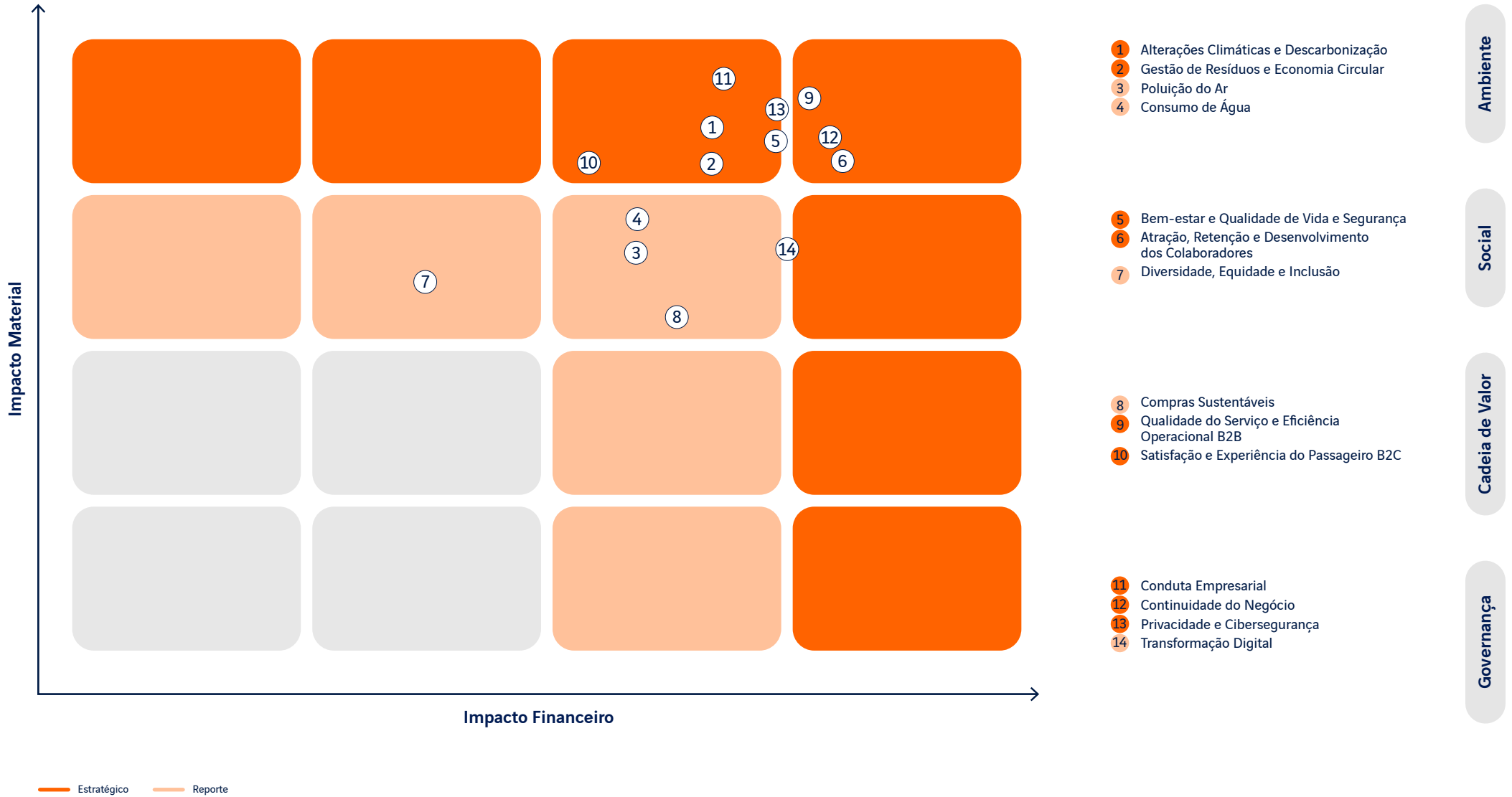
- 1 Alterações Climáticas
- 2 Poluição do Ar
- 3 Gestão de Ruído
- 4 Uso Sustentável da Água
- 5 Biodiversidade
- 6 Gestão de Resíduos e Economia Circular
- 7 Desenvolvimento da Equipa
- 8 Reconhecimento da Equipa
- 9 Bem-estar e Qualidade de Vida
- 10 Diversidade, Equidade e Inclusão
- 11 Saúde e Segurança
- 12 Desenvolvimento Económico Local das Regiões e Investimentos nas Comunidades
- 13 Ética e Cultura Empresarial
- 14 Resiliência dos Sistemas de Informação
- 15 Continuidade do Negócio
- 16 Inovação e Novas Tecnologias
- 17 Cadeia de Valor Sustentável/ Responsável
- 18 Satisfação e Experiência do Cliente e do Passageiro
- 19 Segurança Aeroportuária

Ambiente

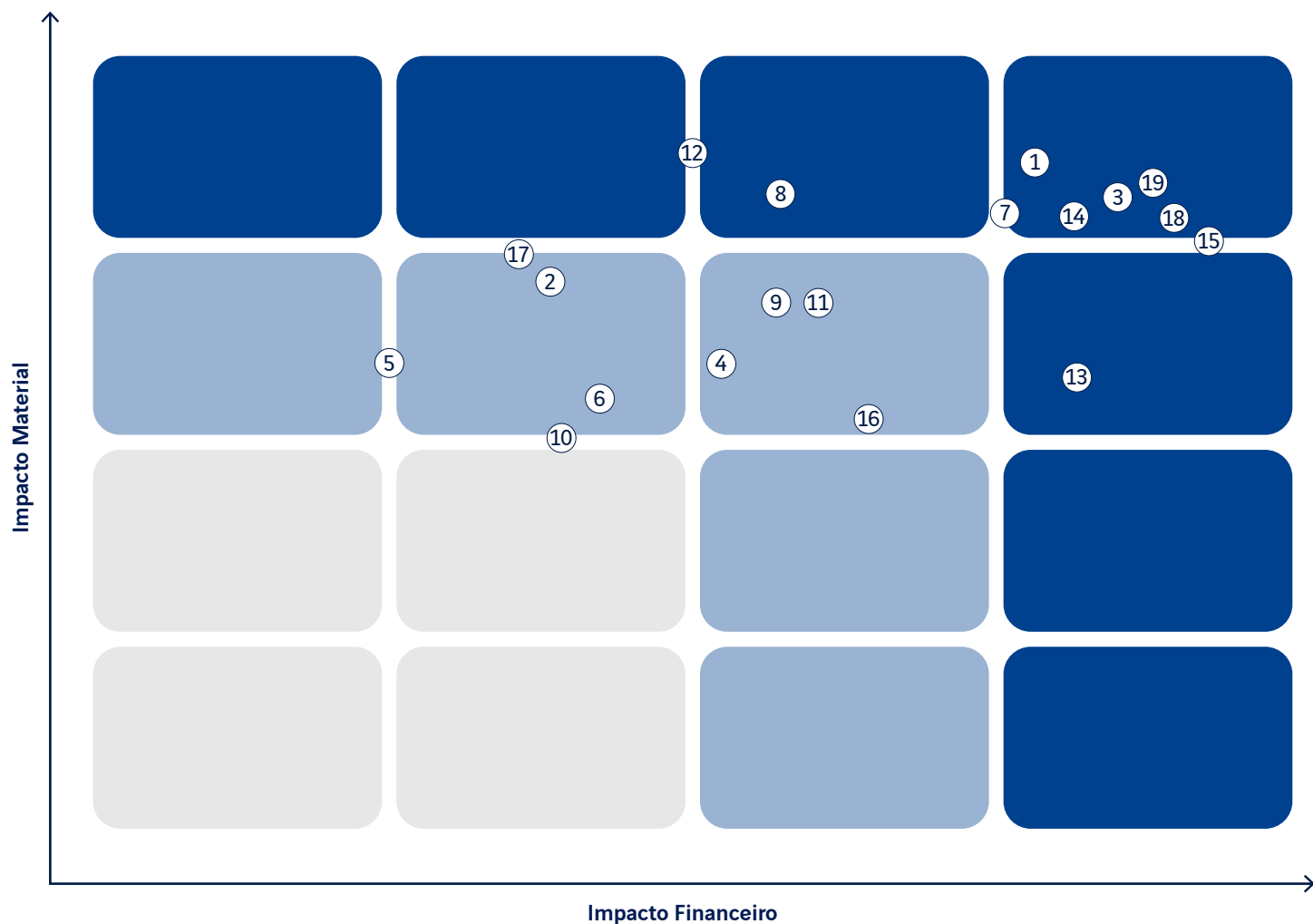
Social

Governança & Negócio

Matriz de Dupla Materialidade da Portway:



Matriz de Dupla Materialidade do Grupo ANA:



- 1 Alterações Climáticas
- 2 Poluição do Ar
- 3 Gestão de Ruído
- 4 Uso Sustentável da Água
- 5 Biodiversidade
- 6 Gestão de Resíduos e Economia Circular

- 7 Desenvolvimento da Equipa
- 8 Reconhecimento da Equipa
- 9 Bem-estar e Qualidade de Vida
- 10 Diversidade, Equidade e Inclusão
- 11 Saúde e Segurança
- 12 Desenvolvimento Económico Local das Regiões e Investimentos nas Comunidades

- 13 Ética e Cultura Empresarial
- 14 Resiliência dos Sistemas de Informação
- 15 Continuidade do Negócio
- 16 Inovação e Novas Tecnologias
- 17 Cadeia de Valor Sustentável/ Responsável
- 18 Satisfação e Experiência do Cliente e do Passageiro
- 19 Segurança Aeroportuária

Ambiente

Social

Governança & Negócio

Temas Grupo ANA

Topical Standards (ESRS)

Alterações Climáticas	E1 – Alterações Climáticas
Poluição do Ar	E2 – Poluição
Gestão de Ruído	MDR, Tema específico
Uso Sustentável da Água	E3 – Recursos Hídricos e Marinheiros
Biodiversidade	E4 – Biodiversidade
Gestão de Resíduos e Economia Circular	E5 – Uso de Recursos e Economia Circular
Desenvolvimento da Equipa	S1 – Própria Força de Trabalho
Reconhecimento da Equipa	S1 – Própria Força de Trabalho
Bem-estar e Qualidade de Vida	S1 – Própria Força de Trabalho
Diversidade, Equidade e Inclusão	S1 – Própria Força de Trabalho
Saúde e Segurança	S1 – Própria Força de Trabalho
Desenvolvimento Económico Local das Regiões e Investimentos nas Comunidades	S3 – Comunidades Afetadas
Ética e Cultura Empresarial	G1 – Conduta Empresarial
Resiliência dos Sistemas de Informação	MDR, Tema específico
Continuidade de Negócio	MDR, Tema específico
Inovação e Novas Tecnologias	MDR, Tema específico
Cadeia de Valor Sustentável/Responsável	S2 – Trabalhadores da Cadeia de Valor, G1 – Conduta Empresarial
Satisfação e Experiência do Cliente e do Passageiro	S4 – Consumidores e Utilizadores Finais
Segurança Aeroportuária	MDR, Tema específico

obrigações é assegurado ao nível do [relato consolidado do Grupo VINCI](#) (capítulo 2.1.1 *EU Taxonomy of environmentally sustainable activities* da parte E. *Sustainability report*), no qual a ANA, enquanto sociedade integralmente detida, é incluída.

Identificam-se as atividades económicas potencialmente elegíveis no perímetro do Grupo ANA (incluindo a ANA e a Portway), com base no Regulamento Delegado Climático (UE) 2021/2139, no Regulamento Delegado Ambiental (UE) 2023/2486 e nos Regulamentos Delegados complementares que introduziram atividades adicionais, designadamente o Regulamento Delegado (UE) 2023/2485, de 27 de junho de 2023. O objetivo é apresentar, de forma descritiva, o mapeamento entre as operações e investimentos do Grupo e as atividades listadas nos atos delegados, e delinear o plano de ação para a melhoria do reporte nos próximos ciclos.

Atividades Potencialmente Elegíveis

ANA

As atividades económicas identificadas como potencialmente elegíveis para a ANA, com a respetiva descrição regulamentar e notas específicas para o setor aeroportuário, são apresentadas na tabela seguinte:

Código	Atividade económica	Descrição da atividade no contexto ANA	Notas para o setor aeroportuário
MAC 6.5	Transportes em motociclos, veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros	Aquisição, financiamento, locação ou operação de veículos ligeiros classificados nas categorias M1 e N1 do Regulamento (CE) n.º 715/2007.	No contexto aeroportuário, aplica-se a veículos de serviço e operação (ex.: viaturas de pista, veículos de apoio em categorias M1 e N1).
MAC 6.6	Serviços de transporte rodoviário de mercadorias	Aquisição, financiamento, locação ou operação de veículos das categorias N1, N2 e N3 para transporte rodoviário de mercadorias.	Potencialmente relevante para veículos de carga e equipamentos de transporte de bagagem cuja homologação se enquadre nas categorias elegíveis. A fronteira com a atividade 6.5 depende da categoria de homologação do veículo.

5.2 Informação Ambiental

5.2.1 Taxonomia

Neste ciclo de reporte, o Grupo ANA ainda não se encontra abrangido pela aplicação obrigatória dos requisitos da CSRD nem pela obrigatoriedade de apresentar as divulgações regulamentares previstas no Artigo 8.º do Regulamento (UE) 2020/852 (Regulamento da Taxonomia). O cumprimento dessas

Código	Atividade económica	Descrição da atividade no contexto ANA	Notas para o setor aeroportuário
MAC 6.17	Infraestruturas aeroportuárias hipocarbónicas	Construção, modernização e operação de infraestruturas aeroportuárias que contribuam para a redução das emissões de carbono das operações em terra, incluindo fornecimento de eletricidade fixa ou pré-condicionamento de ar a aeronaves estacionadas.	Inclui GPUs (Ground Power Units), PCAs (Pre-Conditioned Air) e outro equipamento fixo de apoio elétrico a aeronaves.
MAC 6.20	Serviços de transporte aéreo e atividades de assistência em escala	Equipamentos e atividades de serviços relacionados com o transporte aéreo, incluindo operações realizadas em aeroportos e manuseamento de carga, nomeadamente carga e descarga de mercadorias a partir de aeronaves.	Enquadramento relevante para veículos e equipamentos de assistência em escala, designadamente viaturas de pista, veículos especializados de placa (follow-me, push-back), veículos de carga e equipamentos de transporte de bagagem de maior porte.
MAC 7.1	Construção de novos edifícios	Construção de novos edifícios destinados a uso administrativo, técnico ou operacional (terminais, edifícios técnicos, armazéns).	Aplicável a novas construções no perímetro aeroportuário. A distinção entre construção nova e renovação major em terminais que sofrem intervenções de grande escala com uso misto é uma questão interpretativa comum no setor.
MAC 7.3	Instalação, manutenção e reparação de equipamentos de eficiência energética	Instalação, manutenção e reparação de equipamentos de eficiência energética, incluindo sistemas AVAC de elevada eficiência, iluminação LED e componentes do envelope opaco e envidraçado.	A possibilidade de isolar este tipologia de investimentos no contexto de empreitadas globais é essencial para a qualidade do reporte.
MAC 7.4	Instalação, manutenção e reparação de postos de carregamento de veículos elétricos montados em edifícios e em estacionamentos anexos a edifícios.	Instalação, manutenção e reparação de postos de carregamento de veículos elétricos em edifícios e em estacionamentos anexos a edifícios.	Relevante para infraestrutura de carregamento de veículos elétricos de operação e de passageiros nos aeroportos.

Código	Atividade económica	Descrição da atividade no contexto ANA	Notas para o setor aeroportuário
MAC 7.5	Instalação, manutenção e reparação de instrumentos e de dispositivos de medição, regulação e monitorização do desempenho energético dos edifícios	Instalação, manutenção e reparação de instrumentos e dispositivos de medição, regulação e monitorização do desempenho energético dos edifícios.	Aplicável a sistemas de gestão de edifícios (BMS) e outros dispositivos de medição e monitorização instalados no perímetro aeroportuário.
MAC 7.6	Instalação, manutenção e reparação de tecnologias de energia renovável	Instalação, manutenção e reparação de sistemas de energia renovável no local, incluindo painéis solares fotovoltaicos e coletores solares térmicos.	Aplicável a painéis solares e outras soluções de geração renovável instaladas no perímetro aeroportuário.
MAC 7.7	Aquisição e propriedade de edifícios	Aquisição de edifícios e exercício de direitos de propriedade, incluindo o arrendamento de espaços a terceiros.	Aplicável a aquisições de edifícios existentes e ao exercício de direitos de propriedade através do arrendamento de espaços comerciais e operacionais.
MAC 8.1	Tratamento de dados, alojamento de informação e atividades conexas	Armazenamento, tratamento, alojamento de informação e atividades conexas, incluindo centros de dados.	Relevante se existirem investimentos em data centres ou infraestrutura de TI própria com consumo energético significativo.
RHM 2.2	Tratamento de águas residuais urbanas	Construção, extensão e operação de sistemas de tratamento de águas residuais, incluindo ETARs.	Aplicável a intervenções em estações de tratamento de águas residuais no perímetro aeroportuário.
EC 3.4	Manutenção de estradas e autoestradas	Reabilitação e manutenção de estradas existentes, incluindo caminhos e autoestradas, e respetivos elementos de infraestrutura.	Aplicável a manutenção de vias de circulação, placas de estacionamento de aeronaves e vias de serviço no perímetro aeroportuário. A interpretação do conceito de «estrada» no contexto de vias aeroportuárias (taxiways, aprons) é um ponto de análise relevante.

Portway

A Portway, empresa de *handling* integralmente detida pela ANA, desenvolve atividades que podem encontrar enquadramento na Taxonomia, em particular através das atividades MAC 6.17 (Infraestruturas aeroportuárias hipocarbónicas) e MAC 6.20 (Serviços de transporte aéreo e atividades de assistência em escala), a que acrescem várias categorias de investimento em edifícios, equipamentos e frota potencialmente elegíveis ao nível do CapEx.

A tabela seguinte identifica as atividades com maior probabilidade de relevância para as operações de *handling*:

Código	Atividade económica	Descrição da atividade no contexto Portway	Relevância para a Portway
MAC 6.5	Transportes em motociclos, veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros	Aquisição, financiamento, locação ou operação de veículos ligeiros das categorias M1 e N1.	Veículos ligeiros de operação e serviço (ex.: carros de pista, furgões) nas categorias M1 e N1.
MAC 6.6	Serviços de transporte rodoviário de mercadorias	Aquisição, financiamento, locação ou operação de veículos das categorias N1, N2 e N3.	Veículos de transporte de mercadorias cuja homologação se enquadre nas categorias N1, N2 ou N3. A fronteira com a atividade 6.5 depende da categoria de homologação.
MAC 6.17	Infraestruturas aeroportuárias hipocarbónicas	Construção, modernização e operação de infraestruturas que contribuam para a redução de emissões das operações em terra.	GPUs (Ground Power Units) e PCAs (Pre-Conditioned Air) operados pela Portway, se existirem. A titularidade do equipamento (Portway vs. ANA) determina em que entidade o CapEx é reportado.
MAC 6.20	Serviços de transporte aéreo e atividades de assistência em escala	Equipamentos e atividades de serviços relacionados com o transporte aéreo (assistência em escala), incluindo manuseamento de carga e de bagagens, nomeadamente operações de carga e descarga a partir de aeronaves.	Atividade com elevada relevância para a Portway: enquadra tratores de bagagem, loaders, veículos especializados de rampa (follow-me, carros de assistência) e outros equipamentos pesados utilizados em operações de assistência em escala.
MAC 7.2	Renovação de edifícios existentes	Obras de renovação em edifícios existentes (escritórios, hangares, armazéns de carga).	Intervenções em instalações próprias da Portway, caso envolvam obras de renovação.
MAC 7.3	Instalação, manutenção e reparação de equipamentos de eficiência energética	Instalação, manutenção e reparação de equipamentos de eficiência energética, incluindo sistemas AVAC de elevada eficiência, iluminação LED e componentes do envelope opaco e envidraçado.	Aplicável a investimentos em equipamentos que aumentem a eficiência energética nas instalações da Portway, desde que identificáveis de forma autónoma.

Código	Atividade económica	Descrição da atividade no contexto Portway	Relevância para a Portway
MAC 7.4	Instalação, manutenção e reparação de postos de carregamento de veículos elétricos montados em edifícios e em estacionamentos anexos a edifícios.	Instalação, manutenção e reparação de postos de carregamento de veículos elétricos em edifícios e em estacionamentos anexos a edifícios.	Relevante se a Portway tiver investido em infraestrutura de carregamento para a eletrificação da frota de rampa.
MAC 7.5	Instalação, manutenção e reparação de instrumentos e de dispositivos de medição, regulação e monitorização do desempenho energético dos edifícios	Instalação, manutenção e reparação de instrumentos e dispositivos de medição, regulação e monitorização do desempenho energético dos edifícios.	Aplicável a sistemas de gestão de edifícios (BMS) e outros dispositivos de medição, ou de controlo local de sistemas instalados em instalações da Portway.
MAC 7.6	Instalação, manutenção e reparação de tecnologias de energia renovável	Instalação, manutenção e reparação de sistemas de energia renovável no local (painéis solares, coletores térmicos).	Aplicável a painéis solares ou outras soluções renováveis instaladas em instalações próprias da Portway.
MAC 7.7	Aquisição e propriedade de edifícios	Aquisição de edifícios e exercício de direitos de propriedade, incluindo o arrendamento de espaços a terceiros.	Aplicável a aquisições de edifícios e ao exercício de direitos de propriedade através do arrendamento de espaços.
MAC 8.1	Tratamento de dados, alojamento de informação e atividades conexas	Armazenamento, tratamento, alojamento de informação e atividades conexas, incluindo centros de dados.	Relevante se existirem investimentos em data centres ou infraestrutura de TI própria com consumo energético significativo.

O levantamento inicial de atividades potencialmente elegíveis no contexto da Portway realizou-se pela primeira vez no exercício de 2025, abrangendo CAPEX e Turnover, com o objetivo de determinar o âmbito das atividades a reportar nos próximos ciclos.

Avaliação Preliminar dos KPIs

O reporte de Taxonomia Europeia do Grupo ANA é assegurado ao nível consolidado do Grupo VINCI. Os conteúdos apresentados nesta secção têm carácter exclusivamente exploratório e não constituem qualquer forma de reporte de Taxonomia, nem uma aproximação formal a esse reporte.

CAPEX

É expectável que o CAPEX venha a constituir o indicador com maior relevância no exercício de elegibilidade do Grupo ANA, atendendo à natureza intensiva em capital do setor aeroportuário. A análise de potencial elegibilidade incide sobre a totalidade dos investimentos realizados no exercício, procedendo-se ao mapeamento de cada ativo face às atividades listadas.

OPEX

O Grupo VINCI aplica a isenção de materialidade do OPEX, optando por não o reportar, uma vez que a proporção do OPEX da Taxonomia comparativamente ao OPEX Financeiro é considerada não material. No entanto, esta abordagem poderá não ser automaticamente transponível para o Grupo ANA, atendendo ao seu perfil operacional distinto, assente numa infraestrutura aeroportuária intensiva em atividades de manutenção, conservação e operação corrente, que tendem a refletir-se maioritariamente em OPEX. Nestas circunstâncias, é plausível que o peso relativo do OPEX da Taxonomia no Grupo ANA seja superior ao observado ao nível consolidado do Grupo VINCI. Assim, a aplicabilidade da isenção de materialidade ao OPEX ao nível do reporte individual do Grupo ANA carece de validação específica. Este tema será objeto de análise detalhada no próximo ciclo de reporte.

Turnover (Volume de Negócio)

A estrutura de receitas do Grupo ANA assenta maioritariamente nas receitas aviação, decorrentes da aplicação das taxas aeroportuárias, e nas receitas extra aviação (retalho, estacionamento, rent-a-car, imobiliário). Em linha com o enquadramento da atividade MAC 7.7, pode existir enquadramento no Volume de Negócios para as receitas associadas ao exercício do direito de uso decorrente da propriedade dos ativos, incluindo receitas de arrendamento de espaços.

Próximos desenvolvimentos

Em 2025, o Grupo ANA deu início a um processo de diagnóstico ao seu modelo de reporte de taxonomia europeia, com o objetivo de identificar atividades potencialmente elegíveis, clarificar o respetivo enquadramento regulamentar e avaliar o grau de maturidade dos processos e informação disponível.

Foi assim possível mapear as principais áreas de evolução necessárias para assegurar, nos próximos ciclos, um reporte mais completo, consistente e alinhado com os requisitos da taxonomia europeia, abrangendo o perímetro do Grupo ANA, incluindo a ANA e a Portway.

Foram identificadas oportunidades de melhoria relacionadas, nomeadamente, com a definição do perímetro e dos indicadores a reportar, a articulação entre informação contabilística e técnica, a

classificação dos investimentos por atividade económica, a recolha e organização de evidências de alinhamento e a integração progressiva da Portway no exercício de reporte.

Evidenciou, em particular, a necessidade de:

- Reforçar a consistência entre o CAPEX contabilístico e o denominador utilizado para efeitos de taxonomia
- Aprofundar a análise da materialidade do OPEX ao nível do Grupo ANA
- Clarificar a classificação dos investimentos por atividade taxonómica, assegurando critérios homogéneos e documentação de suporte
- Estruturar mecanismos sistemáticos de verificação dos critérios de contribuição substancial e de DNSH (*Do No Significant Harm*)
- Consolidar o enquadramento das salvaguardas mínimas, em articulação com as políticas do Grupo VINCI
- Realizar a primeira análise de elegibilidade da Portway, com mapeamento de atividades económicas e recolha de dados de investimento

O Grupo ANA definiu um conjunto de ações, a implementar ao longo de 2026, com vista a assegurar que o reporte relativo ao exercício de 2026 seja realizado de forma integral, robusta e documentável, cobrindo os indicadores de CAPEX, OPEX e Turnover, em conformidade com os requisitos da taxonomia europeia.

5.2.2 Alterações Climáticas

Impactos, Riscos e Oportunidades

E1.SBM-3 | E1.IRO-1

O processo de identificação, avaliação e gestão dos impactos, riscos e oportunidades do Grupo ANA em matéria de alterações climáticas assenta na análise de Dupla Materialidade.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo Afetada	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Emissões de GEE (Âmbitos 1, 2 e 3), decorrentes do consumo de energia de fontes não renováveis nas operações próprias e na comunidade aeroportuária, contribuindo para as alterações climáticas.	US/OO/DS	Negativo	Real	Longo prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Disrupção do funcionamento aeroportuário causada por fenómenos associados às alterações climáticas, com impactos económicos e operacionais nos passageiros e trabalhadores do ecossistema aeroportuário.	DS	Negativo	Real	Longo prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

Área de Negócio Afetada	Potenciais efeitos financeiros	Risco / Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Custos acrescido e disrupções na operação aeroportuária, com potencial perda de receitas, resultantes de riscos físicos associados às alterações climáticas (ex.: eventos extremos), afetando a continuidade do serviço, a segurança e o desempenho económico.	Risco	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Aumento de custos e necessidade de investimentos associados aos riscos de transição climática, incluindo dependência tecnológica, indisponibilidade de soluções para combustíveis alternativos, limitações de infraestruturas adequada, volatilidade do custo da energia e do preço do carbono.	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Impactos na operação, nas infraestruturas e nos investimentos decorrentes de mudanças regulatórias relacionadas com o clima, como restrições a rotas, movimentos ou tipologias de aeronaves.	Risco	Médio prazo
Handling	Aumento dos custos de energia associado à volatilidade dos preços no mercado energético, com impacto direto na estrutura de custos e na competitividade da operação.	Risco	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Limitações de espaço nos aeroportos que condicionam a implementação de projetos de mitigação e transição energética (ex.: instalações fotovoltaicas), originando atrasos na redução de consumos e emissões, resultando em impactos financeiros, incluindo a perda de poupanças previstas e potenciais custos acrescidos com soluções alternativas.	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Partilha de investimentos e redução de encargos financeiros através de sinergias com a cadeia de valor e o ecossistema aeroportuário (ex.: companhias aéreas), bem como acesso a financiamento europeu para a transição climática.	Oportunidade	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Adaptação do modelo de negócio e das infraestruturas às alterações climáticas, reforçando a resiliência operacional e permitindo assegurar a continuidade da atividade no médio e longo prazo.	Oportunidade	Médio prazo

O Grupo ANA não dispõe da quantificação quer dos efeitos financeiros associados à gestão das Alterações Climáticas, quer de proveitos provenientes de produtos ou serviços que envolvam substâncias que suscitem preocupação ou substâncias de muito elevada preocupação.

A ANA identificou, especificamente para o aeroporto de Faro, um conjunto de riscos relacionados com o clima, decorrentes das alterações climáticas e da maior frequência e intensidade de fenómenos meteorológicos extremos, no âmbito do Estudo e Plano de Adaptação às Alterações Climáticas do aeroporto. Os riscos físicos identificados incluem: riscos físicos crónicos, associados a alterações graduais dos padrões climáticos e riscos físicos agudos, associados a eventos climáticos extremos, que se apresentam na tabela seguinte:

Ainda que a ANA, no aeroporto de Faro, não tenha analisado, até à data, riscos de transição climática no âmbito do estudo realizado, reconhece a incerteza associada à evolução regulatória, tecnológica e de mercado. Nesse sentido, a ANA tem vindo a implementar algumas medidas de adaptação e mitigação alinhadas com os riscos físicos identificados, incluindo o reforço da drenagem e da monitorização de águas pluviais, a melhoria da eficiência dos sistemas de climatização, a promoção do uso eficiente da água e o desenvolvimento de estudos técnicos de suporte a intervenções futuras.

Em resultado deste estudo para aeroporto de Faro, a ANA decidiu rever e reforçar a metodologia de identificação e avaliação de riscos climáticos para assegurar uma abordagem transversal, consistente e comparável em toda a rede aeroportuária, alinhada com as novas exigências da CSRD. Com base nesta metodologia, está prevista até 2027, a realização de uma análise de vulnerabilidade ao nível do negócio e das infraestruturas e integração dos riscos físicos, assim como de riscos e oportunidades de transição. Até 2028 prevê-se a conclusão dos vários **Planos de Adaptação às Alterações Climáticas**

Riscos físicos crónicos

Eventos climáticos

- Aumento das temperaturas médias e extremas
- Redução da precipitação média anual
- Maior variabilidade intra anual da precipitação
- Aumento da frequência e intensidade de períodos de seca
- Subida do nível médio do mar

Impactos operacionais

- Riscos para a saúde e segurança de trabalhadores e passageiros (*stress* térmico)
- Pressão acrescida sobre sistemas AVAC
- Deterioração progressiva de pavimentos e edifícios
- Maior probabilidade de inundações em áreas técnicas adjacentes
- Necessidade crescente de gestão e eficiência hídrica

Impactos indiretos

Nos recursos naturais

- Maior dependência de origens alternativas de água
- Alterações na disponibilidade hídrica local, apesar da mitigação natural:

Localização litoral

Integração no sistema hídrico RH8

Na segurança operacional

- Potenciais alterações na avifauna regional
- Aumento do risco de colisões com aves
- Necessidade de monitorização contínua da fauna

Horizonte temporal

Médio a longo prazo

Riscos físicos agudos

Eventos climáticos

- Tempestades
- Precipitação intensa
- Ventos fortes
- Nevoeiro e bruma seca (influência de massas de ar do Saara)
- Incêndios florestais
- Episódios de precipitação intensa associados a aumento de temperatura

Impactos operacionais

- Sobrecarga e falhas nos sistemas de drenagem
- Condicionamento de acessos ao aeroporto
- Disrupções no funcionamento de áreas técnicas
- Restrições à movimentação de aeronaves
- Impactos em operações de baixa visibilidade

Impactos indiretos

- Efeitos operacionais e logísticos associados a incêndios florestais na envolvente
- Perturbações na continuidade do serviço aeroportuário

Horizonte temporal

Curto a médio prazo

Riscos sanitários

Eventos climáticos

Riscos sanitários

- Proliferação de vetores (ex.: mosquitos)
- Risco agravado pelo aumento da temperatura e da precipitação intensa
- Relevância acrescida devido a:
 - Proliferação de vetores (ex.: mosquitos)
 - Risco agravado pelo aumento da temperatura e da precipitação intensa

- Relevância acrescida devido a:
 - Papel do aeroporto como ponto de entrada internacional
 - Integração no programa de monitorização REVIVE
 - Subida do nível médio do mar

para cada um dos aeroportos sob gestão da ANA. Estes planos permitirão aprofundar a avaliação da exposição e sensibilidade dos ativos e atividades, identificar medidas de adaptação prioritárias e assegurar a integração progressiva dos riscos climáticos no planeamento estratégico, financeiro e operacional da empresa.

A capacidade de ajustar a estratégia e o modelo de negócio assenta na adoção progressiva de mecanismos de planeamento e investimento que reforcem a resiliência das infraestruturas aeroportuárias, garantindo a continuidade operacional e a segurança. A ANA não dispõe ainda de uma avaliação financeira dos riscos climáticos, nem de informação consolidada sobre o impacto destes riscos no acesso a financiamento, modernização ou desativação de ativos e na requalificação da força de trabalho, prevenindo-se que estes aspetos sejam desenvolvidos de forma faseada no âmbito da implementação do Plano de Adaptação e da sua integração no planeamento estratégico.

Plano de Gestão Energia e Carbono

E1-1

A ANA definiu e está a implementar o Plano de Gestão de Energia e Carbono como instrumento estratégico de longo prazo para alinhar a compatibilidade do seu modelo de negócio com a transição para uma economia sustentável e de baixo carbono. Este plano estabelece um *roadmap* claro para a descarbonização de cada uma das infraestruturas aeroportuárias sob sua gestão, com o objetivo de atingir a neutralidade carbónica (Net Zero Âmbitos 1 e 2) até 2030, e contribuir para a meta global do setor no Âmbito 3 até 2050, alinhadas com os referenciais setoriais de descarbonização aplicáveis à operação aeroportuária, nomeadamente o nível 5 do *Airport Carbon Accreditation* (ACA).

A Portway definiu igualmente a meta de atingir a neutralidade carbónica (Net Zero) nos Âmbitos 1 e 2 até 2030, encontrando-se a desenvolver um Plano de Ação que operacionaliza as medidas necessárias para a sua concretização.

Assim sendo, as metas climáticas de Âmbito 1 e 2 do Grupo ANA são compatíveis com a limitação do aquecimento global a 1,5°C uma vez que estão alinhadas com o Acordo de Paris.

A estratégia de **mitigação** climática está integrada na estratégia global de negócio e assenta na transformação progressiva do modelo operacional, através de:

- Reconfiguração da gestão de infraestruturas e energia, privilegiando eficiência energética, eletrificação da frota, eliminação de combustíveis fósseis, autoconsumo fotovoltaico, edifícios NZEB (*Nearly Zero Energy Buildings*) /ZEB (*Zero Energy Building*) e sistemas inteligentes de gestão energética (BMS)

- Reorientação dos investimentos para projetos estruturantes de descarbonização e integração contínua de novos projetos com impacto relevante na redução de emissões
- Integração da transição climática no core business aeroportuário, assegurando que a expansão e modernização das infraestruturas são compatíveis com os objetivos climáticos e com a resiliência a riscos físicos e de transição
- Colaboração ativa com a cadeia de valor através de Planos de Parceria com *stakeholders* que incluem investimento em infraestrutura para apoio à eletrificação de equipamentos de terceiros, mobilidade sustentável, fornecimento de energia elétrica e ar condicionado às aeronaves em escala, e parcerias para o desenvolvimento de SAF, hidrogénio e soluções operacionais de baixas emissões

Através destas ações, o Grupo ANA consolida a sua trajetória de descarbonização, reforçando simultaneamente a modernização tecnológica das infraestruturas, a resiliência operacional e a capacidade de liderar uma transição climática responsável no setor aeroportuário nacional.

Políticas Relacionadas com a Mitigação e Adaptação às Alterações Climáticas

E1-2 | E1.GOV-3

A Política de Ambiente estabelece a abordagem da ANA à mitigação e adaptação climática, enquadrando como temas materiais a gestão e redução das emissões de gases com efeito de estufa, a melhoria da eficiência energética, a transição do consumo energético para fontes renováveis e a adoção de soluções de inovação tecnológica. Em paralelo, reconhece a relevância dos riscos climáticos físicos, como os eventos meteorológicos extremos, que podem afetar a continuidade e a segurança das operações e gerar custos adicionais, bem como dos riscos de transição, incluindo alterações regulatórias, exigências tecnológicas e a volatilidade do custo da energia e do preço do carbono, com impacto no esforço de investimento e no desempenho económico. A Política de Qualidade e Ambiente da Portway reconhece a importância da minimização dos impactos ambientais da sua atividade e a melhoria do seu Sistema de Gestão Ambiental.

Esta política aplica-se às operações sob responsabilidade direta da ANA, abrangendo as atividades de aviação e extra aviação desenvolvidas nos aeroportos geridos pela empresa em Portugal, não se estendendo a subsidiárias, empreendimentos conjuntos ou a empresas associadas. Os principais *stakeholders* abrangidos incluem os utilizadores (companhias aéreas, operadores de carga, passageiros, prestadores de assistência em escala (*handlers*)), trabalhadores, comunidades locais e parceiros da cadeia de valor envolvidos na transição energética e na redução de emissões.

No âmbito da estrutura de governação, os objetivos estratégicos da ANA integram metas de sustentabilidade que influenciam a avaliação global do desempenho e a definição de prioridades estratégicas. As políticas de remuneração dos órgãos de administração, direção e supervisão seguem as orientações do Grupo VINCI, conforme descrito em 2.3. Políticas.

Ações para Gerir as Alterações Climáticas

E1-3

As ações de mitigação das alterações climáticas desenvolvidas pelo Grupo ANA comportam um conjunto abrangente de medidas orientadas para a descarbonização das operações aeroportuárias, o reforço da eficiência energética e a introdução progressiva de energia renovável, incluindo iniciativas aplicadas tanto às operações diretas, como à cadeia de valor.



Ações	Partes interessadas afetadas	Resultados	Horizonte temporal	CapEx e OpEx associados
ANA				
Eletrificação da frota e dos equipamentos de apoio em terra	Trabalhadores ANA	Redução progressiva do consumo de combustíveis fósseis e das emissões diretas da frota.	2025-2030	Capex (2025): 1.65 M€
Substituição de lâmpadas por tecnologia LED	Trabalhadores, <i>stakeholders</i>	Redução do consumo de eletricidade e das emissões associadas (Âmbito 2).	2025-2030	Capex (2025): 1.86 M€
Melhorias na envolvente do edifício: isolamento/envidraçados	Trabalhadores, <i>stakeholders</i>	Redução das necessidades de climatização e do consumo energético (Âmbito 2).	2025-2030	Capex (2025): 1.05 M€
Substituição de bombas de calor	Trabalhadores, <i>stakeholders</i>	Maior eficiência na climatização, com redução de consumo energético e emissões (Âmbito 2).	2025-2030	Capex (2025): 1.45 M€
Substituição de sistemas AVAC e gases refrigerantes	Trabalhadores, <i>stakeholders</i>	Redução de fugas de refrigerantes e melhoria do desempenho energético.	2025-2030	Capex (2025): 0.52 M€
Implementação de sistemas APU-off (ar condicionado elétrico, 400Hz e GPU) – Projeto eGOANA	Companhias aéreas e handlers; trabalhadores das operações na placa	Redução do uso de APU e das emissões associadas em escala (Âmbito 3).	2025-2030	Capex (2025): 0.36 M€
Implementação de sistemas BMS (<i>Building Management System</i>)	Trabalhadores, <i>stakeholders</i>	Monitorização e otimização de consumos energéticos, com redução de emissões (Âmbito 2).	2025-2030	Capex (2025): 0.23 M€
Portway				
Utilização de HVO na frota de equipamentos no Aeroporto de Faro	Trabalhadores, <i>stakeholders</i>	Redução de 80% de emissões CO ₂ em comparação com o gasóleo devido ao consumo total de 145 214 litros de HVO.	2025	-
Utilização de biocombustíveis no Aeroporto do Porto	Trabalhadores, <i>stakeholders</i>	Redução de 104 CO ₂ devido ao consumo total de 60 991 litros de biocombustíveis	2025	-

Metas e Métricas para Gerir as Alterações Climáticas

E1-4 | E1-5 | E1-6

A ANA, na sua ambição Ambiente de Excelência, estabeleceu metas de redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) associadas às suas operações aeroportuárias, incidindo sobre as emissões diretas e indiretas (Âmbitos 1 e 2), com foco na redução do consumo de energia fóssil e no aumento da eficiência energética.

A ANA compromete-se em atingir a neutralidade carbónica em Âmbito 1 e 2 até 2030 e contribuir para Net Zero em Âmbito 3 até 2050.

Meta	Indicador	Unidade	Ano base	Ano da meta	Progresso Atual (2025)
Reduzir a pegada de carbono (Âmbitos 1 e 2) em valores absolutos - Método de Localização	Emissões CO ₂ - Âmbito 1 e 2	% de redução	2018	A metas é estabelecida anualmente com um horizonte temporal até 2030	Meta 2025: redução de 65% Resultado: redução de 63%
Reduzir consumo de energia	Consumo de energia fóssil, sem aquisição de Garantias de Origem - MJ/TU (% face ao anterior)	% de redução		A meta é estabelecida anualmente com base nos valores do ano anterior	Meta 2025: redução de 20% Resultado: incremento de 0,2%
Aumentar a resiliência e adaptação às alterações climáticas dos aeroportos	Nº de Planos de adaptação às Alterações Climáticas	N.º de planos		A meta é estabelecida anualmente	Meta 2025: 7 Resultado: 1
Explorar o hidrogénio verde como combustível alternativo: operações em terra e aeronaves	Número de Projetos/ Candidaturas UE com participação ANA	Nº de projetos		A meta é estabelecida anualmente	Meta 2025: 2 Resultados: 1
Explorar os combustíveis renováveis de baixas emissões alternativos ao Diesel	Total Combustível Fóssil Consumido/ Total Combustível Consumido	L	2023 6 072 L (1,3%)	A metas é estabelecida anualmente com um horizonte temporal até 2030	Meta 2025: 88 375 L (20%) Resultado: 66 201 L (22%)
Desenvolver opções para produção elétrica	Capacidade instalada	MWh	2023 2,9 MWh	A meta é estabelecida anualmente	Meta 2025: 15 MWh Resultado: 3,1 MWh
Explorar outras formas de energia renovável/ armazenamento de energia	Número de pilotos/ projetos instalados	Nº de projetos	2023 0 projetos	A meta é estabelecida anualmente	Meta 2025: 2 Resultados: 1
Incentivar a intermodalidade entre transporte aéreo e terrestre	Número de pontos de carregamento	Nº de pontos	2023 117 pontos	A meta é estabelecida anualmente	Meta 2025: 200 Resultados: 170
Incentivar a intermodalidade entre transporte aéreo e terrestre	Número de Plano de Mobilidade Empresarial [N.º]	Nº de planos	2023 1 plano	A metas é estabelecida anualmente com um horizonte temporal até 2030	Meta 2025: 3 Resultados: 1

Conforme referenciado no ponto 3.5.2.1 da Estratégia de Sustentabilidade da ANA-Cumprimento das Metas 2025, este incumprimento tem na sua origem atrasos ou pressupostos não verificados que estiveram subjacentes às metas propostas.

A redução percentual (-63%), comparativamente a 2018, das emissões CO₂ - Âmbitos 1 e 2- não atingiu a meta de -65% devido aos atrasos no licenciamento dos projetos fotovoltaicos e no projeto da instalação da bomba de calor no Terminal 2 do aeroporto de Lisboa.

A redução do consumo de energia fóssil, sem aquisição de Garantias de Origem, relativamente ao ano anterior, não atingiu a meta de -20%, tendo-se verificado um ligeiro aumento (+0,2%), uma vez que esta foi definida tendo como pressuposto o funcionamento, no decurso do ano 2025, do tanque de HVO no aeroporto do Porto. A instalação do mesmo sofreu um atraso e só no final do ano o tanque HVO, que veio substituir um tanque de gasolina, entrou em operação. Neste contexto, apesar da percentagem do Total de Combustível Fóssil Consumido face ao Total de Combustível Consumido situar-se em 22% em 2025, permitindo atingir a meta de 20%, os o número de litros (60.201) não atingiu a meta (88.375).

Como anteriormente referido, após a elaboração do Plano às Alterações Climáticas para aeroporto de Faro, a ANA decidiu rever e reforçar a metodologia de identificação e avaliação de riscos climáticos para assegurar uma abordagem transversal, consistente e comparável em toda a rede aeroportuária, sendo esta a razão pela qual não foram realizados os restantes estudos para os demais aeroportos, pressuposto subjacente à meta de sete Planos em 2025.

No que respeita ao desenvolvimento de opções para produção elétrica, a dificuldade no licenciamento das centrais fotovoltaicas nos aeroportos de Lisboa e Porto, processo que se encontrava ainda pendente, impediu o cumprimento da meta de 15 MWh de capacidade instalada em 2025. Ainda no âmbito da produção elétrica e da exploração de outras formas de energia renovável e de soluções de armazenamento de energia, apenas foi possível instalar um projeto piloto em 2025, quando a meta estabelecida previa dois, em resultado de constrangimentos nos processos de licenciamento.

Em termos de mobilidade sustentável, o atraso verificado em 2025 na implementação do projeto eGOANA, orientado para a promoção da eletrificação das operações em terra, deu origem ao incumprimento da meta de instalação de 200 postos de carregamento elétrico, encontrando se atualmente instalados 170 postos.

No que respeita às emissões GEE, em 2025, comparativamente a 2024, o Grupo ANA registou um decréscimo significativo no Âmbito 1 e 2.

A eletricidade consumida pela ANA está toda (100%) coberta por Garantias de Origem.

Emissões GEE Âmbito 1, 2 e 3	Grupo ANA		
	2024	2025	Δ25/24%
Âmbito 1 (tCO₂eq)	8.728,88	7.960,18	-8,8%
Âmbito 2 (tCO₂eq)			
Location-based (tCO ₂ eq)	9.292,50	9.206,51	-0,9%
Market-based (tCO ₂ eq)	242,48	253,34	4,5%
Total Âmbito 1 e 2			
Location-based (tCO ₂ eq)	18.021,38	17.166,69	-4,7%
Market-based (tCO ₂ eq)	8.971,36	8.213,52	-8,4%
Total Âmbito 3			
Location-based (tCO ₂ eq)	6.155.507,59	6.809.515,55	10,6%
Market-based (tCO ₂ eq)	6.155.587,74	6.809.604,53	10,6%
Total Âmbito 1,2 e 3			
Location-based (tCO ₂ eq)	6.173.528,97	6.826.682,24	10,6%
Market-based (tCO ₂ eq)	6.164.559,10	6.817.818,05	10,6%
Receita líquida/Volume Negócios (M€)	1.289,49	1.402,12	8,7%
Intensidade Âmbito 1, 2 e 3			
Location-based (tCO ₂ eq/M€)	4.787,58	4.868,82	1,7%
Market-based (tCO ₂ eq/M€)	4.780,62	4.862,50	1,7%

Emissões Significativas de GEE Âmbito 3

	Grupo ANA	
	2024	2025
Categoria 1	5.601,90	5.874,56
Categoria 2	7.633,67	8.445,42
Categoria 3	1.282,79	1.419,20
Categoria 4	240,74	299,53
Categoria 5	1.505,17	1.578,43
Categoria 6	1.333,65	1.398,57
Categoria 7	1.169,98	1.226,74
Categoria 11	6.130.168,42	6.782.036,07
Categoria 13 (método de mercado)	6.621,41	7.325,82
Categoria 13 (método de localização)	6.541,26	7.236,84

**Emissões GEE
Âmbito 1, 2 e 3**

ANA

	2024	2025	Δ25/24%
Âmbito 1 (tCO₂eq)	6.539,65	5.905,64	-9,7%
Âmbito 2 (tCO₂eq)			
Location-based (tCO ₂ eq)	9.169,93	9.047,28	-1,3%
Market-based (tCO ₂ eq)	0,00	0,00	-
Total Âmbito 1 e 2			
Location-based (tCO ₂ eq)	15.709,58	14.952,92	-4,8%
Market-based (tCO ₂ eq)	6.539,65	5.905,64	-9,7%
Total Âmbito 3			
Location-based (tCO ₂ eq)	6.155.006,66	6.809.147,45	10,6%
Market-based (tCO ₂ eq)	6.155.086,81	6.809.236,43	10,6%
Total Âmbito 1,2 e 3			
Location-based (tCO ₂ eq)	6.170.716,24	6.824.100,37	10,6%
Market-based (tCO ₂ eq)	6.161.626,46	6.815.142,07	10,6%
Receita Líquida/ Volume Negócios (M€)	1.212,87	1.313,79	8,3%
Intensidade Âmbito 1, 2 e 3			
Location-based (tCO ₂ eq/M€)	5.087,68	5.194,20	2,1%
Market-based (tCO ₂ eq/M€)	5.080,19	5.187,38	2,1%

As emissões GEE (Âmbito1, 2 e 3) da ANA de 2024 foram verificadas por uma entidade externa.

A Portway não realiza verificação externa dos seus valores da Pegada Carbono.

As emissões GEE (Âmbito1, 2 e 3) de 2025, da ANA são estimativas ainda não verificadas no âmbito da acreditação ACA. As mesmas emissões da Portway são igualmente estimativas.

Os resultados de 2025 refletem o estado atual de maturidade da ANA no seu percurso de descarbonização, evidenciando uma redução consistente das emissões absolutas e da intensidade carbónica.

No que respeita ao consumo energético, o consumo total cresce a um ritmo inferior ao crescimento do tráfego e da atividade. Em 2025, comparativamente a 2024, o Grupo ANA registou um decréscimo do consumo total de energia fóssil (-5,0%) e um acréscimo no consumo total de energias renováveis (+2,0%). A intensidade energética do Grupo ANA, em 2025, foi de 4.862,5 MWh/M€, +1,7% relativamente ao valor registado em 2024.

Grupo ANA

		2024	2025	Δ 25/24 %	
Consumo de Energia	Unidade				
1	Consumo de combustíveis de carvão e produtos de carvão	MWh	0	0	-
2	Consumo de combustíveis de petróleo bruto e produtos petrolíferos	MWh	13.907,9	11.043,7	-20,6%
	Gasóleo	MWh	13.117,2	10.446,4	-20,4%
	Gasolina	MWh	593,5	372,7	-37,2%
	Jet A1	MWh	197,2	224,6	13,9%
3	Consumo de combustíveis de gás natural	MWh	17.544,2	18.711,8	6,7%
4	Consumo de combustíveis de outras fontes fósseis	MWh	952,9	869,5	-8,8%
	Butano/propano/GLP	MWh	952,9	869,5	-8,8%
5	Consumo de eletricidade, calor, vapor e arrefecimento comprados ou adquiridos provenientes de fontes fósseis	MWh	1.883,4	1.940,3	3,0%
6	Consumo total de energia fóssil (soma das linhas 1 a 5)	MWh	34.288,3	32.565,3	-5,0%
	Percentagem de fontes fósseis no consumo total de energia	%	0,237	0,224	
7	Consumo proveniente de fontes nucleares	MWh	0	0	-
	Percentagem de consumo proveniente de fontes nucleares no consumo total de energia	%	-	-	-
8	Consumo de combustíveis de fontes renováveis , incluindo biomassa (inclui resíduos industriais e municipais de origem biológica, biogás, hidrogénio renovável, etc.)	MWh	1.166,5	2.856,0	144,8%
9	Consumo de eletricidade, calor, vapor e arrefecimento comprados ou adquiridos provenientes de fontes renováveis	MWh	104.472,7	104.962,7	0,5%
10	Consumo de energia renovável autogerada não proveniente de combustíveis	MWh	4.852,4	4.871,5	0,4%
11	Consumo total de energia renovável (soma das linhas 8 a 10)	MWh	110.491,6	112.690,1	2,0%
	Percentagem de fontes renováveis no consumo total de energia	%	0,763	0,776	
	Consumo total de energia (soma das linhas 6, 7 e 11)	MWh	144.779,9	145.255,4	0,3%
1	Consumo de combustíveis de carvão e produtos de carvão	MWh			-

ANA					
Consumo de Energia		Unidade	2024	2025	Δ 25/24 %
2	Consumo de combustíveis de petróleo bruto e produtos petrolíferos	MWh	5.191,5	4.154,2	-20,0%
	Gasóleo	MWh	4.401,0	3.557,1	-19,2%
	Gasolina	MWh	593,4	372,5	-37,2%
	Jet A1	MWh	197,2	224,6	-
3	Consumo de combustíveis de gás natural	MWh	17.544,2	18.711,8	6,7%
4	Consumo de combustíveis de outras fontes fósseis	MWh	952,9	869,5	-8,8%
	Butano/propano/GLP	MWh	952,9	869,5	-8,8%
5	Consumo de eletricidade, calor, vapor e arrefecimento comprados ou adquiridos provenientes de fontes fósseis	MWh			
6	Consumo total de energia fóssil (soma das linhas 1 a 5)	MWh	23.688,6	23.735,5	0,2%
	Percentagem de fontes fósseis no consumo total de energia	%	0,178	0,177	-0,001 p.p.
7	Consumo proveniente de fontes nucleares	MWh			
	Percentagem de consumo proveniente de fontes nucleares no consumo total de energia	%	-	-	
8	Consumo de combustíveis de fontes renováveis, incluindo biomassa (inclui resíduos industriais e municipais de origem biológica, biogás, hidrogénio renovável, etc.)	MWh	303,3	658,8	117,2%
9	Consumo de eletricidade, calor, vapor e arrefecimento comprados ou adquiridos provenientes de fontes renováveis	MWh	104.472,7	104.962,6	0,5%
10	Consumo de energia renovável autogerada não proveniente de combustíveis	MWh	4.852,4	4.871,5	0,4%
11	Consumo total de energia renovável (soma das linhas 8 a 10)	MWh	109.628,3	110.492,9	0,8%
	Percentagem de fontes renováveis no consumo total de energia	%	0,822	0,827	-0,001 p.p.
	Consumo total de energia (soma das linhas 6, 7 e 11)	MWh	133.316,9	134.228,4	0,7%

Em 2025, destaca-se a redução do consumo energético nos aeroportos da Madeira, dos Açores, no Terminal Civil de Beja e na Sede.

Aeroportos ANA					
Consumo de Energia		Unidade	2024	2025	Δ 25/24 %
2	Consumo de combustíveis de petróleo bruto e produtos petrolíferos	MWh	5.191,5	4.154,2	-20,0%
	Gasóleo	MWh	4.401,0	3.557,1	-19,2%
	Lisboa		1.858,1	1.692,5	-8,9%
	Porto		1.389,6	1.060,4	-23,7%
	Faro		325,9	125,7	-61,4%
	Madeira		253,7	219,1	-13,6%
	Açores		499,7	418,1	-16,3%
	Beja		3,9	2,8	-28,9%
	Sede		70,1	38,5	-45,1%
	Gasolina	MWh	593,4	372,5	-37,2%
	Lisboa		187,2	136,5	-27,1%
	Porto		38,6	24,8	-35,6%
	Faro		56,5	31,1	-44,9%
	Madeira		15,7	4,8	-69,7%
	Açores		28,2	27,5	-2,3%
	Beja		2,0	4,2	115,2%
	Sede		265,3	143,5	-45,9%
	Jet A1	MWh	197,2	224,6	13,9%
	Porto		73,0	80,8	10,7%
	Açores (Santa Maria)		124,2	143,3	15,8%
3	Consumo de combustíveis de gás natural	MWh	17.544,2	18.711,8	6,7%
	Lisboa		9.337,5	10.287,0	10,2%
	Porto		8.206,7	8.424,8	2,7%
4	Consumo de combustíveis de outras fontes fósseis	MWh	952,9	869,5	-8,8%
	Butano/propano/GLP	MWh	952,9	869,5	-8,8%
	Porto		3,9	2,5	-35,8%
	Faro		947,1	863,8	-8,8%
	Madeira		0,1	0,3	100,0%
	Açores		1,7	2,8	67,5%
5	Consumo de eletricidade, calor, vapor e arrefecimento comprados ou adquiridos provenientes de fontes fósseis	MWh			-

Aeroportos ANA					
Consumo de Energia		Unidade	2024	2025	Δ 25/24 %
6	Consumo total de energia fóssil (soma das linhas 1 a 5)	MWh	23.688,6	23.735,5	0,2%
	Lisboa		11.382,8	12.116,0	106,4%
	Porto		9.711,7	9.593,4	98,8%
	Faro		1.329,5	1.020,7	76,8%
	Madeira		269,5	224,1	83,2%
	Açores		653,8	591,8	90,5%
	Beja		5,9	7,0	119,1%
	Sede		335,4	182,0	54,3%
	Percentagem de fontes fósseis no consumo total de energia	%	0,178	0,177	-0,001 p.p.
7	Consumo proveniente de fontes nucleares	MWh			
	Percentagem de consumo proveniente de fontes nucleares no consumo total de energia	%	-	-	
8	Consumo de combustíveis de fontes renováveis, incluindo biomassa (inclui resíduos industriais e municipais de origem biológica, biogás, hidrogénio renovável, etc.)	MWh	303,3	658,8	117,2%
	Lisboa		3,9	97,8	2394,1%
	Porto		0,0	36,4	-
	Faro		299,4	524,7	75,3%
9	Consumo de eletricidade, calor, vapor e arrefecimento comprados ou adquiridos provenientes de fontes renováveis	MWh	104.472,7	104.962,6	0,5%
	Lisboa		60.501,7	60.381,2	-0,2%
	Porto		23.130,0	23.505,3	1,6%
	Faro		7.706,4	8.263,5	7,2%
	Madeira		5.709,3	5.544,2	-2,7%
	Açores		4.964,4	4.827,5	-2,8%
	Beja		477,8	459,0	-4,0%
	Sede		1.983,2	1.972,1	-0,6%
10	Consumo de energia renovável autogerada não proveniente de combustíveis	MWh	4.852,4	4.871,5	0,4%
	Faro		4.852,4	4.781,2	-1,5%
	Porto Santo		0	90,3	-

Aeroportos ANA					
Consumo de Energia		Unidade	2024	2025	Δ 25/24 %
11	Consumo total de energia renovável (soma das linhas 8 a 10)	MWh	109.628,3	110.492,9	0,8%
	Lisboa		60.505,6	60.479,0	0,0%
	Porto		23.130,0	23.541,7	1,8%
	Faro		12.858,2	13.569,3	5,5%
	Madeira		5.709,3	5.644,4	-1,1%
	Açores		4.964,4	4.827,5	-2,8%
	Beja		477,8	459,0	-4,0%
	Sede		1.983,2	1.972,1	-0,6%
	Percentagem de fontes renováveis no consumo total de energia	%	0,822	0,823	0,001 p.p.
	Consumo total de energia (soma das linhas 6, 7 e 11)	MWh	133.316,9	134.228,4	0,7%
	Lisboa		71.888,4	72.595,0	1,0%
	Porto		32.841,7	33.135,0	0,9%
	Faro		14.187,7	14.590,0	2,8%
	Madeira		5.978,7	5.868,5	-1,8%
	Açores		5.618,2	5.419,7	-3,5%
	Beja		483,7	466,0	-3,6%
	Sede		2.318,5	2.154,1	-7,1%

5.2.3 Poluição do Ar

Impactos, Riscos e Oportunidades

E2.IRO-1 | E2-6

Os requisitos de divulgação do ESRS E2 apenas dizem respeito à ANA, uma vez que a Portway não monitoriza as emissões do ar por ser parte integrante do ecossistema aeroportuário.

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados à poluição do ar, da água e do solo seguem o processo descrito na análise de Dupla Materialidade. A poluição do ar foi determinada como tema material, tendo o processo de avaliação sido realizado com recursos internos afetos à operação aeroportuária. Nesta avaliação não foram envolvidos *stakeholders* e parceiros externos, nem comunidades afetadas.

A ANA identifica como impacto negativo material, as emissões atmosféricas (não GEE) associadas à atividade aeroportuária, e maioritariamente associadas ao sobrevoos das aeronaves, que podem contribuir para a degradação da qualidade do ar nas imediações dos aeroportos.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Emissões atmosféricas (não GEE) associadas à atividade aeroportuária, nomeadamente partículas e outros poluentes resultantes da combustão de combustíveis fósseis em veículos terrestres e equipamentos, contribuindo para a degradação da qualidade do ar	US/OO/DS	Negativo	Real	Curto prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

Na análise foram identificados riscos e oportunidades materiais para o negócio do Grupo ANA, relacionados com a emissão de partículas e outros poluentes, à adoção de soluções tecnológicas mais eficientes e a iniciativas conjuntas com *stakeholders* do ecossistema aeroportuário, visando a redução das emissões:

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco / Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Penalizações financeiras e restrições operacionais decorrentes do incumprimento de requisitos legais aplicáveis às emissões atmosféricas e à qualidade do ar	Risco	Dependência
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Investimento em tecnologias e soluções operacionais que permitam reduzir emissões atmosféricas não GEE, melhorando a qualidade do ar e reduzindo riscos regulatórios e reputacionais	Oportunidade	Impacto
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Desenvolvimento de colaborações com outros intervenientes do ecossistema aeroportuário para a redução e partilha de custos de investimento em soluções de mitigação da poluição do ar	Oportunidade	Impacto
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Implementação de medidas de incentivo dirigidas à comunidade aeroportuária (ex.: companhias aéreas, NAV), promovendo a adoção de práticas e tecnologias menos poluentes e contribuindo para a melhoria da qualidade do ar	Oportunidade	Impacto
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Risco reputacional associado à emissão de partículas finas e outros poluentes atmosféricos, incluindo escrutínio por parte de ONGs, comunicação social e opinião pública, com potenciais impactos no negócio	Risco	Impacto
Handling	Investimento em tecnologia que permita reduzir as emissões não GEE, melhorando a qualidade do ar e consequentemente prevenindo riscos regulatórios	Oportunidade	Impacto

O Grupo ANA não dispõe da quantificação quer dos efeitos financeiros associados à poluição do ar, quer de proveitos provenientes de produtos ou serviços que envolvam substâncias que suscitem preocupação ou substâncias de muito elevada preocupação.

Política para Gerir a Poluição

E2-1

A Política de Ambiente da ANA estabelece os princípios que orientam a gestão dos impactos ambientais, incluindo os associados à poluição atmosférica, hídrica e do solo, adotando uma abordagem de prevenção, controlo e mitigação da poluição e garantindo o cumprimento das obrigações legais e regulamentares relevantes. Reforça o compromisso com a identificação e monitorização dos principais poluentes da atividade aeroportuária e com a adoção de medidas para limitar o impacto nas comunidades envolventes.

A Política prevê a minimização, substituição e eliminação progressiva de substâncias muito elevada preocupação (SVHC), em conformidade com o Regulamento REACH e demais enquadramentos regulamentares europeus aplicáveis, assegurando o alinhamento com normas e requisitos legais relevantes em matéria de poluição. A Política de Qualidade e Ambiente da Portway reconhece a importância da minimização dos impactos ambientais da sua atividade e a melhoria do seu Sistema de Gestão Ambiental. (ver ponto 2.3)

A prevenção de incidentes ambientais constitui igualmente um dos pilares da política, assegurando que, em caso de derrames ou outras emergências ambientais, são aplicados mecanismos imediatos de contenção, resposta e mitigação, garantindo a proteção do ambiente e das comunidades.

Ações para Gerir a Poluição

E2-2

A ANA, no âmbito do seu sistema de gestão integrado, dispõe de um programa transversal dedicado à prevenção e redução da poluição nas suas várias dimensões. Decorrente do mesmo são implementadas práticas operacionais de prevenção e controlo ambiental, especialmente focadas na gestão de riscos associados a derrames e à contaminação hídrica, para além das emissões para o ar e para o solo.

Entre as ações em vigor destacam-se:

- Mecanismos de resposta a emergências ambientais, incluindo procedimentos de contenção e atuação imediata perante derrames de substâncias perigosas, centrado assim em ações de minimização
- Sistemas de controlo de águas pluviais com pré-tratamento, através de separadores de hidrocarbonetos instalados em áreas operacionais críticas, como plataformas de

estacionamento de aeronaves, zonas de abastecimento e oficinas, apostando em ações de prevenção e minimização

- Se, e quando, existe comprovadamente impacto e/ou alteração do solo e água, suportado com estudos técnicos e analíticos, a ANA aposta em medidas de reabilitação e recuperação, nomeadamente através de Planos de Remediação de Contaminação de Solo (decorrentes de procedimentos de licenciamento ambiental no SILIAMB, dando cumprimento ao requerido legalmente)

A ANA, na procura da melhoria contínua, pretende continuar a evoluir para uma abordagem estruturada e integrada ao tema da poluição, atualizando a identificação sistemática de fontes emissoras, com a definição de metas anuais específicas, planos de ação e mecanismos de monitorização.

Metas e Métricas para gerir a poluição

E2-3 | E2-4 | E2-5

A ANA incorpora metas quantitativas para a prevenção e redução da poluição do ar, da água ou do solo, em alinhamento com o cumprimento integral das suas obrigações legais. A ANA, tendo um sistema de gestão ambiental integrado, definiu objetivos e apresenta anualmente a revisão de metas decorrente do cumprimento dos limites legais numa avaliação consolidada das fontes de emissão, riscos associados e prioridades operacionais para cada aeroporto.

Não existem, no ordenamento jurídico português, valores limite específicos para aeroportos no que respeita à contaminação do solo ou da água. As infraestruturas aeroportuárias estão sujeitas ao regime ambiental geral, aplicável a quaisquer atividades potencialmente poluentes, em função: do meio ambiental afetado (solo, águas superficiais ou subterrâneas); do uso atual ou previsto do meio e da natureza das atividades desenvolvidas (armazenamento de combustíveis, hangares, manutenção aeronáutica, combate a incêndios, plataformas de estacionamento, etc.). Este princípio é comum ao Continente, Açores e Madeira.

São de aplicação transversal a todo o território nacional, incluindo as Regiões Autónomas:

- Lei de Bases do Ambiente – proteção do solo e dos recursos hídricos;
- Decreto Lei n.º 236/98, de 1 de agosto – normas de qualidade da água e limites de descarga;
- Decreto Lei n.º 127/2013, que estabelece o Regime de Emissões Industriais (REI);
- Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA);
- Regime da Responsabilidade Ambiental;

- Regime Geral de Gestão de Resíduos (RGGR), no que respeita à remediação de solos.

No setor aeroportuário, aplica-se adicionalmente o Decreto Lei n.º 186/2007, que regula a construção e exploração de aeródromos civis, remetendo expressamente para o cumprimento integral da legislação ambiental aplicável.

No que à Qualidade do Solo diz respeito, em Portugal não existem valores limite legais fixados em diploma para a contaminação do solo. A avaliação da qualidade do solo é efetuada com base nos Valores de Referência para o Solo, definidos pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), através de Guias Técnicos oficiais, que constituem o referencial técnico normativo obrigatório. Estes valores são aplicáveis em todo o território nacional e diferenciam-se em função do uso do solo (industrial/comercial vs. sensível), servindo de base à avaliação de risco para a saúde humana e para o ambiente.

Em aeroportos, os principais grupos de contaminantes com relevância legal e técnica incluem:

- Hidrocarbonetos totais de petróleo (TPH) – combustíveis de aviação, gasóleo, gasolina;
- BTEX – benzeno, tolueno, etilbenzeno, xilenos;
- Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos (PAH);
- Metais pesados – chumbo, cádmio, cromo, níquel, zinco;
- PFAS, associados historicamente a espumas de combate a incêndios (AFFF).

Os resultados analíticos devem ser confrontados com os Valores de Referência da APA, selecionados de acordo com o uso atual ou futuro do solo aeroportuário e que constituem assim, a meta específica definida pela ANA, isto é, o cumprimento dos limites técnicos e legais definidos. Assim, sempre que existam indícios de contaminação, são legalmente exigíveis, designadamente, uma avaliação preliminar e/ou exploratória do solo, uma avaliação detalhada e análise de risco, quando se verifique excedência dos valores de referência, a definição de valores objetivo de remediação, quando aplicável e execução de operações de remediação sujeitas a licenciamento ambiental, incluindo monitorização pós remediação. Estas obrigações aplicam-se igualmente no Continente, Açores e Madeira, sendo a APA a entidade de referência técnica, em articulação com as autoridades regionais.

A proteção da qualidade da água (superficial e subterrânea) é regulada, em todo o território nacional, pelo: Decreto Lei n.º 236/98, de 1 de agosto. Este diploma estabelece os valores paramétricos de qualidade da água, as normas de descarga de águas residuais no solo e nos meios hídricos e os critérios diferenciados em função do uso da água. No contexto aeroportuário,

assumem particular relevância águas subterrâneas, pela proximidade de aquíferos; águas superficiais e sistemas de drenagem, associados a escorrências contaminadas e águas residuais industriais, resultantes de manutenção, lavagem de aeronaves e áreas técnicas. Entre os parâmetros frequentemente controlados incluem-se:

- pH;
- CBO₅ e CQO;
- sólidos suspensos totais;
- hidrocarbonetos;
- metais pesados;
- compostos azotados (nitratos, nitritos).

Os valores limite aplicáveis são os constantes dos Anexos do DL 236/98, variando consoante o meio receptor. Essas são as metas definidas pela ANA, que assenta no cumprimento dos limites legais.

Qualquer descarga de águas residuais no solo, em linhas de água ou em sistemas públicos, está sujeita a licenciamento do uso de recursos hídricos, ao cumprimento dos valores limite legais e a programas de monitorização periódica. Este regime é aplicável sem exceções territoriais, incluindo Açores e Madeira, ainda que com gestão administrativa regional.

De notar ainda que, as Regiões Autónomas dispõem de competências legislativas próprias em matéria ambiental, podendo aprovar diplomas regionais de execução ou adaptação. Contudo os princípios, limites e critérios técnicos fundamentais são equivalentes aos do Continente, não existindo regimes regionais autónomos que afastem:

- o DL 236/98 (água),
- os valores de referência da APA (solo),
- o RJAIA ou o regime da responsabilidade ambiental.

Assim, nos aeroportos dos Açores e da Madeira aplicam-se os mesmos critérios técnicos de avaliação ambiental; a análise de solos e águas segue os mesmos referenciais nacionais e a tramitação processual é conduzida pelas autoridades ambientais regionais, em articulação com o quadro legal nacional.

A proteção da qualidade do ar associada à exploração de infraestruturas aeroportuárias em Portugal rege-se por um quadro legal de âmbito nacional, harmonizado com a legislação europeia, aplicável de forma transversal ao território continental e às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo das competências administrativas próprias das autoridades regionais. Não existem valores limite específicos definidos para aeroportos, aplicando-se a estas infraestruturas o regime geral da avaliação e gestão da qualidade do ar ambiente e o regime de controlo das emissões atmosféricas na fonte, em função dos poluentes emitidos e das atividades desenvolvidas.

O regime jurídico da qualidade do ar ambiente encontra-se estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna as Diretivas 2008/50/CE e 2004/107/CE, fixando os valores limite, valores alvo, limiares de informação e limiares de alerta para um conjunto de poluentes atmosféricos com impacto significativo na saúde humana e no ambiente. Este diploma define igualmente os procedimentos de avaliação, monitorização e gestão da qualidade do ar, aplicáveis em todo o território nacional, incluindo as Regiões Autónomas. A sua aplicação tem como objetivo prevenir, evitar ou reduzir os efeitos nocivos da poluição atmosférica, assegurando níveis de qualidade do ar compatíveis com a proteção da saúde pública.

No contexto aeroportuário, assumem particular relevância os poluentes associados às operações aeronáuticas e às atividades de apoio em terra, destacando-se o dióxido de azoto e os óxidos de azoto, as partículas inaláveis e finas (PM₁₀ e PM_{2,5}), o monóxido de carbono, o benzeno, o ozono e, em menor escala, o dióxido de enxofre. Estes poluentes estão maioritariamente relacionados com as fases de aterragem e decolagem das aeronaves, o funcionamento das unidades auxiliares de potência, a circulação de veículos e equipamentos de assistência em escala, bem como com o tráfego rodoviário associado ao acesso às infraestruturas aeroportuárias. As concentrações medidas no ar ambiente devem ser comparadas com os valores definidos no Decreto-Lei n.º 102/2010, sendo a eventual ultrapassagem dos valores limite suscetível de originar a implementação de planos de qualidade do ar e de medidas de mitigação específicas.

Paralelamente ao regime de qualidade do ar ambiente, as infraestruturas aeroportuárias estão igualmente sujeitas ao controlo das emissões atmosféricas na fonte, sempre que disponham de instalações fixas suscetíveis de emitir poluentes para a atmosfera. Este controlo é regulado pelo Decreto-Lei n.º 39/2018, de 11 de junho, que estabelece o regime da prevenção e controlo das emissões de poluentes para o ar, aplicável a instalações de combustão e a atividades industriais com emissões atmosféricas relevantes. Em contexto aeroportuário, este regime é particularmente aplicável a caldeiras, grupos geradores, centrais térmicas e outras instalações de combustão existentes no perímetro aeroportuário.

Nos termos deste regime, as instalações abrangidas estão sujeitas à obtenção de um Título de Emissões para o Ar, integrado no Título Único Ambiental, no qual são fixadas as condições de exploração, os valores limite de emissão aplicáveis e os requisitos de monitorização. A ANA assegura o cumprimento dos valores limite de emissão legalmente estabelecidos, bem como a

realização de monitorizações periódicas, pontuais ou contínuas, consoante a natureza da fonte e o caudal mássico emitido, procedendo ao reporte dos resultados às entidades competentes, designadamente à Agência Portuguesa do Ambiente ou às autoridades regionais com competência delegada (designadamente CCDR).

No âmbito da exploração aeroportuária, a avaliação da qualidade do ar é frequentemente concretizada através de campanhas de monitorização específicas, realizadas em diferentes períodos do ano, que permitem caracterizar as concentrações dos principais poluentes atmosféricos e a sua evolução temporal.

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, a avaliação e gestão da qualidade do ar em aeroportos segue os mesmos princípios técnicos e os mesmos valores limite definidos na legislação nacional, sendo as eventuais especificidades de natureza administrativa ou procedimental asseguradas pelas autoridades ambientais regionais. Não existem regimes regionais autónomos que alterem os valores de referência ou os critérios técnicos aplicáveis, garantindo-se, assim, uma abordagem harmonizada à proteção da qualidade do ar em todo o território nacional.

De forma transversal aos meios solo, água e ar, a avaliação, monitorização e gestão dos impactos associados às infraestruturas aeroportuárias integram-se nos instrumentos de licenciamento ambiental, nos processos de Avaliação de Impacte Ambiental e nos sistemas de gestão ambiental certificados, constituindo um pilar essencial da exploração sustentável destas infraestruturas. A inexistência de regimes ambientais específicos para aeroportos reforça a necessidade de uma abordagem integrada, preventiva e baseada na avaliação de risco, assegurando o cumprimento da legislação aplicável e a proteção da saúde humana e do ambiente, de forma coerente no Continente, nos Açores e na Madeira.

Identificar e quantificar de forma completa e desagregada as substâncias de preocupação (SC) ou substâncias de muito elevada preocupação (SVHC) é um processo rigoroso exigido pelo regulamento europeu REACH (Registo, Avaliação, Autorização e Restrição de Produtos Químicos). A ANA, enquanto gestora de infraestruturas aeroportuárias nacionais e parte do Grupo VINCI, está abrangida pelo regulamento REACH no que diz respeito ao uso, armazenamento e gestão de substâncias químicas nas suas operações. A ANA está sujeita ao REACH, especialmente no contexto de:

- Gestão de manutenção e operação: utilização de produtos químicos para manutenção de infraestruturas, equipamentos de apoio em terra (*handling*), limpeza e desinfeção
- Segurança Ambiental: a empresa segue normas estritas de gestão ambiental (padrões de qualidade e sustentabilidade), o que implica a conformidade com o regulamento REACH sobre substâncias perigosas

- Gestão de Resíduos: o tratamento de resíduos perigosos gerados nos aeroportos deve estar alinhado com as diretrizes do REACH.

Embora o foco principal do REACH seja a produção e importação de produtos químicos, a ANA, como utilizador a jusante (*downstream user*), tem a responsabilidade de garantir que os produtos utilizados cumprem as normas europeias, facto que é garantido através de rigorosos procedimentos de aquisição de serviços, equipamentos e bens. Tal é ainda reforçado com a identificação clara de classes de perigo assim como indicações de utilização e manuseamento, com a disponibilização de fichas de dados de segurança e inventários de produtos químicos e substâncias perigosas. Esta temática é particularmente controlada pela área de Ambiente e Segurança e Saúde no Trabalho, para além da Direção de Compras. Por último referir que esta informação existe por aeroporto, mas não está centralizada, pelo que não é possível o reporte quantificado e desagregado substâncias de preocupação (SC) ou substâncias de muito elevada preocupação (SVHC) utilizadas, adquiridas, geradas ou libertadas nas operações da ANA.

A ANA, em 2025, para os aeroportos de Lisboa e Porto, alterou a metodologia de recolha de dados. Em vez de duas campanhas anuais, passou a monitorizar a qualidade do ar continuamente ao longo do ano (em dois pontos de monitorização) para um período representativo de 14% de dias anuais. A monitorização ainda está em curso pelo que não se reporta 2025 por não haver informação disponível. Em 2025, no aeroporto da Madeira não foi feita monitorização da qualidade do ar. Nos restantes aeroportos não existe obrigação legal de avaliação anual da qualidade do ar, pelo que não se apresenta valores para esses aeroportos.

Tipo de poluente

Geografia

Quantidade

Quantidade

Emissões para o ar (ug/m³)		Geografia	Quantidade	Quantidade
	Dióxido de carbono (CO ₂)			
	Monóxido de carbono (CO)			
	Metano (CH ₄)			
		Lisboa	25	na.
	Óxidos de azoto (NOx/NO ₂)	Porto	23	na.
		Madeira	<6	na.
	Óxido nitroso (N ₂ O)			na.
		Lisboa	46	na.
	Partículas (PM10)	Porto	20	na.
		Madeira	13	na.
		Lisboa	18	na.
	Partículas (PM2,5)	Porto	<10	na.
		Madeira	<10	na.
		Lisboa	< 9	na.
	Óxidos de enxofre (SOx/SO ₂)	Porto	20	na.
		Madeira	< 9	na.
			24,49 mg/L (PD1)	1,1X10 ² mg/L (PD1)
			2,0X10 ² mg/L (PD8)	1,1X10 ² mg/L (PD8)
			2,0X10 ² mg/L (PD10)	8,6X10 ² mg/L (PD10)
			28,5X10 ² mg/L (PD11)	5,3X10 ² mg/L (PD11)
		Lisboa	2,9X10 ² mg/L (PD12)	4,8X10 ² mg/L (PD12)
			21,8X10 ² mg/L (PD13)	7,7X10 ² mg/L (PD13)
			2,5X10 ² mg/L (PD14)	1,1X10 ² mg/L (PD14)
			2,2X10 ² mg/L (PD16)	2,9X10 ² mg/L (PD16)
			recolhas no dia 25.11.2024	recolhas no dia 08.09.2025
	Emissões para a água (mg/L)	Carência Química de Oxigénio (CQO)		
				20,5mg/L (LPQNorte)
				44,2mg/L (LPNorteParque das Merendas)
				40,2mg/L (LPQNorteEmissário ETAR de Cambados)
		Porto		32,4mg/L (PQNorteEmissário a sul da ETAR)
				26,2mg/L (DPM-ANA)
				recolhas a 05.09.2025
				1,4e ³ mg/L (ETAR-Entrada da ETAR)
				recolha a 03.09.2025

Tipo de poluente

Geografia

Quantidade

Quantidade

Tipo de poluente	Geografia	Quantidade	Quantidade		
Emissões para a água (mg/L)	Carência Química de Oxigénio (CQO)	Faro	2,3e ³ mg/L (AR1-Serviços Gerais) 1,7e ³ mg/L (AR2-Cloaca) 6,8e ³ mg/L (AR3-RentaCar) recolhas a 15.07.2025		
		Beja	86 mg/L (ETAR) recolha em agosto 2024	58 mg/L (ETAR) recolha em agosto 2025	
		Madeira	4 e ³ mg/L (Separador hidrocarbonetos) 4000 mg/L (CaixaVisitaOficinaMecanica) recolhas a 04.12.2024 2025 <16mg/L (CaixaSeparadoraLagavemViatura) recolha a 28.11.2024	4 e ³ mg/L (CaixaVisitaOficinaMecanica) recolha entre 12 e 18 de março 2025 <16mg/L (CaixaSeparadoraLagavemViatura) recolha a 15.12.2025	
		Porto Santo	<16mg/L (CaixaVisitaTerminalcarga) <16mg/L (CaixaVisitaTorreControlo) recolhas a 27.11.2024	<16mg/L (CaixaVisitaTerminalcarga) <16mg/L (CaixaVisitaTorreControlo) recolhas a 22.12.2025	
		Ponta Delgada	260 mg/L (Fossa Séptica da CEE)_06.12.2024 4,5x10 ² mg/L (Saida da ETAR)_26.11.2024	3,5x10 ² mg/L (Fossa Séptica da CEE)_14.11.2025 4,7x10 ² mg/L (Saida da ETAR)_19.12.2025	
		Horta	100 mg/L (Fossa Séptica)_26.03.2024	1,3x10 ² mg/L (Fossa Séptica)_24.10.2025	
		Santa Maria	31mg/L (Fossa Séptica Campo Treinos)_15.05.2024	83mg/L (Fossa Séptica Campo Treinos)_12.05.2025	
		Flores	170 mg/L (Fossa Séptica DAFL/OPS/ADM) recolha a 05.11.2024	1,9x10 ² mg/L (Fossa Séptica DAFL/OPS/ ADM) 43 mg/L (Fossa Séptica SLCI/CEE) recolhas a 07.11.2025	
		Azoto total	Lisboa	< 5000 mg/L (PD1) < 5000 mg/L (PD8) <5000 mg/L (PD10) < 5000 mg/L (PD11) < 5000 mg/L (PD12) < 5000 mg/L (PD13) < 5000 mg/L (PD14) < 5000 mg/L (PD16) recolhas a 25.11.2024	61mg/L (PD1) 65mg/L (PD8) <50 mg/L (PD10) 63mg/L (PD11) 34mg/L (PD12) 77mg/L (PD13) 18mg/L (PD14) 46mg/L (PD16) recolhas a 08.09.2025

Tipo de poluente

Geografia

Quantidade

Quantidade

Tipo de poluente	Geografia	Quantidade	Quantidade	
Emissões para a água (mg/L)	Porto		3,5mg/L (LPQNorte) 32mg/L (LPQNorteParque das Merendas) 41mg/L (PQNorteEmissário ETAR de Cambados)	
			2,7mg/L (PQNorteEmissário a sul da ETAR) 1mg/L (DPM-ANA) recolhas a 05.09.2025	
	Faro		2,9e ² mg/L (AR1-Serviços Gerais) 7,5e ² mg/L (AR2-Cloaca) 1,6e ² mg/L (AR3-RentaCar)	
	Azoto total	Beja	120 mg/L (ETAR) recolha em agosto 2024	99 mg/L (ETAR) recolha em agosto 2025
	Madeira	8 mg/L (Separador hidrocarbonetos) 8 mg/L (CaixaVisitaOficinaMecanica) recolhas a 04.02.2024 <5 mg/L (CaixaSeparadoraLagavemViatura) recolha a 28.11.2024	<5 mg/L (CaixaVisitaOficinaMecanica) recolha entre 12 e 18 de março 2025 <5 mg/L (CaixaSeparadoraLagavemViatura) recolha a 15.12.2025	
	Porto Santo	<16 mg/L (CaixaVisitaTerminalcarga) <5 mg/L (CaixaVisitaTorreControlo) recolhas a 27.11.2024	<5 mg/L (CaixaVisitaTerminalcarga) <5 mg/L (CaixaVisitaTorreControlo) recolhas a 22.12.2025	
	Ponta Delgada	8x10 ² mg/L (Saida da ETAR)_26.11.2024	81 mg/L (Saida da ETAR)_19.12.2025	
	Fósforo total	Porto		0,23 mg/L (LPQNorte) 1,4 mg/L (LPQNorteParque das Merendas) 1,7 mg/L (PQNorteEmissário ETAR de Cambados)
				0,36 mg/L (PQNorteEmissário a sul da ETAR) 0,19 mg/L (DPM-ANA) recolhas a 05.09.2025 13 mg/L (ETAR-Entrada da ETAR) recolha a 03.09.2025
		Faro		25 mg/L (AR1-Serviços Gerais) 46 mg/L (AR2-Cloaca) 15 mg/L (AR3-RentaCar) recolhas a 15.07.2025
	Beja	8 mg/L (ETAR) recolha em agosto 2024	13 mg/L (ETAR) recolha em agosto 2025	

ANA		2024	2025	
Tipo de poluente		Geografia	Quantidade	
Emissões para a água (mg/L)	Fósforo total	Madeira	18 mg/L (Separador hidrocarbonetos) 18 mg/L (CaixaVisitaOficinaMecanica) recolhas a 04.12.2024 <5 mg/L (CaixaSeparadoraLagavemViatura) recolha a 28.11.2024	
		Porto Santo	<5 mg/L (CaixaVisitaTerminalcarga) <5 mg/L (CaixaVisitaTorreControlo) recolhas a 27.11.2024	<5 mg/L (CaixaVisitaTerminalcarga) <5 mg/L (CaixaVisitaTorreControlo) recolhas a 22.12.2025
		Ponta Delgada	16 mg/L (Saida da ETAR)_26.11.2024	12 mg/L (Saida da ETAR)_19.12.2025
Emissões para o solo (L)	Lisboa	0	19 000	

5.2.4 Água

Impactos, Riscos e Oportunidades

E3.IRO-1 | E3-5

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados aos Recursos Hídricos e Marinhos, seguem o processo descrito no âmbito da análise de Dupla Materialidade.

A ANA identifica como impacto negativo material a pressão exercida sobre os recursos hídricos nas regiões onde opera, resultante do consumo de água associado às operações próprias e ao ecossistema aeroportuário. Este impacto assume particular relevância em contextos de *stress* hídrico, nomeadamente no aeroportos de Faro, onde o consumo de água pode contribuir para o agravamento da escassez e para a redução da disponibilidade do recurso nas comunidades locais.

A ANA identifica impactos positivos associados à implementação de medidas de eficiência, reutilização e uso racional da água, com potencial para reduzir a captação, aliviar a pressão sobre os recursos hídricos regionais e reforçar a resiliência operacional no médio prazo.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Pressão sobre os recursos hídricos nas regiões de atividade, decorrente do consumo de água nas operações próprias e na comunidade aeroportuária, com potencial impacto na disponibilidade de água para ecossistemas	US/OO/DS	Negativo	Real	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Pressão acrescida sobre os recursos hídricos em zonas de stress hídrico, nos aeroportos de Beja e Faro, devido ao consumo de água associado às operações próprias e à comunidade aeroportuária, com potencial agravamento na escassez da disponibilidade de água para ecossistemas	OO/DS	Negativo	Real	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Redução do consumo de água através da implementação de medidas de reutilização e uso eficiente, diminuindo a captação de água e contribuindo para reduzir a pressão sobre os recursos hídricos nas regiões de atividade	OO/DS	Negativo	Real	Médio prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

Na análise foi identificado um risco material associado à escassez de água nas regiões de operação, com potenciais impactos na continuidade das atividades, bem como a oportunidade de reduzir o consumo através de medidas de reaproveitamento e reutilização.

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco / Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Escassez de água nas regiões de operação, podendo comprometer a continuidade das atividades aeroportuárias, aumentar custos operacionais e de investimento, e gerar riscos regulatórios e reputacionais associados à utilização de um recurso crítico em contextos de stress hídrico.	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Redução do consumo de água através de medidas de reaproveitamento, reutilização e armazenamento, gerando poupanças operacionais e diminuindo a exposição a futuros aumentos do custo da água.	Oportunidade	Curto prazo

O Grupo ANA não dispõe da quantificação dos efeitos financeiros associados aos riscos e oportunidades relacionados com os recursos hídricos e marinhos.

Política para Gerir o Consumo de Água

E3-1

A Política de Ambiente da ANA estabelece os princípios que orientam a gestão sustentável dos recursos hídricos, promovendo a utilização eficiente da água e a minimização dos impactes associados ao seu consumo. No domínio dos recursos hídricos e marinhos, a política define como prioridades:

- Monitorização e redução de consumos
- Uso racional e eficiente do recurso
- Preferência por fontes de abastecimento sustentáveis e devidamente licenciadas e o
- Tratamento e reutilização de águas residuais, pluviais ou cinzentas, sempre que tecnicamente viável

A política reforça igualmente o controlo de perdas e a monitorização contínua das condições de *stress* hídrico nas regiões onde a ANA opera, incentivando o envolvimento progressivo da comunidade aeroportuária na redução de consumos e na mitigação de impactos. A Política de Qualidade e Ambiente da Portway reconhece a importância da minimização dos impactos ambientais da sua atividade e a melhoria do seu Sistema de Gestão Ambiental. (ver ponto 2.3)

Ações para Gerir o Consumo de Água

E3-2

Em 2025, foram iniciadas diversas ações com vista a uma gestão mais eficiente e sustentável do consumo de água. Entre estas destaca-se o estudo técnico-financeiro de medidas hídricas *WaterTool*, que tem como objetivo identificar e avaliar medidas de eficiência e redução do consumo de água, bem como soluções de reutilização, através da análise de soluções técnicas e financeiras adaptadas às especificidades de cada infraestrutura. No mesmo âmbito, foi desenvolvido o projeto SKYDROP, uma iniciativa pioneira que reforça o compromisso com a gestão responsável dos recursos hídricos, ao permitir o reaproveitamento da água da chuva captada na cobertura do Terminal de Passageiros para utilizações não potáveis. Adicionalmente, foi promovida a otimização da ETAR de Faro, com o objetivo de garantir uma melhor qualidade da água tratada para diferentes utilizações, nomeadamente rega por aspersão sem restrição de acesso, lavagem de veículos e equipamentos na cloaca, abastecimento de água para viaturas de combate a incêndio e eventual utilização futura de águas cinzentas nas instalações sanitárias (sanitas) da aerogare (Classe A).

Ações	Partes interessadas afetadas	Resultados	Horizonte temporal	CapEx e OpEx associados
ANA				
Estudo Técnico Financeiro de Medidas Hídricas - WaterTool	Equipas internas da ANA; Fornecedores técnicos; Aeroportos ANA	Em 2025 iniciou-se a primeira fase do estudo técnico financeiro nos aeroportos de Faro, Madeira e Porto Santo, sendo a análise alargada aos restantes aeroportos em 2026. O estudo permitirá identificar, para cada infraestrutura, medidas técnicas e financeiras de redução, reutilização e recuperação de água, culminando em planos de ação até 2030 e no desenvolvimento da WaterTool, uma ferramenta dedicada à monitorização do desempenho hídrico.	2025-2026	Opex (2025): 48 726€ Opex (2026):113 694€
Projeto SKYDROP	Equipas internas de manutenção e operações; entidades de rent-a-car; utilizadores das áreas regadas; fornecedores técnicos	Implementação de um sistema integrado de captação e reutilização de água, que combina águas pluviais, freáticas e de um furo desativado para usos não potáveis, como rega e lavagem de viaturas. A solução reduz o consumo de água potável em cerca de 15% e gera benefícios técnicos, ambientais e económicos, incluindo menor desgaste de equipamentos e redução de custos e emissões associadas.	2025	-
ETAR de Faro	Equipas internas da ANA, manutenção e operações; Equipas de intervenção do SSLCI; utilizadores das áreas regadas;	Reutilização da água tratada da ETAR de Faro, que permitirá reaproveitar cerca de 100 m³ de água por dia, reduzindo o consumo de água potável e as descargas no meio hídrico. 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.	2026-2027	
Portway				
Preservação dos recursos naturais	Trabalhadores, <i>stakeholders</i>	Reaproveitamento da água do serviço de abastecimento de água potável às aeronaves em Faro e no Funchal, resultando numa poupança superior a 24 m3 de água, reutilizada em atividades como lavagem de equipamentos e manutenção. Adicionalmente, continua em análise uma parceria com o aeroporto da Madeira para a utilização da água reaproveitada nos sistemas de rega do aeroporto.	2025-2026	Opex (2025): 48 726€ Opex (2026):113 694€

As ações desenvolvidas, em 2025, evidenciam uma abordagem progressiva e diversificada à gestão da água, combinando eficiência operacional, reutilização do recurso e conservação de ecossistemas estratégicos. Com a conclusão do estudo técnico financeiro e a implementação da *WaterTool*, a ANA estará mais bem munida para fundamentar decisões, definir prioridades de investimento e reforçar a resiliência hídrica da sua rede aeroportuária até 2030.

Metas e Métricas para Gerir o Consumo de Água

E3-3 | E3-4

A ANA tem como compromisso a gestão sustentável do consumo de água. Com este objetivo, a meta estabelecida foca-se na diminuição do consumo de água por passageiro, orientada para a eficiência operacional, modernização das infraestruturas e incorporação de soluções de reutilização e reaproveitamento de água sempre que tecnicamente viável.

Meta	Indicador	Unidade	Valor base	Ano base	Ano da meta	Progresso Atual
Reduzir o consumo de água	Consumo total de água por passageiro	L/pax	12,2 L/pax	2018	2030	Meta 2025: 11,4 L/pax Resultado: 11,1L /pax

Conforme referenciado no ponto 3.5.2.1 da Estratégia de Sustentabilidade da ANA-Cumprimento das Metas 2025, a ANA cumpriu a meta estabelecida para 2025. A ANA está alinhada com a meta do Grupo VINCI para atingir um consumo total inferior a 10 L/TU até 2030.

De referir que este indicador é calculado de acordo com a metodologia da VINCI, diferenciada da metodologia ESRS. O consumo de água da meta ANA corresponde à soma do consumo total de água captada, adquirida/comprada, água da chuva e água reutilizada e reciclada.

A metodologia utilizada no presente reporte:

- **Água captada:** corresponde ao volume total de água captada a partir de diferentes origens, incluindo águas subterrâneas (ex: furos ou drilled groundwater), águas superficiais, água adquirida (purchased) e água pluvial.
- **Água descarregada** (*Water Discharge*): corresponde ao volume de água devolvido ao meio ambiente após utilização, sob a forma de águas residuais. Na ausência de dados reais, utilizou-se uma abordagem de estimativa, considerou-se que 80% da totalidade da água consumida resultava em águas residuais. (Portugal. (1995). Decreto Regulamentar n.º 23/95, de 23 de agosto: Artigo 123.º – Fator de afluência à rede. Diário da República)
- **Água consumida:** corresponde ao total de água captada (água subterrânea por furo, água superficial, água adquirida e água pluvial) menos a água descarregada.
- **Água reciclada ou reutilizada:** corresponde à quantidade de água reutilizada ou reciclada que deverá ser monitorizada através de contadores. Caso não existam contadores instalados, é possível estimar essa quantidade calculando as poupanças de água após a implementação do projeto.
- **Água armazenada:** não disponível

O consumo de água nos aeroportos tem uma parte significativa de consumo fixo, decorrente das necessidades de manutenção das infraestruturas e sistemas, da rega das áreas verdes, dos exercícios diários dos bombeiros, etc. e outra parte do consumo correlacionada com a atividade, ou seja, com o tráfego. A leitura do rácio consumo de água por unidade de tráfego deverá ter presente este pressuposto, uma vez que nos aeroportos com menor tráfego este rácio tende a ser elevado decorrente do consumo fixo.

O desempenho hídrico do Grupo ANA reflete o balanço entre a eficiência operacional, a variabilidade da atividade e a implementação gradual de iniciativas de redução, reutilização e captação alternativa de água.

A análise dos dados de 2024 e 2025 evidencia um aumento do consumo absoluto de água, a par de um aumento expressivo do volume de água reciclada ou reutilizada, resultante da diversificação e expansão dos projetos de reaproveitamento implementados.

O incremento do tráfego ANA (+4,7% de passageiros), origina um incremento menor (+3,4%) da intensidade hídrica por unidade de tráfego, demonstrando que as medidas de eficiência começam a compensar. De destacar os aeroportos de Lisboa, Faro e Beja, que apesar do aumento de atividade diminuíram a intensidade hídrica por TU. A evolução da intensidade de consumo de água face à receita líquida evidencia igualmente uma gestão progressivamente mais eficiente do recurso, ainda que condicionada pelo perfil operacional e pelo estágio de maturidade das soluções implementadas.

Grupo ANA			
Utilização de Água	2024	2025	Δ25/24%
Água captada (m³)	751.518	808.087	7,5%
Água descarregada (m³)	601.215	646.469	7,5%
Água consumida (m³)	150.304	161.617	7,5%
Água reciclada ou reutilizada (m³)	1.663	4.570	174,9%
Água armazenada (m³)	0	0	-
Água consumida/TU (L/TU)	-	-	-
Intensidade de consumo de água (m³/M€[receita líquida])	117	115	-1,1%
Receita líquida / Volume Negócios (M€)	1.289,5	1.402,1	8,7%

ANA			
Utilização de Água	2024	2025	Δ25/24%
Água captada (m³)	743.624	801.316	7,8%
Água descarregada (m³)	594.899	641.052	7,8%
Água consumida (m³)	148.725	160.263	7,8%
Água reciclada ou reutilizada (m³)	1.639	4.546	177,4%
Água armazenada (m³)	0	0	-
Água consumida/TU (L/TU)	2,07	2,14	3,4%
Intensidade de consumo de água (m³/M€[receita líquida])	123	122	-0,5%
Receita líquida / Volume Negócios (M€)	1.212,9	1.313,8	8,3%
Unidades Tráfego/TU	71.827.290	74.870.943	4,2%

Em 2025, destaca-se o incremento significativo do volume de água reciclada ou reutilizada no aeroporto do Porto e nos aeroportos dos Açores, refletindo o reforço das práticas de gestão eficiente dos recursos hídricos.

No aeroporto de Ponta Delgada, a água reutilizada provém do despejo de líquidos no canal de rastreio de passageiros antes do controlo de segurança, sendo utilizada para a rega de espaços verdes e para a limpeza de instalações.

No aeroporto do Porto, o aumento verificado, decorre do projeto SKYDROP de captação e reutilização das águas pluviais, da intensificação da reutilização da água proveniente dos testes das viaturas de socorro. Encontra-se também implementado um projeto de reaproveitamento da água resultante dos despejos efetuados pelos passageiros antes do controlo de segurança, contribuindo adicionalmente para a redução do consumo de água potável.

Aeroportos ANA

Utilização de Água	2024	2025	Δ25/24%
Água captada (m³)	743.624	801.316	7,8%
Lisboa	351.610	357.597	1,7%
Porto	107.293	118.882	10,8%
Faro	88.390	90.139	2,0%
Madeira	144.084	168.096	16,7%
Açores	37.009	55.678	50,4%
Beja	11.208	6.826	-39,1%
Sede	4.030	4.097	1,7%
Água descarregada (m³)	594.899	641.052	7,8%
Lisboa	281.288	286.078	1,7%
Porto	85.834	95.106	10,8%
Faro	70.712	72.111	2,0%
Madeira	115.267	134.477	16,7%
Açores	29.607	44.542	50,4%
Beja	8.966	5.461	-39,1%
Sede	3.224	3.278	1,7%
Água consumida (m³)	148.725	160.263	7,8%
Lisboa	70.322	71.519	1,7%
Porto	21.459	23.776	10,8%
Faro	17.678	18.028	2,0%
Madeira	28.817	33.619	16,7%
Açores	7.402	11.136	50,4%
Beja	2.242	1.365	-39,1%
Sede	806	819	1,7%
Água reciclada ou reutilizada (m³)	1.639	4.546	177,4%
Lisboa	393	425	8,1%
Porto	1.242	4.030	224,5%
Faro	0	0	-
Madeira	0	0	-
Açores	4	91	2482,3%
Beja	0	0	-
Sede	0	0	-

Aeroportos ANA

Utilização de Água	2024	2025	Δ25/24%
Água consumida por Unidade Tráfego (L/TU)	2,07	2,14	3,4%
Lisboa	1,89	1,88	-0,7%
Porto	1,31	1,37	4,6%
Faro	1,80	1,74	-3,3%
Madeira	5,73	5,90	3,0%
Açores	2,15	3,27	51,9%
Beja	352,56	243,70	-30,9%
Sede	-	-	-

O aeroporto de **Faro** integra-se num contexto de *stress* hídrico, onde o **consumo de água pode contribuir para o agravamento da escassez e para a redução da disponibilidade do recurso nas comunidades locais**. O principal diploma que condicionou o uso de água na região do Algarve, nomeadamente o aeroporto, é a Resolução do Conselho de Ministros n.º 26-A/2024, publicada em 2024, que estabeleceu medidas de restrição de água para fazer face ao quadro de seca severa na região. Esta resolução, juntamente com o Plano Regional de Eficiência Hídrica do Algarve (PREH Algarve), financiado pelo PRR, definiu um conjunto de ações de restrição e gestão.

Grupo ANA/ Faro

Utilização de Água	2024	2025	Δ25/24%
Água captada (m³)	90.454	92.501	2,3%
Água descarregada (m³)	72.363	74.001	2,3%
Água consumida (m³)	18.091	18.500	2,3%
Água reciclada ou reutilizada (m³)	12	12	0%
Água armazenada (m³)	0	0	-

ANA/ Faro

Utilização de Água	2024	2025	Δ25/24%
Água captada (m³)	88.390	90.139	2%
Água descarregada (m³)	70.712	72.111	2%
Água consumida (m³)	17.678	18.028	2%
Água reciclada ou reutilizada (m³)	-	-	-
Água armazenada	-	-	-
Água consumida/TU (L/TU)	1,80	1,74	-3,3%

5.2.5 Biodiversidade

Impactos, Riscos e Oportunidades

E4.SBM-3 | E4.IRO-1

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados à biodiversidade e aos ecossistemas são realizadas no âmbito do processo de Dupla Materialidade da ANA, que integra uma análise qualitativa baseada em informação técnica, operacional e territorial.

Este processo considera as operações próprias, bem como, sempre que relevante, a cadeia de valor a montante e a jusante, com enfoque nas interações entre a atividade aeroportuária e os ecossistemas locais, tendo em conta a localização dos aeroportos, a proximidade a áreas ambientalmente sensíveis e a natureza das pressões exercidas.

A avaliação dos impactos, riscos e oportunidades abrange as operações próprias da ANA, bem como, quando aplicável, efeitos a jusante e a montante da cadeia de valor, designadamente em áreas envolventes aos aeroportos e em iniciativas desenvolvidas fora do perímetro aeroportuário, como projetos de reflorestação ou compensação ecológica.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Perda de biodiversidade (fauna e flora) nas zonas aeroportuárias e circundantes, decorrente da degradação da qualidade do ar provocada por emissões atmosféricas não GEE	OO/DS	Negativo	Real	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Perda de biodiversidade nas zonas aeroportuárias e envolventes, resultante de colisões entre aeronaves e fauna (<i>wildlifestrrikes</i>)	OO/DS	Negativo	Real	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Aumento da diversidade e presença de espécies nas zonas aeroportuárias através do desenvolvimento de projetos específicos de valorização e gestão da fauna e flora, contribuindo para a melhoria dos habitats e da biodiversidade local	OO	Positivo	Potencial	Longo prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Promoção da biodiversidade noutros territórios, através da implementação de iniciativas como projetos de reflorestação, contribuindo para a recuperação de ecossistemas	DS	Positivo	Potencial	Longo prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

Embora não tenham sido identificados riscos financeiros materiais associados à biodiversidade em 2025, a ANA avaliou riscos e oportunidades de natureza operacional, regulatória e reputacional associados à interação das infraestruturas aeroportuárias com ecossistemas sensíveis.

Os diagnósticos de biodiversidade realizados em todos os aeroportos da rede constituem um dos principais instrumentos de suporte ao processo de identificação e avaliação de impactos, dependências, riscos e oportunidades relacionados com a biodiversidade, permitindo uma análise baseada em evidência científica, específica por local, e alinhada com os requisitos do relato de sustentabilidade. A ANA avaliou sumariamente as suas principais dependências relativamente aos ecossistemas e aos serviços por estes prestados, nomeadamente no que respeita à estabilidade dos habitats, ao controlo natural de fauna, à funcionalidade ecológica das áreas envolventes e à compatibilidade entre a gestão da biodiversidade e os requisitos de segurança operacional. Estas dependências são particularmente relevantes em aeroportos localizados em áreas sensíveis, onde a degradação dos ecossistemas pode comprometer tanto a sustentabilidade ambiental como a continuidade operacional. Esta avaliação considerou a possibilidade de restrições futuras ao uso do solo, requisitos acrescidos de conservação da natureza, bem como oportunidades associadas à valorização do capital natural, à melhoria da aceitação social das infraestruturas e à antecipação de exigências regulatórias

Plano de Ação da Biodiversidade

E4-1

A ANA integra a biodiversidade e os ecossistemas como um eixo estruturante da sua gestão ambiental, assegurando que a operação aeroportuária decorre de forma compatível com a proteção dos habitats naturais e com a preservação das espécies presentes nas áreas de influência dos aeroportos, mantendo sempre como prioridade a gestão do risco de colisão com aves (*birdstrike*). A abordagem adotada tem um horizonte temporal de médio e longo prazo, considerando tanto os impactos atuais como potenciais associados à exploração das infraestruturas aeroportuárias e à sua evolução futura.

Algumas áreas de operação dos aeroportos sob gestão da ANA, como o Aeroporto de Faro, constituem locais relevantes para a biodiversidade, dada a sua proximidade a ecossistemas sensíveis e à presença de espécies de interesse comunitário.

O aeroporto de Faro localiza-se numa área de elevada sensibilidade ecológica, integrando cerca de 90 hectares dentro do Parque Natural da Ria Formosa e aproximadamente 120 hectares adicionais em zona adjacente à área classificada, o que exige uma gestão particularmente cuidadosa da interação entre a atividade aeroportuária e os valores naturais existentes.

A gestão e promoção da biodiversidade encontram-se integradas na estratégia ambiental da ANA e nos seus sistemas de gestão ambiental certificados pela ISO 14001, assegurando uma abordagem sistemática, preventiva e orientada para a melhoria contínua. No âmbito da rede de aeroportos VINCI, encontra-se em desenvolvimento uma estratégia corporativa autónoma dedicada à biodiversidade e aos ecossistemas, a qual permitirá reforçar a coerência e a resiliência da abordagem estratégica a este tema. Paralelamente, a ANA dispõe já de instrumentos operacionais que incorporam a conservação da natureza nos processos ambientais e de planeamento das infraestruturas.

No quadro da preparação desta abordagem, foram realizados diagnósticos de biodiversidade em todos os aeroportos da rede, abrangendo aves, micromamíferos, quirópteros, flora e outros grupos biológicos relevantes. Estes diagnósticos permitiram identificar espécies presentes, fatores de pressão e necessidades de gestão, constituindo a base técnica para a definição de Planos de Ação de Biodiversidade específicos por aeroporto. A elaboração destes diagnósticos e planos envolveu a articulação com partes interessadas relevantes, incluindo entidades de gestão de áreas protegidas, especialistas técnicos e autoridades competentes, assegurando a integração de conhecimento científico e enquadramento territorial adequado.

Os Planos de Ação de Biodiversidade definem medidas operacionais orientadas para a mitigação de impactos, a melhoria dos habitats e o reforço da compatibilidade entre a conservação da biodiversidade e a segurança operacional. A sua implementação, prevista para iniciar em 2026, contribuirá para reforçar a resiliência das operações aeroportuárias da ANA face a riscos associados à biodiversidade, permitindo antecipar requisitos regulatórios, reduzir potenciais conflitos com áreas sensíveis e valorizar o capital natural nas áreas de influência dos aeroportos. A análise efetuada indica que, com a implementação progressiva destas medidas, o modelo de negócio da ANA mantém-se resiliente face a riscos relacionados com biodiversidade e ecossistemas, não tendo sido identificadas necessidades de alteração estrutural da estratégia ou das operações.

Política para Gerir a Biodiversidade e os Ecossistemas

E4-2

A ANA integra a biodiversidade e os ecossistemas na sua Política de Ambiente, assumindo o compromisso de preservar a biodiversidade e de proteger espécies e habitats nas áreas sob influência dos aeroportos que gere. No domínio específico da biodiversidade, a Política estabelece que a ANA procura identificar, prevenir, mitigar e, quando necessário, remediar impactos sobre espécies, habitats e ecossistemas, bem como gerir fatores de pressão relevantes, nomeadamente alterações no uso do solo, poluição e espécies exóticas invasoras.

No que respeita à cadeia de valor, a Política de Ambiente estabelece princípios orientadores que promovem a integração de critérios ambientais nos processos de contratação e de relacionamento com prestadores de serviços, contribuindo para a identificação e gestão de impactos materiais associados às atividades desenvolvidas no âmbito da operação aeroportuária. Atendendo à natureza da atividade da ANA, a rastreabilidade detalhada de produtos, componentes ou matérias-primas com impactos relevantes na biodiversidade é abordada de forma proporcional ao risco, privilegiando-se o controlo operacional direto e a gestão ambiental das atividades realizadas no perímetro aeroportuário.

Relativamente à origem da produção, aprovisionamento ou consumo, a Política prevê a aplicação de princípios de desenvolvimento sustentável ao longo do ciclo de vida das infraestruturas aeroportuárias, incluindo a promoção de práticas que minimizem a pressão sobre ecossistemas sensíveis e que contribuam para a manutenção ou melhoria das condições para a biodiversidade. Este compromisso é suportado por ações de monitorização ambiental e por diagnósticos de biodiversidade realizados nos aeroportos da rede, que permitem acompanhar o estado dos habitats e identificar necessidades de intervenção ou reabilitação ecológica.

A Política de Ambiente reconhece igualmente que os impactos sobre a biodiversidade e os ecossistemas podem ter consequências sociais, nomeadamente ao nível do território envolvente, da valorização do património natural e da relação com comunidades locais e outras partes interessadas. Neste contexto, a ANA procura integrar estas dimensões nos seus processos de gestão ambiental e de planeamento das infraestruturas, promovendo uma atuação preventiva e o diálogo institucional com entidades relevantes sempre que os impactos ambientais possam ter reflexos sociais.

A Política de Qualidade e Ambiente da Portway reconhece a importância da minimização dos impactos ambientais da sua atividade e a melhoria do seu Sistema de Gestão Ambiental. (ver ponto 2.3).

Ações para Gerir a Biodiversidade e os Ecossistemas

E4-3

As ações da ANA assentam na implementação progressiva dos Planos de Ação de Biodiversidade por aeroporto, complementadas por iniciativas de conservação e restauro ecológico desenvolvidas em parceria com entidades científicas, universidades, organizações e gestores de território.



Ações	Partes interessadas afetadas	Resultados	Horizonte temporal	CapEx e OpEX associados
ANA				
Reflorestação em Porto Santo	Aeroporto de Porto Santo	Desenvolvimento de uma ação contínua de conservação através de iniciativas de reflorestação, assegurando a manutenção e vitalidade das árvores plantadas e contribuindo para a evolução saudável da cobertura vegetal e para a valorização ecológica da ilha.	Ação recorrente face à necessidade.	Opex (2025): 11 640€
Diagnóstico de Biodiversidade	Stakeholders internos, instituições e reguladores, universidade e centros de investigação, ONGs e comunidades locais.	Realização de diagnósticos de biodiversidade em todos os aeroportos, identificando espécies, habitats e necessidades específicas de gestão e originando um conjunto de medidas para reduzir a atratividade faunística na área operacional, mitigar riscos para a segurança aeronáutica e reforçar a conservação nas áreas envolventes.	2026-2030	Opex (2026): 50 000 €
Hectares da Biosfera	Comunidades locais; Agrupamento de Baldios da Serra do Gerês.	Recuperação ecológica e valorização do capital natural; Plantação de 100 000 árvores autóctones em 3 anos; 20 000 árvores plantadas em 2025, com previsão de +40 000 em 2026 e +40 000 em 2027	2025-2027	-
Portway				
Florestação e Compensação Ambiental	Comunidades locais (Parque Natural Sintra-Cascais)	Foram plantadas 4040 árvores no Parque Natural Sintra-Cascais no âmbito do programa "Criar Bosques". Esta plantação irá permitir reter cerca de 615 toneladas de CO ₂ a 15 anos.	2025	-

Metas e Métricas para Gerir a Biodiversidade e os Ecossistemas

E4-4 | E4-5

A ANA estabeleceu uma meta de promoção da biodiversidade local e regional, centrada no aumento das áreas reflorestadas através de iniciativas próprias e em parceria com entidades externas. Esta meta visa contribuir para a recuperação ecológica e para a valorização do capital natural nos territórios onde a ANA desenvolve a sua atividade, complementando as medidas de gestão da vida selvagem e as ações de conservação implementadas no perímetro aeroportuário.

A meta tem como horizonte temporal o ano de 2030 e um âmbito geográfico local e regional, incidindo nos territórios onde se localizam os aeroportos sob gestão da ANA e noutras áreas onde são desenvolvidas iniciativas de reflorestação em parceria.

O acompanhamento da meta é assegurado através do indicador área reflorestada (hectares). Embora não exista um valor base definido, em 2025 foi estabelecida uma meta intermédia de 90 hectares, tendo sido alcançado um resultado acumulado de 14 hectares.

Meta	Indicador	Unidade	Valor base	Ano base	Ano da meta	Progresso Atual
Promoção da biodiversidade local e regional	Áreas reflorestadas (árvores plantadas)	Hectares (ha)	NA	NA	2030	Meta 2025: 90 ha Resultado: 14 ha

O incumprimento desta meta deve-se a que em 2022, quando foi definido o 1.º Ciclo estratégico, definiu-se como meta a reflorestação de 100ha no âmbito do Programa de Reflorestação Local da VINCI Airports. Naquela data existiam já alguns projetos possíveis, que acabaram por não ser concretizados.

Desta forma, procurou a ANA um novo parceiro, bem como um local emblemático em Portugal, onde pudesse fazer a diferença.

Já só em 2024 foi finalmente celebrado um Protocolo de Colaboração no âmbito do projeto “Hectares de Biosfera” para plantação de 100.000 árvores no Parque Nacional da Peneda-Gerês, com a Associação o Casa Comum da Humanidade e o Agrupamento de Baldios do Gerês.

A plantação deste número de árvores, numa área de 132 há exige preparação, tempo e recursos, e não pode ser feita em qualquer altura do ano. Assim, foram definidas 3 fases de desenvolvimento: 20.000 árvores em 2025, 40.000 árvores em 2026 e 40.000 árvores em 2027.

Adicionalmente, embora não integrada formalmente no ciclo estratégico de definição de metas, a ANA mantém o compromisso Zero Fitossanitários, que contribui para a proteção da biodiversidade nas áreas verdes operacionais. Em 2025, nove dos dez aeroportos não recorreram à utilização de fitossanitários, reforçando uma abordagem preventiva de minimização de pressões sobre os ecossistemas. No que respeita à monitorização da fauna, a presença de animais nas áreas aeroportuárias e envolventes constitui um impacto material que exige acompanhamento contínuo, tanto do ponto de vista ambiental como da segurança operacional. A ANA monitoriza e regista ocorrências de wildlife strikes e bird strikes, utilizando esta informação como métrica de acompanhamento operacional para identificar padrões, ajustar medidas de mitigação e melhorar a compatibilidade entre a operação aeroportuária e a vida selvagem. Estas métricas não constituem metas de biodiversidade, mas indicadores relevantes para a gestão de um impacto material associado à interação entre a atividade aeroportuária e os ecossistemas.

Aeroportos	Wildlife strikes		Bird strikes	
	2024	2025	2024	2025
Aeroporto de Lisboa	46	74	46	61
Aeroporto do Porto	65	68	65	63
Aeroporto de Faro	32	32	27	30
Aeroporto de Ponta Delgada	12	42	11	36
Aeroporto de Santa Maria	0	2	0	2
Aeroporto da Horta	8	6	8	6
Aeroporto das Flores	6	6	6	6
Aeroporto da Madeira	15	20	14	17
Aeroporto de Porto Santo	2	11	2	9
ANA	186	261	179	230

5.2.6 Economia Circular

Impactos, Riscos e Oportunidades

E5.IRO-1

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados à economia circular seguem o processo definido na análise de Dupla Materialidade.

A ANA identifica como impactos negativos materiais aqueles associados à produção e gestão de resíduos nas operações aeroportuárias e na comunidade aeroportuária, bem como à pressão exercida sobre os recursos materiais utilizados nas atividades de manutenção, de operação e de fins comerciais.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Produção de resíduos (operações próprias e comunidade aeroportuária) que não são encaminhados para destino/tratamento adequado, resultando em impactos ambientais negativos (poluição, deposição indevida e pressão sobre aterro).	US/OO/DS	Negativo	Real	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Adoção de práticas mais responsáveis de gestão de resíduos pela comunidade aeroportuária, impulsionada por ações de sensibilização, promovendo a redução na geração de resíduos e o aumento da valorização/reciclagem, com benefício para o ambiente.	DS	Positivo	Real	Médio prazo
Handling	Redução dos resíduos eliminados e aumento do encaminhamento para reciclagem e valorização, decorrentes do aumento da taxa de reciclagem e da implementação de práticas de separação e encaminhamento adequado, contribuindo para a circularidade e para a diminuição de impactos ambientais.	OO/DS	Positivo	Real	Curto prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

Os impactos identificados traduzem-se em riscos e oportunidades materiais para o negócio do Grupo ANA, relacionados com a utilização de resíduos e economia circular:

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco / Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Redução, reutilização e reaproveitamento de resíduos, diminuindo resíduos enviados para eliminação e gerando poupanças financeiras através da redução de custos de gestão e eliminação de resíduos.	Oportunidade	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Dependência da disponibilidade e capacidade das infraestruturas de valorização e tratamento de resíduos, bem como da tipologia de resíduos produzidos, podendo limitar taxas de reciclagem, valorização e cumprimento de objetivos legais.	Risco	Curto prazo

A ANA não dispõe da quantificação dos efeitos financeiros associados aos riscos e oportunidades da gestão de recursos e da economia circular.

Política para Gerir o Uso de Recursos e Produção de Resíduos

E5-1

A Política de Ambiente da ANA estabelece os princípios que orientam a gestão dos impactos ambientais associados ao uso de recursos e à produção de resíduos, promovendo práticas alinhadas com a eficiência material e com os princípios da economia circular, adotando uma abordagem de prevenção, redução e valorização de resíduos, assegurando o cumprimento das obrigações legais e regulamentares relevantes. A Política de Qualidade e Ambiente da Portway reconhece a importância da minimização dos impactos ambientais da sua atividade e a melhoria do seu Sistema de Gestão Ambiental. (ver ponto 2.3).

O documento orientador reforça o compromisso com a identificação e monitorização dos principais fluxos de resíduos gerados pela atividade aeroportuária e com a adoção de medidas destinadas a minimizar a produção de resíduos na origem, aumentar a sua reutilização e reciclagem e promover soluções de valorização adequadas. A política integra ainda o compromisso de incentivar a substituição progressiva de matérias-primas virgens por materiais secundários, sempre que tecnicamente viável, contribuindo para a circularidade dos recursos utilizados nas operações.

A substituição de matérias-primas virgens por materiais secundários é promovida através da integração de critérios de conteúdo reciclado nos processos de aquisição, da utilização de agregados reciclados e materiais reutilizados em obras e manutenção, da preferência por produtos com incorporação de materiais reciclados e da reutilização interna de materiais e equipamentos. Estas medidas contribuem para a redução do consumo de recursos naturais, para a valorização de resíduos e para o reforço dos princípios da economia circular.

Na sua atuação, a ANA privilegia mecanismos de gestão, triagem e encaminhamento que favoreçam a valorização e reduzam o recurso à eliminação.

Ações para Gerir o Uso de Recursos e Produção de Resíduos

E5-2

Em 2025, a ANA reforçou a integração de práticas de economia circular através do desenvolvimento de iniciativas orientadas para a redução de resíduos, a valorização de materiais e a criação de ciclos de reaproveitamento nas operações aeroportuárias. Estas ações consolidam o compromisso da organização com a gestão responsável de recursos, estimulando soluções que evitam a deposição em aterro e que promovem o reaproveitamento de materiais, em articulação com parceiros setoriais e com a comunidade aeroportuária.



Ações	Partes interessadas afetadas	Resultados	Horizonte temporal	CapEx e OpEx associados
ANA				
Rolha a Rolha, Semeia a Recolha	Quercus; LIPOR e Municípios Associados; BA Glass; Corticeira Amorim; Extruplãs; operadores de restauração; utilizadores/ passageiros	Realização de duas ações de recolha em 2025, totalizando 120 kg de rolhas (cerca de 24 000 unidades), encaminhadas para reciclagem e transformação em novos produtos, como revestimentos e materiais de isolamento. O volume recolhido permitiu ainda a conversão estimada em cerca de 480 árvores autóctones, contribuindo para a redução de resíduos, a valorização de materiais orgânicos e a mobilização de passageiros e operadores em ações de sustentabilidade.	2024 – em curso	NA
Reciclagem de fardas	Equipas internas da ANA; parceiros responsáveis pela transformação/reciclagem têxtil	Implementação de um projeto-piloto de recolha e valorização têxtil, com 274,4 kg de fardas recolhidas nos primeiros seis meses, ultrapassando a média anual prevista de 250 kg. As fardas foram encaminhadas para reciclagem, permitindo a reutilização de fibras na produção de novos tecidos e reduzindo o volume de resíduos enviados para eliminação. A iniciativa encontra-se em fase de implementação contínua, com potencial de expansão para outras unidades da rede ANA.	Projeto-piloto (em curso) com continuidade prevista	Opex (2026): 50 000 €
Portway				
Reciclagem, Economia Circular e Upcycling	Equipas internas da Portway, parceiros responsáveis pela transformação/reciclagem têxtil	Em 2025, foram recolhidas, das unidades de handling de Lisboa e Porto, mais de 6 toneladas de fardamento têxtil. Foram evitadas 4.135 kg de CO ₂ comparativamente ao cenário de aterro, 3.185,49 kg de CO ₂ comparativamente ao cenário de incineração, evidenciando reduções relevantes de emissões de CO ₂ associadas à valorização dos fardamentos, quando comparadas com os cenários convencionais de eliminação.	2025	-

Estas iniciativas demonstram uma adoção progressiva de práticas de circularidade nas operações aeroportuárias, reforçando a capacidade do Grupo ANA para reduzir a produção de resíduos, aumentar a valorização de materiais e consolidar um modelo de gestão de recursos mais eficiente e sustentável.

Metas e Métricas para Gerir o uso de Recursos e Produção de Resíduos

E5-3 | E5-5

A ANA definiu metas centradas na redução dos resíduos enviados para aterro e no incremento da valorização e reciclagem, em alinhamento com a hierarquia dos resíduos e com os princípios da economia circular, aplicáveis às suas operações aeroportuárias.

Os dados relativos às saídas de recursos sob a forma de resíduos são apurados com base na informação operacional reportada pelos aeroportos da rede ANA e pelos operadores licenciados de gestão de resíduos. A quantificação dos resíduos produzidos, enviados para aterro ou encaminhados para valorização resulta da consolidação de registos de recolha, guias eletrónicas de acompanhamento de resíduos e relatórios de operadores, assegurando-se a coerência metodológica entre aeroportos. Os resíduos são classificados de acordo com a sua tipologia e destino final, distinguindo-se, designadamente,

resíduos encaminhados para aterro, valorização material (incluindo reciclagem) e outras formas de valorização. Sempre que aplicável, são considerados apenas os resíduos diretos associados à operação aeroportuária, excluindo fluxos que não se encontrem sob controlo operacional da ANA.

No âmbito da atividade aeroportuária, os fluxos de resíduos mais relevantes incluem, entre outros:

- resíduos urbanos e equiparados, gerados em terminais e áreas operacionais;
- resíduos de embalagens;
- resíduos resultantes de atividades de manutenção e exploração;
- resíduos provenientes de concessionários e prestadores de serviços, quando integrados nos sistemas de gestão aeroportuários.

Este enquadramento metodológico permite assegurar a comparabilidade temporal dos dados, apoiar o acompanhamento do progresso face às metas definidas e fornecer uma base consistente para a avaliação da eficácia das medidas de gestão de resíduos implementadas.

Meta	Indicador	Unidade	Valor base	Ano base	Ano da meta	Progresso Atual
Envio de zero resíduos para aterro	Resíduos para aterro	%	NA	NA	2030	Meta 2025: máximo 15% de resíduos diretos enviados para aterro Resultado: 11,6%

Conforme referenciado no ponto 3.5.2.1 da Estratégia de Sustentabilidade da ANA-Cumprimento das Metas 2025, esta meta foi cumprida para 2025.

O Aeroporto do Porto constitui um caso de referência a nível internacional no setor aeroportuário, tendo alcançado, desde julho de 2023, a meta de zero resíduos diretos enviados para aterro.

Este desempenho resulta do reforço das ações de sensibilização junto dos concessionários, da separação na origem, da melhoria dos sistemas de triagem e da implementação de soluções de valorização adequadas.

Na ANA, a taxa de valorização de resíduos em 2025 situou-se em 84,8%, ligeiramente inferior à registada em 2024 (88,1%). Esta variação não compromete a trajetória de melhoria global do sistema, refletindo uma evolução positiva na segregação, no encaminhamento e na eficiência da gestão de resíduos, e constituindo um indicador consistente do progresso em direção à meta de valorização de 100% definida para 2030.

No Grupo ANA a taxa de valorização de resíduos em 2025 foi de 85,1%, ligeiramente abaixo da verificada em 2024 (88,3%).

Grupo ANA	2024	2025	Δ25/24%
Total de resíduos gerados	9.539,78	10.223,32	7,17%
Resíduos Valorizados	8.442,08	8.700,00	3,30%
perigosos	391,76	328,49	-16,15%
recuperação energética	4,21	3,65	-13,30%
reciclagem	151,99	247,28	62,69%
outros tipos de operações de valorização	235,56	77,57	-67,07%
não perigosos	8.030,32	8.371,51	4,25%
recuperação energética	5.123,39	1.990,57	-61,15%
reciclagem	2.849,44	6.352,66	122,94%
outros tipos de operações de valorização	57,19	28,28	-50,55%
Resíduos Eliminados	1.117,70	1.523,33	-36,29%
perigosos	119,65	465,91	289,41%
incineração	9,75	15,89	63,01%
aterro	0,00	110,32	-
outros tipos de eliminação	109,90	336,26	205,98%
não perigosos	998,05	1.057,42	5,95%
incineração	10,79	0,10	-99,11%
aterro	976,35	1.049,70	7,51%
outros tipos de eliminação	10,92	7,62	-30,14%
quantidade total de resíduos perigosos	511,41	794,40	55,34%
quantidade total de resíduos radioativos	na	na	na

ANA	2024	2025	Δ25/24%
Total de resíduos gerados	9.358,06	10.017,40	7,0%
Resíduos Valorizados	8.247,80	8.497,53	3,0%
perigosos	309,81	240,94	-22,2%
recuperação energética	4,21	3,65	-13,3%
reciclagem	150,31	183,94	22,4%
outros tipos de operações de valorização	155,29	53,35	-65,6%
não perigosos	7.937,99	8.256,60	4,0%
recuperação energética	5.123,39	1.990,57	-61,1%
reciclagem	2.814,24	6.266,03	122,7%
outros tipos de operações de valorização	0,36	0,00	-100,0%
Resíduos Eliminados	1.110,26	1.519,88	36,9%
perigosos	115,91	462,47	299,0%
incineração	8,19	15,89	94,1%
aterro	0,00	110,32	-
outros tipos de eliminação	107,72	336,26	212,2%
não perigosos	994,35	1.057,41	6,3%
incineração	9,29	0,10	-99,0%
aterro	975,87	1.049,70	7,6%
outros tipos de eliminação	9,20	7,62	-17,1%
quantidade total de resíduos perigosos	425,72	703,41	65,2%
quantidade total de resíduos radioativos	na	na	na

ANA Aeroportos	2024	2025	Δ25/24%
Total de resíduos gerados	9.358,06	10.017,40	7,0%
Lisboa	5.683,66	5.663,83	-0,4%
Porto	1.752,55	1.818,66	3,8%
Faro	1.391,62	1.416,59	1,5%
Madeira	188,15	553,02	193,9%
Açores	342,08	565,30	65,3%
Resíduos Valorizados	8.247,82	8.497,54	3,0%
Lisboa	5.535,55	5.197,44	-6,1%
Porto	1.745,68	1.802,73	3,3%
Faro	584,15	584,32	0,0%
Madeira	187,37	553,02	195,1%
Açores	195,07	360,03	84,6%
perigosos	309,82	240,94	-22,2%
Lisboa	163,27	28,51	-82,5%
Porto	68,20	74,19	8,8%
Faro	61,13	75,26	23,1%
Madeira	10,07	51,02	406,7%
Açores	7,15	11,96	67,2%
não perigosos	7.938,00	8.256,60	4,0%
Lisboa	5.372,28	5.168,94	-3,8%
Porto	1.677,48	1.728,54	3,0%
Faro	523,02	509,05	-2,7%
Madeira	177,30	502,00	183,1%
Açores	187,92	348,07	85,2%
Resíduos Eliminados	1.110,26	1.519,85	36,9%
Lisboa	148,11	466,39	214,9%
Porto	6,87	15,92	131,6%
Faro	807,48	832,27	3,1%

ANA Aeroportos	2024	2025	Δ25/24%
Madeira	0,78	0,00	-99,5%
Açores	147,02	205,30	39,6%
perigosos	115,91	462,57	299,0%
Lisboa	103,69	429,82	314,5%
Porto	6,83	15,89	132,6%
Faro	0,18	16,18	-
Madeira	0,00	0,00	-
Açores	5,20	0,57	-89,1%
não perigosos	994,35	1.057,38	6,3%
Lisboa	44,42	36,57	-17,7%
Porto	0,04	0,00	-
Faro	807,29	816,09	1,1%
Madeira	0,78	0,00	-
Açores	141,82	204,73	44,4%

5.2.7 Gestão do Ruído

Impactos, Riscos e Oportunidades

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados ao ruído seguem o processo definido na análise de Dupla Materialidade.

No contexto aeroportuário, o ruído constitui um fator relevante para a gestão operacional, dadas as exigências legais e as comunidades envolventes. Este tema assume particular visibilidade em aeroportos de maior intensidade operacional, onde a proximidade a zonas residenciais reforça a necessidade de assegurar um ambiente acústico compatível com os normativos aplicáveis e com as boas práticas do setor.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Emissões sonoras associadas à atividade aeroportuária, particularmente relevantes nos aeroportos de Lisboa e Porto, decorrentes das operações de aeronaves e do tráfego/atividades de apoio, causando degradação do ambiente acústico.	DS	Negativo	Real	Curto prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

A análise permitiu identificar riscos e oportunidades materiais para o Grupo:

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco / Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Penalizações financeiras, restrições operacionais ou condicionamentos à atividade decorrentes do incumprimento de requisitos legais aplicáveis ao ruído aeroportuário, com potenciais perda de receita	Risco	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Implementação de soluções que reduzem os impactos de ruído da atividade aeroportuária, melhorando a convivência com as comunidades e evitando custos associados a reclamações, processos administrativos e potenciais medidas compensatórias.	Oportunidade	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Implementação de medidas de incentivo dirigidas à comunidade aeroportuária (ex.: companhias aéreas e NAV), como modelação de taxas ou mecanismos de desempenho ("league tables"), promovendo práticas operacionais menos ruidosas e contribuindo para a redução global do ruído.	Oportunidade	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Risco reputacional associado às emissões sonoras da atividade aeroportuária, incluindo contestação por parte de comunidades locais, ONG's e comunicação social, com potencial impacto nas receitas.	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Limitações ao uso do espaço físico e à operação da ANA associadas a restrições de ruído, podendo condicionar a expansão de infraestruturas, a capacidade operacional e a introdução de novas rotas ou movimentos.	Risco	Médio prazo

Política e Enquadramento

MDR-P

A Política de Ambiente da ANA aborda a gestão de ruído como uma área prioritária de atuação ao assumir o compromisso de monitorizar os níveis sonoros e implementar medidas de mitigação, juntamente com os parceiros, tendo como objetivo a redução do impacto do ruído gerado pela operação aeroportuária, mas maioritariamente resultante do sobrevoo das aeronaves, na proteção da saúde e da qualidade de vida das comunidades envolventes.

Esta aplica-se a todas as atividades sob responsabilidade direta da ANA, incluindo atividades de aviação e extra aviação desenvolvidas nos aeroportos sob a sua gestão, sendo este o âmbito em que se enquadram os compromissos relativos ao ruído. A política reconhece ainda que a magnitude e a natureza dos impactos variam consoante as características, tráfego e localização de cada aeroporto, o que reforça a necessidade de adaptação local das medidas. A política exclui explicitamente as atividades das subsidiárias, empreendimentos conjuntos e as empresas associadas.

No âmbito da gestão de ruído, a Política de Ambiente não identifica normas técnicas específicas, iniciativas setoriais ou compromissos com referenciais externos aplicáveis diretamente a este tema. Ainda assim, estabelece como princípio transversal o cumprimento da legislação e demais obrigações de conformidade aplicáveis, assumindo este requisito como o patamar mínimo de desempenho ambiental, o que inclui, por inerência, o enquadramento legal aplicável ao ruído.

A Política de Ambiente assume o compromisso de manter um diálogo franco e aberto com as comunidades envolvidas e outras partes interessadas afetadas pelos impactos ambientais da atividade aeroportuária. Este diálogo visa identificar e discutir soluções que tenham em conta a viabilidade técnica e o equilíbrio socioeconómico do desenvolvimento da atividade, sendo aplicável aos temas relacionados com gestão de ruído.

A Política de Ambiente da ANA é publicamente disponibilizada às partes interessadas, permitindo o seu conhecimento por *stakeholders* internos e externos. A organização assegura o acesso à política através dos seus canais institucionais, promovendo a transparência relativamente aos seus compromissos ambientais. A mesma não estabelece mecanismos formais específicos para avaliar ou assegurar a compreensão por parte das partes interessadas, limitando-se a garantir a sua divulgação e acessibilidade.

Ações para Gerir o Ruído

MDR-A

No âmbito da gestão de ruído da ANA, a mitigação dos impactos sonoros associados às operações aeroportuárias é operacionalizada através de Planos de Ação de Ruído (PAR) específicos para cada aeroporto que cumpra a classificação de Grande Infraestrutura de Transporte (GIT). Neste caso, apenas o aeroporto de Lisboa e o aeroporto do Porto estão classificadas como GIT. Para estes são definidas medidas que refletem as características operacionais e territoriais de cada aeroporto e a diferente intensidade de exposição das populações envolvidas, a sua implementação é atribuída às várias entidades, de acordo com as suas responsabilidades.

De igual forma, para os aeroportos não classificados como GIT, são igualmente identificadas medidas gerais de gestão do ruído. Com efeito, em 2025, foram elaborados Planos específicos para os aeroportos de Faro e Madeira, que consolidam uma análise integrada de gestão de ruído nestas infraestruturas.

No aeroporto de Lisboa, as ações-chave de gestão de ruído concentram-se sobretudo no controlo operacional rigoroso, com restrições específicas à operação noturna, à utilização de aeronaves mais ruidosas e à realização de testes de motores; no reforço dos mecanismos de monitorização contínua e de deteção de incumprimentos, nomeadamente associados ao uso do procedimento de travagem com os motores (*reverse thrust*); na comunicação e transparência, através de ferramentas digitais que permitem ao público acompanhar a operação aeronáutica e os níveis de ruído, bem como na gestão estruturada de reclamações; na articulação com entidades operacionais

e reguladoras, assegurando o cumprimento dos procedimentos aeronáuticos e das obrigações legais. Assumem-se também medidas de intervenção ao nível dos recetores.

No aeroporto do Porto, as ações-chave incidem principalmente na monitorização contínua do ruído, com uma rede de estações fixas e móveis e avaliação periódica de zonas sensíveis (*black spots*); na implementação de medidas operacionais de mitigação, como a proibição de *reverse thrust* no período noturno, restrições a testes de motores e limites ao tráfego noturno; na adoção de soluções técnicas e físicas, incluindo medidas associadas a infraestruturas e utilização de equipamentos que reduzem emissões sonoras em solo; na integração da gestão do ruído nos sistemas internos de gestão ambiental e nos processos de obra, contratação e avaliação de impactos ambientais, bem como de medidas ao nível da atenuação da propagação sonora, com a implementação de barreiras acústicas.

Nos dois aeroportos supramencionados as ações aplicam-se às operações aeronáuticas e aeroportuárias e à respetiva envolvente territorial definida por critérios acústicos.

No aeroporto de Lisboa, o âmbito territorial incide sobre uma envolvente urbana densa, abrangendo áreas dos concelhos diretamente expostos aos níveis de ruído definidos no Plano, de forma concreta a aplicação das medidas aplica-se à área limitada pela isolinha $L_n = 55 \text{ dB(A)}$, que intersecta os concelhos de Lisboa e Loures. As partes interessadas afetadas incluem as populações residentes, as companhias aéreas, a navegação aérea, as autoridades competentes e a própria ANA enquanto entidade gestora.

No aeroporto do Porto, o âmbito cobre a vizinhança do aeroporto e estende-se também às fases de projeto e execução de obras, integrando requisitos de minimização do ruído. As partes interessadas incluem igualmente populações locais, companhias aéreas, navegação aérea, entidades reguladoras e equipas internas responsáveis pela gestão ambiental.

Em Lisboa esta abordagem é complementada pelo Programa Bairro, orientado para a mitigação do ruído através de intervenções de isolamento acústico em recetores com uso especialmente sensível (nomeadamente estabelecimentos de saúde e de educação) localizados nas áreas de maior exposição ao ruído aeronáutico. O enquadramento do programa abrange os municípios de Lisboa e Loures, refletindo a amplitude territorial dos impactos nas comunidades envolvidas. As partes interessadas diretamente afetadas incluem utilizadores e entidades gestoras destes equipamentos sociais, envolvendo ainda a ANA enquanto entidade financiadora no respeitante aos recetores especialmente sensíveis, e as entidades públicas/privadas responsáveis pela sua implementação.

Em 2025, aplicando o princípio do poluidor-pagador, foi anunciado pelo Governo a criação do Programa Menos Ruído que, através da dotação de uma verba de 10M€ provenientes do Fundo Ambiental (alimentado pela Taxa de Carbono cobrada aos passageiros aéreos) e distribuída pelos municípios de Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira e Almada, tem como objetivo o isolamento acústico

de habitação na área exposta ao ruído. A esta verba, a ANA propôs no âmbito do Plano de Ação de Ruído 2024 – 2029, já em 2026, a atribuição de um valor complementar de 2,5M€.

As ações de gestão de ruído estão enquadradas num horizonte temporal plurianual, o PAR em vigor para o aeroporto do Porto tem o horizonte 2024-2029, sendo que o de Lisboa encontra-se para aprovação pela Agência Portuguesa do Ambiente. Estes planos incluem medidas permanentes (por exemplo: monitorização contínua, modelação com recurso a dados reais de movimentos com elaboração periódica de mapas de ruído, procedimentos operacionais, gestão de reclamações); medidas em curso (ex.: implementação de infraestruturas de mitigação física); e novas ações a iniciar ao longo do período do Plano. Todos os Planos preveem um acompanhamento e reporte regular do seu estado de execução.

Métricas e Metas para Gerir o Ruído

MDR-M, MDR-T

Conforme referenciado no ponto 3.5.2.1 da Estratégia de Sustentabilidade da ANA-Cumprimento das Metas 2025, verifica-se, em 2025, o incumprimento da meta do nº de rankings das companhias aéreas em matéria de emissões. Este ranking foi suspenso em 2025 para se proceder à sua reformulação. Foi concluída uma primeira abordagem metodológica, tendo inclusive sido alvo de apresentação às companhias aéreas. Não obstante, a sua efetiva operacionalização não foi prosseguida. Mais se refere que se encontra em revisão o Plano de Ação de Redução de Ruído, para o período 2024-2029, sendo que se encontra em equacionamento e aprovação superior, ser efetuada uma revisão da metodologia no sentido de melhor se enquadrar às especificidades do aeroporto.

A ANA avalia o desempenho e a eficácia da gestão de ruído através do seu sistema de monitorização de ruído e dos respetivos relatórios, articulados com os Mapas Estratégicos de Ruído (MER) e com os Planos de Ação de Ruído aplicáveis aos aeroportos classificados como Grande Infraestrutura de Transporte (Lisboa e Porto). Estes instrumentos permitem caracterizar a exposição ao ruído na envolvente, identificar áreas e recetores mais expostos (incluindo períodos noturnos) e acompanhar a implementação das medidas previstas nos planos.

A metodologia aplicada assenta numa combinação entre a medição, suportada por uma rede de monitorização de ruído que recolhe dados e suporta a produção periódica de relatórios, e a cartografia e modelação acústica, usada para elaborar os MER, para os aeroportos aplicáveis e mapas de ruído associados ao tráfego aéreo, com reporte através de indicadores acústicos regulamentares, como Lden e Ln, e delimitação de áreas de exposição.

Não existe um processo formal de validação externa das métricas de ruído. No entanto, os Mapas Estratégicos de Ruído são elaborados no âmbito do enquadramento legal aplicável e articulados com as autoridades competentes e aprovados pela Agência Portuguesa do Ambiente, e os mapas

de ruído associados ao tráfego aéreo são verificados através da comparação com os dados registados pelo sistema de monitorização de ruído, assegurando coerência entre a modelação e as medições efetuadas.

No âmbito dos Planos de Ação, com horizonte 2024-2029 no aeroporto do Porto e em fase de aprovação pela APA para Lisboa, a ANA assume como objetivo a implementação das medidas previstas nos planos, orientadas para a mitigação da exposição das populações ao ruído, com particular foco no ruído noturno e em recetores sensíveis e especialmente sensíveis.

As metas têm natureza de mitigação e redução de impactos através da implementação de medidas de controlo, monitorização e intervenção ao nível do recetor bem como uma natureza de sensibilização e transparência, disponibilizado informação e acompanhamento do desempenho no ecossistema aeroportuário.

No âmbito dos Planos de Ação, o valor de referência e o ano base das metas assenta na informação técnica utilizada nos MER e diagnósticos associados ao Plano, incluindo os dados de tráfego considerados para caracterização, que suporta a avaliação de exposição e a priorização de medidas.

5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL

5.3.1 Trabalhadores do Grupo ANA

Impactos, Riscos e Oportunidades

S1.SBM-3

O Grupo ANA inclui a sua força de trabalho no âmbito desta Declaração de Sustentabilidade, considerando que os impactos, riscos e oportunidades associados aos trabalhadores da ANA e da Portway se encontram integrados na estratégia e no modelo de negócio.

Os impactos materiais identificados incidem sobre trabalhadores da ANA e da Portway, abrangendo funções de gestão aeroportuária e de prestação de serviços de *handling*.

Os impactos negativos materiais identificados estão principalmente associados ao contexto operacional das atividades aeroportuárias e manifestam-se de forma local, embora recorrente, podendo resultar tanto de condições estruturais de trabalho, como por exemplo, exposição a ruído, exigências operacionais e contratos sazonais em atividades específicas como o *handling*; como de eventos ou incidentes individuais, nomeadamente acidentes de trabalho ou situações pontuais que afetam a saúde, segurança dos trabalhadores.

Os impactos positivos significativos identificados resultam sobretudo de atividades associadas à gestão e operação de infraestruturas aeroportuárias, como: a implementação de programas de formação e desenvolvimento de competências, incluindo *reskilling* e *upskilling*; a promoção de mecanismos de transferência de conhecimento, como por exemplo, modelos de *soft landing*; a disponibilização de condições de trabalho atrativas e flexíveis; e o reforço de práticas de saúde e segurança no trabalho e de iniciativas de diversidade, equidade e inclusão.

Subtópico	Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou Potencial	Horizonte temporal
Desenvolvimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Capacitação e desenvolvimento dos colaboradores através de formação adequada às suas funções, melhorando competências, desempenho e progressão profissional	OO	Positivo	Real	Curto-prazo
Desenvolvimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Transferência estruturada de conhecimento entre colaboradores seniores e equipas, facilitada por modelos de <i>"soft landing"</i> , contribuindo para o desenvolvimento de competências e a continuidade do conhecimento interno	OO	Positivo	Potencial	Médio-prazo
Desenvolvimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Disponibilização de condições de trabalho atrativas face ao contexto nacional, promovendo a satisfação e retenção dos colaboradores e aumentando a estabilidade das equipas, com impacto positivo nas oportunidades de desenvolvimento profissional e na consolidação de competências	OO	Positivo	Real	Curto-prazo
Desenvolvimento da Equipa	Handling	Elevada rotatividade e recurso a contratos sazonais, associados à natureza operacional e às flutuações de atividade, dificultando a constituição de equipas estáveis e experientes e comprometendo o desenvolvimento de competências e a continuidade do conhecimento	OO	Negativo	Real	Curto-prazo
Reconhecimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Aumento da motivação, realização pessoal e satisfação profissional dos colaboradores, decorrente da existência de oportunidades de progressão na carreira	OO	Positivo	Real	Curto-prazo
Reconhecimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Reforço do sentimento de pertença e da ligação ao local de trabalho, resultante do reconhecimento das equipas, com efeitos na motivação dos colaboradores	OO	Positivo	Potencial	Médio-prazo
Bem-estar e qualidade de Vida	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Melhoria do equilíbrio vida laboral-pessoal e da saúde mental dos colaboradores, associada à adoção de modelos de flexibilidade e a um ambiente de trabalho positivo	OO	Positivo	Real	Médio-prazo

Subtópico	Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou Potencial	Horizonte temporal
Bem-estar e qualidade de Vida	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Melhoria do bem-estar físico e psicológico dos trabalhadores, decorrente do acesso a benefícios e iniciativas que promovem estilos de vida saudáveis	OO	Positivo	Real	Curto-prazo
Bem-estar e qualidade de Vida	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Redução da pressão e do stress associados ao trabalho, resultante da automação de processos e da inovação tecnológica, contribuindo para melhores condições psicossociais	OO	Positivo	Potencial	Médio-prazo
Bem-estar e qualidade de Vida	Handling	Dificuldades de deslocação e acesso ao local de trabalho, incluindo limitações de transporte (ex.: noturno) em Lisboa e Porto, afetando a qualidade de vida e o bem-estar dos trabalhadores	OO	Negativo	Real	Curto-prazo
Diversidade, Equidade e Inclusão	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Reforço de uma cultura organizacional plural, inclusiva e tolerante, com impacto no sentimento de pertença, bem-estar e colaboração entre trabalhadores de diferentes perfis	OO	Positivo	Real	Curto-prazo
Diversidade, Equidade e Inclusão	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Aumento da perceção de justiça e motivação dos colaboradores, resultante da igualdade de oportunidades no acesso a emprego, desenvolvimento e progressão, independentemente de género, etnia, nacionalidade, deficiência, idade ou outros fatores	OO	Positivo	Real	Médio-prazo
Saúde e Segurança	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Ocorrência de acidentes de trabalho e doenças profissionais associadas ao normal decorrer das atividades, com impacto na saúde e integridade física dos colaboradores	OO	Negativo	Real	Curto-prazo
Saúde e Segurança	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Emissões sonoras da atividade aeroportuária, especialmente em Lisboa e Porto, resultando na exposição dos trabalhadores a níveis elevados de ruído, com riscos para a saúde ocupacional, incluindo perda auditiva, fadiga e stress.	OO	Negativo	Real	Curto-prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

A análise permitiu identificar riscos e oportunidades materiais para o Grupo ANA relativamente à própria mão de obra, em particular associados à sua capacidade de atrair, desenvolver, reter e proteger trabalhadores qualificados em contextos operacionais exigentes.

Subtópico	Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco/Oportunidade	Horizonte temporal
Desenvolvimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Programas de formação e desenvolvimento de competências, incluindo <i>reskilling</i> e <i>upskilling</i> , que reforçam capacidades internas e geram ganhos de produtividade, traduzindo-se em poupanças financeiras através da redução de horas improdutivas, menor necessidade de contratação externa e diminuição de custos associados a erros operacionais	Oportunidade	Curto prazo
Desenvolvimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Manutenção e transferência de conhecimento crítico através de mecanismos de <i>"soft landing"</i> , assegurando a continuidade de competências-chave e reduzindo o risco de perda de know-how organizacional	Oportunidade	Longo-prazo
Desenvolvimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Atração de talento qualificado e retenção de equipas core através da disponibilização de condições de trabalho acima da média nacional, reforçando a estabilidade e o desempenho das equipas	Oportunidade	Curto-prazo
Desenvolvimento da Equipa	<i>Groundhandling</i>	Custos acrescidos e perda de eficiência decorrentes da elevada rotatividade, associados à saída de talento e à necessidade recorrente de recrutamento e formação	Risco	Curto-prazo
Desenvolvimento da Equipa	<i>Groundhandling</i>	Turnover elevado associado à falta de perspetivas de desenvolvimento profissional, comprometendo a continuidade operacional e aumentando os custos de recrutamento, integração e formação	Risco	Médio-prazo
Reconhecimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Cristalização do conhecimento em determinados níveis hierárquicos, limitando a partilha, o desenvolvimento interno e a valorização dos colaboradores, e reduzindo a resiliência organizacional	Risco	Curto prazo
Reconhecimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Perda de conhecimento crítico associada à rotatividade e à ausência de planos de sucessão para cargos-chave, comprometendo a continuidade e eficiência operacional	Risco	Curto prazo
Reconhecimento da Equipa	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Oportunidades de progressão na carreira, contribuindo para a retenção de talento crítico, a continuidade operacional e a otimização de custos associados à gestão de pessoas	Oportunidade	Curto prazo
Bem-estar e qualidade de Vida	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Retenção de talentos e competências-chave, evitando ruturas de produtividade e perda de conhecimento crítico, com impacto na eficiência operacional e no desempenho económico	Oportunidade	Curto prazo

Subtópico	Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco/Oportunidade	Horizonte temporal
Bem-estar e qualidade de Vida	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Promoção do equilíbrio vida laboral-pessoal e da saúde mental, contribuindo para a redução do absentismo e para ganhos de produtividade e desempenho das equipas	Oportunidade	Curto-prazo
Bem-estar e qualidade de Vida	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Medidas de melhoria da qualidade de vida dos trabalhadores (ex.: benefícios), que reforçam o <i>engagement</i> , a retenção e a produtividade, gerando efeitos financeiros positivos através da redução dos custos de rotatividade (recrutamento, seleção, <i>onboarding</i> e formação), diminuição do absentismo e menor perda de produtividade associada a substituições frequentes.	Oportunidade	Curto prazo
Bem-estar e qualidade de Vida	<i>Groundhandling</i>	Aumento da rotatividade e do absentismo, gerando riscos operacionais e comerciais, incluindo perda de produtividade, aumento de custos de substituição e impactos negativos no desempenho financeiro	Risco	Curto-prazo
Diversidade, Equidade e Inclusão	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Potencial contributo de equipas diversas para o desenvolvimento do negócio, promovendo maior inovação, melhor tomada de decisão e melhoria do desempenho económico e competitivo	Oportunidade	Curto prazo
Saúde e Segurança	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Absentismo decorrente de acidentes de trabalho ou situações de doença, resultando no aumento de custos operacionais e necessidade de substituição temporária de trabalhadores	Risco	Curto prazo
Saúde e Segurança	Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Programas de formação, prevenção e promoção da saúde e segurança que reduzem acidentes e absentismo, gerando poupanças financeiras através da diminuição de custos com interrupções operacionais, substituições temporárias e indemnizações associadas a acidentes de trabalho.	Oportunidade	Curto prazo

Potenciais efeitos financeiros*; risco/oportunidade; "horizonte temporal"; "impacto/dependência

À data do reporte, o Grupo ANA não definiu nem implementou planos de transição climática que envolvam medidas estruturais suscetíveis de gerar impactos diretos na mão de obra, tais como reorganizações operacionais, alterações significativas ao modelo de atividades ou consequências ao nível de emprego, funções ou competências.

Não foram identificados riscos associados a trabalho forçado, obrigatório ou infantil, nem dependências relevantes de geografias de risco, fragilidades institucionais ou eventos sistémicos. A compreensão sobre os grupos de trabalhadores potencialmente mais expostos a impactos negativos resulta da análise das funções desempenhadas, das condições de trabalho no contexto aeroportuário e dos registos internos de saúde e segurança no trabalho, incluindo avaliações de riscos ocupacionais e histórico de ocorrências. Com base nesta análise, conclui-se que alguns trabalhadores do Grupo ANA, em particular os que exercem funções operacionais, podem estar mais expostos a riscos ocupacionais decorrentes das exigências próprias do ambiente aeroportuário.

Políticas relacionadas com a Mão de Obra Própria

S1-1

O Grupo ANA adota as obrigações e compromissos em matéria direitos humanos e direitos laborais e num conjunto de referenciais orientadores sobre ética, segurança e condições de trabalho dignas, assegurando uma abordagem preventiva e de melhoria contínua. A responsabilidade pela definição e execução destas políticas é assegurada ao mais alto nível da organização, contando com o envolvimento

da gestão de topo e das áreas funcionais relevantes. A sua conceção e aplicação têm em consideração os interesses e preocupações das principais partes interessadas, nomeadamente trabalhadores e seus representantes, através de mecanismos formais de participação, consulta e diálogo social.

As políticas aplicáveis são disponibilizadas às partes interessadas por via interna e externa, incluindo a sua divulgação nos websites institucionais, nos canais corporativos do Grupo VINCI, em documentos orientadores de ética e conduta, bem como através de ações de comunicação e sensibilização dirigidas aos trabalhadores e parceiros relevantes. Entre os principais instrumentos que orientam a atuação das empresas destacam-se:

- **Guia VINCI dos Direitos Humanos**, que define os princípios globais aplicáveis a todas as empresas do Grupo, alinhados com os principais referenciais internacionais. Estabelece compromissos claros em matéria de condições de trabalho dignas, igualdade de oportunidades, saúde e segurança, prevenção da discriminação e disponibilização de mecanismos eficazes de reclamação. Inclui ainda procedimentos explícitos de prevenção de trabalho infantil, trabalho forçado e tráfico humano, garantindo a ausência destas práticas nas operações da ANA e da Portway.

Normas adotadas pelo Guia VINCI dos Direitos Humanos:

A Declaração Universal dos Direitos Humanos
Os Princípios diretores das Nações Unidas relativos às empresas e aos direitos humanos
Convenções fundamentais da Organização Internacional do Trabalho
Os Princípios diretores da OCDE aplicados às empresas multinacionais
O Pacto Internacional relativo aos Direitos Cívicos e Políticos
O Pacto Internacional relativo aos Direitos Económicos, Sociais e Culturais

- **Carta de Ética e Conduta da VINCI**, que estabelece princípios éticos e de conduta profissional aplicáveis a todos os trabalhadores do Grupo. Orienta a organização como empregador responsável, promovendo comportamentos éticos, formação, segurança, bem-estar e integração da sustentabilidade nas atividades da ANA e da Portway.
- **Declaração sobre Ações Essenciais e Fundamentais em matéria de Saúde e Segurança no Trabalho**, que promove uma cultura de segurança assente no princípio “acidente zero”. Envolve trabalhadores, responsáveis hierárquicos e representantes de SST, reforçando práticas colaborativas focadas na prevenção.

- **Política de Segurança e Saúde no Trabalho da ANA**, que reforça a prevenção e eliminação de riscos, no cumprimento legal e na melhoria contínua do sistema de gestão. Abrange trabalhadores, órgãos de gestão, prestadores de serviços e clientes, assegurando participação ativa e consulta dos trabalhadores na definição de objetivos de SST.
- **Política de Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI)**, já desenvolvida e em fase de aprovação superior, estabelece compromissos de combate à discriminação e ao assédio, promoção da igualdade de oportunidades e criação de ambientes inclusivos. Os seus princípios já são aplicados através da Carta de Ética da VINCI, ações de formação e instrumentos de monitorização como o índice de equidade salarial.

A atuação do Grupo em matéria de direitos humanos e direitos laborais é reforçada por práticas de devida diligência, sensibilização, avaliação de riscos e melhoria contínua, decorrentes dos mecanismos formais de participação e representação dos trabalhadores, como a Comissão de Trabalhadores, os Representantes de Segurança e Saúde do Trabalho e os canais de denúncia, que garantem confidencialidade e proteção. A governação interna é complementada por normas adicionais, incluindo o Código e a Política Anticorrupção, a Carta de Compromisso Social para fornecedores e prestadores de serviço e o Sistema de Gestão de SST certificado e na ANA ainda pela norma ISO 45001.

Processos para Dialogar com Trabalhadores Grupo ANA e Representantes dos Trabalhadores sobre Impactos

S1-2

A ANA e a Portway mantêm processos estruturados de diálogo com a força de trabalho e com os representantes dos trabalhadores, assegurando que as suas perspetivas são consideradas na gestão de impactos materiais.

Na ANA, o diálogo com os trabalhadores assenta num modelo que combina reuniões formais com momentos regulares de proximidade e escuta ativa. As reuniões mensais com a Comissão de Trabalhadores permitem discutir temas operacionais, propostas, preocupações e questões com impacto laboral, e os contributos recolhidos são integrados nos processos de decisão da gestão. Em paralelo, a empresa promove inquéritos internos de satisfação organizacional (*ANA LISTENS*), um fórum de partilha e diálogo entre a Comissão Executiva e os trabalhadores (*ANA Talks*) e outras iniciativas que reforçam a participação ativa e promovem um diálogo aberto dentro da organização.

Na Portway, o diálogo decorre de forma contínua com os sindicatos e com a Comissão de Trabalhadores. Este trabalho é complementado por canais internos que reforçam a política de proximidade e promovem a interação direta com os trabalhadores ao longo de todo o ano.

A responsabilidade por garantir a adequação destes processos cabe à Comissão Executiva (ANA) e ao Conselho de Administração (Portway).

A ANA recorre a indicadores como o *Great Place to Work* para avaliar perceções sobre comunicação interna, confiança na gestão e eficácia dos mecanismos de escuta, complementando com diagnósticos psicossociais, acompanhamento médico e avaliações internas. No contexto dos riscos operacionais, todos os trabalhadores são envolvidos em ações de prevenção e sensibilização, como a *Safety Week* e as *Safety Talks*, além de iniciativas com entidades externas especializadas.

Processos para Corrigir os Impactos Negativos e Canais para Expressar Preocupações

S1-3

A ANA dispõe de um mecanismo formal de reporte e tratamento de potenciais impactos negativos através do Canal de Denúncia, acessível *online*, endossando a confidencialidade e a proteção do denunciante nos termos legais aplicáveis. As comunicações são registadas em plataforma dedicada e tratadas pelo Comité de Ética e Vigilância, que concede a sua rastreabilidade desde a receção até à conclusão, incluindo a aplicação de medidas corretivas ou preventivas e sua comunicação a autoridades (quando aplicável). Na Portway, está disponível um canal de denúncias alinhado com o regime legal aplicável, que permite submissões identificadas ou anónimas e assegura proteção contra qualquer forma de retaliação.

Aplicável ao grupo, existe um endereço de correio eletrónico dedicado à comunicação de preocupações ou irregularidades (Ética e Conduta eticaeconduta@ana.pt).

Atualmente, não existe um processo formal sistemático para avaliar a perceção de conhecimento e/ou de confiança nos canais, mantendo-se, contudo, mecanismos que asseguram confidencialidade, independência e acompanhamento do estado das participações.

Medidas para Gerir Impactos, Riscos e Oportunidades

S1-4

A ANA implementou um conjunto integrado de ações alinhadas com a sua estratégia de sustentabilidade, cobrindo dimensões como segurança, saúde, desenvolvimento profissional, inclusão e bem-estar. As iniciativas implementadas pela ANA foram desenhadas para potenciar impactos positivos associados ao desenvolvimento, reconhecimento, bem-estar e inclusão da força de trabalho, bem como para prevenir e mitigar impactos negativos relacionados com a saúde e segurança no trabalho.



Ações ANA	Geografia	Partes interessadas afetadas	Objetivo/ Resultados
Roadshow Sustentabilidade em Movimento	Lisboa, Porto, Faro, Madeira, Açores	Trabalhadores, parceiros e entidades convidadas	<p>Sensibilizar os trabalhadores para os compromissos e objetivos da Estratégia de Sustentabilidade da ANA, promovendo partilha de boas práticas e desenvolvimento de ideias através de ações itinerantes nos aeroportos. O Roadshow contribuiu para o reforço do conhecimento dos trabalhadores sobre as quatro ambições da Estratégia de Sustentabilidade, para a consolidação da literacia em temas ambientais, sociais e de governança, para o envolvimento e mobilização e para a promoção de novas ideias e cultura de sustentabilidade. Contou com cerca de 125 participantes.</p> <p>Os Roadshows da ANA ganharam o prémio 2025 da Associação Portuguesa de Comunicação Externa.</p>
Ações de formação para capacitação dos trabalhadores	Toda a rede ANA	Todos os trabalhadores	<p>Reforçar as competências técnicas e comportamentais dos trabalhadores, assegurando o desenvolvimento profissional contínuo e alinhado com as necessidades da ANA. As ações de formação no seu todo perfizeram 54 560h de formação e abrangeram 96% dos trabalhadores.</p>
Plano de Saúde de Bem-Estar da ANA	Toda a rede ANA	Todos os trabalhadores	<p>Promover o bem-estar físico, emocional e financeiro dos trabalhadores através de iniciativas integradas de saúde e qualidade de vida, com foco nos quatro pilares do programa: Familiar, Emocional, Físico e Financeiro, complementadas pela participação em ações como os <i>Wellbeing Games</i> e a Corrida Sempre Mulher. Face ao número total de participantes no programa, o plano registou taxas de participação de 58% nas ações inerentes ao pilar Físico, 13% no que respeita ao pilar Emocional, 18% no que concerne ao pilar Financeiro e 10% no pilar Familiar. Adicionalmente, foi implementado o programa Next Level, que integra diversas iniciativas destinadas à promoção do equilíbrio físico, emocional e social da população 55+ da empresa, procurando também, numa fase posterior, promover a transferência de conhecimento e experiência destes trabalhadores.</p> <p>A ANA disponibiliza ainda um conjunto de benefícios e programas que reforçam a proteção e a prevenção em saúde, incluindo seguro de saúde extensível ao agregado familiar, acesso à medicina curativa, assistência médica ao domicílio e campanhas anuais de vacinação.</p>
Programas Promova e Progrida	Nacional	Trabalhadores	<p>Promover o desenvolvimento de competências de liderança de mulheres da organização através de programas externos especializados. Em 2025, registou-se 2 participantes no Promova e 1 no Progrida.</p>
Programa <i>Ellevate</i>	Grupo VINCI - Internacional	Trabalhadores	<p>Apoiar o desenvolvimento de liderança feminina no contexto do Grupo VINCI, reforçando competências-chave para progressão profissional.</p>
Iniciativa <i>Building Up</i>	Toda a rede ANA	Líderes e chefias	<p>Reforçar as competências de liderança dos gestores da ANA através de um programa estruturado de capacitação, com o envolvimento de mais de 85 líderes e chefias da ANA.</p>

Ações ANA	Geografia	Partes interessadas afetadas	Objetivo/ Resultados
Revisão, validação e comunicação da política de mobilidade funcional e geográfica	Toda a rede ANA	Trabalhadores envolvidos em processo de mobilidade	Atualizar e comunicar a política de mobilidade interna para promover movimentações funcionais e geográficas que apoiem o desenvolvimento profissional. Em 2025 existiram 26 mobilidades internas, tendo sido admitidos 5 trabalhadores provenientes do Grupo Vinci que podem ser consideradas mobilidades internacionais
Plano <i>Benefits Class</i>	Toda a rede ANA	Todos os trabalhadores	Disponibilizar um plano de benefícios flexíveis que permite aos trabalhadores escolher vantagens ajustadas às suas necessidades pessoais, que conta com 99% de adesão por parte dos colaboradores ANA.
ANA Talks	Lisboa, Porto, Faro, Madeira, Açores e Sede	Todos os trabalhadores	Promover o diálogo aberto sobre temas estratégicos, desafios futuros e cultura organizacional, envolvendo os trabalhadores em sessões de debate e partilha. Esta iniciativa no seu todo envolveu mais de 500 participantes.
Diversidade Equidade e Inclusão	Toda a rede ANA	Todos os trabalhadores	<p>Em 2025, a ANA reforçou o seu compromisso com a Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI) através de um conjunto de iniciativas estratégicas orientadas para a valorização das pessoas e para a construção de uma cultura organizacional mais inclusiva.</p> <p>Neste âmbito, foram promovidas quatro sessões “<i>Talks for Change</i>”, dedicadas a temas relevantes da diversidade, nomeadamente inclusão de pessoas com mobilidade reduzida, sensibilização para a comunidade surda, comunidade LGBTQIA+ e neurodiversidade, que contaram com a participação de 534 formandos (média aproximada de 134 participantes por sessão).</p> <p>Complementarmente, foram realizados dois workshops de DEI, com a participação de 51 trabalhadores, onde foram abordados temas como bloqueios mentais, roda do privilégio, comunicação inclusiva, combate a preconceitos e promoção da igualdade de oportunidades, com foco na criação de ambientes de trabalho mais inclusivos, respeitadores e justos.</p> <p>Foi igualmente dinamizado o programa DEI Manager, dirigido a 24 líderes, com o objetivo de reforçar competências de liderança inclusiva e promover práticas de gestão mais equitativas.</p> <p>Adicionalmente, foi lançado um módulo de e-learning dedicado à neurodiversidade, que contou já com a participação de 577 trabalhadores ANA, contribuindo para aumentar a sensibilização e o conhecimento sobre este tema no contexto organizacional.</p>
<i>Safety Week</i>	Todos os aeroportos	Equipas operacionais e administrativas	Promover a sensibilização para comportamentos seguros no trabalho através de ações e conversas orientadas por responsáveis de equipa. Esta iniciativa contribuiu para o reforço da cultura de SST.
<i>Workshop</i> de sensibilização sobre práticas seguras	Toda a rede ANA	Equipas operacionais	Reforçar a adoção de práticas seguras através de uma sessão dedicada à prevenção de riscos e à promoção de comportamentos seguros.

A prevenção e mitigação de riscos é conseguida através de análises sistemáticas de risco, visitas de controlo, monitorização de fatores críticos (ex.: ruído e ergonomia) e adequação de equipamentos de proteção. A cultura de segurança é reforçada através de iniciativas como a *Safety Week* e ações dedicadas a SST.

A ANA promove oportunidades de capacitação e valorização através de programas de liderança e desenvolvimento, mobilidade interna e benefícios flexíveis, apoiando um ambiente de trabalho mais equitativo e inclusivo. A avaliação da eficácia combina métricas quantitativas e acompanhamento qualitativo, estando prevista a evolução para uma leitura agregada do impacto global do portefólio de iniciativas.

Metas Relacionadas com a Gestão de Impactos, Riscos e Oportunidades

S1-5

A ANA, na sua ambição de Empregador de Referência, definiu metas orientadas para formação, atratividade, sensibilização para sustentabilidade, segurança e saúde no trabalho e igualdade de género na liderança. As metas e indicadores associados são apresentados no capítulo 3 e na tabela abaixo, assegurando ligação direta aos temas materiais identificados.

Meta	Indicador/ KPI	Unidade	Valor base	Ano base	2025	Meta 2025	Geografia
Reforçar a formação dos trabalhadores	N.º médio de horas de formação por trabalhador	h/trab.	35		46	38	Todos os aeroportos ANA
	Trabalhadores com mínimo de 1 curso ou 25 horas de formação por ano (%)	%	63%	2022	96%	70%	
Fortalecer a atratividade da empresa	N.º presenças em feiras		5	2022	16	5	Nacional
	N.º open days ANA para alunos	Nº	1	2023	1	3	
Promover o conhecimento sobre temáticas da sustentabilidade	Trabalhadores participantes em ações de sensibilização e formação sobre sustentabilidade	%	21%		72%	80%	Nacional
	N.º de ações internas de introdução e integração do tema da Sustentabilidade	#	2	2023	5	4	
Obter zero acidentes de trabalho	Taxa de Frequência Acidentes de Trabalho (LTIR)*		7,07		5,71	< 3,13	Nacional
	Taxa de Gravidade de Acidentes Trabalho (SR)*	#	0,45	2022	0,35	< 0,43	
Promover a igualdade de oportunidades para mulheres em cargos de liderança	Cargos de liderança ocupados por mulheres	%	33%	2022	39%	34%	Nacional

*LTIR = (nº de acidentes no local de trabalho com dias perdidos x 1.000.000) / (nº de horas efetivamente trabalhadas)
 SR = (nº de dias perdidos x 1.000) / (nº de horas efetivamente trabalhadas)

Conforme referenciado no ponto 3.5.2.1 da Estratégia de Sustentabilidade da ANA-Cumprimento das Metas 2025, as metas de 2025 foram maioritariamente cumpridas.

O número de trabalhadores (72%) que participaram em ações de sensibilização e formação sobre sustentabilidade ficou ligeiramente aquém da meta estabelecida (80%). Ficaram por cumprir dois Open Days da ANA nas universidades, pese embora se terem registados um número de presenças em feiras de emprego (16) significativamente superior à meta (3). O incremento de mais três acidentes de trabalho em 2025 relativamente a 2024 (11 acidentes em 2025 e 7 em 2024) gerou o incremento do LTIR (5,7) que se distanciou da meta (< 3,13).

Características dos Trabalhadores da Empresa

S1-6 | S1-7

Número de trabalhadores por tipo de contrato e género Grupo ANA

	2024	2025	Δ25/24%
Permanente / Assalariado	3.122	3.366	7,8%
Masculino	2.148	2.323	8,1%
Feminino	974	1.043	7,1%
Temporário / Não assalariado	1.051	1.060	0,9%
Masculino	742	725	-2,3%
Feminino	309	335	8,4%

Todos os trabalhadores da ANA são mão de obra assalariada e com contrato permanente. Na Portway a mão de obra tanto o é assalariada, com contratos permanentes, como é não assalariada (trabalhadores temporários recrutados através de empresa trabalho temporário).

Características dos trabalhadores assalariados do Grupo ANA:

A 31 de dezembro de 2025, a ANA contava com 1 174 trabalhadores e a Portway com 2 192 trabalhadores, perfazendo um total de 3 366 trabalhadores assalariados, com contrato permanente, no Grupo ANA.

31/Dez

Número de trabalhadores por género Grupo ANA

	2024	2025	Δ25/24%
Número total trabalhadores	3.122	3.366	7,8%
Masculino	2.148	2.323	8,1%
Feminino	974	1.043	7,1%
País	Portugal	Portugal	

Número de trabalhadores permanentes, género e geografia ANA

	2024	2025	Δ25/24%
Sede	368	384	4,3%
Masculino	191	196	2,6%
Feminino	177	188	6,2%

Número de trabalhadores permanentes, género e geografia ANA

	2024	2025	Δ25/24%
Lisboa	264	270	2,3%
Masculino	169	169	0,0%
Feminino	95	101	6,3%
Porto	122	126	3,3%
Masculino	94	93	-1,1%
Feminino	28	33	17,9%
Faro	126	124	-1,6%
Masculino	91	90	-1,1%
Feminino	35	34	-2,9%
Madeira	168	168	0,0%
Masculino	121	119	-1,7%
Feminino	47	49	4,3%
Açores	98	95	-3,1%
Masculino	78	77	-1,3%
Feminino	20	18	-10,0%
Beja	6	7	16,7%
Masculino	4	5	25,0%
Feminino	2	2	0,0%

Número de efetivos médios Grupo ANA

	2024	2025	Δ25/24%
Grupo ANA	2.947	3.140	6,5%
ANA	1.140	1.157	1,5%
Portway	1.807	1.983	9,7%

O número de trabalhadores do Grupo ANA incrementou significativamente (+7,8%), em 2025 comparativamente a 2024, este aumento deveu-se ao crescimento acentuado de trabalhadores da Portway.

Em 2025, 209 trabalhadores desvincularam-se do Grupo ANA, dos quais 34 eram da ANA, o que corresponde a uma taxa de rotatividade no Grupo de 6,7% (2,9% na ANA). Estes valores refletem dinâmicas distintas entre as duas empresas, sendo a rotatividade mais pronunciada na Portway, associada à natureza operacional e às exigências específicas da sua atividade.

A informação apresentada relativa à força de trabalho é consistente com a divulgada nas demonstrações financeiras, nomeadamente na rubrica contabilística aplicável aos custos com pessoal.

Características dos trabalhadores não assalariados na própria mão de obra do Grupo ANA:

A ANA não dispõe de trabalhadores não assalariados na sua própria mão de obra, contrariamente à Portway.

Número de trabalhadores não assalariados Grupo ANA

	2024	2025	Δ25/24%
ANA	0	0	-
Portway	1.051	1.060	0,9%

Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social

S1-8 | S1-10 | S1-11 | S1-15 | S1-16 | S1-17

O Grupo ANA garante condições salariais adequadas e alinhadas com o enquadramento legal e convencional, assegurando que todos os trabalhadores recebem remuneração de acordo com os Acordos de Empresa aplicáveis e beneficiam de práticas remuneratórias justas e transparentes. Em 2025, o salário mais baixo da ANA, auferido por apenas um trabalhador, corresponde a 1,25 do salário mínimo nacional.

100% dos trabalhadores do Grupo ANA estão abrangidos por mecanismos de contratação coletiva e por regimes completos de proteção social, que incluem prestações legalmente previstas e cobertura de acidentes de trabalho, reforçando a segurança económica e social dos trabalhadores.

A promoção do bem-estar e do equilíbrio entre a vida profissional e pessoal é assegurada através do acesso a direitos de parentalidade e licenças legalmente previstas para assistência à família, permitindo a conciliação entre responsabilidades profissionais e necessidades familiares específicas. Estas medidas contribuem para um ambiente de trabalho mais estável, inclusivo e sensível às diferentes fases da vida dos trabalhadores.

Em 2025, 99,66% dos trabalhadores da ANA tinham direito a licença para assistência à família, tendo-se verificado um aumento da proporção de trabalhadores que efetivamente utilizaram este direito comparativamente ao ano anterior.

Licença de assistência família

	2024	2025	Δ25/24%
Grupo ANA			
Nº trabalhadores com direito licença relacionada com a família	3.109	3.362	8,1%
Proporção de trabalhadores com direito a licença para assistência à família	99,58%	99,88%	0,30 p.p.
Proporção de trabalhadores que utilizaram a licença para assistência à família	6,59%	7,44%	0,84 p.p.
Nº de trabalhadores que utilizaram a licença de, por genero assistência à família	205	250	22,0%
Masculino	140	158	12,9%
Feminino	65	92	41,5%
ANA			
Nº trabalhadores com direito licença relacionada com a família	1.139	1.170	2,7%
Proporção de trabalhadores com direito a licença para assistência à família	99,65%	99,66%	0,01 p.p.
Proporção de trabalhadores que utilizaram a licença para assistência à família	2,37%	4,62%	2,24 p.p.
Nº de trabalhadores que utilizaram a licença de, por genero assistência à família	27	54	100%
Masculino	17	34	100%
Feminino	10	20	100%

A empresa monitoriza regularmente, ao longo do tempo e salvaguardando a confidencialidade individual, a equidade interna e a consistência das práticas remuneratórias, recorrendo a indicadores que permitem identificar eventuais assimetrias e orientar ações de melhoria contínua. Estes incluem a diferença salarial entre homens e mulheres e o rácio entre a remuneração do trabalhador mais bem pago e a remuneração mediana, entre outros.

Sublinha-se que as diferenças salariais entre homens e mulheres decorrem das funções exercidas e não da diferenciação salarial de base entre géneros.

Diferença salarial entre homens e mulheres

	2024	2025
Grupo ANA		
ANA	-0,44%	1,14%
Portway	-3,30%	-5,11%

(Nível horário bruto médio de remuneração dos trabalhadores assalariados masculinos – Nível horário bruto médio de remuneração dos trabalhadores assalariados femininos) / Nível horário bruto médio de remuneração dos trabalhadores assalariados masculinos x 100.

Rácio entre a remuneração do trabalhador mais bem pago e a remuneração mediana dos trabalhadores

	2024	2025
Grupo ANA		
ANA	16,26	18,13
Portway	8,91	8,74

Em 2025, a diferença salarial na ANA situou-se em 1,14%, enquanto na Portway se manteve negativa, verificando-se que as mulheres ganham mais que os homens, refletindo características específicas da estrutura funcional e organizacional. O rácio entre a remuneração mais elevada e a remuneração mediana, retirando a remuneração mais elevada, foi de 18,13 na ANA e 8,74 na Portway.

No que respeita a incidentes relacionados com discriminação ou outros impactos negativos sobre os trabalhadores, a ANA não registou ocorrências graves nem situações que tenham dado origem a penalizações, indemnizações ou medidas sancionatórias. Na Portway, foram reportados 18 incidentes de discriminação durante o período em análise, os quais foram tratadas através dos mecanismos formais existentes, sem consequências sancionatórias externas. Para além destes casos, não foram identificados incidentes graves relacionados com direitos humanos na força de trabalho das duas empresas.

5.3.1.1. Desenvolvimento e Reconhecimento da Equipa

Métricas de formação e desenvolvimento de competências

S1-13

O Grupo ANA assegura um modelo estruturado de desenvolvimento profissional, que combina formação contínua com processos regulares de avaliação de desempenho, garantindo que os trabalhadores têm acesso a oportunidades de crescimento, aprendizagem e progressão alinhadas com as necessidades da organização.

A formação constitui um instrumento central para o reforço de competências técnicas e comportamentais. Em 2025, o número médio de horas de formação por trabalhador no Grupo ANA foi de 40,6 horas, registando um aumento significativo comparativamente a 2024, com crescimento particularmente expressivo entre as trabalhadoras.

A avaliação de desempenho permite acompanhar a evolução individual, identificar necessidades específicas de capacitação e apoiar planos de desenvolvimento. Em 2025, 85,4% dos trabalhadores do Grupo ANA foram abrangidos por processos de avaliação de desempenho, refletindo um reforço da cobertura destes mecanismos comparativamente ao ano anterior.

Trabalhadores com Avaliação de Desempenho

	2024	2025	Δ25/24%
Grupo ANA	2.344	2.876	22,7%
Masculino	1.676	2.002	19,5%
Feminino	668	874	30,8%
Grupo ANA (%)	75,1%	85,4%	
Masculino	78,0%	86,2%	2,7%
Feminino	68,6%	83,8%	0,01 p.p.
ANA	1.061	1.069	0,8%
Masculino	689	694	0,7%
Feminino	372	375	0,8%
Portway	1.283	1.807	40,8%
Masculino	987	1.308	32,5%
Feminino	296	499	68,6%

Na ANA estão sujeitos a avaliação de desempenho todos os trabalhadores com exceção dos trabalhadores com baixa médica há mais de seis meses e trabalhadores admitidos há menos de seis meses. Na Portway estão abrangidos pelo processo de avaliação de desempenho todos os seus trabalhadores com exceção apenas dos trabalhadores com baixa médica há mais de seis meses.

N.º médio de horas de formação

	2024	2025	Δ25/24%
Grupo ANA	30,7	40,6	32,3%
- Masculino	31,8	40,6	27,4%
- Feminino	28,2	40,8	44,4%
ANA	38,7	45,9	24,9%
- Masculino	38,4	46,9	22,2%
- Feminino	33,8	44,2	30,7%

N.º total de horas de formação

	2024	2025	Δ25/24%
Grupo ANA	95.913	137.476	43,3%
- Masculino	68.409	94.889	38,7%
- Feminino	27.504	42.587	54,8%
ANA	42.363	54.560	28,8%
- Masculino	28.720	35.743	24,5%
- Feminino	13.643	18.817	37,9%

5.3.1.2. Saúde e Segurança

Métricas de saúde e segurança

S1-14

Todos os trabalhadores do Grupo ANA estão abrangidos pelo Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho, que estabelece princípios, responsabilidades e procedimentos aplicados de forma transversal em toda a organização. Este sistema assegura uma abordagem centrada na prevenção, identificação e controlo de riscos, reforçada por formação contínua, ações de sensibilização e mecanismos de reporte e investigação de ocorrências.

A monitorização do desempenho em matéria de saúde e segurança é realizada através de diferentes métricas, incluindo o número de acidentes de trabalho, a taxa de acidentes e o número de dias de trabalho perdidos, reforçando a importância da cultura de prevenção, da formação e da melhoria contínua do desempenho.

O número e a taxa de acidentes relacionados com o trabalho, tendo como base os trabalhadores assalariados:

N.º acidentes relacionados com trabalhadores assalariados

	2024	2025	
Grupo ANA	64	73	14,1%
ANA	7	11	57,1%
Portway	57	62	8,8%

Taxa de acidentes relacionados com trabalhadores assalariados

	2024	2025	
Grupo ANA	12,81	13,28	3,7%
ANA	3,70	5,71	54,6%
Portway	18,38	17,36	-5,5%

Considerando os trabalhadores não assalariados:

N.º acidentes relacionados com trabalhadores não assalariados

	2024	2025	
Grupo ANA	61	43	-29,5%
ANA	-	-	-
Portway	61	43	-29,5%

Taxa de acidentes relacionados com trabalhadores não assalariados

	2024	2025	
Grupo ANA	24,61	19,17	-22,1%
ANA	-	-	-
Portway	24,61	19,17	-22,1%

Em 2025, o Grupo ANA não registou mortes por lesão ou problemas de saúde relacionadas com a atividade laboral.

O Grupo ANA registou uma Taxa de Frequência de Acidentes de Trabalho (LTIR), em 2025, de 13,28 correspondente a um ligeiro acréscimo comparativamente ao ano anterior. Na ANA, o LTRI situou-se nos 5,71 verificando um aumento relativamente a 2024, mas ainda assim, salienta-se um decréscimo significativo em relação ao ano-base de 2022, em resultado do reforço das iniciativas de prevenção e sensibilização, nomeadamente ações como a *Safety Week* e *Safety Talks*.

5.3.1.3. Diversidade, Equidade e Inclusão

S1-9 | S1-12

A diversidade, a equidade e a inclusão constituem pilares estruturantes na gestão de pessoas do Grupo ANA, refletindo o compromisso com ambientes de trabalho representativos, inclusivos e com igualdade de oportunidades.

A monitorização anual da composição da força de trabalho permite acompanhar a evolução de diferentes dimensões de diversidade, incluindo género, estrutura etária e presença de mulheres em posições de liderança.

Em 2025, o número de quadros superiores no Grupo ANA aumentou, com uma representatividade feminina de 41,9% no Grupo e na ANA, refletindo a promoção da igualdade de género em funções de liderança.

Os quadros superiores da ANA são constituídos por Diretores, Chefas e Coordenadores. Na Portway, esta estrutura inclui os Diretores e os *Managers*.

Quadros Superiores

	2024	2025	Δ25/24%
Grupo ANA	209	229	9,6%
- Masculino	126	138	9,5%
- Feminino	83	91	9,6%
Liderança Feminina	39,7%	39,7%	
ANA	180	186	3,3%
- Masculino	107	113	5,6%
- Feminino	73	73	0,0%
Liderança Feminina	40,6%	39,2%	

A distribuição etária do Grupo ANA evidencia uma força de trabalho heterogénea, com quase 57% dos trabalhadores na faixa etária compreendida entre os 30 e os 50 anos, e com um crescimento em todos os grupos etários, destacando um forte incremento no número de trabalhadores com menos de 30 anos, refletindo uma dinâmica positiva de renovação.

31/Dez

Distribuição por grupo etário

	2024	2025	Δ25/24%
Grupo ANA	3.122	3.366	7,8%
<30 anos	447	546	22,1%
[entre 30 e 50 anos]	1.895	1.969	3,9%
> 50 anos	780	851	9,1%

31/Dez

Distribuição por grupo etário

	2024	2025	Δ25/24%
<30 anos	14,3%	16,2%	+1,9p.p.
[entre 30 e 50 anos]	60,7%	58,5%	-2,2p.p.
> 50 anos	25,0%	25,3%	+0,3p.p.

31/Dez

Distribuição por grupo etário

	2024	2025	Δ25/24%
ANA	1.152	1.174	1,9%
<30 anos	63	83	31,7%
[entre 30 e 50 anos]	605	572	-5,5%
> 50 anos	484	519	7,2%
<30 anos	5,5%	7,1%	+1,6p.p.
[entre 30 e 50 anos]	52,5%	48,7%	-3,8p.p.
> 50 anos	42,0%	44,2%	+2,2p.p.

No domínio da inclusão, o Grupo ANA acompanha a representatividade de pessoas com deficiência (grau de deficiência igual ou superior a 60%), assegurando condições de acesso, integração e participação plena no ambiente de trabalho. Entre 2024 e 2025, registou-se um aumento do número de trabalhadores com deficiência de 42 para 46, correspondendo a 1,4% da força de trabalho, reforçando o compromisso com práticas inclusivas e alinhadas com o enquadramento legal.

Pessoas com deficiência

	2024	2025	Δ25/24%
Grupo ANA	42	46	9,5%
- Masculino	22	24	9,1%
- Feminino	20	22	10,0%
% trabalhadores com deficiência	1,3%	1,4%	
ANA	27	28	3,7%
Masculino	15	14	-6,7%

Pessoas com deficiência

	2024	2025	Δ25/24%
Feminino	12	14	16,7%
% trabalhadores com deficiência	2,3%	2,4%	

5.3.2 Cadeia do Valor Responsável

Impactos, Riscos e Oportunidades

S2.SBM-3

No âmbito da avaliação de Dupla Materialidade, o Grupo ANA identificou impactos, riscos e oportunidades materiais associados aos trabalhadores da cadeia de valor, tendo em conta as especificidades do ecossistema aeroportuário e a dependência de prestadores de serviços externos para a operação e manutenção das infraestruturas.

O Grupo ANA considera trabalhadores da cadeia de valor aqueles que, sem relação laboral direta, desenvolvem atividades essenciais ao funcionamento das infraestruturas aeroportuárias ou exercem funções nas mesmas no contexto do ecossistema aeroportuário.

ANA	<ul style="list-style-type: none"> Prestadores de serviços: segurança, manutenção, limpeza, incluindo a Portway (lounge e serviços PME), entre outros. Fornecedores: energia, água, entre outros. 	<ul style="list-style-type: none"> Regulador: ANAC Entidades oficiais: NAV, AIMA/Serviço de Fronteiras, DGS, Alfândega, Foças e segurança 	<ul style="list-style-type: none"> Companhias aéreas Handlers Operadores de carga aérea / integrators
Portway	<ul style="list-style-type: none"> Fornecedores: energia, água, entre outros. Prestadores de serviços: equipamentos, trabalho temporário, manutenção, limpeza, entre outros 	<ul style="list-style-type: none"> Regulador: ANAC Gestor aeroportuário: ANA 	<ul style="list-style-type: none"> Companhias aéreas Operadores de carga / integrators

A análise permitiu identificar diferentes riscos e oportunidades materiais para o negócio do Grupo ANA:

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Influência exercida junto de fornecedores e clientes para a adoção de boas práticas alinhadas com critérios ESG, resultando na melhoria das condições de trabalho, práticas éticas e desempenho social e ambiental, com efeitos positivos nos trabalhadores da cadeia de valor	US/DS	Positivo	Potencial	Médio-prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Condições de trabalho exigentes nas infraestruturas aeroportuárias (ex.: trabalho por turnos, pressão operacional e exposição ao ruído), às quais estão sujeitos trabalhadores da cadeia de valor sem relação laboral direta, resultando em impactos negativos na sua saúde, segurança e bem-estar, apesar da influência operacional da ANA	US/DS	Negativo	Real	Curto-prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco / Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Desenvolvimento de sinergias e projetos conjuntos com fornecedores, parceiros e clientes, permitindo economias de escala, partilha de investimentos e otimização de custos ao longo da cadeia de valor	Oportunidade	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Risco operacional decorrente de acidentes de trabalho, incumprimento de normas laborais ou falhas em saúde e segurança envolvendo trabalhadores da cadeia de valor que operam nas infraestruturas ANA, com potenciais impactos legais, reputacionais e operacionais	Risco	Curto-prazo

Políticas relacionadas com os Trabalhadores da Cadeia de Valor

S2-1

O Grupo ANA não dispõe de uma política autónoma especificamente dedicada aos trabalhadores da cadeia de valor, uma vez que não detém controlo operacional direto sobre os mesmos.

A abordagem do Grupo ANA assenta na aplicação de princípios e compromissos definidos ao nível do Grupo VINCI, nomeadamente através do **Guia VINCI dos Direitos Humanos**, que estabelece orientações relativas ao respeito pelos direitos fundamentais dos trabalhadores.

O Guia define orientações claras sobre temas como condições de trabalho justas, segurança e saúde, prevenção de trabalho forçado e infantil, igualdade de oportunidades e respeito pela dignidade de todos os trabalhadores ANA. Estas orientações estão declinadas na Carta Compromisso de Responsabilidade Social, anexa à contratação, que constitui a principal referência política onde se inscreve o compromisso, por parte dos prestadores de serviço e fornecedores e restantes intervenientes da cadeia de valor a jusante, que atuam em conformidade com os padrões éticos e sociais adotados pelo Grupo e pela ANA.

Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social:

- Comunicar à ANA qualquer situação relevante relacionada com os compromissos assumidos;
- Implementar as ações de reparação de eventuais situações detetadas de manifesta não conformidade legal;
- Permitir à ANA, mediante prévia comunicação desta, verificar ou obter os elementos relativos ao cumprimento da Carta;
- Respeitar os princípios de Responsabilidade Social.
- Respeitar todas as disposições da Declaração Universal dos Direitos Humanos;

Processos para Dialogar com os Trabalhadores da Cadeia de Valor

S2-2

No contexto aeroportuário, o contacto operacional ocorre através do gestor local do contrato, que assegura a interação diária com o supervisor do prestador de serviço responsável pela execução das atividades e pelos seus trabalhadores. Esta estrutura permite que as necessidades, preocupações e temas operacionais sejam comunicados e acompanhados de forma sistemática.

Embora não haja envolvimento direto com os trabalhadores da cadeia de valor, a gestão diária e o diálogo contínuo entre os gestores de contrato da ANA e os supervisores dos prestadores constituem uma forma de acompanhamento indireto das condições de trabalho. Este mecanismo

permite identificar questões relevantes e garantir que os serviços são prestados em conformidade com os compromissos operacionais e de responsabilidade social acordados entre as partes.

Processos para Corrigir os Impactos Negativos e Canais para Expressar Preocupações

S2-3

A abordagem da ANA à correção de impactos negativos sobre trabalhadores da cadeia de valor assenta no funcionamento do seu Canal de Denúncia, operacionalizado desde 2022 através de uma plataforma digital acessível a todos os *stakeholders*, incluindo trabalhadores de prestadores de serviços externos ou outros trabalhadores da cadeia de valor da ANA. Em complemento, está disponível o Dispositivo Alerta VINCI, canal corporativo do Grupo VINCI.

Ambos os mecanismos asseguram confidencialidade, anonimato e proteção contra retaliação, em conformidade com o enquadramento legal aplicável. As denúncias recebidas são tratadas pelo Comité de Ética e Vigilância, que assegura a rastreabilidade do processo, desde a receção até à definição e acompanhamento de medidas corretivas, com eventual escalonamento para a Comissão Executiva ou autoridades competentes.

Medidas para Gerir Impactos, Riscos e Oportunidades

S2-4

A ANA não dispõe de um plano de ação autónomo dedicado exclusivamente aos trabalhadores da cadeia de valor. A sua atuação centra-se num conjunto de medidas contínuas orientadas para a prevenção e mitigação de impactos negativos materiais, com foco na segurança, capacitação e articulação com os prestadores de serviços.

Estas medidas incluem a integração dos prestadores de serviços em ações de sensibilização e formação em Segurança e Saúde no Trabalho, a realização de encontros dedicados à SST com representantes dos fornecedores e a exigência de formação específica para acesso a áreas restritas.

A avaliação da eficácia destas medidas é condicionada pelo facto de a gestão operacional dos trabalhadores ser da responsabilidade direta dos respetivos empregadores, sendo efetuada sobretudo através do acompanhamento operacional e da interação com os supervisores dos Prestadores de Serviços Externos. Durante o período de reporte, não foram registados incidentes graves relacionados com direitos humanos de trabalhadores da cadeia de valor.

Metas Relacionadas com a Gestão de Impactos, Riscos e Oportunidades

S2-5

A ANA não definiu métricas ou metas específicas aplicáveis aos trabalhadores da cadeia de valor, uma vez que não detém base legal para estabelecer requisitos diretos a trabalhadores de entidades terceiras. Ainda assim, procura influenciar positivamente a cadeia de valor através de critérios contratuais, exigências de conformidade, ações de sensibilização e da promoção de relações comerciais responsáveis, privilegiando, sempre que possível, fornecedores alinhados com critérios ESG.

Processos de Gestão das Relações com Prestadores de Serviço e Fornecedores

G1-2 | G1-6

O Grupo ANA adota uma abordagem progressiva de integração de fatores ESG nos processos de contratação e gestão da cadeia de fornecimento, procurando reduzir riscos da cadeia de abastecimento e mitigar impactos em matérias ambientais, sociais e de governança. Sempre que possível, privilegia a contratação de fornecedores das regiões onde opera, promovendo a criação de valor e o emprego local. Em contextos onde a contratação de entidades regionais é mais desafiante, como nos arquipélagos da Madeira e dos Açores, o Grupo desenvolve esforços adicionais de articulação com organizações locais, nomeadamente através de protocolos e parcerias institucionais.

Fatores ESG para decisões de contratação:

- Due diligence ESG e pré-classificação de prestadores de serviço e fornecedores
- Avaliação periódica e classificação ESG dos mesmos
- Requisitos ambientais, sociais e de governança nos procedimentos de consulta ao mercado
- Critérios de elegibilidade para priorização dos contratos mais relevantes
- Integração de risco de corrupção no processo de avaliação de prestadores de serviço e fornecedores

Em 2025, ambas as empresas do Grupo ANA deram passos significativos na integração de critérios ESG nos seus processos de contratação, cada uma através de mecanismos alinhados com as suas especificidades operacionais.

Para a ANA a assinatura da Carta de Compromisso com a Responsabilidade Social constitui um requisito obrigatório para qualquer entidade que pretenda ser fornecedor ou prestador de serviços da ANA, sendo condição necessária para acesso às consultas ao mercado. Adicionalmente, a ANA implementou um projeto-piloto de compras sustentáveis, concebido para integrar critérios ambientais, sociais (incluindo direitos humanos) e de governança na avaliação e seleção de fornecedores nas categorias de manutenção e reparação de edifícios e outras construções e

manutenção e reparação de equipamento básico. Este projeto introduziu uma pré-classificação ESG, *due diligence* específica e critérios de elegibilidade, e integrou critérios de avaliação ESG nos processos concursais, permitindo consolidar uma abordagem progressiva à sustentabilidade na cadeia de fornecimento.

A Portway passou a integrar, de forma transversal, um questionário ESG com perguntas das três dimensões nos seus processos de compras, atribuindo-lhe 5% do peso na avaliação final das propostas. Esta medida permitiu reforçar a consideração de fatores ESG na contratação associada às operações de *handling* e promover um maior alinhamento dos seus fornecedores com os compromissos de sustentabilidade do Grupo.

Ambas as abordagens serão aprofundadas em 2026, na ANA, prevê-se a expansão da *framework* de compras sustentáveis para novas categorias de contratos, incluindo empreitadas e serviços de segurança, contribuindo para a consolidação da maturidade ESG da cadeia de fornecimento.

No relacionamento com os fornecedores, o Grupo ANA reconhece o pagamento atempado como um elemento relevante da conduta empresarial responsável, contribuindo para a estabilidade, previsibilidade e saúde financeira da cadeia de valor, em particular no caso das pequenas e médias empresas (PMEs). Neste contexto, o Grupo ANA adota práticas de pagamento responsáveis, assegurando, sempre que possível, o cumprimento atempado das suas obrigações em conformidade com as condições contratuais acordadas e com a legislação aplicável. Estas práticas são suportadas por processos internos que promovem a validação atempada das faturas e a execução regular dos pagamentos, reforçando a transparência, a confiança e a qualidade das relações comerciais, bem como a mitigação de riscos associados a atrasos de pagamento. Os prazos definidos são:

- 30 dias para fornecedores de bens e serviços
- 60 dias para fornecedores de imobilizado

Em 2025, nenhuma das empresas registou processos judiciais por atraso de pagamento, reforçando o compromisso com práticas comerciais responsáveis e com a mitigação de riscos decorrentes de incumprimentos financeiros. As práticas de pagamento do Grupo ANA aplicam-se de forma transversal aos seus fornecedores, incluindo pequenas e médias empresas (PMEs), não existindo condições diferenciadas em função da sua dimensão, sendo os prazos definidos contratualmente e acompanhados de forma regular.

5.3.3 Desenvolvimento Económico das Regiões

Impactos, Riscos e Oportunidades

S3.SBM-3

No âmbito da presente Declaração de Sustentabilidade, a ANA considera no seu perímetro de divulgação as comunidades que podem ser materialmente afetadas pelas suas operações e, de forma indireta, pela respetiva cadeia de valor, com especial enfoque nas populações que vivem ou trabalham na envolvente das infraestruturas aeroportuárias sob sua gestão. Estas comunidades incluem residentes, trabalhadores locais e entidades regionais presentes nos territórios onde os aeroportos se inserem. São também consideradas as comunidades impactadas indiretamente pelas atividades de fornecedores, prestadores de serviços e concessionários, sempre que estas atividades possam influenciar o contexto social e económico local.

A análise de Dupla Materialidade identificou impactos negativos de natureza estrutural associados ao funcionamento regular das infraestruturas aeroportuárias, que incidem sobretudo sobre as comunidades próximas dos aeroportos. Estes impactos relacionam-se, maioritariamente, com a exposição ao ruído e com potenciais efeitos na qualidade do ar, com implicações no bem-estar, na saúde e na qualidade de vida das populações vizinhas.

No que respeita aos impactos diretamente resultantes das operações da ANA nas comunidades próximas das suas infraestruturas, destacam-se os seguintes:

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Geração de impactos e criação nas comunidades locais, através do apoio a organizações de cariz social, contribuindo para a inclusão e melhoria das condições de vida de segmentos mais vulneráveis da sociedade	DS	Positivo	Real	Médio-prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Dinamização da atividade económica nas regiões servidas pelos aeroportos, decorrente do aumento de fluxos turísticos e da atividade aeroportuária, dinamizando a economia local, a criação de emprego direto e indireto, resultando reforço do ecossistema socioeconómico regional	DS	Positivo	Real	Médio-prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Melhoria da conectividade regional proporcionada pela operação aeroportuária, ampliando o acesso das comunidades a serviços essenciais, oportunidades económicas e mobilidade, com efeitos positivos no desenvolvimento local e regional.	DS	Positivo	Real	Médio-prazo

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Impacto das emissões sonoras associadas à atividade aeroportuária, particularmente relevantes nos aeroportos de Lisboa e Porto, afetando o bem-estar, a saúde e a qualidade de vida das comunidades vizinhas	DS	Negativo	Real	Curto-prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Deterioração da saúde e do bem-estar das comunidades vizinhas, associada à exposição a poluentes atmosféricos da atividade aeroportuária, com potenciais efeitos respiratórios e cardiovasculares e redução da qualidade de vida	DS	Negativo	Real	Curto-prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco / Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Ações de apoio e envolvimento nas comunidades locais, incluindo a promoção de emprego local, contribuindo para uma envolvente económica mais saudável, maior aceitação social da atividade e maior estabilidade nas regiões onde a ANA opera	Oportunidade	Curto prazo

Políticas relacionadas com as Comunidades Afetadas

S3-1

A atuação da ANA e da Portway junto das comunidades afetadas é orientada pelo Guia dos Direitos Humanos do Grupo VINCI, aplicável a todas as empresas do Grupo. Este referencial estabelece o compromisso com o respeito pelos direitos humanos, reconhece as comunidades locais como partes interessadas relevantes e orienta a prevenção, mitigação e correção de impactos negativos associados à construção e exploração de infraestruturas.

O Guia aplica-se a todas as atividades e projetos, abrangendo as fases de planeamento, construção e operação, e encontra-se alinhado com referenciais internacionais, incluindo os Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos, as Convenções Fundamentais da Organização Internacional do Trabalho e as Diretrizes da OCDE para Empresas Multinacionais.

No âmbito deste enquadramento, a ANA promove o mapeamento de parceiros locais, o diálogo estruturado desde fases iniciais dos projetos e o desenvolvimento de mecanismos corretivos para responder a reclamações e mitigar impactos identificados. Em 2025, não foram identificados casos de incumprimento dos referenciais internacionais aplicáveis envolvendo comunidades afetadas.

Processos para Dialogar com as Comunidades Afetadas

S3-2

A ANA integra de forma estruturada as perspetivas das comunidades afetadas no processo de gestão dos seus impactos, em linha com o Guia VINCI dos Direitos Humanos. Através dos Conselhos Consultivos dos aeroportos, que constituem plataformas formais de diálogo, a empresa tem a possibilidade de auscultar preocupações e necessidades das comunidades e desta forma as integrar, quando exequível, nas suas decisões operacionais e estratégicas.

Acresce que embora não exista um mecanismo formal especificamente dedicado à identificação e incorporação das perspetivas das comunidades, a ANA assegura esta integração através de processos existentes de auscultação. No âmbito da elaboração da sua estratégia de responsabilidade social, foi conduzido um processo estruturado de auscultação de *stakeholders*, permitindo recolher contributos de representantes das comunidades e outras partes interessadas. Para situações específicas, a ANA cumpre ainda os mecanismos legais aplicáveis que exigem a consulta da comunidade e parceiros locais.

A responsabilidade funcional pela relação com as comunidades e pela gestão dos mecanismos de envolvimento cabe à Direção de Comunicação, em articulação com os aeroportos, sendo a eficácia do envolvimento avaliada de forma qualitativa, com base no acompanhamento das interações, das reclamações recebidas e da implementação das medidas acordadas.

A ANA procura igualmente compreender as perspetivas de grupos potencialmente vulneráveis através de uma abordagem de proximidade com autarquias, escolas, organizações sociais e outros parceiros locais, complementado pelos canais formais de reclamação e denúncia.

A atual prática de envolvimento com as comunidades será futuramente robustecida, reforçando a capacidade de recolher e integrar de forma mais consistente as perspetivas das comunidades na gestão de impactos reais e potenciais.

Processos para Corrigir Impactos Negativos e Canais para Expressar Preocupações

S3-3

A ANA assegura a correção e reparação de impactos negativos materiais sobre as comunidades afetadas através de uma abordagem integrada, suportada pelo seu Sistema de Gestão Integrado (SGI). Neste âmbito, identifica impactos negativos, define medidas de mitigação, compensação e correção, e implementa ações que, em determinados casos, excedem as obrigações legais aplicáveis.

Entre os principais instrumentos de mitigação destacam-se os **Planos de Ação do Ruído**, o **Programa Bairro (Lisboa)** para isolamento acústico de edifícios com uso especialmente sensíveis, saúde e educação, projetos de conservação ambiental e iniciativas de apoio comunitário.

A ANA disponibiliza mecanismos formais para a apresentação de reclamações e preocupações, incluindo o canal **“Diga-nos”**, acessível no website da ANA na área dos aeroportos, bem como um Canal de Denúncias para reporte de situações relacionadas com ética e integridade, assegurando confidencialidade e possibilidade de submissão anónima. Estes mecanismos são complementados pelo Dispositivo Alerta VINCI.

As reclamações e denúncias são registadas, classificadas e tratadas por procedimentos internos definidos, sendo o Canal de Denúncias supervisionado pelo Comité de Ética e Vigilância, em conformidade com a Lei n.º 93/2021, assegurando proteção contra retaliação e confidencialidade.

Adicionalmente, o Canal de Denúncias garante que todas as queixas e denúncias são tratadas com estrita confidencialidade, respeitando requisitos de privacidade e proteção de dados, com acesso limitado às pessoas e equipas estritamente necessárias para análise e resolução.

Medidas para Gerir Impactos, Riscos e Oportunidades

S3-4

A ANA implementa ações destinadas a prevenir, mitigar e, quando necessário, remediar impactos negativos materiais sobre as comunidades afetadas decorrentes da sua atividade. Em áreas de impacto específico, como o ruído da operação aeroportuária ou do sobrevoo de aeronaves, são desenvolvidas medidas de mitigação, monitorização e compensação, incluindo planos de ação e iniciativas como o **Programa Bairro** para isolamento acústico de edifícios com uso especialmente sensível, saúde e educação.

Ações	Geografia	Partes interessadas afetadas	Objetivos/ Resultados	Horizonte temporal	CapEx e OpEX associados
Programa VINCI para a Cidadania	Todos os territórios onde a ANA opera	IPSS, ONG, associações locais, famílias vulneráveis	Redução de vulnerabilidades sociais, fortalecimento comunitário, resposta a necessidades locais.	Programa anual com continuidade prevista	7ª Edição (2025): 374 mil € doados, dos quais 308 mil€ pela ANA
Estudos de Impacto Socioeconómico	Aeroportos selecionados (Lisboa, Porto, Faro, Açores e Madeira)	Comunidades	Avaliação do impacto socioeconómico da atividade aeroportuária ao nível regional e nacional, incluindo estimativas relativas ao PIB e à criação de emprego. Os resultados permitirão quantificar o contributo económico dos aeroportos ANA, estando o estudo em fase de conclusão e ainda não divulgado.	Realizada em 2024 e 2025 sobre o ano 2023	Opex (2025): 225,4 m€
Estratégia de envolvimento com as comunidades	Todos os territórios onde a ANA opera	Organizações sociais, academia, instituições e trabalhadores	Encontra-se em desenvolvimento uma estratégia transversal de envolvimento com as comunidades, complementada por abordagens específicas para cada região, alinhadas com as principais problemáticas locais. A estratégia permitirá estruturar ações de proximidade, reforçar o diálogo com as comunidades e orientar iniciativas sociais e ambientais ajustadas às necessidades e contextos de cada território.	Próximo ciclo estratégico	-

A ANA promove iniciativas de criação de valor partilhado, com destaque para o **Programa VINCI para a Cidadania**, enquanto instrumento estruturante de investimento social, apoiando projetos de educação, inclusão social e empregabilidade nos territórios onde opera. Este programa é complementado por apoios regulares a instituições sociais, mobilização de donativos, ações de voluntariado corporativo e iniciativas internas de envolvimento dos trabalhadores. Consultar o ponto 3.5.2.1 da Estratégia de Sustentabilidade da ANA- Principais Iniciativas, para informação complementar relativamente ao Programa VINCI para a Cidadania.

Em 2025, a ANA concluiu os cinco estudos de impacto socioeconómico dos seus aeroportos (Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Açores), tendo sido estimados os impactos regionais e nacionais, em termos de emprego e Produto Interno Bruto, gerados pelas empresas que desenvolvem a sua atividade na plataforma aeroportuária.

A ANA participa ainda em iniciativas coletivas com entidades científicas e institucionais, incluindo autoridades públicas, autarquias e instituições académicas, que contribuem para a gestão ambiental, segurança operacional e identificação precoce de situações que exijam ações corretivas.

A empresa incorpora as perspetivas das comunidades através de mecanismos diversos de auscultação, formais e informais, que incluem interações regulares com entidades locais, consultas promovidas no âmbito de projetos e processos formais de consulta. Esta auscultação permite ajustar iniciativas e decisões de investimento social às necessidades identificadas, garantindo que a atuação do Grupo ANA permanece alinhada com as prioridades locais e gera impactos positivos sustentáveis.

Metas relacionadas com a gestão de impactos, riscos e oportunidades

S3-5

A ANA, para a sua ambição desenvolvimento dos Territórios, definiu metas orientadas para o reforço do envolvimento com as comunidades, incluindo o apoio a projetos de responsabilidade social, a realização de estudos de impacto socioeconómico, o aumento da proximidade com parceiros locais e o incremento das compras locais.

Meta	Indicador/ KPI	Unidade	Valor base	Ano base	2025	Meta 2025	Geografia
Promover a responsabilidade social	N.º projetos PVPC apoiados no ano n (N.PVPC)	N.º	10	2022	18	13	Todos os territórios onde a ANA opera
Proximidade com a comunidade e parceiros	N.º de estudos sobre temas sociais e económicos	N.º	0	2022	2	2	Aeroportos selecionados (Lisboa, Porto, Faro, Açores e Madeira)
Promover o conhecimento sobre temáticas da sustentabilidade	N.º de iniciativas / patrocínios / presenças ANA	N.º	15	2022	81	21	Todos os territórios onde a ANA opera

Conforme referenciado no ponto 3.5.2.1 da Estratégia de Sustentabilidade da ANA-Cumprimento das Metas 2025, foram cumpridas todas as metas estabelecidas para 2025.

A empresa está a desenvolver a Estratégia de Envolvimento com as Comunidades, com o objetivo de estabelecer uma abordagem estrutural e transversal a todas as regiões em que opera e, em paralelo, estratégias específicas alinhadas com as principais problemáticas locais. Esta iniciativa está prevista ficar concluída em 2026 e envolverá organizações sociais, academia, instituições e trabalhadores. A partir deste compromisso, a ANA pretende definir metas e indicadores que orientem, acompanhem e reforcem a sua atuação junto das comunidades dos territórios onde opera.

5.3.4 Satisfação e Experiência do Cliente e do Passageiro

Impactos, Riscos e Oportunidades

S4.SBM-3

No caso da ANA, os consumidores incluem os seus clientes, nomeadamente as companhias aéreas, operadores de carga e concessionários comerciais e os utilizadores finais incluem os passageiros. No caso da Portway, os consumidores são também eles os clientes, as companhias aéreas e os operadores de carga, sendo os passageiros os utilizadores finais.

A análise de Dupla Materialidade identificou impactos materiais positivos e negativos associados à experiência do passageiro e do cliente, centrados na qualidade do serviço, no desempenho operacional e na gestão de temas críticos como segurança aeroportuária, proteção de dados pessoais, pontualidade e eficiência no atendimento.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Melhoria contínua da gestão das infraestruturas aeroportuárias, resultando em melhor experiência, conforto e satisfação dos passageiros	DS	Positivo	Real	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Melhoria contínua da gestão das infraestruturas aeroportuárias, resultando em maior satisfação dos clientes aviação e extra -aviação (companhias aéreas, operadores de carga aérea e concessionários comerciais, nomeadamente os de retalho, rent-a-car, entre outros)	DS	Positivo	Real	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Reforço e melhoria contínua dos mecanismos de segurança aeroportuária, resultando em maior proteção e sensação de segurança para os passageiros	DS	Positivo	Real	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Fomento da cibersegurança e proteção de dados pessoais, resultando em maior confiança dos passageiros e redução do risco de fraude, uso indevido de dados e perda de privacidade	OO/DS	Positivo	Real	Curto prazo
Handling	Redução de atrasos e aumento da pontualidade das operações, resultando em menor tempo de espera, menor stress e maior satisfação dos passageiros	OO/DS	Positivo	Real	Médio prazo
Handling	Ocorrência de extravio de bagagem, resultando em frustração e inconveniência para os passageiros e em deterioração da qualidade do serviço prestado pelas companhias aéreas	OO/DS	Negativo	Real	Curto prazo
Handling	Prestação de assistência técnica e atendimento ao passageiro, resultando em maior confiança, melhor resolução de incidentes e maior satisfação com o serviço	OO/DS	Positivo	Real	Curto prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

A análise permitiu identificar diferentes riscos e oportunidades materiais para o negócio do Grupo ANA:

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco / Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Entrega de uma experiência positiva ao passageiro e ao cliente, reforçando a confiança nas infraestruturas geridas pela ANA e potenciando maior procura, utilização e receitas associadas	Oportunidade	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Desadequação das infraestruturas e consequente nível de serviço abaixo do esperado, resultando em quebra de receitas, perda de clientes e impacto reputacional	Risco	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Dependência de outros <i>stakeholder</i> na resolução de temas operacionais e no desenvolvimento de infraestruturas, podendo limitar a capacidade de resposta da ANA e afetar a experiência do cliente e a qualidade do serviço	Risco	Curto prazo
Handling	Prestação de um serviço de qualidade com eficiência operacional, proximidade e agilidade, aumentando a satisfação e fidelização de clientes e passageiros e contribuindo para estabilidade de receitas e vantagem competitiva	Oportunidade	Curto-prazo

Políticas relacionadas com Consumidores e Utilizadores Finais

S4-1

A ANA não dispõe de uma política interna especificamente dedicada a consumidores e utilizadores finais. Contudo, a qualidade do serviço prestado aos passageiros, companhias aéreas e restantes utilizadores do ecossistema aeroportuário encontra-se formalmente enquadrada pelo Regime da Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA), previsto no Anexo 7 do Contrato de Concessão. O RQSA funciona como o principal mecanismo regulatório que orienta a atuação da ANA junto de consumidores e utilizadores finais, estabelecendo padrões mínimos de qualidade do serviço e determinando penalidades em caso de incumprimento dos mesmos.

Processos de Diálogo, Canais de Reclamação e Correção de Impactos Negativos

S4-2 | S4-3

A ANA não dispõe de uma política interna especificamente dedicada a consumidores e utilizadores finais. Contudo, a qualidade do serviço prestado aos passageiros, companhias aéreas e restantes utilizadores do ecossistema aeroportuário encontra-se formalmente enquadrada pelo Regime da Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA), previsto no Anexo 7 do Contrato de Concessão da ANA. O RQSA funciona como o principal mecanismo regulatório que orienta a atuação da ANA junto de consumidores e utilizadores finais, estabelecendo padrões mínimos de qualidade do serviço e determinando penalidades em caso de incumprimento dos mesmos.

A ANA integra de forma estruturada as perspetivas dos clientes e passageiros nos seus processos de gestão de impactos, garantindo que as decisões operacionais e estratégicas refletem as necessidades e expectativas dos diferentes perfis de utilizadores do ecossistema aeroportuário. Esta integração assenta em mecanismos contínuos de auscultação que abrangem os utilizadores das infraestruturas, como passageiros, companhias aéreas, agentes de assistência em escala.

Na Portway, a auscultação dos clientes segue igualmente processos estruturados, incluindo instrumentos dedicados à avaliação da satisfação das companhias aéreas e consultas no âmbito da definição da estratégia de sustentabilidade. Estes contributos complementam as interações operacionais e os mecanismos de atendimento existentes.

Mecanismos de auscultação e consulta:

- Consulta aos Utilizadores (ANA) – em vários processos, nomeadamente na fixação anual das taxas aeroportuárias e na definição anual dos indicadores e níveis mínimos de serviço do RQSA
- Inquéritos Anuais às Companhias Aéreas (ANA)
- ASQ Survey, ACI (ANA) – monitorização trimestral da satisfação do passageiro
- Inquérito NPS (ANA, Portway) – satisfação das companhias aéreas
- Consultas públicas (Planos de ruído, Estudos de Impacte Ambiental)

Canais formais de reclamação e reporte:

- Diga nos" – canal de contacto dos passageiros (ANA)
- Canal de Denúncias – confidencial, anónimo, supervisionado pelo Comité de Ética e Vigilância
- Customer Service Portway – livro de reclamações físico/online, portal da queixa, site institucional
- Qualitycare@portway.pt e canais comerciais/operacionais
- Dispositivo Alerta VINCI – mecanismo adicional de reporte do Grupo ANA

Em 2026, a ANA prevê rever o processo de gestão de *feedback* e queixas, reforçando monitorização e resposta. A Portway prevê igualmente evoluir os seus instrumentos de auscultação, incluindo o alargamento do inquérito NPS ao segmento de carga e o aumento da periodicidade.

Em matéria de gestão de impactos negativos, o Grupo ANA assegura o tratamento de reclamações e preocupações através de procedimentos internos de análise, encaminhamento e definição de ações corretivas, permitindo mitigar impactos associados à experiência aeroportuária e aos serviços de *handling*.

Medidas e Metas para Gerir a Satisfação e Experiência do Cliente e do Passageiro

S4-4 | S4-5

A gestão da satisfação e experiência dos passageiros é enquadrada pelo Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA), previsto no Contrato de Concessão, que estabelece os indicadores e níveis mínimos de qualidade do serviço que a ANA está obrigada a cumprir. O Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário estabelece indicadores em termos de disponibilidade de infraestrutura, disponibilidade de sistemas e equipamentos e de tempos de espera, cujos níveis mínimos a cumprir são objeto de consulta anual aos utilizadores. O incumprimento destes níveis mínimos implica a aplicação de penalidades financeiras.

No âmbito da monitorização da qualidade de serviço, o nível de satisfação dos passageiros é avaliado de acordo com o programa *Airport Service Quality Survey* (ASQ Survey) da ACI. Numa escala de um a cinco, os parâmetros cuja avaliação seja inferior a três em dois trimestres consecutivos são objeto de um plano de ações a implementar pelo respetivo aeroporto, com fim à sua melhoria.

5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA

5.4.1 Ética e Cultura Empresarial

Impactos, Riscos e Oportunidades

G1-1

O Grupo ANA gere impactos, riscos e oportunidades em matéria de conduta empresarial através de políticas, princípios e mecanismos internos que orientam o comportamento ético, a integridade das operações e o alinhamento com boas práticas de governação. Estes instrumentos enquadram-se no modelo do Grupo VINCI e refletem o compromisso com transparência, conformidade legal e prevenção de comportamentos indevidos ao longo da atividade.

Os impactos materiais identificados abrangem a ANA e a Portway, incidindo sobre processos de gestão e operação de infraestruturas aeroportuárias e operações de *handling*.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou Potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Aumento da confiança e da perceção de transparência por parte dos <i>stakeholders</i> do ecossistema aeroportuário, associado à adoção de boas práticas de governança	OO	Positivo	Real	Médio-prazo
<i>Handling</i>	Reforço do sentimento de confiança, segurança e alinhamento ético dos colaboradores e parceiros, resultante de uma postura organizacional proativa, transparente e aberta, fortalecendo a cultura empresarial e o envolvimento das pessoas	US/OO/DS	Positivo	Real	Médio-prazo

Os impactos identificados no âmbito da ética e cultura empresarial dão origem a riscos e oportunidades materiais para o Grupo ANA, associados sobretudo à sua reputação, ao cumprimento das obrigações legais e normativas e reforço da confiança dos *stakeholders*.

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco /Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Riscos reputacionais e perda de confiança decorrentes de falhas éticas, podendo resultar em perda de clientes, fornecedores e parceiros, com impacto negativo no desempenho económico e na continuidade do negócio	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Coimas, sanções e outras penalizações associadas ao incumprimento de obrigações legais e normativas em matéria de ética e conduta empresarial, com impactos financeiros e operacionais	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Facilitação do acesso a capital e investimento através da otimização do perfil ESG, dentro do Grupo ANA	Oportunidade	Médio prazo
<i>Handling</i>	Redução de interrupções e atrasos e melhoria da eficiência dos processos internos através da implementação de códigos de conduta e boas práticas documentadas, reforçando a prevenção de incumprimentos e falhas operacionais	Oportunidade	Curto-prazo

Políticas de Cultura Empresarial

G1-1

A gestão de ética e conduta empresarial no Grupo ANA é suportada por documentos internos que estabelecem princípios, regras de comportamento e expectativas aplicáveis a trabalhadores, fornecedores, prestadores de serviços e outros parceiros.

O enquadramento inclui a Carta de Ética e Conduta e respetivo anexo, complementados por instrumentos específicos como o Código de Conduta Anticorrupção, a Política Anticorrupção e o Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (RGPC), que operacionalizam requisitos legais e mecanismos de prevenção e controlo de riscos de corrupção.

Este conjunto é reforçado por políticas transversais relevantes para conduta empresarial responsável, incluindo Política de Privacidade, Guia VINCI de Direitos Humanos, compromissos em Segurança e Saúde no Trabalho e orientações dirigidas a fornecedores, bem como políticas certificadas no âmbito do Sistema de Gestão Integrado.

Na Portway, este enquadramento é complementado por um Manual de Procedimentos e Conduta, com regras relativas a comportamento profissional, assiduidade, apresentação, formação e requisitos operacionais.

Prevenção e Detecção da Corrupção e do Suborno

G1-3 | G1-4

O Grupo ANA dispõe de um quadro sólido e transversal de prevenção, deteção e resposta a riscos de corrupção e suborno, aplicável a 100% das suas operações. Este enquadramento assenta no Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (RGPC), que constitui o principal instrumento de gestão preventiva destes riscos. No âmbito do RGPC, é realizada uma avaliação sistemática e periódica dos riscos de corrupção, nomeadamente:

Avaliação sistemática de riscos de corrupção

ANA

- Compras e contratação,
- Gestão financeira,
- Relacionamento comercial,
- Interação com o concedente
- Áreas jurídico contenciosas;

Portway

- Áreas de vendas e negociação, com especificidades operacionais do *handling*.

A deteção de potenciais incumprimentos é assegurada por mecanismos formais, independentes e acessíveis disponíveis no âmbito do Grupo ANA, garantindo a receção confidencial de comunicações, incluindo denúncias anónimas, por parte de todas as partes interessadas relevantes.

Mecanismos de denúncia:

- Canal de Denúncia da ANA
- Dispositivo Alerta VINCI
- Canal de Denúncia da Portway

Partes interessadas abrangidas:
trabalhadores independentemente do vínculo, trabalhadores de fornecedores, prestadores de serviços, candidatos, concorrentes em procedimentos de contratação e outras

Todas as denúncias recebidas são analisadas pelo Comité de Ética e Vigilância de cada uma das empresas, sendo cada caso tratado pela entidade competente (ANA ou Portway). É realizada uma avaliação preliminar para determinar a admissibilidade da denúncia, sendo a investigação subsequentemente ativada sempre que necessário. Para assegurar a independência e a imparcialidade do processo, a investigação pode ser conduzida por um instrutor externo, quando o caso o justifique, encontrando-se automaticamente afastados de qualquer intervenção os membros dos Comités que sejam visados na denúncia. O Canal de Denúncia está implementado em conformidade com a Lei n.º 93/2021, garantindo a confidencialidade da identidade do denunciante, a possibilidade de denúncia anónima e a proteção contra qualquer forma de retaliação, incluindo atos ou omissões que possam causar prejuízo injustificado. A ANA compromete-se a adotar os meios necessários para prevenir, detetar e fazer cessar eventuais situações de retaliação, assegurando o acompanhamento isento e transparente de todo o processo

Durante o período de reporte, não foram registados incidentes confirmados de corrupção ou suborno no Grupo ANA, nem ocorreram condenações, coimas, penalizações, processos judiciais, cessação de contratos ou medidas disciplinares relacionadas com estas matérias, tanto na ANA como na Portway.

Em matéria de capacitação, todos os trabalhadores do Grupo ANA, incluindo membros dos órgãos de administração, direção e supervisão, frequentam formação obrigatória em ética, integridade e prevenção da corrupção. Na ANA, a formação inclui conteúdos como *Ethics Code*, *Anticorruption*, *Integrity and Prevention* e *Conflict of Interests*. Na Portway, a formação exige um aproveitamento mínimo de 80%, conforme definido no RGPC. Em 2025, % dos trabalhadores realizaram a formação na ANA, toda ela em e-learning e similar para todos. Em 2026, revisto o processo, já foram ministradas ações de formação presenciais e diferenciadas para os trabalhadores das áreas de risco. O Código de Conduta Anticorrupção é objeto de monitorização contínua, como forma de controlo interno para acompanhar a evolução dos riscos identificados no RGPC.

Influência Política e Lobbying

G1-5

O Grupo ANA não participa em qualquer forma de atividade de lobbying ou influência política, direta ou indireta e não realiza contribuições políticas, financeiras ou em espécie. O Grupo não tem qualquer posição declarada sobre temas de influência política e não integra iniciativas destinadas à representação de interesses junto de entidades públicas. A participação da ANA e da Portway em associações setoriais ocorre exclusivamente a título voluntário, com finalidade técnica e associativa.

A ANA é voluntariamente associada/membro das seguintes organizações:

Associações

ANA	CCIP - Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa no ramo dos transportes Associação Empresarial de Portugal – AEP Associação Industrial Portuguesa – AIP Associação Supra Nacional ACI AISBL- European Region of ACI Associação Comercial de Lisboa Confederação do Turismo Português Associação de Promoção do Turismo de Lisboa Associação Comercial do Funchal e Associação de Promoção da Madeira Associação Comercial do Porto e Associação do Turismo do Porto Associação Comercial do Algarve e Associação do Turismo do Algarve Associação Comercial dos Açores e Associação do Turismo dos Açores
-----	--

A ANA não é associada/membro de alguma organização por obrigação legal.

A Portway é voluntariamente associada/membro da seguinte organização:

Associações

Portway	Grace
---------	-------

A Portway não é associada/membro de alguma organização por obrigação legal.

Embora não esteja inscrita no Registo de Transparência da União Europeia, está registada no Mecanismo Nacional Anticorrupção (MENAC), assegurando o reporte obrigatório através do Responsável pelo Cumprimento Normativo.

5.4.2 Continuidade do Negócio

Impactos, Riscos e Oportunidades

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados à continuidade do negócio seguem o processo definido na análise de Dupla Materialidade. A operação aeroportuária desempenha um papel estruturante na ligação entre territórios, na mobilidade de pessoas e bens, e na atividade económica regional e nacional, sendo a sua continuidade determinante para o bem estar das comunidades, o funcionamento.

A análise permitiu identificar um impacto material potencial associada à disrupção das operações aeroportuárias, que podem afetar passageiros, trabalhadores e parceiros, com consequências económicas e sociais que se estendem para além do perímetro das infraestruturas. Por outro lado,

a continuidade estável da atividade gera retorno económico para os seus *stakeholders* e para os territórios, reforçando a confiança na capacidade de sustentabilidade do negócio.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou Potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Disrupção do funcionamento aeroportuário, afetando a mobilidade de passageiros e trabalhadores, parceiros, com impacto na economia regional e nacional e consequências para o rendimento, acesso a serviços e bem-estar das pessoas	DS	Negativo	Potencial	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Geração de retorno financeiro para os acionistas, para as regiões e para o país, contribuindo para a estabilidade económica dos investidores e para a confiança na continuidade e sustentabilidade do negócio	OO/DS	Positivo	Real	Médio prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

Foram identificados riscos materiais relacionados com as condições de regulação da atividade, com impacto na atividade aeroportuária e potencial perda de valor económico associada, riscos associados a fenómenos climáticos, como cheias, ventos fortes, que podem condicionar a operação, bem como riscos associados a fenómenos socioeconómicos, como surtos pandémicos, com potencial para gerar disrupções operacionais, reduzir a procura e afetar receitas e níveis de serviço.

Pode ainda referir-se o risco associado aos desenvolvimentos projetos estruturantes no sistema aeroportuário nacional, e cujas condições de implementação, a serem acordadas com o Concedente no âmbito da concessão, poderão ter impacto na viabilidade económica no investimento associado aos mesmos.

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco /Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Alterações nas condições de regulação da atividade, que possam implicar alterações nos pressupostos de negócio	Risco	Longo prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Custos acrescidos e disrupções operacionais decorrentes de fenómenos socioeconómicos, como surtos pandémicos	Risco	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Melhoria da eficiência operacional e desenvolvimento de infraestruturas, reforçando a capacidade aeroportuária e a qualidade do serviço, fortalecendo a sustentabilidade económica da operação	Oportunidade	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Adaptação e resiliência das infraestruturas às alterações climáticas, para garantir a continuidade da operação	Oportunidade	Médio / Longo prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	O processo desenvolvimento do infraestruturas estruturantes, podendo comprometer a viabilidade económico-financeira do investimento no médio e longo prazo	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Processos de continuidade do negócio não estruturados, aumentando a vulnerabilidade a incidentes e prolongando tempos de recuperação, com impactos operacionais e financeiros	Risco	Curto prazo
Handling	Volatilidade e aumento da competição no mercado, pressionando receitas, margens e quotas, com impacto no desempenho económico e na previsibilidade do negócio	Risco	Curto-prazo
Handling	Definição de um plano de continuidade do negócio suportado por operação data-driven, fortalecendo a tomada de decisão, a antecipação de riscos/tendências e a rapidez de resposta, reduzindo custos de disrupção e reforçando a resiliência	Oportunidade	Médio-prazo

Políticas, Normas ou Procedimentos Internos

A atividade desenvolvida pela ANA, enquanto Concessionária do serviço público aeroportuário nacional, encontra-se legalmente enquadrada pelo Decreto Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, que estabelece a disciplina jurídica geral da concessão, o regime de licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário, bem como os princípios aplicáveis à regulação técnica e económica do setor.

No plano contratual, a relação com o Concedente é regulada pelos Contratos de Concessão celebrados entre o Estado Português e a ANA em 14 de dezembro de 2012 e 10 de setembro de 2013, e que estabelece os direitos e deveres das partes ao longo do período das concessões, com termo previsto em 2062. Estes contratos constituem o referencial estruturante da atuação da ANA enquanto gestora de uma rede de dez infraestruturas aeroportuárias em Portugal continental e nas regiões autónomas.

No âmbito deste enquadramento, a ANA assume um conjunto alargado de obrigações, nomeadamente obrigações de serviço público, de manutenção e desenvolvimento das infraestruturas e equipamentos, de segurança operacional, de proteção ambiental, bem como obrigações no domínio da regulação técnica e económica. O cumprimento rigoroso e contínuo destas obrigações é indissociável da capacidade da empresa de assegurar a continuidade do negócio e a resiliência da sua operação ao longo de todo o horizonte das concessões.

É com base neste compromisso de longo prazo assumido com o Estado Português que a ANA estrutura o seu planeamento estratégico e orienta o desenvolvimento do negócio. Os princípios associados à continuidade, resiliência operacional e sustentabilidade económica financeira encontram-se integrados nos instrumentos de planeamento estratégico, financeiro e operacional da empresa.

Ações Implementadas em 2025 e Ações Planeadas

As alterações climáticas constituem um dos fatores com potencial impacto na continuidade da operação aeroportuária. Em 2024, no âmbito de um estudo específico, a ANA identificou, para o aeroporto de Faro, um conjunto de riscos climáticos decorrentes do aumento da frequência e intensidade de fenómenos meteorológicos extremos. Com base nessa experiência, em 2025 a ANA decidiu rever e reforçar a metodologia de identificação e avaliação de riscos climáticos, com o objetivo de assegurar uma abordagem transversal, consistente e comparável em toda a rede aeroportuária, alinhada com as exigências da CSRD.

Até 2028 prevê-se a conclusão de vários Planos de Adaptação às Alterações Climáticas para os aeroportos sob gestão da ANA com riscos mais elevados pela sua situação geográfica. Estes planos permitirão aprofundar a avaliação da exposição e sensibilidade dos ativos e atividades, identificar

medidas de adaptação prioritárias e assegurar a integração progressiva dos riscos climáticos no planeamento estratégico, financeiro e operacional da empresa.

Metas e Métricas Associadas

Não existem ainda metas e métricas associadas ao tema da Continuidade de Negócio.

No futuro, os Planos de Adaptação às Alterações Climáticas, a desenvolver para cada infraestrutura aeroportuária, constituirão um dos referenciais para a definição progressiva de metas e métricas que permitirão monitorizar o nível de exposição aos riscos identificados, a implementação das medidas de adaptação e o reforço da resiliência das infraestruturas e da operação, contribuindo para uma gestão mais integrada e prospetiva da continuidade do negócio ao longo do ciclo da concessão.

5.4.3 Segurança aeroportuária

Impactos, Riscos e Oportunidades

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados ao ruído seguem o processo definido na análise de Dupla Materialidade. A segurança das operações e das infraestruturas constitui um pilar essencial da atividade aeroportuária, refletindo o compromisso da ANA com a prevenção de incidentes e com a proteção de passageiros, trabalhadores e restantes utilizadores.

Neste contexto, foi identificado um impacto material associado ao reforço contínuo das medidas de segurança, que contribui para prevenir incidentes e fortalecer a perceção de segurança junto dos diferentes *stakeholders*.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou Potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Maior proteção e sensação de segurança para os passageiros decorrente da melhoria dos mecanismos de segurança aeroportuária implementados.	US/OO/DS	Positivo	Real	Curto-prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Potenciais incidentes ou falhas de segurança aeroportuária, decorrentes da natureza da atividade, que comprometam a proteção dos passageiros e utilizadores da infraestrutura aeroportuária.	OO/DS	Negativo	Potencial	Curto-prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

A análise identificou uma oportunidade material decorrente do investimento em tecnologias avançadas, contribuindo para reduzir a probabilidade de incidentes e reforçar a perceção de segurança, acompanhada do risco evidente da existência de falhas de segurança.

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco /Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Adoção de sistemas avançados de segurança aeroportuária, reforçando a prevenção de incidentes e garantindo maior continuidade operacional reduzindo custos associados a interrupções, penalizações e eventuais perdas de receita.	Oportunidade	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Falhas na segurança aeroportuária, resultando em custos operacionais (ex.: resposta a incidentes, disrupções) e perda de confiança de clientes e viajantes, com impactos reputacionais e comerciais	Risco	Médio prazo

Política e Enquadramento

MDR-P

Security

A Segurança (*Security*) constitui uma função crítica para a operação aeroportuária da ANA, orientada para a proteção de pessoas, bens e infraestruturas perante atos de interferência ilícita na aviação civil. A sua abordagem privilegia a continuidade operacional, a integridade dos fluxos aeroportuários e a confiança dos utilizadores do sistema.

A atuação da ANA neste domínio assenta num enquadramento regulamentar robusto, alinhado com normas e práticas recomendadas a nível internacional, europeu e nacional, assegurando coerência e articulação entre as entidades com responsabilidades no sistema de segurança da aviação civil.

A gestão da *Security* é operacionalizada através de um *Security Management System (SeMS)*, que estrutura de forma integrada políticas, procedimentos, responsabilidades e mecanismos de acompanhamento. Este modelo suporta uma abordagem preventiva e sistemática à gestão de ameaças e riscos, promovendo a melhoria contínua e a afetação eficiente de recursos e investimentos.

A organização e governação da Security encontram-se formalizadas no Programa de Segurança do Aeroporto (PSA), garantindo o cumprimento dos requisitos regulamentares aplicáveis. O plano plurianual de implementação e evolução do sistema é revisto bianualmente e estrutura-se em quatro eixos operacionais: Segurança, Eficiência Operacional, Experiência do Cliente e Desenvolvimento de Competências.

Complementarmente, a ANA mantém um sistema interno de controlo de qualidade que monitoriza o cumprimento dos requisitos da sua responsabilidade, nos termos do artigo 22.º do Decreto Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro. As Ações de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (ACQSAC), de carácter permanente e sistemático, permitem avaliar a eficácia do sistema e suportar a definição de medidas de melhoria.

A Política Interna de Cultura de Segurança, em conformidade com a ISAC 1836, de 13/07/2020, enquadra os princípios e comportamentos esperados no exercício das funções de segurança, reforçando a responsabilização individual e coletiva. O desempenho do sistema é acompanhado através de indicadores-chave operacionais, que suportam a identificação de tendências, a priorização de ações corretivas e o reporte às autoridades competentes.

Safety

A Segurança Operacional (*Safety*) corresponde ao controlo dos riscos associados às atividades de aviação, ou às que lhes prestam apoio direto, garantindo que estes se mantêm dentro de níveis aceitáveis.

Este domínio enquadra-se nas regras comuns da aviação civil definidas pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e pelo Regulamento (UE) 139/2014, aplicável aos aeródromos. Os aeroportos sob gestão da ANA encontram-se certificados nos termos deste enquadramento, atestando a conformidade das suas infraestruturas e operações.

Enquanto operador aeroportuário, a ANA define a sua organização e responsabilidades em matéria de Safety no Manual de Aeroporto. A gestão da segurança operacional é assegurada através de um Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SGSO), estruturado em quatro pilares, dos quais se destaca a Política de Segurança. Esta estabelece os princípios e métodos de atuação, incorpora o princípio de *just culture* e afirma a segurança como prioridade operacional, sendo formalmente assumida pelo *Accountable Manager*, comunicada à organização e revista periodicamente.

Gestão, Garantia e Promoção da Segurança

A ANA adota uma abordagem integrada à segurança operacional, assente na identificação sistemática de perigos, na avaliação contínua dos riscos e na implementação de medidas de controlo adequadas. A metodologia de avaliação considera a probabilidade e a gravidade associadas a cada perigo identificado, recorrendo a uma matriz de risco que orienta a definição e a priorização das medidas de mitigação.

A garantia da segurança é assegurada através de mecanismos contínuos de acompanhamento da performance operacional, combinando:

- abordagens preventivas, focadas na conformidade e na eficácia dos procedimentos
- abordagens reativas, centradas na análise de ocorrências, identificação de fatores contributivos e definição de ações corretivas

Este acompanhamento integra a análise de relatórios operacionais, auditorias, investigações de incidentes e reportes de ocorrências. A eficácia do sistema é monitorizada através de indicadores específicos, incluindo índice de risco, ocorrências de saída de pista ou de caminho de circulação, incursões reais ou potenciais, colisões com fauna e colisões envolvendo veículos e aeronaves em posição estacionada.

A monitorização da conformidade complementa a avaliação da performance, através de auditorias internas e inspeções sistemáticas aos aeroportos, assegurando o cumprimento dos requisitos regulamentares e das normas internas, bem como a implementação atempada de medidas de mitigação.

A promoção da segurança completa esta abordagem operacional, através de mecanismos de comunicação dirigidos à comunidade aeroportuária. Cada aeródromo dispõe de canais próprios para a disseminação de informação relevante, incluindo campanhas de sensibilização, newsletters, boletins de Safety, comités de segurança, *staff briefings*, ações de formação e *workshops* temáticos, reforçando a adoção consistente de boas práticas operacionais.

Ações para Gerir a Segurança Aeroportuária

MDR-A

Em 2025, a ANA prosseguiu o reforço da segurança aeroportuária, alinhando-se com o aumento da procura, os requisitos regulamentares, a eficiência operacional e a melhoria da experiência do passageiro. As iniciativas desenvolvidas focaram-se na modernização tecnológica, otimização de processos e valorização das competências das equipas.

Security

Modernização tecnológica e melhoria operacional

- Atualização do circuito *Fast Track* nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada, com instalação de Security Scanners de última geração.
- Avanço do projeto *Biometrics*, substituindo as e Gates GT10 por GT11, mais seguras e capazes de processar dados biométricos. Instalação concluída no 1.º semestre de 2025.
- Reforço dos equipamentos de Resolução de Dúvidas em Líquidos, aumentando a capacidade de tratamento de alarmes e preparando a futura implementação de máquinas EDSCB C3 (tecnologia 3D).
- Início da instalação de novas linhas automáticas de retorno de tabuleiros, mais rápidas, silenciosas e com capacidade ampliada. Arranque no Terminal 2 de Lisboa; conclusão prevista para Lisboa, Porto e Faro no 1.º semestre de 2026.
- Continuação da segunda fase do projeto Go LAGS, integrando o upgrade das linhas automáticas, equipamentos de rastreio de LAG (EMA3) e aquisição de equipamentos EDSCB C3 para bagagem de cabina.

Modernização tecnológica e melhoria operacional

- Lançamento de concurso para equipamentos multivisão (*double view*) destinados ao rastreio de carga, correio e material da transportadora aérea nos aeroportos de Porto Santo, Horta, Santa Maria e Flores. Instalação concluída em janeiro de 2026.
- Lançamento de concurso para novo equipamento de raios X para rastreio de provisões no Aeroporto de Faro (instalação prevista para 2026).
- Projeto de renovação dos sistemas de identificação e controlo de acessos, em resposta ao Regulamento n.º 944/2024. Inclui substituição do software de gestão de autorizações, instalação de Sistemas Automáticos de Controlo de Acessos (SACA) e integração com plataformas internas (formação, faturação).

Intervenções em infraestruturas

- Ampliação da área de buffer e realocização da linha de rastreio para passageiros com mobilidade reduzida no Aeroporto do Porto.
- Continuação da substituição da vedação periférica de segurança nos aeroportos da rede.

Monitorização e gestão de desempenho

A ANA implementou o sistema XOVIS nos cinco principais aeroportos, permitindo monitorização automática dos tempos de espera e eliminando a necessidade de segunda leitura do cartão de embarque. Em 2025:

- No Aeroporto de Lisboa, aumentou-se a área de leitura na zona de controlo de acessos e segurança do Terminal 1.
- No Aeroporto do Porto, reforçaram-se os sensores de monitorização devido às alterações de *layout*.
- O sistema foi alargado ao controlo de fronteira em Lisboa, Faro e Madeira, apoiando a implementação do novo sistema europeu *Entry Exit System*.

Desenvolvimento de competências em Security

No plano do desenvolvimento de competências, a ANA garante que os colaboradores e prestadores de serviço cumprem os mais elevados padrões de segurança, para mitigar riscos e reforçar a proteção das infraestruturas aeroportuárias. Assim, na ANA, são implementados, e monitorizados, os requisitos de segurança aplicáveis ao recrutamento, seleção e formação dos profissionais que atuam no setor da aviação civil, reforçando o controlo de riscos e a proteção das infraestruturas. Neste âmbito:

- Mantém e atualiza o Programa de Formação em Segurança da Aviação Civil.

Desenvolvimento de competências em Security

- Garante certificação e qualificação dos formadores AVSEC e dos trabalhadores com funções na área, através do Plano Plurianual de Formação AVSEC.
- Implementa auditorias aos processos de recrutamento, seleção e formação.
- Revê periodicamente conteúdos e métodos formativos, garantindo atualização face às ameaças e melhores práticas.
- Promove a cultura de segurança, incentivando a adoção de boas práticas e o cumprimento rigoroso dos procedimentos.

O Plano Plurianual de Formação Security (2023–2026) inclui ações dirigidas a gestores de segurança e demais profissionais da área, tais como, diploma em Security Management, formação em Auditorias AVSEC, *Insider Threat*, SeMS e *Root Cause Analysis*.

Safety

Em 2025, a ANA avançou com um conjunto de iniciativas estruturantes no domínio da segurança operacional, reforçando a resiliência das operações, a conformidade regulamentar e a eficácia dos seus processos internos. O foco manteve-se na melhoria contínua, na harmonização de práticas entre aeroportos e na antecipação de necessidades operacionais.

Levantamento de necessidades, avaliação, definição de requisitos técnicos e gestão transversal dos equipamentos de desobstrução de pistas

Um dos eixos centrais deste trabalho foi o levantamento e avaliação das necessidades associadas aos equipamentos de desobstrução de pistas. Este processo envolveu uma análise transversal da capacidade instalada, do estado de conservação e da adequação funcional dos meios existentes, considerando as características específicas de cada aeródromo, tipo de aeronaves, intensidade de tráfego, configuração das infraestruturas e potenciais cenários que possam afetar a disponibilidade das pistas. Esta avaliação permitiu identificar oportunidades de melhoria técnica e operacional, bem como a necessidade de harmonizar critérios de gestão e utilização a nível corporativo. Em paralelo, iniciou-se o desenho de um modelo integrado de gestão destes equipamentos, garantindo uma abordagem mais uniforme, eficiente e orientada para a resiliência operacional dos aeroportos da rede.

Realização de auditorias internas de compliance

No âmbito do Sistema de Gestão da *Compliance*, foram realizadas auditorias internas a todos os aeroportos, com o objetivo de verificar o cumprimento dos requisitos regulamentares europeus e nacionais, avaliar a adequação e implementação dos procedimentos operacionais e identificar vulnerabilidades ou melhorias potenciais. Este processo reforçou a melhoria contínua das práticas e a conformidade com as normas aplicáveis da EASA e da legislação nacional.

Compatibilização dos dados aeronáuticos e informação aeronáutica de todos os aeroportos

A ANA deu também continuidade ao processo de compatibilização dos dados e da informação aeronáutica, assegurando o cumprimento dos requisitos de qualidade no que respeita à integridade, rastreabilidade, resolução, formato e atualidade dos dados publicados. As ações desenvolvidas ao longo do ano reforçaram a fiabilidade da informação aeronáutica e garantiram a conformidade com as especificações técnicas aplicáveis.

Revisão da sinalização dos veículos que operam na área de manobra dos aeroportos

Ainda em 2025, foi realizada uma revisão da sinalização dos veículos que operam na área de manobra dos aeroportos. A circulação de veículos nestas zonas exige elevados níveis de visibilidade e padronização, pelo que foi efetuado um levantamento das práticas existentes e desenvolvidos critérios harmonizados, alinhados com recomendações internacionais. A sua implementação contribui para reduzir riscos de incursões em pista e conflitos com aeronaves.

Desenvolvimento de trabalhos no âmbito da vida selvagem

No Aeroporto de Ponta Delgada, prosseguiram-se os trabalhos específicos associados à gestão do risco de fauna, avaliando a presença de espécies relevantes na envolvente aeroportuária e acompanhando as medidas de mitigação aplicadas. Este trabalho reforça uma abordagem integrada que combina medidas operacionais, ambientais e de monitorização contínua dos riscos associados à vida selvagem.

Análise das alterações regulamentares

Por fim, e dada a natureza dinâmica da regulamentação europeia, a ANA mantém um acompanhamento sistemático das alterações regulamentares aplicáveis ao setor, avaliando os impactos potenciais nas operações e assegurando a devida atualização dos seus processos e práticas internas.

Metas e Métricas para Gerir a Segurança Aeroportuária

MDR-M, MDR-T

No domínio da segurança aeroportuária, a ANA define metas de desempenho através do Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA), previsto no Contrato de Concessão, que estabelece indicadores associados a processos críticos, incluindo tempos de espera no controlo de segurança e no controlo de fronteira.

Os níveis mínimos de serviço são definidos anualmente através de um processo estruturado de Consulta aos Utilizadores, envolvendo companhias aéreas e agentes de assistência em escala, assegurando o alinhamento das metas com as necessidades operacionais e expectativas dos principais utilizadores do sistema aeroportuário.

O cumprimento das métricas do RQSA é sujeito a verificação externa, no âmbito do Contrato de Concessão e da atuação regulatória da ANAC, entidade responsável pela fiscalização e supervisão do sistema. Este enquadramento assegura transparência, rigor e responsabilização no desempenho da ANA no domínio da segurança aeroportuária.

5.4.4 Resiliência dos Sistemas de Informação

Impactos, Riscos e Oportunidades

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados à resiliência dos sistemas de informação seguem o processo definido na análise de Dupla Materialidade.

Com base na avaliação realizada, foram identificados impactos materiais relacionados com o reforço da proteção de dados e da resiliência dos sistemas de informação, que contribuem para aumentar a confiança e a perceção de segurança de colaboradores, passageiros e restantes *stakeholders*, bem como a segurança da informação tratada no contexto das operações de *handling*.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou Potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Reforço da confiança e da perceção de segurança de colaboradores, passageiros e outros <i>stakeholders</i> , resultante da proteção de dados e da maior resiliência dos sistemas de informação face a ciberameaças	OO/DS	Positivo	Real	Médio prazo
<i>Handling</i>	Proteção dos dados pessoais dos passageiros, reduzindo o risco de acessos indevidos, fraude e uso abusivo de informação, com impacto na sua segurança e privacidade	OO/DS	Positivo	Real	Curto prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

A análise identificou riscos materiais associados a ciberataques, perda de dados e falhas nos sistemas, que podem provocar interrupções operacionais, custos adicionais, consequências legais e impactos reputacionais, incluindo nas operações de *handling*.

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco /Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Ocorrência de ciberataques e perda de dados, resultando em perdas financeiras, danos reputacionais e diminuição da confiança de colaboradores, passageiros e outros <i>stakeholders</i>	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Consequências legais, incluindo coimas e sanções, decorrentes de incidentes de cibersegurança e da violação de obrigações legais de proteção de dados	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Interrupções operacionais causadas por falhas ou ataques aos sistemas de informação, comprometendo a continuidade das operações aeroportuárias e a prestação de serviços	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Adoção de sistemas e medidas de prevenção e resposta a ciberameaças, reforçando a fiabilidade e resiliência operacional e evitando custos financeiros associados a incidentes, perda de dados, interrupções de serviços e recuperação de sistemas.	Oportunidade	Curto prazo
<i>Handling</i>	Interrupções nas operações devido a ataques cibernéticos e potencial perda de confiança dos <i>stakeholders</i>	Risco	Longo-prazo

Política e Enquadramento

MDR-P

A resiliência dos sistemas de informação é uma prioridade para a ANA, refletindo o compromisso de proteger os ativos de informação essenciais à operação aeroportuária e garantir a continuidade, integridade e disponibilidade dos serviços críticos.

A Política de Segurança da Informação estabelece os princípios e orientações que enquadram a proteção dos ativos de informação, a gestão dos riscos tecnológicos e o cumprimento das obrigações legais e regulatórias aplicáveis, incluindo as decorrentes do estatuto da ANA enquanto Operador de Serviços Essenciais. Este enquadramento abrange igualmente a proteção da informação associada às diferentes partes interessadas que interagem com os sistemas da organização.

A implementação da política é suportada por um modelo de organização funcional aprovado pela Comissão Executiva, que inclui a designação de um responsável pela Segurança da Informação e Cibersegurança, com responsabilidades de coordenação das atividades, acompanhamento dos riscos tecnológicos e implementação das medidas definidas. A política é complementada por mecanismos de comunicação e ações de sensibilização dirigidas aos trabalhadores, promovendo a adoção consistente de boas práticas no uso dos sistemas de informação.

Ações para Gerir a Resiliência dos Sistemas de Informação

MDR-A

A operacionalização da resiliência dos sistemas de informação da ANA assenta na implementação progressiva do Sistema de Gestão de Segurança da Informação e no reforço dos controlos e práticas que suportam a continuidade operacional e a proteção dos ativos tecnológicos.

A ANA acompanha a resiliência dos seus sistemas de informação através de indicadores que refletem o desempenho das medidas de proteção implementadas e o nível de exposição a riscos tecnológicos. A monitorização inclui métricas quantitativas relativas a incidentes de cibersegurança, permitindo avaliar a eficácia dos controlos de segurança, identificar tendências e assegurar o cumprimento das obrigações regulatórias aplicáveis. As ocorrências de segurança são registadas e classificadas segundo as categorias previstas na legislação aplicável, permitindo distinguir níveis de impacto, determinar obrigações de notificação e priorizar as ações de resposta.

Embora não existam metas formais específicas definidas para a resiliência dos sistemas de informação, a ANA avalia de forma contínua a eficácia das políticas e ações implementadas no âmbito deste tema através de mecanismos regulares de monitorização, controlo e avaliação. As ações desenvolvidas não se destinam ao cumprimento de objetivos quantitativos predefinidos, mas sim à gestão contínua da segurança da informação e da continuidade operacional, permitindo

acompanhar o desempenho dos controlos implementados e identificar oportunidades de melhoria. Este acompanhamento inclui a análise e o tratamento de incidentes e vulnerabilidades, a realização de auditorias internas e externas a sistemas críticos e a elaboração anual do relatório regulatório exigido. O Sistema de Gestão de Segurança da Informação integra o princípio da melhoria contínua, assegurando a evolução progressiva das práticas e dos controlos, em função dos riscos identificados e dos resultados da monitorização.

Metas e Métricas para Gerir a Resiliência dos Sistemas de Informação

MDR-M | MDR-T

A ANA acompanha a resiliência dos seus sistemas de informação através de indicadores que refletem o desempenho das medidas de proteção implementadas e o nível de exposição a riscos tecnológicos. A monitorização inclui métricas quantitativas relativas a incidentes de cibersegurança, permitindo avaliar a eficácia dos controlos de segurança, identificar tendências e assegurar o cumprimento das obrigações regulatórias aplicáveis. As ocorrências de segurança são registadas e classificadas segundo as categorias previstas na legislação aplicável, permitindo distinguir níveis de impacto, determinar obrigações de notificação e priorizar as ações de resposta.

Embora não existam metas formais específicas definidas para a resiliência dos sistemas de informação, a ANA avalia de forma contínua a eficácia das suas políticas e ações através de mecanismos regulares de monitorização, controlo e avaliação. Este acompanhamento inclui a análise e tratamento de incidentes e vulnerabilidades, a realização de auditorias internas e externas a sistemas críticos e a elaboração anual do relatório regulatório exigido. O Sistema de Gestão de Segurança da Informação incorpora o princípio da melhoria contínua, orientando a evolução progressiva das práticas e dos controlos implementados.

5.4.5 Inovação e Novas Tecnologias

Impactos, Riscos e Oportunidades

A identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades associados à inovação e às novas tecnologias seguem o processo definido na análise de Dupla Materialidade. A modernização tecnológica constitui um vetor estratégico na gestão aeroportuária, refletindo-se na eficiência das operações, na qualidade do serviço e na competitividade do negócio.

A adoção de soluções inovadoras e a automação de processos contribuem para melhorar as condições de trabalho e reduzir a carga operacional das equipas, enquanto permitem operar infraestruturas mais eficientes, com menor consumo de recursos e menor intensidade de emissões associadas às operações.

Área de Negócio Afetada	Impactos	Cadeia de valor	Positivo ou Negativo	Real ou Potencial	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Melhoria das condições de trabalho e redução do esforço/carga operacional dos colaboradores, decorrentes da automação de processos e adoção de inovação tecnológica nas infraestruturas aeroportuárias	OO	Positivo	Real	Médio-prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Melhoria do desempenho ambiental das operações e infraestruturas aeroportuárias, decorrente do investimento em inovação tecnológica (ex.: equipamentos mais eficientes, redutores de caudal, eletrificação de veículos), reduzindo consumos de recursos e emissões associadas	OO	Positivo	Real	Médio-prazo

(OO - Own operations; DS - Downstream; US - Upstream)

A análise permitiu identificar um risco associado ao aumento de custos ligados ao investimento em novas tecnologias, que podem atrasar ou limitar os benefícios esperados, e duas oportunidade material relacionada com o reforço da competitividade derivada da adoção de novas tecnologias, fortalecendo o posicionamento da ANA junto de *stakeholders* e reguladores.

Área de Negócio Afetada	Potenciais Efeitos Financeiros	Risco /Oportunidade	Horizonte temporal
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Aumento da competitividade e da capacidade de resposta a desafios ambientais através da adoção de inovação tecnológica, com impactos positivos na reputação da ANA e no seu posicionamento junto de <i>stakeholders</i> e reguladores, fatores que potenciam maior estabilidade económica, acesso facilitado a financiamento.	Oportunidade	Curto prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Incremento de custos associado ao investimento em tecnologia, incluindo projetos-piloto, implementação e adaptação de sistemas, com risco de retorno inferior ao esperado ou atrasos na concretização de benefícios	Risco	Médio prazo
Gestão de infraestruturas aeroportuárias	Redução de custos operacionais e potencial aumento de produtividade decorrentes da automatização de processos e da adoção de novas tecnologias, reforçando a eficiência e contribuindo para a melhoria das margens operacionais e um desempenho económico mais robusto.	Oportunidade	Médio prazo

Política e Enquadramento

MDR-P

A Inovação e a adoção de novas tecnologias constituem vetores estratégicos para a modernização da gestão aeroportuária da ANA, contribuindo para a eficiência operacional, a qualidade do serviço e a competitividade do negócio.

A Política de Investigação, Desenvolvimento e Inovação define a abordagem da ANA à identificação, desenvolvimento e adoção de soluções inovadoras, assente numa visão estruturada para a evolução de tecnologias e processos e na observação contínua das tendências tecnológicas e do mercado. Esta abordagem é desenvolvida em colaboração com uma rede de parceiros nacionais e internacionais, incluindo entidades académicas, tecnológicas e empresas do setor.

A política trata a inovação como um processo transversal à atividade da empresa, integrando princípios éticos, requisitos legais e compromissos de sustentabilidade. Enquadra-se no Sistema de Gestão da Investigação, Desenvolvimento e Inovação (SGIDI), assegurando uma abordagem sistemática, estruturada e orientada para a melhoria contínua.

Ações para Gerir a Inovação e Novas Tecnologias

MDR-A

Em 2025, a ANA desenvolveu um conjunto de iniciativas estruturadas no domínio da inovação e das novas tecnologias, com foco na melhoria da eficiência operacional, na experiência do passageiro e na criação de valor através da colaboração e da experimentação em contexto aeroportuário.

Ao longo do ano, as principais ações desenvolvidas incidiram em torno de iniciativas chave, com potencial de escalabilidade e replicação no contexto da rede VINCI Airports.

Laboratório de Inovação: Espaço dedicado à colaboração e experimentação, concebido para apoiar a cocriação e o desenvolvimento de soluções alinhadas com o Centro de Excelência da VINCI em Portugal. O Laboratório acolhe visitas de universidades nacionais e internacionais, workshops com parceiros, sessões de inovação aberta e reuniões com empresas do Grupo VINCI, envolvendo equipas internas, entidades académicas e diversos parceiros tecnológicos.

Biometria: Solução tecnológica instalada nos aeroportos ANA, integrando 62 *self boarding gates* e 36 *security e-gates*, permitindo a realização de mais de 10 000 embarques apoiados por reconhecimento biométrico. Em 2025, ficou concluída a cobertura total em Ponta Delgada e no Terminal 2 de Lisboa, impactando diretamente passageiros e equipas operacionais ligadas ao embarque e controlo de segurança.

Journey 2: Iniciativa de inovação aberta focada na criação de um ecossistema de *Smart Infrastructures*, promovendo a colaboração entre parceiros do setor da aviação e o desenvolvimento de soluções para a gestão inteligente de infraestruturas aeroportuárias. A iniciativa arrancou em 2025 e prevê continuidade para permitir o desenvolvimento e a escalabilidade das soluções geradas, com potencial de replicação no universo VINCI Airports.

Para a Portway a inovação, investigação e desenvolvimentos são uma preocupação constante, pelo que se destacam algumas iniciativas inovação operacional realizadas nos últimos anos:

- CLEVER OPS e CLEVER OPS MOBILE, sistema operacional de suporte a toda a atividade operacional que possibilita a obtenção de informação em tempo real sobre a rota da aeronave

- SICCARGA, sistema integrado de gestão dos Terminais de Carga onde estão tipificados e otimizados, entre outros, os processos associados a importação, exportação, gestão de armazém, documentação, faturação,
- STAFF ASSESSMENT, sistema de monitorização da *performance* das equipas operacionais³

Para mais informação consultar site da Portway ([inovação e tecnologia: Portway](#))

Metas e Métricas para Gerir a Inovação e Novas Tecnologias

MDR-M | MDR-T

A ANA acompanha o desempenho em inovação e novas tecnologias através de métricas que permitem avaliar a execução do portfólio de iniciativas, a dinâmica de colaboração com parceiros e a evolução das soluções tecnológicas desenvolvidas.

A monitorização é realizada periodicamente com base em evidência interna, incluindo iniciativas lançadas ou concluídas, parcerias ativas, *workshops* realizados e soluções tecnológicas em desenvolvimento ou operação. Estas métricas estão associadas a metas anuais que orientam a atividade de inovação ao longo do ano.

Meta	Unidade	Meta 2025	2025
Novas iniciativas inovadoras lançadas	#	6	13
Companhias aéreas envolvidas	#	6	8
Workshops realizados	#	3	5

Em 2025, os resultados superaram as metas definidas, refletindo o reforço da capacidade de inovação da ANA e o avanço de soluções tecnológicas que apoiam a transformação contínua das operações e dos serviços prestados.

WELCOME

Future

A young woman with a backpack is looking out a window at sunset. She is holding a smartphone in her hands. The scene is lit with warm, golden light from the setting sun.

6. Eventos subsequentes

7. Perspetivas para 2026

8. Proposta de Aplicação de Resultados

6. EVENTOS SUBSEQUENTES

Após a data de referência das demonstrações financeiras, e até à data de aprovação do presente Relatório Integrado, ocorreram os seguintes eventos relevantes que, não implicando ajustamentos aos valores reconhecidos nas demonstrações financeiras, são considerados relevantes para a compreensão da situação e evolução do Grupo ANA:

Contexto Geopolítico Internacional

A partir do dia 28/02/2026, registou-se uma deterioração adicional do contexto geopolítico internacional, nomeadamente com o início do conflito no Irão, contribuindo para um aumento acrescido da instabilidade geopolítica global. Este contexto tem provocado maior volatilidade nos mercados energéticos, com impacto direto no aumento do preço dos combustíveis, em particular do combustível de aviação.

A evolução referida terá impacto ao nível da procura por transporte aéreo e não só nas ligações com o Meio Oriente. A ANA acompanha de forma contínua a evolução deste contexto e os seus possíveis reflexos na atividade aeronáutica.

Inspeção Tributária em Curso

Encontra-se atualmente em curso uma ação de Inspeção Tributária à ANA, no âmbito das competências da Autoridade Tributária e Aduaneira, incidindo sobre matérias fiscais específicas. À data, o referido procedimento encontra-se em fase de elaboração. Com base na informação disponível à data, não se identificam impactos materiais que careçam de reconhecimento ou ajustamento nas demonstrações financeiras.

Não Atribuição de Licenças de Acesso ao Mercado nos Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro

Na sequência do concurso para atribuição de licenças de assistência em escala para as categorias restritas dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro (categorias 3, 4 e 5), existe à data de emissão deste Relatório incerteza jurídica sobre qual entidade deterá o direito de operar nessas categorias no futuro. À data, as licenças continuam a ser exercidas pela SPdH através de um prolongamento de curto prazo outorgado pelo Governo.

Sendo a operação dos referidos aeroportos altamente dependente destes serviços de assistência em escala, qualquer interrupção ou problemas na transição entre a SPdH e outro operador de assistência em escala no exercício das licenças é suscetível de comprometer a continuidade, regularidade e segurança da operação aeroportuária.

Processo de Privatização da TAP e da SATA

No período subsequente à data de preparação das demonstrações financeiras, prosseguiram os desenvolvimentos relacionados com os processos de privatização da TAP, da SATA Internacional – Azores Airlines e da atividade de assistência em escala da SATA, conduzidos respetivamente pelo Governo e pela Região Autónoma dos Açores.

Sendo a atividade da ANA altamente dependente dessas entidades, o Grupo acompanha de forma atenta os desenvolvimentos destes processos.

7. PERSPETIVAS PARA 2026

Apesar da incerteza provocada pela conjuntura económica e geopolítica, antecipa-se que a atividade aeroportuária em Portugal continue a crescer em 2026, sendo o aeroporto do Porto o principal contribuidor e não obstante uma redução de atividade antecipada nos aeroportos localizados das Regiões Autónomas.

Na sequência do pedido do Concedente de preparação da Candidatura ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), a ANA irá dar continuidade aos procedimentos previstos no Contrato de Concessão, nomeadamente com a apresentação ao Concedente em julho de 2026 da primeira versão do Relatório Técnico.

A ANA encontra-se a preparar a instrução do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao primeiro patamar de aumento de capacidade (40 movimentos/hora) no Aeroporto de Lisboa, a submeter no primeiro semestre de 2026 e, em paralelo, a promover a contratação dos estudos e projetos necessários à posterior instrução do processo de AIA do segundo patamar (42 movimentos/hora), assegurando assim o cumprimento das resoluções do Conselho de Ministros e dos procedimentos legais, ambientais, regulatórios aplicáveis.

Em simultâneo prosseguem os investimentos nos restantes aeroportos, com o objetivo de acompanhar o crescimento do tráfego.



8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

A ANA encerrou o período findo em 31 de dezembro de 2025 com um resultado líquido positivo de 585.251.182,55 euros.

Atento o resultado líquido gerado pela empresa em 2025, o Conselho de Administração propõe que o montante até 3.000.000,00 euros, seja partilhado com os seus quadros, a título de participação nos lucros, respeitante ao período atual. Estes montantes já se encontram refletidos nas demonstrações financeiras da Empresa de acordo com os princípios contabilísticos que a regem.

O Conselho de Administração propõe que seja dada a seguinte aplicação ao resultado líquido do exercício: Resultados transitados: 585.251.182,55 euros.

20 de abril de 2026

Conselho de Administração

Presidente:

José Luís Fazenda Arnaut Duarte

Vogais:

Nicolas Dominique Notebaert

Thierry Franck Dominique Ligonnière

Remi Guy Ferdinand Maumon de Longevialle

Raphaël Alain Louis Pourny

Francisco José Simões Crespo Vieira Pita

Karen Strуго

Alexandre Boris Georges Victor Lapeyre

Ana Zita Gomes

Patricia Fernandez Garcia

Álvaro A. V. de Oliveira Fernandes Leite

Benoit Andre Forest

Jerome Mickael Christophe Havard



portos de embarque
boarding gates



WELCOME

Experience

7. ESRS Anexos

I. ESRS INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR

Topical standard	Descrição	Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)
ESRS 2 DIVULGAÇÕES GERAIS	BP-2 Divulgações relacionadas a circunstâncias específicas	<p>BP-2_01: A ANA Aeroportos de Portugal, S.A., adota as seguintes definições de horizonte temporal: - Curto prazo: até 1 ano e corresponde ao período adotado pela empresa como referência nas suas demonstrações financeiras, geralmente abrangendo o exercício financeiro anual corrente. - Médio prazo: entre 1 a 5 anos. - Longo prazo: aponta para cenários a mais de 5 anos.</p>
		<p>BP-2_03: As métricas divulgadas pela ANA que incluem dados da cadeia de valor estimados com base em fontes indiretas correspondem, essencialmente, às emissões de GEE associadas a algumas atividades de âmbito 3. Muitas das atividades consideradas neste âmbito, são baseados em dados reais, obtidos pela ANA ou solicitados a terceiros, existindo sempre, neste último caso, uma limitação ao nível da precisão da informação. Em algumas situações, é necessário recorrer parcialmente a estimativas e extrapolações, como, por exemplo, nas deslocações de passageiros e colaboradores e as emissões associadas aos voos.</p>
		<p>BP-2_04: No cálculo das emissões de âmbito 3, em algumas atividades a ANA recorre a fontes indiretas e métodos de estimativa, incluindo, questionários aplicados a utilizadores e operadores e, posteriormente, extrapolados para o universo total, fatores de emissão representativos e dados médios ou estimados quando não existem medições diretas ou dados primários disponíveis por parte de terceiros.</p>
		<p>BP-2_05: A ANA avalia a precisão e a incerteza das métricas divulgadas, reconhecendo que o respetivo nível de fiabilidade varia em função da disponibilidade de dados primários e do grau de controlo sobre as atividades subjacentes. As métricas baseadas em dados recolhidos diretamente, suportadas por medições e informação documental, apresentam um elevado nível de precisão. Em contraste, as métricas que incluem dados estimados da cadeia de valor estão associadas a um maior grau de incerteza, decorrente da dependência de informação de terceiros, da utilização de estimativas, da necessidade de recorrer a extrapolações e da seleção de fatores de emissão menos precisos devido à limitação de informação existente. Apesar destas restrições, a ANA considera que os valores divulgados são adequados para efeitos de reporte, por resultarem da aplicação consistente de metodologias reconhecidas e por refletirem resultados que se encontram em linha com o sector aeroportuário.</p>
		<p>BP-2_06: A ANA reconhece que existe potencial de melhoria contínua na qualidade e na precisão das métricas que incluem dados estimados da cadeia de valor. As ações identificadas incluem o reforço da qualidade e da representatividade da recolha de dados, nomeadamente através do aumento das taxas de resposta a questionários, a redução da dependência de extrapolações sempre que seja possível obter dados mais específicos, a utilização progressiva de fatores de emissão mais granulares e ajustados às realidades operacionais. A ANA reconhece, contudo, que a complexidade da cadeia de valor e as limitações associadas à relação custo-benefício podem condicionar a implementação de determinadas melhorias, sendo estas avaliadas de forma criteriosa e gradual.</p>
		<p>BP-2_07-09: Em relação à métricas presentes na Declaração de Sustentabilidade, as emissões GEE (Âmbito1, 2 e 3) de 2025, da ANA e da Portway, são estimativas ainda não verificadas, desta forma estão associadas a um certo grau de incerteza. Relativamente a métricas quantitativas do âmbito económico, a ANA considera que nenhuma está sujeita a um elevado grau de incerteza. Se fosse caso disso, qualquer preocupação alusiva a incertezas seriam exprimida no relatório independente à informação financeira da ANA, preparado anualmente identificam e avaliam os riscos de distorção material das demonstrações financeiras.</p>
<p>BP-2_10-15: A ANA não revisitou informação divulgada em períodos anteriores. Assim, não existem diferenças entre valores inicialmente divulgados e valores divulgados no presente reporte.</p>		

GOV-1_01-02: 5 membros executivos e 7 membros não executivos

GOV-1_03: A ANA dispõe de mecanismos formais de representação dos trabalhadores nos órgãos internos. Estes incluem: Comissão de Trabalhadores: Estrutura formal que atua como órgão representativo dos colaboradores junto da administração. A Comissão de Trabalhadores têm ainda subcomissões regionais.

Representantes para Saúde e Segurança no Trabalho (SST): A ANA poderá ser representada por estrutura formal dedicada à SST, com canais próprios para comunicação e participação dos trabalhadores em matérias de segurança e bem-estar.

Além destas estruturas, a empresa cumpre os deveres previstos no Acordo de Empresa, garantindo aos trabalhadores acesso à legislação laboral por intermédio dos seus representantes sindicais.

Estas comissões e representantes asseguram a participação ativa dos colaboradores em temas como condições de trabalho, saúde e segurança, e diálogo social, reforçando a governança e a transparência da ANA.

GOV-1_04; GOV-1_08: Para o presente período de reporte, a ANA reporta a informação sobre a experiência ou identidade dos membros dos órgãos de administração, gestão e supervisão no ponto 2.2. Modelo de Governo.

GOV-1_05: Conselho Administração: 83,3% homens (10); 16,7% mulheres (2) | Comissão Executiva: 80% homens (4), 20% mulheres (1)

GOV-1_06: 0,16

GOV-1_07: 58,3%

GOV-1_09: A ANA Aeroportos atua visando a melhoria contínua do seu desempenho nas diferentes matérias, implementando uma série de medidas com o fim último de garantir um crescimento empresarial concordante com a sua responsabilidade ambiental e social. Para o efeito, a empresa detém um Sistema de Gestão Integrado, onde são definidos eixos prioritários de atuação no que respeita aos impactes decorrentes da sua atividade, e certifica as áreas de qualidade, saúde e segurança e ambiente, que correspondem a mecanismos que mitigam a existência de reclamações ou impactos negativos. Trabalha ainda de forma preventiva implementando nos vários aeroportos projetos que permitem identificar situações anómalas e potenciais impactos negativos, atuando com vista à identificação e concretização de ações e medidas corretivas, que permitam restabelecer a situação, muitas vezes indo além das suas obrigações legais. As principais ações e iniciativas desenvolvidas para gerir e remediar os impactes associados à sua atividade encontram-se descritas ao longo do Relatório de Sustentabilidade. 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 Comitês de Biodiversidade em cada aeroporto, o Comité de Ética e Vigilância, entre outros e está ainda em contacto permanente com organismos reguladores e científicos, nomeadamente a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Universidade do Algarve e os seus Centro de Ciências do Mar e Centro de Investigação Marinha e Ambiental, a Agência Portuguesa do Ambiente, as Câmaras Municipais, os Governos Regionais, entre outros.

GOV-1 Papel dos órgãos de administração, de direção e de supervisão

GOV-1_15: Determinação de Competências e Conhecimentos para Fiscalização de Questões de Sustentabilidade. Os órgãos de administração, direção e supervisão da ANA asseguram que existem competências adequadas para acompanhar e fiscalizar temas de sustentabilidade através dos seguintes mecanismos: Avaliação Interna de Competências: Periodicamente, é feita uma análise das competências existentes nos órgãos e comitês, identificando lacunas relacionadas com matérias ESG (ambientais, sociais e de governança). Formação Especializada: Quando são identificadas necessidades, são promovidas ações de formação específicas sobre sustentabilidade, incluindo tópicos como descarbonização, economia circular, diversidade e inclusão, e conformidade regulatória. Apoio de Especialistas: A ANA recorre a consultores externos e ao suporte do Grupo VINCI Airports para garantir conhecimento atualizado sobre normas internacionais (ex.: ESRS, GRI) e tendências de mercado. Comité de Sustentabilidade: Este comité atua como órgão consultivo, garantindo que as decisões estratégicas incorporam critérios ESG e que os membros têm acesso a informação técnica relevante. Este processo assegura que os órgãos de governança dispõem das competências necessárias ou desenvolvem conhecimento especializado sempre que necessário, garantindo uma supervisão eficaz das questões de sustentabilidade.

GOV-1_16: Reuniões regulares entre a Direção de Sustentabilidade e Ambiente com Comissão Executiva para acompanhamento e monitorização da estratégia de sustentabilidade. Realização de formações ESG, ex.: Mural do Clima e participação em fóruns de sustentabilidade.

ESRS 2 DIVULGAÇÕES GERAIS

GOV-1_17: Os membros do CA e da CE têm responsabilidade tendo em conta as suas competências técnicas e a sua experiência profissional nos diversos domínios da gestão aeroportuária. Desta forma, estes órgãos antecipam tendências do setor, respondam a riscos emergentes e desenvolvam estratégias que potenciem oportunidades, assegurando uma tomada de decisão informada e alinhada com a sustentabilidade e a resiliência do negócio.

GOV-2 Informações fornecidas aos órgãos administrativos, de gestão e de supervisão da empresa e questões de sustentabilidade por eles abordadas

GOV-2_03: Durante o período de relato, os órgãos de administração e os comitês pertinentes da ANA analisaram e acompanharam os seguintes temas materiais relacionados com sustentabilidade:
 Impactos Ambientais: Redução das emissões de CO₂ e transição para energia renovável. Eficiência no consumo de água e energia, gestão de resíduos e economia circular.
 Riscos Operacionais e Regulatórios: Cumprimento das normas ambientais e de segurança. Adaptação às exigências europeias e nacionais em matéria de descarbonização e ESG.
 Oportunidades Estratégicas: Investimento em tecnologias verdes e soluções digitais para reduzir impactos ambientais. Desenvolvimento de projetos de mobilidade sustentável e melhoria da experiência do passageiro.
 Impactos Sociais e de Governança: Promoção da diversidade e inclusão (ex.: aumento da presença feminina em cargos de liderança). Saúde e segurança no trabalho, com foco na prevenção de acidentes e bem-estar dos colaboradores. Fortalecimento do diálogo social através das comissões de trabalhadores e representantes sindicais.
 Estes temas foram discutidos em reuniões da Comissão Executiva, do Conselho de Administração e em comitês especializados, garantindo alinhamento com a estratégia corporativa e os compromissos ESG do Grupo VINCI Airports.

GOV-3_01: Para os membros dos órgãos de administração, direção e supervisão da ANA, as políticas de remuneração seguem as orientações do Grupo VINCI Airports e estão alinhadas com princípios de governança e sustentabilidade. Existência de incentivos ligados à sustentabilidade: Atualmente, não existem mecanismos formais que vinculem diretamente a remuneração variável individual dos administradores a métricas ESG. Contudo, os objetivos estratégicos da empresa incluem metas de sustentabilidade que influenciam a avaliação global de desempenho e a definição de prioridades. Nível de aprovação: As condições dos regimes de incentivos são aprovadas pela Comissão Executiva, garantindo conformidade legal e alinhamento com a estratégia corporativa. Integração com objetivos ESG: Embora não haja indexação direta, os KPIs de sustentabilidade (ex.: redução de emissões, eficiência energética, diversidade, saúde e segurança) são considerados na avaliação global da empresa, podendo impactar programas de reconhecimento e benefícios. Periodicidade: Revisões ocorrem anualmente ou sempre que necessário, em função de alterações legislativas ou estratégicas. Esta abordagem assegura coerência entre governança, desempenho económico e compromisso com a sustentabilidade, conforme exigido pelos DPs GOV-3_02, GOV-3_03, GOV-3_04 e GOV-3_05. desempenho e compromissos de sustentabilidade.

GOV-3_02: A remuneração dos membros do Conselho de Administração inclui remuneração fixa e variável. Os pagamentos por rescisão são pagos de acordo com a Lei Geral do Trabalho, caso não sejam violados princípios de ética ou conduta. Mecanismos de devolução de bónus e incentivos (clawback) são aplicáveis e benefícios de reforma, bónus de atração ou pagamentos de incentivos ao recrutamento não são aplicáveis. As políticas de remuneração para membros do mais alto órgão de governance e para os altos executivos estão vinculadas aos seus objetivos e ao seu desempenho em relação à gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas, e existe ainda planos de desempenho a longo prazo que outorgam benefícios em relação aos resultados da empresa medidos em função de uma ponderação de um critério económico (50%), dois critérios financeiros (25%) e três critérios ESG (25%).

GOV-3_03: A componente variável de curto prazo da remuneração dos membros dos órgãos de administração integra um conjunto de indicadores ESG que, no seu conjunto, representam até 25% do limite superior dessa remuneração. Estes indicadores estão distribuídos por três domínios, Ambiental, Social e Governance, com pesos diferenciados refletindo o grau de materialidade das respetivas temáticas para o Grupo. Com base nos critérios definidos pelo Grupo VINCI, a distribuição é a seguinte:
 Ambiental: 8%
 -Monitorização e redução das emissões de CO₂ Scope 1 e 2
 -Esforços de gestão para diminuição da intensidade de emissões Scope 3
 Social (Segurança e Envolvimento): 11%
 -Redução da taxa de frequência de acidentes
 -Redução da taxa de gravidade dos acidentes
 -Melhoria das políticas de gestão de segurança
 -Aumento da representação feminina em cargos de liderança
 Governance: 6%
 Este indicador é utilizado para avaliar a implementação do plano de sucessão para o Diretor Executivo, com especial atenção para o bom funcionamento dos órgãos de gestão.

GOV-3_04: As métricas de desempenho relacionadas com a sustentabilidade são integradas na avaliação estratégica da ANA e monitorizadas através de KPIs específicos (ex.: redução de emissões, equidade salarial, diversidade, saúde e segurança). Embora não sejam utilizadas como índices diretos para cálculo da remuneração individual, influenciam políticas de reconhecimento e programas de benefícios, reforçando a cultura de sustentabilidade e a criação de valor a longo prazo.

GOV-3 Integração do desempenho relacionado com a sustentabilidade nos esquemas de incentivos

GOV-3_05: A remuneração dos membros do Conselho de Administração inclui remuneração fixa e variável. Os pagamentos por rescisão são pagos de acordo com a Lei Geral do Trabalho, caso não sejam violados princípios de ética ou conduta. Mecanismos de devolução de bónus e incentivos (clawback) são aplicáveis e benefícios de reforma, bónus de atração ou pagamentos de incentivos ao recrutamento não são aplicáveis. As políticas de remuneração para membros do mais alto órgão de governança e para os altos executivos estão vinculadas aos seus objetivos e ao seu desempenho em relação à gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas, e existe ainda planos de desempenho a longo prazo que outorgam benefícios em relação aos resultados da empresa medidos em função de uma ponderação de um critério económico (50%), dois critérios financeiros (25%) e três critérios ESG (25%).

GOV-3_06: As condições dos regimes de incentivos da ANA são aprovadas e atualizadas ao nível da Administração da Empresa. Este processo segue as orientações estratégicas do Grupo VINCI Airports e está alinhado com os princípios de governança corporativa, garantindo conformidade legal e coerência com os objetivos organizacionais. As revisões podem ocorrer: Anualmente, no âmbito da definição do plano estratégico e orçamentos e sempre em diálogo social; Pontualmente, quando há alterações legislativas ou ajustes necessários para reforçar a competitividade e a retenção de talentos. A aprovação final é da Comissão Executiva, assegurando que os incentivos refletem as prioridades da empresa, incluindo metas de desempenho e compromissos de sustentabilidade.

GOV-4 Declaração sobre Due Diligence

GOV-4_01: A due diligence em matéria de sustentabilidade encontra-se distribuída ao longo da Declaração de Sustentabilidade do Grupo ANA, de acordo com as etapas previstas nos ESRS. A identificação de impactos, riscos e oportunidades é apresentada na secção 5.1.4 Dupla Materialidade / IRO's, onde se descreve a metodologia de identificação, avaliação e consolidação dos temas materiais. As responsabilidades de governação, supervisão e reporte associadas à gestão dos IRO estão descritas na secção 5.1.2 Governança da Sustentabilidade, incluindo o papel da Comissão Executiva, da Direção de Sustentabilidade e Ambiente (DSA) e do Comité de Sustentabilidade. O envolvimento das partes interessadas, elemento central do processo de due diligence, é apresentado na secção 5.1.2.3 Envolvimento com as partes interessadas. As medidas para prevenir, mitigar e gerir impactos materiais, bem como o acompanhamento do desempenho, são detalhadas nas secções temáticas E1 a E5, S1 a S2, G1 e todos os MDRs indentificados na DMA: Gestão de Ruído, Continuidade do Negócio, Segurança Aeroportuária, Resiliência dos Sistemas de Informação e Inovação e novas tecnologias, que descrevem políticas, ações, métricas e metas aplicáveis a cada tema. Este mapeamento assegura a cobertura completa das etapas de due diligence previstas no ESRS 2.

SBM-1 Estratégia, modelo de negócio e cadeia de valor

SBM-1_06: Ver nota 31 dos Anexos às contas. 2025: Total Volume de negócios = 1 402 Milhões €. Nota 31 também tem o total do Rêdito caso seja esse o indicador a apresentar (Rêdito = Vol.Negócios + Out.Rêditos)

SBM-1_09: A ANA não desenvolve atividades de exploração, produção ou comercialização de combustíveis fósseis (carvão, petróleo ou gás) ainda que, no aeroporto de Lisboa, Porto e Faro, disponha de gasolineras que permitem a cedência de combustíveis rodoviários a viaturas que circulam na pista e a entidades que operam no lado ar. A ANA atua como um facilitador no abastecimento desses veículos que circulam nas áreas restritas de operação do aeroporto, muitas das quais não dispõem sequer de matrícula que lhes permitam vir abastecer ao exterior como é o caso, por exemplo, dos autocarros de transporte de passageiros dos handlers.

SBM-1_10: Vendas 2024 = 3 227 502 € Inclui cedência de gasolina, gasóleo e HVO
 Custos do combustível cedido em 2024 = 3 047 947 €
 Vendas 2025 = 3 344 336 € Inclui cedência de gasolina, gasóleo e HVO
 Custos do combustível cedido em 2025 = 3 016 291€

SBM-1_11-12; SBM-1_15-20: A ANA não tem atividades nem receitas provenientes ou associadas ao carvão, ao petróleo, ao setor químicos, ao setor da defesa ou ao setor do tabaco.

Topical standard

Descrição

Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)

ESRS 2 DIVULGAÇÕES GERAIS

SBM-1 Estratégia, modelo de negócio e cadeia de valor

SBM-1_13: Vendas 2024 = 80 415 € Inclui venda de gás natural e outros
Custos com compra de gás, maioritariamente para uso interno em 2024 = 1 706 463 €
Vendas 2025 = 79 836 € Inclui venda de gás natural e outros
Custos com compra de gás, maioritariamente para uso interno em 2025 = 1 608 954 €

SBM-1_26: O modelo de negócio da ANA assenta num conjunto de requisitos críticos necessários à gestão e operação do serviço aeroportuário. Estes incluem, em particular, as infraestruturas aeroportuárias, os recursos humanos especializados, a energia e a água, os sistemas tecnológicos e de informação, e um conjunto alargado de prestadores de serviços externos essenciais (ex: manutenção, segurança, limpeza, serviços técnicos, entre outros). A ANA assegura a recolha, desenvolvimento e garantia destes requisitos através de processos estruturados de planeamento, investimento e contratação, em conformidade com o contrato de concessão e com o enquadramento regulatório nacional e europeu aplicável ao setor da aviação. A relação com fornecedores e parceiros é formalizada por via de contratos e mecanismos de acompanhamento que visam assegurar a continuidade do serviço, a segurança operacional, a qualidade das infraestruturas e a eficiência da operação.

SBM-1_27: Os outputs do Grupo ANA traduzem-se na operação diária e gestão eficiente dos aeroportos, incluindo a prestação de serviços aeroportuários, passageiros e carga, bem como a disponibilização de serviços extra aviação (ex: serviços comerciais, de estacionamento, publicidade). Ao nível do Grupo, incluem-se ainda os serviços de assistência em escala prestados através da Portway. Os efeitos associados a estes outputs refletem benefícios atuais e esperados para diferentes grupos de partes interessadas, nomeadamente:

Clientes e utilizadores: rede de ligações aéreas, segurança, qualidade de serviço e melhoria contínua da experiência do passageiro
Companhias aéreas e operadores: fiabilidade operacional, eficiência das infraestruturas com adequação às necessidades do tráfego aéreo

Acionista: estabilidade e previsibilidade do modelo de negócio, assente num contrato de concessão de longo prazo

Outras partes interessadas: contributo para o desenvolvimento económico, turístico e social dos territórios onde a ANA opera, reforçando a mobilidade e a coesão territorial

E1 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

E1-1 Plano de transição para a mitigação das alterações climáticas

E1-1_02: As metas climáticas (emissões de âmbito 1 e 2) da ANA são compatíveis com a limitação do aquecimento global a 1,5°C uma vez que estão alinhadas com o Acordo de Paris e com referenciais setoriais de descarbonização aplicáveis à operação aeroportuária, nomeadamente o nível 5 do Airport Carbon Accreditation (ACA).

E1-1_03-04: A execução do Plano de Gestão de Energia e Carbono é suportada por investimentos em capital (CapEx) integrados no planeamento financeiro da empresa, direcionados para a implementação das principais medidas de descarbonização, como eficiência energética, eletrificação de equipamentos e infraestruturas, produção de energia renovável para autoconsumo e modernização das infraestruturas aeroportuárias. Estes investimentos são financiados através de recursos próprios e, quando aplicável, por financiamento externo e cofinanciamento público ou europeu, no âmbito de programas específicos de apoio à transição energética. A ANA avalia projeto a projeto o enquadramento do CapEx face à Taxonomia da UE, apresentando indicadores agregados de elegibilidade e de potencial alinhamento. As despesas operacionais associadas à implementação e acompanhamento das ações são integradas no orçamento operacional corrente da ANA.

E1-1_05: Em 2025, a execução do Plano de Gestão de Energia e Carbono foi suportada por despesas operacionais (Opex) de cerca de 4.2 milhões de euros, associada à operação das ações de descarbonização, incluindo custos com garantias de origem de energia renovável e contratos de aquisição de eletricidade renovável, serviços externos de gestão e monitorização de energia, projetos de consultoria e manutenção de bombas de calor.

E1 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

E1-1 Plano de transição para a mitigação das alterações climáticas

E1-1_06: Em 2025, a execução do Plano de Ação foi suportada por um investimento em capital (CapEx) de cerca de 7.3 milhões de euros, aplicado nas principais ações de descarbonização, nomeadamente na eletrificação da frota, substituição de lâmpadas por tecnologia LED, substituição de bombas de calor e modernização de sistemas e infraestruturas de apoio à eficiência energética.

E1-1_07: A ANA não efetuou ainda uma estimativa quantitativa das emissões de GEE bloqueadas. A ANA irá procurar determinar as respetivas emissões no futuro próximo.

E1-1_08: A ANA desenvolve atividades económicas potencialmente abrangidas pela Taxonomia da União Europeia, nomeadamente infraestruturas, energia e equipamentos e veículos. O alinhamento com a Taxonomia é avaliado projeto a projeto, no âmbito dos processos de decisão e planeamento de investimento. Atendendo às características do modelo de receitas da ANA - baseado sobretudo em taxas aeroportuárias e receitas comerciais - não é efetuado reporte de Taxonomia ao nível das receitas, uma vez que não existe uma ligação direta entre estas e as atividades taxonómicas definidas pela União Europeia. Relativamente ao Opex, a ANA segue a abordagem do Grupo VINCI, que não procede ao seu reporte por não reconhecer materialidade taxonómica nas despesas operacionais. Assim, apenas o CapEx é atualmente alvo de reporte por parte da ANA, não existindo, à data, objetivos quantitativos ou planos específicos para alinhar o CapEx com o Regulamento Delegado (UE) 2021/2139. Adicionalmente, a ANA reporta voluntariamente o seu potencial alinhamento taxonómico e está a preparar-se para comunicar a totalidade dos indicadores aplicáveis aquando da entrada em vigor da obrigatoriedade de reporte nesta matéria.

E1-1_09-11: 0€

E1-1_12: A ANA não se encontra excluída dos Benchmarks da União Europeia alinhados com o Acordo de Paris (EU Paris-Aligned Benchmarks). A empresa não obtém receitas relevantes de atividades económicas consideradas incompatíveis com os critérios de exclusão aplicáveis a estes benchmarks. Adicionalmente, a ANA definiu metas públicas de redução de emissões de gases com efeito de estufa, com neutralidade carbónica nos Âmbitos 1 e 2 até 2030 e contributo para o Net Zero no Âmbito 3 até 2050, suportadas pelo Plano de Gestão de Energia e Carbono alinhado com a limitação do aquecimento global a 1,5°C e com referenciais setoriais como o Airport Carbon Accreditation (nível 5).

E1-1_13: As ações desenhadas no Plano de Gestão de Energia e Carbono estão integradas na estratégia global e no planeamento financeiro da empresa, através do Long Term Business Plan, funcionando como um instrumento de longo prazo para reforçar a resiliência e competitividade do negócio na transição climática.

E1-1_14: O Plano de Gestão de Energia e Carbono foi aprovado em 2023 e encontra-se integrado na estrutura de governação corporativa da ANA, envolvendo os órgãos de administração e gestão, nomeadamente o Conselho de Administração e a Comissão Executiva. A implementação e acompanhamento técnico do Plano de Ação é assegurado pela Direção de Sustentabilidade e Ambiente (DSA), que monitoriza o desempenho e articula com as diferentes áreas operacionais, e que apresenta os resultados à Comissão Executiva.

E1.SBM-3 Impactos materiais, riscos e oportunidades e sua interação com a estratégia e o modelo de negócios

E1.SBM-3_02-06: A ANA não realizou uma análise formal de resiliência climática da sua estratégia e do(s) seu(s) modelo(s) de negócios em relação às alterações climáticas. Consequentemente, não é aplicável divulgar: (i) o âmbito da análise, (ii) a forma como a análise teria sido conduzida (metodologias, processos e critérios), (iii) os horizontes temporais aplicados e (iv) os resultados da análise.

IRO-1 Descrição dos processos de identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades materiais

E1.IRO-1_04-07: O exercício de identificação de riscos climáticos realizado para o aeroporto de Faro não se pode considerar neste caso, uma vez que não foi desenvolvido de forma transversal nem completa para o conjunto dos aeroportos, ativos e atividades da ANA.

E1.IRO-1_8-16: A ANA ainda não utilizou uma análise de cenários climáticos formal para fundamentar, de forma sistemática, a identificação e avaliação de riscos físicos no curto, médio e longo prazo. Esta abordagem será desenvolvida no âmbito da análise de vulnerabilidade ao nível do negócio e de infraestruturas e consequente Plano de Adaptação às Alterações Climáticas até 2028.

E1-3_05: A generalidade das medidas previstas no Plano de Ação estão associadas a capital próprio da empresa. Ainda assim, existem alguns projetos específicos cuja capacidade de implementação depende parcialmente do acesso a financiamento externo para viabilizar o esforço de investimento. Entre as iniciativas apoiadas por fundos europeus incluem-se o projeto eGOANA, focado na eletrificação das operações em terra e na infraestrutura associada, com financiamento aprovado no programa CEF-AFIF que cobre cerca de 30% do investimento total e o LIFE-MOONSET, igualmente cofinanciado pela União Europeia através do programa LIFE, para promover soluções de mobilidade sustentável. Estes exemplos demonstram que a disponibilidade de fundos públicos ou europeus pode influenciar a escala e o ritmo de implementação de ações do plano de transição.

E1-3_06: Os investimentos em capital (CapEx) associados às ações de mitigação das alterações climáticas encontram-se refletidos nas rubricas de ativos não correntes das demonstrações financeiras, designadamente em ativos fixos tangíveis e em investimentos em infraestruturas e equipamentos, de acordo com a sua natureza contabilística.

As despesas operacionais (Opex) relacionadas com a implementação e acompanhamento dessas ações estão integradas nas rubricas de gastos operacionais, como custos com energia, manutenção, serviços externos e outros custos correntes.

E1 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

E1-3 Ações e recursos relacionados com as políticas de alterações climáticas

E1-3_07: A execução do Plano de Ação é suportada por investimentos em capital (CapEx) integrados no planeamento financeiro da empresa, direcionados para a implementação das principais alavancas de descarbonização, como eficiência energética, eletrificação de equipamentos e infraestruturas, produção de energia renovável para autoconsumo e modernização das infraestruturas aeroportuárias. Estes investimentos são financiados através de recursos próprios e, quando aplicável, por financiamento externo e cofinanciamento público ou europeu, no âmbito de programas específicos de apoio à transição energética.

A ANA avalia projeto a projeto o enquadramento do CapEx face à Taxonomia da UE, apresentando indicadores agregados de elegibilidade e de potencial alinhamento.

As despesas operacionais associadas à implementação e acompanhamento das ações são integradas no orçamento das despesas operacionais da ANA.

E1-3_08: A ANA desenvolve atividades económicas potencialmente abrangidas pela Taxonomia da União Europeia, nomeadamente infraestruturas, energia e equipamentos e veículos. O alinhamento com a Taxonomia é avaliado projeto a projeto, no âmbito dos processos de decisão e planeamento de investimento. Atendendo às características do modelo de receitas da ANA - baseado sobretudo em taxas aeroportuárias e receitas comerciais - não é efetuado reporte de Taxonomia ao nível das receitas, uma vez que não existe uma ligação direta entre estas e as atividades taxonómicas definidas pela União Europeia. Relativamente ao Opex, a ANA segue a abordagem do Grupo VINCI, que não procede ao seu reporte por não reconhecer materialidade taxonómica nas despesas operacionais. Assim, apenas o CapEx é atualmente alvo de reporte por parte da ANA, não existindo, à data, objetivos quantitativos ou planos específicos para alinhar o CapEx com o Regulamento Delegado (UE) 2021/2139.

Adicionalmente, a ANA reporta voluntariamente o seu potencial alinhamento taxonómico e está a preparar-se para comunicar a totalidade dos indicadores aplicáveis aquando da entrada em vigor da obrigatoriedade de reporte nesta matéria.

Topical standard	Descrição	Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)
E1 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS	E1-7 Remoção de GEE e projetos de mitigação de GEE financiados por créditos de carbono	E1-7_01-25: À data do reporte, a ANA não desenvolve nem financia projetos de mitigação das alterações climáticas que envolvam a geração, aquisição, venda ou utilização de créditos de carbono, nem projetos próprios de remoção ou armazenamento de GEE convertidos em créditos.
	E1-8 Preço interno de carbono	E1-8_01-09: À data do reporte, a ANA não implementou qualquer regime interno de fixação de preço de carbono, nomeadamente sob a forma de preço sombra, taxa interna de carbono ou mecanismo interno de cap-and-trade.
	E1-9 Efeitos financeiros previstos decorrentes de riscos físicos e de transição significativos e potenciais oportunidades relacionadas com o clima	<p>E1-9_01-11, E1-9_14-23, E1-9_29-30, E1-9_33, E1-9_39-44: A ANA ainda não dispõe de uma avaliação financeira completa e estruturada dos efeitos financeiros previstos decorrentes de riscos climáticos, que permita quantificar, de forma sistemática, os ativos e receitas líquidas sujeitos a risco físico material (agudo e crónico) e a risco material de transição, nos horizontes temporais de curto, médio e longo prazo. Esta será considerada no âmbito da análise de vulnerabilidade ao nível do negócio e de infraestruturas e consequente Plano de Adaptação às Alterações Climáticas, a realizar até 2028.</p> <p>E1-9_31-32, E1-9_34-35: Proveitos e percentagens provenientes de clientes associados ao petróleo e ao gás: 24.173.574€ (1,7% do volume de negócios)</p>
E2 POLUIÇÃO DO AR DA ÁGUA E DO SOLO	E2-4 Poluição do ar, da água e do solo	<p>E2-4_05: O requisito de quantificação de microplásticos gerados ou utilizados não é considerado aplicável à atividade da ANA.</p> <p>E2-4_15: A ANA não recorreu a metodologias consideradas menos precisas ou indiretas na quantificação das emissões reportadas.</p>
	E2-6 Efeitos financeiros previstos de impactos, riscos e oportunidades relacionados com a poluição	E2-6_01-10: À data do reporte, a ANA não dispõe de uma quantificação consolidada dos efeitos financeiros esperados associados a riscos e oportunidades materiais relacionados com a poluição. Do mesmo modo, a ANA não apura percentagens de proveitos provenientes de produtos ou serviços que sejam ou contenham substâncias de preocupação ou substâncias muito preocupantes.

Topical standard	Descrição	Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)
E3 ÁGUA E RECURSOS MARINHOS	E3-3 Metas relacionadas com a água e os recursos marinhos	<p>E3-3_03: Atualmente, as metas não estão diretamente desagregadas por zonas de stress hídrico, sendo definidas de forma agregada para o conjunto dos aeroportos. No entanto, a análise da relação entre metas e zonas com maior vulnerabilidade hídrica será aprofundada no âmbito da Prestação de Serviços Watertool, iniciada em 2025. Este estudo permitirá integrar a identificação das zonas de maior risco de escassez de água na definição de metas futuras e no planeamento de investimentos em medidas de redução e reutilização.</p> <p>E3-3_08: As metas de redução do consumo de água definidas pela ANA são de carácter voluntário, não resultando de imposições legais ou regulamentares específicas.</p>
	E3-5 Efeitos financeiros antecipados decorrentes de riscos e oportunidades relacionados com a água e os recursos marinhos	<p>E3-5_01-04: A ANA avalia a exposição das suas operações a riscos e oportunidades relacionados com água e recursos marinhos no âmbito do Sistema de Gestão Ambiental e dos processos de licenciamento e, quando aplicável, de avaliação de impacte ambiental. Os horizontes temporais são definidos em linha com o planeamento operacional e estratégico, distinguindo-se curto, médio e longo prazo. As estimativas financeiras são integradas no planeamento global com base em custos históricos, requisitos regulamentares e medidas previstas. Os pressupostos críticos incluem a evolução do enquadramento legal aplicável, a eficácia das medidas de eficiência hídrica e de controlo operacional e a manutenção das condições operacionais previstas, sendo revistos à medida que a avaliação evolui.</p> <p>À data do reporte, a ANA ainda não dispõe de uma quantificação consolidada dos efeitos financeiros antecipados decorrentes de riscos e oportunidades materiais relacionados com água e recursos marinhos. A estimativa detalhada de CAPEX, OPEX e potenciais poupanças associadas a medidas de eficiência, redução e reutilização ou recuperação de água está a ser desenvolvida no âmbito do Estudo Técnico-Financeiro de Medidas Hídricas (Watertool), iniciado em 2025, cujos resultados permitirão quantificar impactos financeiros por aeroporto.</p>
E4 BIODIVERSIDADE E ECOSSISTEMAS	E4.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e a sua interação com a estratégia e o modelo de negócios	<p>E4.SBM-3_01 e E4.SBM-3_03: Com base na identificação de impactos e dependências associados à atividade aeroportuária e à sensibilidade ecológica das áreas envolventes, a ANA considera como locais relevantes para biodiversidade e ecossistemas as áreas de operação dos aeroportos sob a sua gestão, nomeadamente Lisboa, Porto, Lisboa, Faro, Beja, Funchal, Porto Santo, Ponta Delgada, Horta, Flores e Santa Maria.</p>
		<p>E4.SBM-3_05: A ANA ainda não desenvolveu estudos de contaminação de solos, mas tem mapeada a sua realização a médio prazo. Assim não é possível afirmar a existência de impactos negativos materiais relacionados com a degradação do solo, desertificação ou impermeabilização do solo.</p> <p>E4.SBM-3_06: A atividade aeroportuária pode afetar a biodiversidade nas áreas envolventes, nomeadamente associados a fatores como o ruído aeronáutico, o risco de colisão de fauna com aeronaves (wildlife strikes) e a contaminação do solo e dos cursos de água relacionada com tráfego e equipamentos. Adicionalmente, a ANA monitoriza as espécies com habitats em áreas afetadas pelas operações da empresa. Em 2025, foi identificada uma espécie quase ameaçada (<i>Juncus Valvatus</i>).</p>

E4 BIODIVERSIDADE E ECOSSISTEMAS

E4.IRO-1 Descrição dos processos de identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades materiais relacionados com a biodiversidade e os ecossistemas

E4.IRO-1_04: A organização considerou riscos relacionados com biodiversidade e ecossistemas no âmbito do seu processo geral de identificação e avaliação de impactos, riscos e oportunidades. Com base na análise realizada, não foram identificados riscos sistémicos para a biodiversidade e os ecossistemas, entendidos como riscos associados à degradação cumulativa de ecossistemas e à perda de serviços dos ecossistemas a uma escala global, nacional ou regional. Os riscos identificados neste domínio são predominantemente locais e operacionais.

E4.IRO-1_05-07: Até à data, não foram realizadas consultas formais com comunidades afetadas especificamente no âmbito de avaliações de sustentabilidade de recursos biológicos e ecossistemas partilhados. A organização não dispõe ainda de um processo estruturado de envolvimento de comunidades locais focado na gestão e sustentabilidade da biodiversidade e dos ecossistemas.

E4.IRO-1_08: A organização implementa medidas de gestão ambiental destinadas a minimizar impactos negativos das suas operações. Contudo, não existe ainda uma abordagem específica orientada para a identificação de serviços de ecossistema prioritários para comunidades afetadas, nem para a definição de medidas de prevenção ou mitigação com base em contributos diretos dessas comunidades.

E4.IRO-1_14: A ANA está implementada em locais onde a sua operação decorre nas proximidades de áreas sensíveis do ponto de vista da biodiversidade. Em particular, o aeroporto de Faro é o único cujo perímetro integra cerca de 90 ha de uma área com estatuto especial de proteção, o Parque Natural da Ria Formosa, e cerca de 120 ha em zona adjacente à área classificada. Esta localização encontra-se parcialmente sobreposta a áreas do Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC), incluindo enquadramentos de conservação associados à Rede Natura 2000, e intersecta ainda áreas reconhecidas ao abrigo da Convenção de Ramsar e da Diretiva Aves.

E4.IRO-1_15: A atividade aeroportuária pode gerar impactos potenciais na biodiversidade nas áreas envolventes, nomeadamente associados a fatores como o ruído aeronáutico, o risco de colisão de fauna com aeronaves (wildlife strikes) e a contaminação do solo e dos cursos de água relacionada com o processamento de tráfego e utilização de inúmeros e diversos equipamentos.

E4.IRO-1_16: No contexto do aeroporto de Faro implementou-se um projeto focado na conservação e restauro de pradarias marinhas, através da plantação de ervas marinhas, abrangendo conservação e restauro de 75 hectares. O objetivo desta medida é contribuir para a proteção e recuperação de habitats relevantes, reforçando a qualidade ecológica e a resiliência dos ecossistemas na área de influência do aeroporto.

E4-2 Políticas relacionadas com a biodiversidade e os ecossistemas

E4-2_18: A Política de Ambiente não descreve práticas ou políticas específicas de gestão sustentável do solo ou da agricultura. Embora mencione fatores de pressão como alterações no uso do solo, não detalha compromissos concretos de gestão sustentável do solo/agricultura.

E4-2_19: A Política de Ambiente não inclui práticas ou compromissos específicos de gestão sustentável dos oceanos ou mares.

E4-2_20: A Política de Ambiente não inclui práticas ou compromissos específicos relacionados com a desflorestação.

E4-3 Ações e recursos relacionados com a biodiversidade e os ecossistemas

E4-3_02-04: A ANA não aplicou compensações em matéria de biodiversidade nos seus planos de ação.

E4-3_08: Em 2025, a ANA não utiliza biodiversity offsets autónomos formalmente definidos. As eventuais medidas de compensação ecológica decorrem de exigências dos processos de licenciamento e avaliação de impacte ambiental, estando integradas nos projetos e localizadas em áreas associadas aos mesmos. Estas medidas visam compensar impactes residuais sobre habitats e espécies, com objetivos e âmbito definidos caso a caso.

E4-3_09: As ações da ANA em biodiversidade e ecossistemas integram conhecimento local relevante, através da articulação com autoridades ambientais, entidades locais e especialistas no âmbito dos processos de licenciamento e avaliação de impacte ambiental. No contexto nacional, não se identificam comunidades indígenas, sendo o conhecimento local aplicado sobretudo com base em contributos técnico-científicos e institucionais. As soluções baseadas na natureza são consideradas, sempre que aplicável, nas medidas de mitigação, restauração ou compensação ecológica. Com a evolução dos planos de ação, prevê-se o reforço progressivo destas abordagens no planeamento e implementação das ações.

E4-4 Metas relacionadas com a biodiversidade e os ecossistemas

E4-4_01-04: Na definição desta meta não foram aplicados limiares ecológicos quantitativos, nem foi efetuada uma alocação explícita de impacte à organização, tendo sido adotada uma abordagem progressiva e proporcional à maturidade atual dos dados disponíveis.

E4-4_05-09: A meta está informada por objetivos de política pública em matéria de biodiversidade, incluindo princípios consagrados na Estratégia da União Europeia para a Biodiversidade 2030, ainda que não constitua, nesta fase, uma meta formalmente alinhada com o Quadro Global da Biodiversidade Kunming Montreal. A sua definição decorre dos impactos e riscos identificados no âmbito da análise de dupla materialidade, nomeadamente os impactos da ocupação do solo, da fragmentação de habitats e da presença de infraestruturas aeroportuárias em territórios ecologicamente sensíveis.

A meta enquadra-se nos níveis de restauração e reabilitação da hierarquia de mitigação, uma vez que se destina a melhorar condições ecológicas fora do perímetro aeroportuário, não substituindo medidas de evitamento ou minimização de impactos diretos. A ANA não recorreu a compensações de biodiversidade (biodiversity offsets) na definição desta meta.

E4 BIODIVERSIDADE E ECOSISTEMAS

E4-5 Métricas de impacto relacionadas com a alteração da biodiversidade e dos ecossistemas

E4-5_01-02: No caso do aeroporto de Faro, o perímetro aeroportuário inclui aproximadamente 90 hectares inseridos numa área classificada de conservação da natureza, o Parque Natural da Ria Formosa, e cerca de 120 hectares localizados em zona adjacente à área protegida.

Estas áreas encontram-se sobrepostas a diferentes instrumentos de proteção da biodiversidade, incluindo a Zona Especial de Conservação (ZEC) Ria Formosa (Castro Marim), a Zona de Proteção Especial (ZPE) Ria Formosa, ao abrigo da Diretiva Aves, e uma Zona Húmida de Importância Internacional, inscrita na Convenção de Ramsar. No total, a área associada ao aeroporto de Faro em contexto de área protegida e respetiva envolvente corresponde a cerca de 210 hectares.

E4-5_04: As métricas consideradas relevantes no âmbito das ações de biodiversidade da ANA incluem, de forma qualitativa e quando aplicável, as alterações no uso do solo associadas a projetos de desenvolvimento ou requalificação de infraestruturas, avaliadas no âmbito dos processos de licenciamento ambiental. As alterações no uso de água doce são monitorizadas sobretudo em termos de consumo operacional e de potenciais efeitos sobre ecossistemas locais, não se identificando, à data, impactos diretos significativos. Não se identificam alterações relevantes no uso do meio marinho associadas às ações em curso, atendendo à natureza e localização das infraestruturas aeroportuárias.

E4-6 Efeitos financeiros previstos de riscos e oportunidades relacionados com a biodiversidade e os ecossistemas

E4-6_01-04: À data de 2025, não se encontram quantificados de forma autónoma os efeitos financeiros antecipados de riscos e oportunidades materiais decorrentes de impactos e dependências relacionados com a biodiversidade e os ecossistemas. Atendendo à fase maioritariamente preparatória das ações, os potenciais efeitos financeiros estão integrados, de forma indireta, no planeamento global dos projetos e nas estimativas de custos associadas a requisitos de licenciamento, medidas de mitigação e gestão ambiental. Não se identificam, no curto prazo, riscos financeiros materiais específicos nem oportunidades financeiras claramente quantificáveis exclusivamente atribuíveis à biodiversidade. Com a evolução dos planos de ação e o reforço das métricas e da maturidade do reporte, a ANA prevê desenvolver progressivamente a quantificação destes efeitos financeiros, quando materialmente relevante.

Topical standard

Descrição

Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)

		<p>E5-3_01: A meta definida pela ANA de redução da percentagem de resíduos enviados para aterro contribui para a utilização sustentável de recursos ao incentivar o desvio de resíduos para soluções de valorização, nomeadamente reciclagem e outras formas de recuperação.</p>
		<p>E5-3_02: A meta estabelecida pela ANA incide exclusivamente na redução da percentagem de resíduos enviados para aterro e não inclui objetivos específicos relacionados com o design de produtos circulares (como durabilidade ou reparabilidade).</p>
		<p>E5-3_03: As metas de redução da quantidade de resíduos enviados para aterro contribuem para aumentar a taxa de utilização circular dos materiais, ao promoverem a valorização, triagem e encaminhamento para reciclagem e outras formas de recuperação. As metas de resíduos incentivam a adoção de práticas que aumentam a circularidade dos materiais, incluindo: maior separação na origem e melhoria das taxas de reciclagem; reforço de processos de valorização de resíduos por via de prestadores externos; redução de resíduos eliminados em aterro, privilegiando valorização, triagem e reciclagem.</p>
	<p>E5-3 Metas relacionadas com o uso de recursos e a economia circular</p>	<p>E5-3_04: As metas não se relacionam com a minimização da matéria-prima primária.</p>
		<p>E5-3_05: As metas focam-se na redução de resíduos para aterro e não incluem objetivos específicos de aprovisionamento de recursos renováveis ou aplicação do princípio de utilização em cascata.</p>
		<p>E5-3_06-07: A correta gestão dos resíduos e respetivo encaminhamento para tratamento adequado, são princípios fundamentais para os quais as metas e objetivos neste âmbito são identificados e definidos.</p>
		<p>E5-3_08: As metas definidas centram-se especificamente na gestão de resíduos e não incluem objetivos diretos associados a outras dimensões da utilização de recursos ou da economia circular.</p>
		<p>E5-3_13: A meta estabelecida de envio de zero resíduos para aterro até 2030 é de natureza voluntária, não resultando diretamente de uma obrigação legal específica, embora contribua para o cumprimento das metas nacionais e europeias em matéria de gestão de resíduos e redução da deposição em aterro.</p>
	<p>E5-4 Entrada de recursos (matérias-primas)</p>	<p>E5-4-01-06 e E5-4_08: Não aplicável, uma vez que a atividade aeroportuária não envolve processos industriais de transformação ou produção de bens materiais.</p>
	<p>E5-5 Saída de recursos (Resíduos)</p>	<p>E5-5_14: Os resíduos gerados incluem sobretudo papel e cartão, plásticos, sucata metálica, vidro e madeira, maioritariamente associados a embalagens e outros fluxos correntes. Estão igualmente presentes resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos em fim de vida, toners, pneus, óleos usados, pilhas, baterias e lâmpadas (incluindo fluorescentes). Adicionalmente, registam-se resíduos biodegradáveis e resíduos urbanos equiparados.</p>

Topical standard	Descrição	Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)
E5 USO DE RECURSOS E ECONOMIA CIRCULAR	E5-6 Efeitos financeiros antecipados decorrentes de impactos, riscos e oportunidades relacionados com o uso de recursos e a economia circular	<p>E5-6_01-04: À data, não se encontram quantificados de forma autónoma os efeitos financeiros antecipados de riscos e oportunidades materiais decorrentes de impactos relacionados com o uso de recursos e a economia circular. Os potenciais efeitos financeiros estão integrados no planeamento global da atividade, refletindo-se sobretudo em custos associados à gestão de resíduos, cumprimento de requisitos regulamentares e investimentos operacionais destinados à redução da deposição em aterro e ao aumento da reciclagem e valorização. No médio e longo prazo, estas ações poderão gerar oportunidades financeiras associadas à maior eficiência no uso de recursos, redução de custos de deposição final e mitigação de riscos regulatórios, cuja quantificação será desenvolvida progressivamente à medida que a maturidade do reporte evolua.</p>
	S1.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e sua interação com a estratégia e o modelo de negócio	<p>S1.SBM-3_06: À data do período de reporte, a organização não definiu nem implementou planos de transição específicos orientados para a redução dos impactos ambientais e para a neutralidade climática que envolvam medidas estruturais com implicações diretas na própria mão de obra, como reestruturações organizacionais, ou redução de postos de trabalho. Consequentemente, não foram identificados impactos materiais na própria mão de obra decorrentes de planos de transição climática.</p>
S1 PRÓPRIA FORÇA DE TRABALHO	S1-4 Tomar medidas sobre os impactos materiais na própria mão de obra e abordagens para atenuar os riscos materiais e procurar oportunidades materiais relacionadas com a própria mão de obra, bem como a eficácia dessas medidas	<p>S1.SBM-3_07-08: O Grupo ANA desenvolve atividades de gestão aeroportuária e prestação de serviços de handling exclusivamente em Portugal, no âmbito de um Contrato de Concessão com o Estado Português, estando sujeito a um enquadramento legal e regulatório rigoroso em matéria laboral. A empresa cumpre integralmente o Código do Trabalho, a legislação nacional aplicável e as convenções da OIT ratificadas por Portugal, que proíbem expressamente estas práticas. Desta forma, não são identificadas zonas geográficas com risco significativo de trabalho forçado ou obrigatório dentro da área de atuação da empresa.</p>
	S1-5 Metas relacionadas com a gestão de impactos negativos significativos, promoção de impactos positivos e gestão de riscos e oportunidades significativos	<p>S1-4_09: A ANA ainda não realizou uma contabilização detalhada dos recursos alocados, muito embora sabendo que a gestão de impactos materiais neste âmbito exige recursos financeiros, humanos e técnicos.</p>
	S1-6 Características dos trabalhadores assalariados da empresa	<p>S1-4_19: A ANA não implementou, até ao momento, medidas específicas destinadas a mitigar impactos negativos sobre a sua força de trabalho decorrentes da transição para uma economia mais ecológica e neutra em carbono, tais como programas de requalificação, garantias de emprego, mecanismos de recolocação ou planos estruturados de acompanhamento em caso de reduções de escala.</p>
		<p>S1-5_02-03: A empresa reúne mensalmente com a Comissão de Trabalhadores, debatendo preocupações, sugestões e temas operacionais relevantes, que são posteriormente integrados nos processos de decisão da gestão.</p>
		<p>S1-6_17: A informação apresentada relativamente aos trabalhadores nas demonstrações financeiras é consistente com a forma como se apresenta a informação relativamente aos trabalhadores na Declaração de Sustentabilidade.</p>

Topical standard	Descrição	Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)
S1 PRÓPRIA FORÇA DE TRABALHO	S1-8 Cobertura de negociação coletiva e diálogo social	<p>S1-8_03: Não aplicável, uma vez que a ANA não tem trabalhadores assalariados abrangidos por convenções coletivas de trabalho por região, fora do EEE.</p> <p>S1-8_07: Uma vez que a ANA opera exclusivamente em território português, não cumpre os critérios definidos pela legislação europeia para a constituição de estruturas de representação transnacional, como o Conselho de Empresa Europeu (CEE), o Conselho de Empresa da Societas Europaea (SE) ou o Conselho de Empresa da Societas Cooperativa Europeia (SCE).</p>
	S1-9 Métricas de diversidade	S1-9_06: Funções de liderança que integram a Comissão Executiva, Diretores, Responsáveis e Coordenadores.
	S1-17 Incidentes, queixas e graves impactos e incidentes de desrespeito dos direitos humanos	S1-17_08-12: Durante o período de reporte, não foram identificadas nem registadas questões ou incidentes graves relacionados com direitos humanos ligados à própria força de trabalho.
	S2.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e sua interação com a estratégia e o modelo de negócio	<p>S2.SBM-3_04: O Grupo ANA desenvolve atividades em Portugal, no âmbito de um contrato de concessão com o Estado Português, num contexto regulatório Europeu rigoroso em matéria de direitos laborais. Com base na avaliação realizada, não foram identificadas geografias, zonas geográficas ou produtos/commodities associados a risco significativo de trabalho infantil ou de trabalho forçado ou obrigatório entre trabalhadores da cadeia de valor considerados no perímetro de divulgação.</p> <p>S2.SBM-3_08: A ANA desenvolveu um entendimento inicial de que determinados trabalhadores da cadeia de valor podem estar mais expostos a risco de danos devido ao contexto e natureza das atividades, em particular trabalhadores em funções operacionais nas infraestruturas aeroportuárias, como os trabalhadores que desempenham trabalho por turnos ou com exposição a ruído, e trabalhadores em segmentos com maior rotatividade e precariedade.</p>
S2 TRABALHADORES DA CADEIA DE VALOR	S2.SBM-3_09: Alguns riscos e oportunidades materiais identificados afetam grupos específicos de trabalhadores da cadeia de valor, sobretudo aqueles que operam fisicamente nas infraestruturas aeroportuárias em funções operacionais, por estarem mais expostos a condições de trabalho exigentes e a riscos de saúde e segurança. Em contrapartida, as oportunidades associadas à aplicação de critérios ESG e à melhoria de práticas laborais podem beneficiar particularmente estes mesmos grupos, através de padrões reforçados de saúde e segurança e condições de trabalho.	
S2-1 Políticas relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor	<p>S2-1_03: No contexto aeroportuário, o contacto operacional ocorre através do gestor local do contrato, que assegura a interação diária com o supervisor do prestador de serviço responsável pela execução das atividades e pelos seus trabalhadores. Esta estrutura permite que as necessidades, preocupações e temas operacionais sejam comunicados e acompanhados de forma sistemática.</p> <p>Embora não haja envolvimento direto com os trabalhadores da cadeia de valor, a gestão diária e o diálogo contínuo entre os gestores de contrato da ANA e os supervisores dos prestadores constituem uma forma de acompanhamento indireto das condições de trabalho. Este mecanismo permite identificar questões relevantes e garantir que os serviços são prestados em conformidade com os compromissos operacionais e de responsabilidade social acordados entre as partes.</p>	

Topical standard	Descrição	Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)
S2 TRABALHADORES DA CADEIA DE VALOR	S2-2 Processos para dialogar com os trabalhadores da cadeia de valor sobre impactos	<p>S2-2_05 e S2-2_08: Não aplicável à realidade da ANA.</p> <p>S2-2_07: A ANA obtém insight sobre trabalhadores potencialmente vulneráveis ou marginalizados através da proximidade operacional dos supervisores dos Prestadores de Serviços Externos, que identificam riscos específicos ou dificuldades acrescidas no desempenho das funções e os reportam aos gestores locais.</p>
	S2-2 Processos para dialogar com os trabalhadores da cadeia de valor sobre impactos	<p>S2-3_05-06: O Canal de Denúncia da ANA, em toda a sua extensão, está implementado conforme os requisitos previstos na Lei nº 93/2021, de 20 de dezembro, que estabelece o regime geral de proteção de denunciante de infrações, pelo que a ANA garante ao denunciante o mesmo nível de proteção em qualquer dos âmbitos reportados, designadamente assegurando que não será alvo de atos de retaliação e empregando os meios necessários e adequados a fazer cessar qualquer ato dessa natureza que verifique, ou que tome conhecimento, que se encontra a ser praticado contra o mesmo. Para além disso, o canal foi definido em linha com os princípios do Códigos de Ética e Conduta, que preveem a salvaguarda dos colaboradores, trabalhadores da cadeia de valor e stakeholders contra possíveis represálias relacionados com o levantamento de qualquer denúncia.</p>
S3 COMUNIDADES AFETADAS	S3.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e sua interação com a estratégia e o modelo de negócio	<p>S3.SBM_07: Até à data, não foi desenvolvido um entendimento sistematizado sobre a forma como comunidades com características específicas, que vivem em contextos particulares ou que exercem atividades específicas, possam estar expostas a um maior risco de danos decorrentes das atividades da ANA.</p> <p>S3.SBM_08: No âmbito da avaliação realizada, não foram identificados riscos ou oportunidades materiais que se apliquem exclusivamente a grupos específicos de comunidades para além da diferenciação associada à proximidade às infraestruturas aeroportuárias, que condiciona a exposição a impactos como o ruído e a qualidade do ar.</p>
	S3-1 Políticas relacionadas com as comunidades afetadas	<p>S3-1_03: A ANA adota uma abordagem de respeito pelos direitos humanos das comunidades em alinhamento com o Guia VINCI dos Direitos Humanos, aplicável a todas as empresas do Grupo VINCI, que orienta a prevenção e mitigação de impactos negativos e promove o diálogo com as comunidades potencialmente afetadas e promove a existência de mecanismos de reclamação acessíveis. Relativamente aos povos indígenas, o Guia reconhece a relevância do tema em contextos onde existam populações autóctones e orienta a prevenção de impactos associados, embora este tema não seja aplicável no contexto português.</p> <p>S3-1_04: A ANA adota uma abordagem contínua e estruturada, em diálogo com as comunidades afetadas, alinhada com o Guia VINCI dos Direitos Humanos, com os Princípios Orientadores das Nações Unidas e com as Diretrizes da OCDE. Os aeroportos são entendidos como infraestruturas críticas para o desenvolvimento local, pelo que a empresa assume a proximidade às comunidades como um eixo prioritário da sua atuação.</p> <p>O diálogo é desenvolvido de forma descentralizada, em cada um dos dez aeroportos, respeitando as especificidades económicas, sociais e ambientais de cada região. Esta abordagem integra mecanismos formais e informais de auscultação e participação, incluindo parcerias com entidades locais, programas sociais, iniciativas de voluntariado, ações de sensibilização ambiental e envolvimento de escolas, autarquias, universidades e organizações da sociedade civil. A ANA mobiliza instrumentos específicos de envolvimento comunitário, destacando-se os Conselhos Consultivos dos aeroportos, que constituem espaços regulares de diálogo com representantes das comunidades locais e autoridades públicas; os roadshows de sustentabilidade, que aproximam a ANA de diferentes partes interessadas nos territórios; e os fóruns de stakeholders, que funcionam como plataformas abertas de participação e debate sobre temas relevantes para a operação aeroportuária e para o desenvolvimento regional. No âmbito ambiental, os planos de adaptação às alterações climáticas, os diagnósticos de biodiversidade e os planos de gestão do ruído incorporam diálogo e cooperação com entidades públicas e comunidades afetadas, assegurando a prevenção e mitigação de impactos. Esta abordagem está alinhada com os princípios do Guia VINCI dos Direitos Humanos, que estabelece a importância do diálogo transparente, da avaliação de impactos e da participação ativa das comunidades. A ANA reforça ainda a transparência e a responsabilização através do reporte anual de sustentabilidade e da comunicação contínua, promovendo relações de confiança e contribuindo para o desenvolvimento sustentável dos territórios onde opera.</p>

Topical standard**Descrição****Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)****S3 COMUNIDADES AFETADAS**

S3-2 Processos para dialogar com as comunidades afetadas sobre impactos

S3-1_05: Em áreas de impacto específico, como o ruído aeroportuário, são implementadas medidas de mitigação e compensação, incluindo monitorização contínua, planos de ação, isolamento acústico de edifícios e comunicação transparente com moradores. A ANA atua ainda na proteção ambiental e climática, desenvolvendo medidas de gestão da envolvente, projetos de biodiversidade e ações conjuntas com autoridades e entidades científicas.
Complementarmente, a ANA utiliza auditorias e mecanismos de supervisão na cadeia de valor para assegurar o cumprimento dos seus compromissos e promover ações corretivas quando necessário. Desta forma, a empresa garante uma abordagem abrangente e efetiva de reparação e remediação de impacto.

S3-2_07: No contexto das operações da ANA em Portugal, não foram identificados povos indígenas como stakeholders relevantes, pelo que não existem práticas específicas de envolvimento dedicadas a direitos territoriais ou culturais.

S3-3 Processos para corrigir os impactos negativos e canais para as comunidades afetadas expressarem preocupações

S3-3_12: A ANA integra formalmente a disponibilização dos seus canais de reclamação e denúncia em todas as relações comerciais estabelecidas com fornecedores, concessionários e restantes parceiros. Estes canais, incluindo o sistema formal de gestão de reclamações, o canal de denúncia da ANA e o Dispositivo Alerta VINCI, são comunicados no momento da contratação e divulgados durante a execução da relação comercial.

S3-3_14: A ANA não dispõe atualmente de um processo formal e sistemático para avaliar, de forma regular, o grau de conhecimento e confiança das comunidades afetadas nos canais e mecanismos existentes para apresentar preocupações ou necessidades. Ainda assim, a empresa recolhe perceções através de interações com stakeholders locais, incluindo no âmbito dos Conselhos Consultivos dos Aeroportos, e através da utilização dos canais formais existentes. A ANA promove também a divulgação e acessibilidade destes mecanismos, disponibilizando no website institucional canais dirigidos a stakeholders externos, incluindo o canal Diga-nos em cada aeroporto e o Canal de Denúncias na página de Ética e Conduta. Internamente, a formação obrigatória sobre o Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o RGPC reforça o conhecimento sobre o Canal de Denúncias e a forma de utilização, complementada por ações de comunicação interna.

S3 COMUNIDADES AFETADAS

S3-4 Tomar medidas sobre os impactos materiais nas comunidades afetadas e abordagens para gerir os riscos materiais e procurar oportunidades materiais relacionadas com as comunidades afetadas, bem como eficácia dessas ações

S3-4_02: Quando ocorre um impacto negativo material real, a ANA dispõe de mecanismos e ações para proporcionar ou permitir reparação, suportados pelos seus processos de gestão e pelos seus canais formais de contacto. Todas as reclamações são registadas e seguem um procedimento estabelecido que assegura tratamento e resposta, permitindo identificar e implementar medidas corretivas e restabelecer a situação.

S3-4_04: A ANA reforçou a monitorização da eficácia das ações implementadas junto das comunidades através da elaboração de estudo de impacto associado ao Programa VINCI para a Cidadania, recorrendo a indicadores qualitativos e quantitativos para acompanhar e avaliar periodicamente de forma mais robusta os resultados programa.

S3-4_05: A ANA identifica e determina as ações necessárias em resposta a impactos negativos reais ou potenciais através do seu Sistema de Gestão Integrado, no qual são regularmente identificados aspetos e impactes, perigos e riscos, negativos e positivos, que são classificados. Com base nessa classificação, são definidas medidas e ações para reduzir ou anular potenciais impactos negativos e potenciar impactes positivos.

S3-4_06: A ANA adota uma abordagem estruturada e de melhoria contínua para responder a impactos negativos materiais sobre comunidades afetadas, operacionalizada através do seu Sistema de Gestão Integrado (qualidade, saúde e segurança e ambiente). Neste âmbito, são regularmente identificados e classificados aspetos e impactes, perigos e riscos, negativos e positivos, sendo definidas medidas e ações para reduzir ou anular potenciais impactes negativos e potenciar impactes positivos. A priorização das intervenções decorre desta classificação e da definição de eixos prioritários de atuação em cada área. A empresa atua também de forma preventiva, implementando projetos nos aeroportos que permitem identificar situações anómalas e potenciais impactos negativos e desencadear ações corretivas para restabelecer a situação, muitas vezes para além das obrigações legais. Todas as reclamações são registadas e tratadas por um procedimento estabelecido que assegura confidencialidade, tratamento e resposta, sendo complementadas por um canal próprio de denúncia e pelo Dispositivo Alerta VINCI. A abordagem é ainda suportada por mecanismos de diálogo e acompanhamento, como os Conselhos Consultivos, bem como por comités e equipas dedicadas (ex.: Comité de Ética e Vigilância) e pelo contacto permanente com entidades reguladoras e científicas (ANAC, APA, autarquias, governos regionais e instituições académicas).

S3-4_07: A ANA assegura que existem processos para gerir reclamações e reportes associados a impactos negativos sobre comunidades através do procedimento de gestão de reclamações, que permite o registo, tratamento e resposta às reclamações. A ANA não apresenta um processo específico de avaliação formal da eficácia dos mecanismos de reparação, para além do tratamento e resposta assegurados pelos procedimentos existentes.

S3-4_08: A ANA desenvolve e planeia ações destinadas a mitigar riscos materiais associados à sua relação com as comunidades, integradas no seu sistema de gestão e nas prioridades do seu modelo de sustentabilidade, incluindo iniciativas de investimento no desenvolvimento das comunidades. A empresa mantém contacto permanente com entidades reguladoras e científicas e dispõe de estruturas de diálogo, como os Conselhos Consultivos, que permitem identificar preocupações e contribuir para a gestão preventiva de riscos. A eficácia destas ações é acompanhada através dos mecanismos de gestão existentes.

S3-4_09: A ANA identifica oportunidades relacionadas com comunidades afetadas através do reforço do seu papel nos territórios onde opera, promovendo iniciativas de investimento social e de desenvolvimento comunitário, como o Programa VINCI para a Cidadania. Para além dos apoios dados no âmbito do Projeto VINCI para a Cidadania, mantemos a ligação através de outros donativos. A ANA está presente em situações de crise social, como, por exemplo, na pandemia COVID-19, tendo reforçado o apoio às associações e projetos em curso através de donativos adicionais, para viabilizar a sua implementação e responder às dificuldades acrescidas vividas nesse período de emergência. São promovidas ainda iniciativas de voluntariado empresarial, e ações de team building para um envolvimento maior dos trabalhadores. A ANA está ainda ligada a projetos de instituições cujo trabalho é meritório, como a EPIS, Serralves, Gulbenkian, Comunidade Vida e Paz, Banco Alimentar contra a Fome, para reforçar um trabalho que a todos beneficia e que tem abrangência nacional.

Topical standard	Descrição	Resposta/localização (ESRS2-IRO_02)
S3 COMUNIDADES AFETADAS	S3-4 Tomar medidas sobre os impactos materiais nas comunidades afetadas e abordagens para gerir os riscos materiais e procurar oportunidades materiais relacionadas com as comunidades afetadas, bem como eficácia dessas ações	<p>S3-4_10: A ANA verifica que as suas práticas internas não causam nem contribuem para impactos negativos materiais sobre as comunidades através do seu Sistema de Gestão Integrado, que abrange as áreas da Qualidade, Segurança e Saúde e Ambiente. No âmbito deste sistema, são regularmente identificados aspetos e impactes, perigos e riscos, negativos e positivos, que são classificados e para os quais são definidas medidas e ações com vista a reduzir ou anular potenciais impactes negativos e potenciar impactes positivos.</p> <p>S3-4_11: Não foram identificados problemas graves de direitos humanos e incidentes relacionados com as comunidades afetadas.</p> <p>S3-4_12: A ANA gere os impactos negativos materiais sobre comunidades afetadas através de recursos organizacionais integrados no seu Sistema de Gestão Integrado, que abrange as áreas de qualidade, saúde e segurança e ambiente, permitindo a identificação regular de aspetos e impactes, perigos e riscos e o desenvolvimento de medidas e ações de mitigação e correção. A ANA dispõe ainda de estruturas internas de apoio e coordenação relevantes para a gestão destes impactos, incluindo os Conselhos Consultivos, que reúnem periodicamente com participação de diferentes grupos de parceiros regionais, bem como equipas e comités dedicados a temas específicos.</p>
	S3-5 Metas relacionadas com a gestão dos impactos materiais negativos, a promoção de impactos positivos e a gestão de riscos e oportunidades materiais	<p>S3-5_01-03: A ANA ainda não definiu ainda metas específicas e mensuráveis dedicadas às comunidades afetadas. A empresa encontra-se a desenvolver a Estratégia de Envolvimento com as Comunidades, com o objetivo de estabelecer a abordagem transversal e, em paralelo, a estratégia específica para cada região, alinhada com as principais problemáticas locais. Esta iniciativa está prevista ficar concluída em 2026 e envolverá organizações sociais, academia, instituições e trabalhadores. A partir desta estratégia, a ANA pretende definir metas e indicadores que permitam orientar, acompanhar e reforçar a sua atuação junto das comunidades nos territórios onde opera.</p>
S4 CONSUMIDORES E UTILIZADORES FINAIS	S4-2 Processos para dialogar com os consumidores e utilizadores finais sobre impactos	<p>S4-2_05: Atualmente, a ANA não dispõe de um mecanismo formal e transversal para avaliar de forma sistemática a eficácia do diálogo com consumidores e utilizadores finais enquanto processo estruturado de engagement. No entanto, em 2026, a ANA prevê a revisão e atualização do processo de Gestão de Feedback e Queixas.</p> <p>S4-2_06: Atualmente, a ANA não dispõe de medidas ou procedimentos formalizados e específicos para recolher, de forma estruturada e diferenciada, as perspetivas de consumidores e utilizadores finais que possam ser particularmente vulneráveis ou marginalizados. No entanto, em 2026, está prevista a revisão e atualização do processo de Gestão de Feedback e Queixas.</p>
	S4-3 Processos para corrigir os impactos negativos e canais para os consumidores e utilizadores finais expressarem preocupações	<p>S4-3_03: Atualmente, a ANA não dispõe de processos formalizados específicos que apoiem ou exijam, de forma sistemática, a disponibilização de canais para manifestação de preocupações ou necessidades de consumidores e utilizadores finais através das suas relações comerciais. No entanto, em 2026, está prevista a revisão e atualização do processo de Gestão de Feedback e Queixas.</p> <p>S4-3_05: Atualmente, a ANA não dispõe de um processo formal ou sistemático para avaliar se os consumidores e utilizadores finais estão conscientes da existência dos canais disponíveis nem o grau de confiança que depositam nessas estruturas para manifestar as suas preocupações ou necessidades e vê-las resolvidas. No entanto, em 2026, está prevista a revisão e atualização do processo de Gestão de Feedback e Queixas.</p>

G1.GOV-1 O papel dos órgãos de administração, de supervisão e de direção

G1.GOV-1_01: No caso da ANA, a empresa adotou um modelo de governação que suporta o Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o RGPC, através da constituição de um Comité de Ética e Vigilância. Este Comité integra o Responsável pelo Cumprimento do Normativo (RCN) previsto no DL 109-E/2021, o Responsável pela execução, controlo e revisão do Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (RPPR), um membro da Comissão Executiva, um colaborador com competências jurídicas e um colaborador com competências na área de recursos humanos. Este órgão reúne as valências necessárias para assegurar o cumprimento das disposições legais aplicáveis em matéria de integridade e prevenção da corrupção. O RPPR é ainda suportado por um Assessment Committee, responsável pela validação da atualização final da matriz de risco de corrupção e infrações conexas antes da sua submissão à Comissão Executiva.

A Portway, de acordo com o disposto no DL 109-E/2021, assegura igualmente a supervisão da conduta empresarial através do Responsável pelo Cumprimento Normativo (RCN) do Grupo ANA, encarregado de garantir e controlar a aplicação do programa de cumprimento normativo. Paralelamente, dispõe de um Responsável pelo Plano de Prevenção da Corrupção (RPPR), que assegura a execução, controlo e revisão do respetivo plano, atuando como órgão de supervisão das práticas de integridade e anticorrupção.

G1.GOV-1_02: Tanto na ANA como na Portway, os órgãos e funções atribuídos à supervisão da conduta empresarial integram perfis técnicos diretamente relacionados com os requisitos do DL 109-E/2021. No caso da ANA, o Comité de Ética e Vigilância inclui profissionais com competências específicas em conformidade normativa, prevenção da corrupção, enquadramento jurídico e gestão de recursos humanos, assegurando experiência relevante para a implementação e controlo do Programa de Integridade, Transparência e Conformidade e do RPPR. Na Portway, o RCN e o RPPR exercem funções especializadas na aplicação do programa de cumprimento normativo e na gestão do plano de prevenção da corrupção, assegurando experiência operacional e técnica necessária para a supervisão das práticas de integridade e anticorrupção dentro da empresa.

G1 CONDUTA EMPRESARIAL

G1-1 Políticas de conduta empresarial e cultura corporativa

G1-1_09: A ANA não tem uma política formal de bem-estar animal.

G1-6 Práticas de pagamento

G1-6_01: ANA: Prazo médio de pagamento de 51,2 dias, calculado a partir da data de início do prazo contratual ou legal.
Portway: Não existe um prazo médio único apurado, uma vez que as condições de pagamento são definidas caso a caso; de forma geral, os prazos acordados situam-se entre 30 e 60 dias.

G1-6_02: ANA: 30 dias para fornecedores de bens e serviços; 60 dias para fornecedores de imobilizado (investimentos).
Portway: Condições contratualmente definidas por fornecedor, situando-se, de forma geral, entre 30 e 60 dias para as principais categorias de fornecimento.

G1-6_03: ANA: 52,20% dos pagamentos encontram-se alinhados com os prazos definidos.
Portway: Entre 90% e 95% dos pagamentos estão alinhados com as condições gerais acordadas; os restantes correspondem sobretudo a pagamentos antecipados ou a pronto, maioritariamente associados a encomendas de GSE.

G1-6_05: O Grupo ANA assegura práticas de pagamento responsáveis e previsíveis, com prazos diferenciados por categoria de fornecimento e definidos contratualmente. Na ANA, os prazos são padronizados por tipo de fornecedor; na Portway, são acordados caso a caso. Estas práticas aplicam-se transversalmente aos fornecedores, incluindo PMEs, não existindo práticas diferenciadas. Não foi utilizada amostragem representativa no cálculo da informação reportada.

II.1 TABELA DE CORRESPONDÊNCIA ESRS

Topical standard	Descrição	Localização	Página
ESRS 2 DIVULGAÇÕES GERAIS	BP-1 Base geral para a elaboração da declaração de sustentabilidade	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.1 Base da declaração Princípios de relato	Pág. 58
	BP-2 Divulgações relacionadas a circunstâncias específicas	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.1 Base da declaração Princípios de relato	Pág. 58
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	GOV-1 Papel dos órgãos de administração, de direção e de supervisão	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.2 Governança da Sustentabilidade Supervisão estratégica da sustentabilidade	Pág. 58
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	GOV-2 Informações fornecidas aos órgãos administrativos, de gestão e de supervisão da empresa e questões de sustentabilidade por eles abordadas	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.2 Governança da Sustentabilidade Supervisão estratégica da sustentabilidade	Pág. 58
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	GOV-3 Integração do desempenho relacionado com a sustentabilidade nos esquemas de incentivos	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
GOV-4 Declaração sobre Due Diligence	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154	

Topical standard	Descrição	Localização	Página
ESRS 2 DIVULGAÇÕES GERAIS	GOV-5 Gestão de riscos e controlos internos do relato de sustentabilidade	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.1 Base da declaração Princípios de relato 5.1.2 Governança de sustentabilidade Gestão de riscos da sustentabilidade	Pág. 58
	SBM-1 Estratégia, modelo de negócio e cadeia de valor	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.3 Estratégia e modelo de negócio 5.1.3.1 Integração da sustentabilidade na gestão e nas prioridades estratégicas 5.1.4 Dupla materialidade / IRO's 5.1.4.1 Objetivo e enquadramento da análise	Pág. 58
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	SBM-2 Interesses e pontos de vista das partes interessadas	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.2 Governança de sustentabilidade Envolvimento com as partes interessadas 5.1.3 Estratégia e modelo de negócio	Pág. 58
	SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e sua interação com a estratégia e o modelo de negócio	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.4 Dupla materialidade / IRO's 5.1.4.1 Objetivo e enquadramento da análise	Pág. 58
	IRO-1 Descrição dos processos de identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades materiais	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.4 Dupla materialidade / IRO's Objetivo e enquadramento da análise	Pág. 58
	IRO-2 Requisitos de divulgação constantes de ESRS abrangidas pela declaração de sustentabilidade da empresa	5.1 INFORMAÇÃO GERAL 5.1.4 Dupla materialidade / IRO's 5.1.4.1 Objetivo e enquadramento da análise	Pág. 58

Topical standard	Descrição	Localização	Página
E1 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS	E1.GOV-3 Integração do desempenho relacionado com a sustentabilidade nos esquemas de incentivos	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Políticas relacionadas com a mitigação e adaptação às alterações climáticas	Pág. 70
	E1.IRO-1 Descrição dos processos de identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades materiais	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Impactos, riscos e oportunidades Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 70 Pág. 164
	E1-1 Plano de transição para a mitigação das alterações climáticas	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Plano de Gestão Energia e Carbono Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 70 Pág. 164
	E1.SBM-3 Impactos materiais, riscos e oportunidades e sua interação com a estratégia e o modelo de negócios	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Impactos, riscos e oportunidades Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 70 Pág. 164
	E1-2 Políticas relacionadas com a mitigação das alterações climáticas e a adaptação às mesmas	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Políticas relacionadas com a mitigação e adaptação às alterações climáticas	Pág. 70
	E1-3 Ações e recursos relacionados com as políticas de alterações climáticas	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Ações para gerir as alterações climáticas Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 70 Pág. 164

Topical standard	Descrição	Localização	Página
E1 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS	E1-4 Metas relacionadas com a mitigação e adaptação às alterações climáticas	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas	Pág. 70
	E1-5 Consumo energético e combinação de energia	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas	Pág. 70
	E1-6 Âmbitos 1, 2 e 3 e Emissões totais GEE	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas	Pág. 70
	E1-7 Remoção de GEE e projetos de mitigação de GEE financiados por créditos de carbono	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	E1-8 Preço interno de carbono	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	E1-9 Efeitos financeiros previstos decorrentes de riscos físicos e de transição significativos e potenciais oportunidades relacionadas com o clima	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154

Topical standard	Descrição	Localização	Página
E2 POLUIÇÃO DO AR, SOLO E DA ÁGUA	E2.IRO-1 Descrição dos processos para identificar e avaliar os impactos, os riscos e as oportunidades materiais relacionados com a poluição	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.3 POLUIÇÃO DO AR Impactos, riscos e oportunidades	Pág. 80
	E2-1 Políticas relacionadas com a poluição	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.3 POLUIÇÃO DO AR Política para gerir a poluição	Pág. 80
	E2-2 Ações e recursos relacionados com a poluição	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.3 POLUIÇÃO DO AR Ações para gerir a poluição	Pág. 80
	E2-3 Metas relacionadas com a poluição	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.3 POLUIÇÃO DO AR Metas e métricas para gerir a poluição	Pág. 80
	E2-4 Poluição do ar, da água e do solo	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.3 POLUIÇÃO DO AR Metas e métricas para gerir a poluição Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 80 Pág. 154
	E2-5 Substâncias que suscitam preocupação e substâncias que suscitam elevada preocupação	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.3 POLUIÇÃO DO AR Metas e métricas para gerir a poluição	Pág. 80
	E2-6 Efeitos financeiros previstos de impactos, riscos e oportunidades relacionados com a poluição	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.3 POLUIÇÃO DO AR Impactos, riscos e oportunidades Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 80 Pág. 154

Topical standard	Descrição	Localização	Página
E3 ÁGUA E RECURSOS MARINHOS	E3.IRO-1 Descrição dos processos para identificar e avaliar os impactos, os riscos e as oportunidades materiais relacionados com a água e os recursos marinhos	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.4 ÁGUA Impactos, riscos e oportunidades	Pág. 89
	E3-1 Políticas relacionadas com água e recursos marinhos	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.4 ÁGUA Política para gerir o consumo de água	Pág. 89
	E3-2 Ações e recursos relacionados com a água e os recursos marinhos	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.4 ÁGUA Ações para gerir o consumo de água	Pág. 89
	E3-3 Metas relacionadas com a água e os recursos marinhos	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.4 ÁGUA Metas e métricas para gerir o consumo de água Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 89 Pág. 154
	E3-4 Consumo de água	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.4 ÁGUA Metas e métricas para gerir o consumo de água	Pág. 89
E3-5 Efeitos financeiros antecipados decorrentes de riscos e oportunidades relacionados com a água e os recursos marinhos	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.4 ÁGUA Impactos, riscos e oportunidades Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 89 Pág. 154	

Topical standard	Descrição	Localização	Página
E4 BIODIVERSIDADE E ECOSISTEMAS	E4.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e a sua interação com a estratégia e o modelo de negócios	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.5 BIODIVERSIDADE Impactos, riscos e oportunidades	Pág. 96
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	E4.IRO-1 Descrição dos processos de identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades materiais relacionados com a biodiversidade e os ecossistemas	INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.5 BIODIVERSIDADE Impactos, riscos e oportunidades	Pág. 96
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
E4-1 Plano de transição e consideração da biodiversidade e dos ecossistemas na estratégia e no modelo empresarial	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.5 BIODIVERSIDADE Plano de Ação da Biodiversidade	Pág. 96	
E4-2 Políticas relacionadas com a biodiversidade e os ecossistemas	INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.5 BIODIVERSIDADE Política para gerir a biodiversidade e os ecossistemas	Pág. 96	
	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154	
E4-3 Ações e recursos relacionados com a biodiversidade e os ecossistemas	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.5 BIODIVERSIDADE Ações para gerir a biodiversidade e os ecossistemas	Pág. 96	
	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154	
E4-4 Metas relacionadas com a biodiversidade e os ecossistemas	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.5 BIODIVERSIDADE Metas e métricas para gerir a biodiversidade e os ecossistemas	Pág. 96	
	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154	

Topical standard	Descrição	Localização	Página
E4 BIODIVERSIDADE E ECOSISTEMAS	E4-5 Métricas de impacto relacionadas com a alteração da biodiversidade e dos ecossistemas	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.5 BIODIVERSIDADE Metas e métricas para gerir a biodiversidade e os ecossistemas	Pág. 96
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 164
	E4-6 Efeitos financeiros previstos de riscos e oportunidades relacionados com a biodiversidade e os ecossistemas	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
E5 USO DE RECURSOS E ECONOMIA CIRCULAR	E5.IRO-1 Descrição dos processos de identificação e avaliação dos impactos, riscos e oportunidades materiais relacionados com o uso de recursos e economia circular	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.6 ECONOMIA CIRCULAR Impactos, riscos e oportunidades	Pág. 100
	E5-1 Políticas relacionadas com a utilização dos recursos e a economia circular	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.6 ECONOMIA CIRCULAR Política para gerir o uso de recursos e produção de resíduos	Pág. 100
	E5-2 Ações e recursos relacionados com o uso de recursos e a economia circular	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.6 ECONOMIA CIRCULAR Ações para gerir o uso de recursos e produção de resíduos	Pág. 100
	E5-3 Metas relacionadas com o uso de recursos e a economia circular	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.6 ECONOMIA CIRCULAR Metas e métricas para gerir o uso de recursos e produção de resíduos	Pág. 100
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	E5-4 Entrada de recursos (matérias-primas)	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	E5-5 Saída de recursos (Resíduos)	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.6 ECONOMIA CIRCULAR Metas e métricas para gerir o uso de recursos e produção de resíduos	Pág. 100
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	E5-6 Efeitos financeiros antecipados decorrentes de impactos, riscos e oportunidades relacionados com o uso de recursos e a economia circular	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154

Topical standard	Descrição	Localização	Página
MDR GESTÃO DE RUÍDO	MDR-P Políticas relacionadas com a Gestão de Ruído	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.7 GESTÃO DO RUÍDO Política e enquadramento	Pág. 106
	MDR-A Ações e recursos relacionadas com a Gestão de Ruído	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.7 GESTÃO DO RUÍDO Ações para gerir o ruído	Pág. 106
	MDR-M Métricas relacionadas com a Gestão de Ruído	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.7 GESTÃO DO RUÍDO Métricas e Metas para gerir o ruído	Pág. 106
	MDR-T Metas e métricas relacionadas com a Gestão de Ruído	5.2 INFORMAÇÃO AMBIENTAL 5.2.7 GESTÃO DO RUÍDO Métricas e Metas para gerir o ruído	Pág. 106
S1 PRÓPRIA FORÇA DE TRABALHO	S1.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e sua interação com a estratégia e o modelo de negócio	5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Impactos, riscos e oportunidades	Pág. 109
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	S1-1 Políticas relacionadas com a mão de obra própria	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Políticas relacionadas com a mão de obra própria	Pág. 106
	S1-2 Processos para dialogar com a própria mão de obra e os representantes dos trabalhadores sobre impactos	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Processos para dialogar com trabalhadores Grupo ANA e representantes dos trabalhadores sobre impactos	Pág. 106
	S1-3 Processos para corrigir os impactos negativos e canais para a própria mão de obra expressar preocupações	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Processos para corrigir os impactos negativos e canais para expressar preocupações	Pág. 106
S1-4 Tomar medidas sobre os impactos materiais na própria mão de obra e abordagens para atenuar os riscos materiais e procurar oportunidades materiais relacionadas com a própria mão de obra, bem como a eficácia dessas medidas	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Medidas para gerir impactos, riscos e oportunidades	Pág. 109	
	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154	

Topical standard	Descrição	Localização	Página
S1 PRÓPRIA FORÇA DE TRABALHO	S1-5 Metas relacionadas com a gestão de impactos negativos significativos, promoção de impactos positivos e gestão de riscos e oportunidades significativos	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Metas relacionadas com a gestão de impactos, riscos e oportunidades	Pág. 109
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	S1-6 Características dos trabalhadores assalariados da empresa	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Características dos trabalhadores assalariados da empresa	Pág. 109
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	S1-7 Características dos trabalhadores não assalariados na própria mão de obra da empresa	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Características dos trabalhadores assalariados da empresa	Pág. 109
		5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social	Pág. 109
	S1-8 Cobertura de negociação coletiva e diálogo social	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
		5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA DIVERSIDADE, EQUIDADE E INCLUSÃO	Pág. 127
	S1-9 Métricas de diversidade	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
		5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social	Pág. 109
	S1-10 Salários adequados	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social	Pág. 109
S1-11 Proteção social	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social	Pág. 109	

Topical standard	Descrição	Localização	Página
S1 PRÓPRIA FORÇA DE TRABALHO	S1-12 Pessoas com deficiência	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1. TRABALHADORES DO GRUPO ANA DIVERSIDADE, EQUIDADE E INCLUSÃO	Pág. 127
	S1-13 Métricas de formação e desenvolvimento de competências	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1. TRABALHADORES DO GRUPO ANA DESENVOLVIMENTO E RECONHECIMENTO DA EQUIPA Métricas de formação e desenvolvimento de competências	Pág. 127
	S1-14 Métricas de saúde e segurança	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1. TRABALHADORES DO GRUPO ANA SAÚDE E SEGURANÇA Métricas de saúde e segurança	Pág. 122
	S1-15 Métricas de equilíbrio entre a vida profissional e a vida privada	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social	Pág. 109
	S1-16 Métricas de remuneração (disparidade salarial e remuneração total)	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social	Pág. 109
	S1-17 Incidentes, queixas e graves impactos e incidentes de desrespeito dos direitos humanos	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 109
S2 TRABALHADORES DA CADEIA DE VALOR	S2.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e sua interação com a estratégia e o modelo de negócio	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Impactos, riscos e oportunidades Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 124 Pág. 154
	S2-1 Políticas relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Políticas relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 124 Pág. 154

Topical standard	Descrição	Localização	Página
S2 TRABALHADORES DA CADEIA DE VALOR	S2-2 Processos para dialogar com os trabalhadores da cadeia de valor sobre impactos	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Processos para dialogar com os trabalhadores da cadeia de valor	Pág. 124
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	S2-3 Processos para corrigir os impactos negativos e canais para os trabalhadores da cadeia de valor expressarem preocupações	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Processos para corrigir os impactos negativos e canais para expressar preocupações	Pág. 124
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	S2-4 Tomar medidas sobre os impactos materiais nos trabalhadores da cadeia de valor e abordagens para gerir os riscos materiais e procurar oportunidades materiais relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor, e eficácia dessas ações	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Medidas para gerir impactos, riscos e oportunidades	Pág. 124
S2-5 Metas relacionadas com a gestão dos impactos materiais negativos, a promoção de impactos positivos e a gestão de riscos e oportunidades materiais	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Metas relacionadas com a gestão de impactos, riscos e oportunidades	Pág. 124	
S3 COMUNIDADES AFETADAS	S3.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e sua interação com a estratégia e o modelo de negócio	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.3 DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DAS REGIÕES Impactos, riscos e oportunidades	Pág. 128
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	S3-1 Políticas relacionadas com as comunidades afetadas	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.3 DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DAS REGIÕES Políticas relacionadas com as comunidades afetadas	Pág. 128
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	S3-2 Processos para dialogar com as comunidades afetadas sobre impactos	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.3 DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DAS REGIÕES Processos para dialogar com as comunidades afetadas	Pág. 128
Anexo ESRS - Informação complementar		Pág. 154	

Topical standard	Descrição	Localização	Página
S3 COMUNIDADES AFETADAS	S3-3 Processos para corrigir os impactos negativos e canais para as comunidades afetadas expressarem preocupações	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.3 DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DAS REGIÕES Processos para corrigir impactos negativos e canais para expressar preocupações	Pág. 128 Pág. 154
		Anexo ESRS - Informação complementar	
		5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.3 DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DAS REGIÕES Medidas para gerir impactos, riscos e oportunidades	Pág. 128 Pág. 154
	S3-4 Tomar medidas sobre os impactos materiais nas comunidades afetadas e abordagens para gerir os riscos materiais e procurar oportunidades materiais relacionadas com as comunidades afetadas, bem como eficácia dessas ações	Anexo ESRS - Informação complementar	
	S3-5 Metas relacionadas com a gestão dos impactos materiais negativos, a promoção de impactos positivos e a gestão de riscos e oportunidades materiais	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.3 DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DAS REGIÕES Metas relacionadas com a gestão de impactos, riscos e oportunidades	Pág. 128 Pág. 154
		Anexo ESRS - Informação complementar	
S4 CONSUMIDORES E UTILIZADORES FINAIS	S4.SBM-3 Impactos, riscos e oportunidades materiais e sua interação com a estratégia e o modelo de negócio	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Impactos, riscos e oportunidades	Pág. 132 Pág. 154
		Anexo ESRS - Informação complementar	
		5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Políticas relacionadas com consumidores e utilizadores finais	Pág. 132
	S4-1 Políticas relacionadas com os consumidores e utilizadores finais	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Processos de diálogo, canais de reclamação e correção de impactos negativos	Pág. 132 Pág. 154
	S4-2 Processos para dialogar com os consumidores e utilizadores finais sobre impactos	Anexo ESRS - Informação complementar	
	S4-3 Processos para corrigir os impactos negativos e canais para os consumidores e utilizadores finais expressarem preocupações	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Processos de diálogo, canais de reclamação e correção de impactos negativos	Pág. 132 Pág. 154
		Anexo ESRS - Informação complementar	

Topical standard	Descrição	Localização	Página
S4 CONSUMIDORES E UTILIZADORES FINAIS	S4-4 Tomar medidas sobre os impactos materiais nas comunidades afetadas e abordagens para gerir os riscos materiais e procurar oportunidades materiais relacionadas com os consumidores e utilizadores finais, bem como eficácia dessas ações	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Medidas e metas para gerir a satisfação e experiência do cliente e do passageiro	Pág. 132
	S4-5 Metas relacionadas com a gestão dos impactos materiais negativos, a promoção de impactos positivos e a gestão de riscos e oportunidades materiais	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Medidas e metas para gerir a satisfação e experiência do cliente e do passageiro	Pág. 132
G1 CONDUTA EMPRESARIAL	G1.GOV-1 O papel dos órgãos de administração, de supervisão e de direção	Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	G1-1 Políticas de conduta empresarial e cultura corporativa	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Impactos, riscos e oportunidades Políticas de Cultura Empresarial	Pág. 135
		Anexo ESRS - Informação complementar	Pág. 154
	G1-2 Gestão das relações com fornecedores	5.3 INFORMAÇÃO SOCIAL 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Processos de gestão das relações com prestadores de serviço e fornecedores	Pág. 124
	G1-3 Prevenção e deteção da corrupção e do suborno	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Prevenção e deteção da corrupção e do suborno	Pág. 135
	G1-4 Incidentes de corrupção ou suborno	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Prevenção e deteção da corrupção e do suborno	Pág. 135
	G1-5 Influência política e atividades de lobbying	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Influência política e lobbying	Pág. 135
	G1-6 Práticas de pagamento	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Processos de gestão das relações com prestadores de serviço e fornecedores	Pág. 135
Anexo ESRS - Informação complementar		Pág. 154	

Topical standard	Descrição	Localização	Página
MDR CONTINUIDADE DO NEGÓCIO	MDR-P Políticas relacionadas com a Continuidade do negócio	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.2 CONTINUIDADE DO NEGÓCIO Políticas, normas ou procedimentos internos	Pág. 138
	MDR-A Ações e recursos relacionadas com a Continuidade do negócio	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.2 CONTINUIDADE DO NEGÓCIO Ações implementadas em 2025 e ações planeadas	Pág. 138
	MDR-M Métricas relacionadas com a Continuidade do negócio	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.2 CONTINUIDADE DO NEGÓCIO Metas e métricas associadas	Pág. 138
	MDR-T Metas e métricas relacionadas com a Continuidade do negócio	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.2 CONTINUIDADE DO NEGÓCIO Metas e métricas associadas	Pág. 138
MDR SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA	MDR-P Políticas relacionadas com a Segurança Aeroportuária	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.3 SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA Política e enquadramento	Pág. 140
	MDR-A Ações e recursos relacionadas com a Segurança Aeroportuária	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.3 SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA Ações para gerir a segurança aeroportuária	Pág. 140
	MDR-M Métricas relacionadas com a Segurança Aeroportuária	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.3 SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA Metas e métricas para gerir a segurança aeroportuária	Pág. 140
	MDR-T Metas relacionadas com a Segurança Aeroportuária	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.3 SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA Metas e métricas para gerir a segurança aeroportuária	Pág. 140
MDR RESILIÊNCIA DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO	MDR-P Políticas relacionadas com a Resiliência dos sistemas de informação	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.4 RESILIÊNCIA DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO Política e enquadramento	Pág. 145
	MDR-A Ações e recursos relacionadas com a Resiliência dos sistemas de informação	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.4 RESILIÊNCIA DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO Ações para gerir a resiliência dos sistemas de informação	Pág. 145

Topical standard	Descrição	Localização	Página
MDR RESILIÊNCIA DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO	MDR-M Métricas relacionadas com a Resiliência dos sistemas de informação	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.4 RESILIÊNCIA DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO Metas e métricas para gerir a resiliência dos sistemas de informação	Pág. 145
	MDR-T Metas relacionadas com a Resiliência dos sistemas de informação	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.4 RESILIÊNCIA DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO Metas e métricas para gerir a resiliência dos sistemas de informação	Pág. 145
MDR INOVAÇÃO E TECNOLOGIA	MDR-P Políticas relacionadas com a Inovação e tecnologia	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.5 INOVAÇÃO E NOVAS TECNOLOGIAS Política e enquadramento	Pág. 146
	MDR-A Ações e recursos relacionadas com a Inovação e tecnologia	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.5 INOVAÇÃO E NOVAS TECNOLOGIAS Ações para gerir a resiliência A Inovação e novas tecnologias	Pág. 146
	MDR-M Métricas relacionadas com a Inovação e tecnologia	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.5 INOVAÇÃO E NOVAS TECNOLOGIAS Metas e métricas para gerir a inovação e novas tecnologias	Pág. 146
	MDR-T Metas e métricas relacionadas com a Inovação e tecnologia	5.4 INFORMAÇÃO GOVERNANÇA 5.4.5 INOVAÇÃO E NOVAS TECNOLOGIAS Metas e métricas para gerir a Inovação e novas tecnologias	Pág. 146

II.2 TABELA DE CORRESPONDÊNCIA COM A LEGISLAÇÃO EUROPEIA

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS 2 GOV-1 Diversidade de género nos conselhos de administração nº 21, alínea d)	Indicador nº 13 do quadro 1 do anexo 1			Regulamento Delegado (UE) 2020/1816 da Comissão, anexo II	2. O GRUPO ANA 2.2. MODELO DE GOVERNO
ESRS 2 GOV-1 Porcentagem de membros do conselho de administração que são independentes nº 21, alínea e)				Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816	I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS 2 GOV-4 Declaração sobre o dever de diligência nº 30	Indicador nº 10 do quadro 3 do anexo 1				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS 2 SBM-1 Participação em atividades relacionadas com os combustíveis fósseis nº 40, alínea d), subalínea i)	Indicador nº 4 do quadro nº 1 d o Anexo I	Artigo 449º-A do Regulamento (UE) 575/2013; Quadro 1 do Regulamento de Execução (UE) 2022/2453 da Comissão: Informações qualitativas sobre o risco ambiental e quadro 2: Informações qualitativas sobre o risco social		Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816	I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS 2 SBM-1 Participação em atividades relacionadas com a produção de produtos químicos nº 40, alínea d), subalínea ii)	Indicador nº 9 do quadro 2 do anexo 1			Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816	I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS 2 SBM-1 Participação em atividades relacionadas com questões controversas armas controversas nº 40, alínea d), subalínea iii)	Indicador nº 14 do quadro 1 do anexo 1			Regulamento Delegado (UE) 2020/1818(7), artigo 12º, nº 1, do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS 2 SBM-1 Participação em atividades relacionadas com o cultivo e produção de tabaco nº 40, alínea d), subalínea iv)				Artigo 12º, nº 1, do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818 e anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816	I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS E1-1 Plano de transição para atingir a neutralidade climática até 2050 n° 14				Artigo 2º, n° 1, do Regulamento (UE) 2021/1119	5.2 Informação ambiental 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Plano de Gestão Energia e Carbono
ESRS E1-1 Empresas excluídas dos índices de referência alinhados com o Acordo de Paris n° 16, alínea g)		Artigo 449º-A do Regulamento (UE) 575/2013; Modelo 1 do Regulamento de Execução (UE) 2022/2453 da Comissão: Carteira bancária — Risco de transição das alterações climáticas: Qualidade de crédito das exposições por setor, emissões e prazo de vencimento residual	Artigo 12º, n° 1, alíneas d) a g), e artigo 12º, n° 2, do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818		I. INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E1-4 Metas de redução das emissões de GEE n° 34	Indicador n° 4 do quadro 2 do anexo 1	Artigo 449º-A do Regulamento (UE) 575/2013; Modelo 3 do Regulamento de Execução (UE) 2022/2453 da Comissão: Carteira bancária — Risco de transição das alterações climáticas: alinhamento das métricas	Artigo 6º do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818		5.2 Informação ambiental 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas
ESRS E1-5 Consumo de energia de origem fóssil desagregadas por fontes (somente setores com grande impacto climático) n° 38	Anexo I, quadro 1, indicador n° 5 e anexo I, quadro 2, indicador n° 5				5.2 Informação ambiental 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas
ESRS E1-5 Consumo de energia e matriz energética, n° 37	Indicador n° 5 do quadro 1 do anexo 1				5.2 Informação ambiental 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas
ESRS E1-5 Intensidade energética associada a atividades em setores com elevado impacto climático n°s 40 a 43	Indicador n° 6 do quadro 1 do anexo 1				5.2 Informação ambiental 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS E1-6 Emissões brutas de âmbito 1, 2, 3 e emissões totais de GEE n° 44	Anexo I, quadro 1, indicadores n°s 1 e 2	Artigo 449°-A do Regulamento (UE) 575/2013; Modelo 1 do Regulamento de Execução (UE) 2022/2453 da Comissão: Carteira bancária — Risco de transição das alterações climáticas: Qualidade de crédito das exposições por setor, emissões e prazo de vencimento residual	Regulamento Delegado (UE) 2020/1818, artigo 5°, n° 1, artigo 6° e artigo 8°, n° 1		5.2 Informação ambiental 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas
ESRS E1-6 Intensidade das emissões brutas de GEE n°s 53 a 55	Indicador n° 3, quadro n° 1 do Anexo I	Artigo 449°-A do Regulamento (UE) 575/2013; Modelo 3 do Regulamento de Execução (UE) 2022/2453 da Comissão: Carteira bancária — Risco de transição das alterações climáticas: alinhamento das métricas	Artigo 8°, n° 1, do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818		5.2 Informação ambiental 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir as alterações climáticas
ESRS E1-7 Remoções de GEE e créditos de carbono n° 56				Artigo 2°, n° 1, do Regulamento (UE) 2021/1119	I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E1-9 Exposição da carteira do índice de referência a riscos físicos relacionados com o clima n° 66			Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818 e anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816		I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E1-9 Desagregação dos montantes monetários por risco físico agudo e crónico, n° 66, alínea a) ESRS E1-9 Localização de ativos significativos em risco físico material n° 66, alínea c).		Artigo 449°-A do Regulamento (UE) 575/2013; n°s 46 e 47 - Regulamento de Execução (UE) 2022/2453 da Comissão; Modelo 5: Carteira bancária — Risco físico das alterações climáticas: Exposições sujeitas a risco físico.			I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E1-9 Repartição do valor contabilístico dos os seus ativos imobiliários em termos de eficiência energética n° 67, alínea c).		Artigo 449°-A do Regulamento (UE) 575/2013; Regulamento de Execução (UE) 2022/2453 da Comissão: n° 34; modelo 2: carteira bancária — Risco de transição das alterações climáticas: Empréstimos garantidos por bens imóveis – Eficiência energética dos imóveis dados em garantia			I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS E1-9 Grau de exposição da carteira a oportunidades relacionadas com o clima n° 69				Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818	I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E2-4 Quantidade de cada poluente enumerado no anexo II do Regulamento RETP (Registo Europeu das Emissões e Transferências de Poluentes) emitida para o ar, a água e o solo, n° 28				Anexo I, quadro 1, indicador n° 8; anexo I, quadro 2, indicador n° 2; anexo I, quadro 2, indicador n° 1; anexo I, quadro 2, indicador n° 3	5.2 Informação ambiental 5.2.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS Metas e métricas para gerir a poluição
ESRS E3-1 Recursos hídricos e marinhos n° 9				Indicador n° 8 do quadro 2 do anexo 1	5.2 Informação ambiental 5.2.4 ÁGUA Política para gerir o consumo de água
ESRS E3-1 Política específica, n° 13				Indicador n° 8 do quadro 2 do anexo 1	5.2 Informação ambiental 5.2.4 ÁGUA Política para gerir o consumo de água
ESRS E3-1 Oceanos e mares sustentáveis n° 14				Indicador n° 12 do quadro 2 do anexo 1	5.2 Informação ambiental 5.2.4 ÁGUA Política para gerir o consumo de água
ESRS E3-4 Total de água reciclada e reutilizada, n° 28, alínea c)				Indicador n° 6,2 do quadro 2 do anexo 1	5.2 Informação ambiental 5.2.4 ÁGUA Metas e métricas para gerir o consumo de água
ESRS E3-4 Consumo total de água em m3 por receita líquida das próprias operações n° 29				Indicador n° 6,1 do quadro 2 do anexo 1	5.2 Informação ambiental 5.2.4 ÁGUA Metas e métricas para gerir o consumo de água
ESRS 2- SBM-3 - E4 n° 16, alínea a), subalínea i)				Indicador n° 7 do quadro 1 do anexo 1	5.2 Informação ambiental 5.2.5 BIODIVERSIDADE Impactos, riscos e oportunidades

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS 2- SBM-3 - E4 n° 16, alínea b)	Indicador n° 10 do quadro 2 do anexo 1				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS 2- SBM-3 - E4 n° 16, alínea c)	Indicador n° 14 do quadro 2 do anexo 1				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E4-2 Práticas ou políticas fundiárias/ agrícolas sustentáveis n° 24, alínea b)	Indicador n° 11 do quadro 2 do anexo 1				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E4-2 Práticas ou políticas oceânicas/ marítimas sustentáveis n° 24, alínea c)	Indicador n° 12 do quadro 2 do anexo 1				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E4-2 Políticas para combater a desflorestação, n° 24, alínea d)	Indicador n° 15 do quadro 2 do anexo 1				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS E5-5 Resíduos não reciclados, n° 37, alínea d)	Indicador n° 13 do quadro 2 do anexo 1				5.2 Informação ambiental 5.2.6 ECONOMIA CIRCULAR Metas e métricas para gerir o uso de recursos e produção de resíduos
ESRS E5-5 Resíduos perigosos e resíduos radioativos, n° 39	Indicador n° 9 do quadro 1 do anexo 1				5.2 Informação ambiental 5.2.6 ECONOMIA CIRCULAR Metas e métricas para gerir o uso de recursos e produção de resíduos
ESRS 2 - SBM-3 - S1 Risco de incidentes decorrentes de trabalho forçado, n° 14, alínea f)	Indicador n° 13 do quadro 3 do anexo I				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS 2 - SBM-3 - S1 Risco de utilização de trabalho infantil n° 14, alínea g)	Indicador n° 12 do quadro 3 do anexo I				5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Impactos, riscos e oportunidades
ESRS S1-1 Compromissos em matéria de política de direitos humanos n° 20	Anexo I, quadro 3, indicador n° 9 e anexo I, quadro 1, indicador n° 11				5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Políticas relacionadas com a mão de obra própria

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS S1-1 Políticas em matéria de dever de diligência sobre questões abordadas pelas convenções fundamentais 1 a 8 da Organização Internacional do Trabalho, n° 21			Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816		5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Políticas relacionadas com a mão de obra própria
ESRS S1-1 Processos e medidas de prevenção do tráfico de seres humanos n° 22	Indicador n° 11 do quadro 3 do anexo I				5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Políticas relacionadas com a mão de obra própria
ESRS S1-1 Política de prevenção de acidentes de trabalho ou sistema de gestão de acidentes de trabalho, n° 23	Indicador n° 1 do quadro 3 do anexo I				5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Políticas relacionadas com a mão de obra própria
ESRS S1-3 Mecanismos de tratamento de reclamações/queixas, n° 32, alínea c)	Indicador n° 5 do quadro 3 do anexo I				5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Processos para corrigir os impactos negativos e canais para expressar preocupações
ESRS S1-14 Número de vítimas mortais e número e taxa de acidentes relacionados com o trabalho, n° 88, alíneas b) e c)	Indicador n° 2 do quadro 3 do anexo I		Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816		5.3 Informação Social 5.3.1.2. SAÚDE E SEGURANÇA Métricas de saúde e segurança
ESRS S1-14 Número de dias perdidos devido a lesões, acidentes, morte ou doença n° 88, alínea e)	Indicador n° 3 do quadro 3 do anexo I				5.3 Informação Social 5.3.1.2. SAÚDE E SEGURANÇA Métricas de saúde e segurança
ESRS S1-16 Disparidades salariais entre homens e mulheres não ajustadas n° 97, alínea a)	Indicador n° 12 do quadro 1 do anexo I		Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816		5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social
ESRS S1-16 Rácio de remuneração excessiva dos diretores executivos (CEO) n° 97, alínea b)	Indicador n° 8 do quadro 3 do anexo I				5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS S1-17 Incidentes de discriminação, n° 103, alínea a)	Indicador n° 7 do quadro 3 do anexo I				5.3 Informação Social 5.3.1 TRABALHADORES DO GRUPO ANA Salários adequados, Métricas de Remuneração e Proteção Social
ESRS S1-17 Inobservância dos Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos e Linhas Diretrizes da OCDE n° 104, alínea a)	Indicador n° 10 do quadro 1 e indicador n° 14 do quadro 3 do anexo I		Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816 e artigo 12°, n° 1, do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818		I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS 2- SBM-3 - S2 Risco significativo de trabalho infantil ou de trabalho forçado na cadeia de valor, n° 11, alínea b)	Anexo I, quadro 3, indicadores n°s 12 e 13				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS S2-1 Compromissos em matéria de política de direitos humanos n° 17	Anexo I, quadro 3, indicador n° 9 e anexo I, quadro 1, indicador n° 11				5.3 Informação Social 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Políticas relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor
ESRS S2-1 Políticas relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor n° 18	Anexo I, quadro 3, indicadores n°s 11 e 4				5.3 Informação Social 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Políticas relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor
ESRS S2-1 Inobservância dos Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos e Linhas Diretrizes da OCDE n° 19	Indicador n° 10 do quadro 1 do anexo 1		Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816 e artigo 12°, n° 1, do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818		5.3 Informação Social 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Políticas relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor
ESRS S2-1 Políticas em matéria de dever de diligência sobre questões abordadas pelas convenções fundamentais 1 a 8 da Organização Internacional do Trabalho, n° 19			Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816		5.3 Informação Social 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Políticas relacionadas com os trabalhadores da cadeia de valor
ESRS S2-4 Questões e incidentes em matéria de direitos humanos relacionados com a sua cadeia de valor a montante e a jusante n° 36	Indicador n° 14 do quadro 3 do anexo 1				5.3 Informação Social 5.3.2 CADEIA DE VALOR RESPONSÁVEL Medidas para gerir impactos, riscos e oportunidades

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS S3-1 Compromissos em matéria de direitos humanos, nº 16	Anexo I, quadro 3, indicador nº 9 e anexo I, quadro 1, indicador nº 11				5.3 Informação social 5.3.3 DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DAS REGIÕES Políticas relacionadas com as comunidades afetadas
ESRS S3-1 Inobservância dos UNGP sobre empresas e direitos humanos, dos princípios da OIT e das diretrizes da OCDE nº 17	Indicador nº 10 do quadro 1 do anexo 1			Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816 e artigo 12º, nº 1, do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818	5.3 Informação social 5.3.3 DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DAS REGIÕES Políticas relacionadas com as comunidades afetadas
ESRS S3-4 Questões e incidentes em matéria de direitos humanos, nº 36	Indicador nº 14 do quadro 3 do anexo 1				I.INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
ESRS S4-1 Políticas relativas aos consumidores e utilizadores finais nº 16	Anexo I, quadro 3, indicador nº 9 e anexo I, quadro 1, indicador nº 11				5.3 Informação ambiental 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Políticas relacionadas com consumidores e utilizadores finais
ESRS S4-1 Inobservância dos UNGP sobre empresas e direitos humanos, dos princípios da OIT e das diretrizes da OCDE nº 17	Indicador nº 10 do quadro 1 do anexo 1			Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816 e artigo 12º, nº 1, do Regulamento Delegado (UE) 2020/1818	5.3 Informação ambiental 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Políticas relacionadas com consumidores e utilizadores finais
ESRS S4-4 Questões e incidentes em matéria de direitos humanos, nº 35	Indicador nº 14 do quadro 3 do anexo 1				5.3 Informação ambiental 5.3.4 SATISFAÇÃO E EXPERIÊNCIA DO CLIENTE E DO PASSAGEIRO Medidas e metas para gerir a satisfação e experiência do cliente e do passageiro
ESRS G1-1 Convenção das Nações Unidas contra a Corrupção, nº 10, alínea b)	Indicador nº 15 do quadro 3 do anexo 1				5.4 Informação governança 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Impactos, riscos e oportunidades Políticas de Cultura Empresarial
ESRS G1-1 Proteção de denunciante nº 10, alínea d)	Indicador nº 6 do quadro 3 do anexo 1				5.4 Informação governança 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Impactos, riscos e oportunidades Políticas de Cultura Empresarial

Requisito de divulgação e descrição	SFDR	PILAR 3	ÍNDICES DE REFERÊNCIA	LEI EUROPEIA EM MATÉRIA DE CLIMA	Localização
ESRS G1-4 Coimas por violação das leis de combate à corrupção e ao suborno, n° 24, alínea a)	Indicador n° 17 do quadro 3 do anexo 1		Anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2020/1816		5.4 Informação governança 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Prevenção e deteção da corrupção e do suborno
ESRS G1-4 Normas contra a corrupção e o suborno n° 24, alínea b)	Indicador n° 16 do quadro 3 do anexo 1				5.4 Informação governança 5.4.1 ÉTICA CULTURA EMPRESARIAL Prevenção e deteção da corrupção e do suborno

10. Demonstrações Financeiras e Notas

WELCOME
Perspective

A person with curly hair, seen from behind, wearing a yellow sweater, stands in a public space looking at a large digital display board. The board shows a grid of numbers and text, likely a financial statement or a list of items. The background is slightly blurred, showing other people and architectural elements like clocks and pillars.

III. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Demonstração da Posição Financeira Separada e Consolidada

(em milhares de euros)

ANA				Grupo ANA	
2025	2024	Descrição	Notas	2025	2024
		Ativo			
		Não Corrente			
		Ativos Fixos Tangíveis			
59.471	58.131	Bens Dominiais	6	59.471	58.131
110.292	101.499	Bens Patrimoniais	6	119.889	108.343
49.212	57.780	Ativo em Curso	6	49.562	58.092
3.289	3.178	Ativos sob Direito de Uso	7	3.419	3.313
-	-	Goodwill	9	1.430	1.430
1.685.489	1.630.247	Direito de Concessão	8	1.685.489	1.630.247
3.063	3.477	Outros Ativos Intangíveis	8	3.063	3.477
24.291	18.891	Investimentos em Subsidiárias, Assoc. e Emp.Conjuntos	10	46.077	27.573
6.293	6.210	Investimentos Financeiros	12	6.428	6.345
796	20.914	Dívidas a Receber Comerciais e Outras	13	796	20.914
74.657	74.805	Ativos por Impostos Diferidos	14	75.199	75.255
2.016.854	1.975.132			2.050.823	1.993.121
		Corrente			
448	467	Inventários	15	909	1.050
130.835	119.796	Dívidas a Receber Comerciais e Outras	16	141.158	128.049
3.416	2.253	Imposto Corrente	19	3.416	2.253
511.029	536.049	Caixa e Equivalentes de Caixa	20	511.422	536.769
645.729	658.565			656.905	668.122
2.662.583	2.633.697	Total do Ativo		2.707.728	2.661.243

ANA		Grupo ANA				
		Descrição	Notas			
2025	2024			2025	2024	
		Capital Próprio				
200.000	200.000	Capital Social	21	200.000	200.000	
81.100	80.965	Reservas	22	81.100	80.965	
421.522	420.875	Resultados Transitados	23	447.136	440.452	
585.251	510.647	Resultado Líquido do Exercício	24	599.329	516.685	
1.287.873	1.212.486	Total do Capital Próprio		1.327.565	1.238.101	
		Passivo				
		Não Corrente				
797.914	805.093	Empréstimos	25	797.914	805.093	
1.950	1.801	Passivo de Locação	26	2.025	1.880	
20	61	Instrumentos Financeiros Derivados	27	20	61	
72.867	60.108	Provisões	28	73.458	60.668	
123	205	Obrigações com Benefícios de Reforma	18	123	205	
1.236	1.290	Passivos por Impostos Diferidos	14	1.236	1.290	
184.417	189.460	Dívidas a Pagar e Outros Passivos	29	185.341	190.376	
1.058.527	1.058.018			1.060.117	1.059.573	
		Corrente				
39.905	44.824	Empréstimos	25	25.459	29.000	
1.183	972	Passivo de Locação	26	1.239	1.027	
233.347	253.965	Dívidas a Pagar e Outros Passivos	30	251.131	270.199	
41.747	63.432	Imposto Corrente	19	42.217	63.343	
316.182	363.193			320.046	363.569	
1.374.709	1.421.211	Total do Passivo		1.380.163	1.423.142	
2.662.583	2.633.697	Total do Capital Próprio e Passivo		2.707.728	2.661.243	

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração da posição financeira do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

Demonstração dos Resultados Separada e Consolidada

(em milhares de euros)

ANA				Grupo ANA	
		Descrição	Notas		
2025	2024			2025	2024
1.386.669	1.251.047	Rédito	31	1.473.658	1.325.656
1.786	986	Trabalhos Executados pela Entidade e Capitalizados	6	1.786	986
-3.253	-3.335	Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	32	-3.479	-4.273
-335.603	-294.546	Fornecimentos e Serviços Externos	33	-314.929	-275.054
-89.416	-84.371	Gastos com o Pessoal	34	-179.637	-164.691
3.955	381	Imparidade de Dívidas a Receber e Outros Ativos	17	3.746	78
-12.759	-8.128	Provisões	28	-12.830	-7.812
1.682	683	Outros Rendimentos	35	1.720	754
-18.817	-19.366	Outros Gastos	36	-22.063	-20.282
1.533	992	Subsídios ao Investimento	30	1.598	996
-79.766	-75.182	Amortizações e Depreciações	37	-82.560	-77.477
856.012	769.161	Resultado Operacional		867.012	778.882
-43.760	-54.500	Gastos de Financiamento	38	-43.762	-54.497
7.538	9.521	Participação nos Resultados de Associadas	39	13.142	8.077
12.066	18.068	Outros Resultados Financeiros	40	12.390	18.442
-24.157	-26.911	Resultado Financeiro		-18.230	-27.978
831.855	742.250	Resultado antes de Impostos		848.782	750.904
-246.604	-231.603	Gasto de Imposto sobre o Rendimento	41	-249.452	-234.219
585.251	510.647	Resultado Líquido do Período		599.329	516.685
		Atribuível a:			
585.251	510.647	Acionistas		599.329	516.685
585.251	510.647	Resultado Líquido do Período		599.329	516.685
		Resultados por Ação (em euros)	42		
14,63	12,77	Básico		14,98	12,92
14,63	12,77	Diluído		14,98	12,92

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração da posição financeira do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

Demonstração do Rendimento Integral Separada e Consolidada

(em milhares de euros)

ANA		Descrição	Notas	Grupo ANA	
2025	2024			2025	2024
585.251	510.647	Resultado Líquido		599.329	516.685
		Outros Rendimentos que não reclassificam por resultados			
89	85	Remensurações do Plano de Benefícios Definido	18	89	85
-62	-62	Imposto Diferido	14	-62	-62
		Outros Rendimentos que reclassificam por resultados			
41	17	Var. Justo Valor de <i>swaps</i> de cobertura	27	41	17
72	70	Ativos Financeiros ao Justo Valor por via rendimento integral	12	72	70
-4	1	Imposto Diferido	14	-4	1
585.387	510.758	Total do Rendimento Integral		599.465	516.796
		Resultado Líquido			
585.251	510.647	Atribuível aos Acionistas		599.329	516.685
585.251	510.647			599.329	516.685
		Rendimento Integral Total			
585.387	510.758	Atribuível aos Acionistas		599.465	516.796
585.387	510.758	Rendimento Integral Total		599.465	516.796

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios consolidada do exercício findo em 31 de dezembro de 2025

Demonstração das Alterações nos Capitais Próprios Separada

(em milhares de euros)

Descrição	Notas	Atribuível aos Acionistas			Resultado Líquido	Total ANA
		Capital	Reservas	Resultados Transitados		
Saldo em 1 de janeiro de 2024		200.000	80.853	421.087	403.788	1.105.728
Aplicação do resultado do ano anterior	23	-	-	403.788	-403.788	-
Distribuição de Dividendos	43	-	-	-404.000	-	-404.000
Total do rendimento integral do período	22	-	111	-	510.647	510.758
Saldo em 31 de dezembro de 2024	24	200.000	80.964	420.875	510.647	1.212.486
Saldo em 1 de janeiro de 2025		200.000	80.964	420.875	510.647	1.212.486
Aplicação do resultado do ano anterior	23	-	-	510.647	-510.647	-
Distribuição de Dividendos	43	-	-	-510.000	-	-510.000
Total do rendimento integral do período	22	-	136	-	585.251	585.387
Saldo em 31 de dezembro de 2025	24	200.000	81.100	421.522	585.251	1.287.873

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios separada do exercício findo em 31 de dezembro de 2025

Demonstração das Alterações nos Capitais Próprios Consolidada

(em milhares de euros)

Descrição	Notas	Atribuível aos Acionistas			Resultado Líquido	Total Grupo
		Capital	Reservas	Resultados Transitados		
Saldo em 1 de janeiro de 2024		200.000	80.853	427.756	416.696	1.125.305
Aplicação do resultado do ano anterior	23	-	-	416.695	-416.695	-
Dividendos	43	-	-	-404.000	-	-404.000
Total do rendimento integral do período	22	-	110	-	516.685	516.795
Saldo em 31 de dezembro de 2024	24	200.000	80.963	440.451	516.687	1.238.101
Saldo em 1 de janeiro de 2025		200.000	80.963	440.451	516.687	1.238.101
Aplicação do resultado do ano anterior	23	-	-	516.685	-516.687	-
Dividendos	43	-	-	-510.000	-	-510.000
Total do rendimento integral do período	22	-	136	-	599.329	599.465
Saldo em 31 de dezembro de 2025	24	200.000	81.100	447.136	599.329	1.327.565

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios consolidada do exercício findo em 31 de dezembro de 2025

Método Direto – Demonstração dos Fluxos de Caixa Separada e Consolidada

(em milhares de euros)

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		Notas	
2025	2024		2025	2024
		Atividades operacionais		
1.437.396	1.326.272	Recebimentos de clientes	1.519.225	1.398.309
-320.268	-301.789	Pagamentos a fornecedores	-340.298	-310.548
-87.994	-82.826	Pagamentos ao pessoal	-142.140	-129.615
-269.828	-229.772	Pag. e receb. de imposto s/ rendimento	19 -272.351	-233.471
-93.096	-68.256	Outros rec. e pag. da atividade operacional	-86.882	-66.844
666.210	643.629	Fluxos das atividades operacionais	677.554	657.831
		Atividades de investimento		
		Recebimentos provenientes de:		
109	139	Ativos fixos tangíveis	109	139
14.814	21.467	Juros e rendimentos similares	14.814	21.467
2.196	16.124	Subsídios ao investimento	2.196	16.945
7.538	9.521	Dividendos	38	21
		Pagamentos respeitantes a:		
-5.400	-17	Investimentos financeiros	10 -5.400	-17
-142.875	-85.467	Ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis	-148.689	-90.724
-123.618	-38.233	Fluxos das atividades de investimento	-136.932	-52.169
		Atividades de financiamento		
		Recebimentos provenientes de:		
-	13	Juros e rendimentos similares	1	13
51	8.331	Outras operações de financiamento (<i>Cash Pooling</i>)	-	-
		Pagamentos respeitantes a:		
-7.179	-14.304	Empréstimos	25 -7.179	-14.304
-1.442	-1.433	Ativos sob Direito de Uso	25 e 26 -1.508	-1.496
-49.064	-56.212	Juros e gastos similares	25 -48.735	-55.832
-510.000	-404.000	Dividendos	43 -510.000	-404.000
-567.634	-467.605	Fluxos das atividades de financiamento	-567.421	-475.619
-25.042	137.791	Variação de caixa e seus equivalentes	-26.799	130.043
536.048	398.257	Caixa e seus equivalentes no início do período	20 536.769	406.726
511.006	536.048	Caixa e seus equivalentes no fim do período	20 509.970	536.769

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

IV. NOTA ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Nota Introdutória

A ANA 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.

A sociedade rege-se pelos seus Estatutos, pelas normas reguladoras das sociedades anónimas, pelos Contratos de Concessão em que é parte integrante e, ainda, pelas normas especiais cuja aplicação decorra do objeto da sociedade.

A ANA é concessionária do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em dez aeroportos, situados em Portugal Continental (Lisboa, Porto, Faro e Beja), na Região Autónoma dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores) e na Região Autónoma da Madeira (Madeira e Porto Santo).

O quadro jurídico geral destas concessões encontra-se previsto no Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 julho, que integra os aeroportos da Região Autónoma da Madeira na rede aeroportuária gerida pela ANA e pelo Decreto-Lei n.º 57/2025, de 31 de março, que altera os artigos 7.º, 29.º, 48.º, 55.º e 71.º e adita os artigos 7.º-A a 7.º-E.

O Decreto-Lei n.º 57/2025, de 31 de março, vem:

- Conferir à ANA o poder de remoção de aeronaves estacionadas abusivamente nas infraestruturas aeroportuárias, podendo declará-las abandonadas e perdidas a favor do Estado
- Isentar de taxa de serviço a passageiros e de taxa de segurança os passageiros em transferência nos aeroportos ou aeródromos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira que tenham como destino final uma outra ilha da respetiva Região Autónoma

- Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, alterar os elementos do tipo da contraordenação respeitante à violação das condições e à entrega fora dos prazos estabelecidos de todo ou parte do produto das taxas de segurança
- No quadro das taxas sujeitas a regulação económica, determinar que a perda de receita decorrente da entrada em vigor da taxa de segurança em momento posterior à decisão final sobre as taxas reguladas por motivos não imputáveis à ANA, ou o excesso cobrado, deve ser tido em conta nos ajustamentos tarifários que venham a ocorrer posteriormente à entrada em vigor da taxa, devendo garantir-se a existência de um mecanismo que permita fazer ajustamentos decorrentes da cobrança em défice ou em excesso de tal taxa

Este enquadramento jurídico é completado pelos Contratos de Concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação nos aeroportos nacionais: (i) de Portugal Continental e Açores, por via do Contrato celebrado entre a ANA e o Estado Português em 14 de dezembro de 2012, e (ii) nos aeroportos da Região Autónoma da Madeira, segundo o Contrato celebrado em 10 de setembro de 2013, em que a ANA sucedeu à ANAM, S.A., como Concessionária, desde outubro de 2014, na sequência de uma operação de fusão por incorporação.

A ANA tem a sua sede na Rua D, Edifício 120, aeroporto de Lisboa e é a “empresa-mãe” do Grupo ANA. A estrutura acionista e atividade encontram-se descritas nos pontos seguintes.

As demonstrações financeiras apresentadas respeitam às demonstrações financeiras separadas da ANA e às demonstrações financeiras consolidadas do Grupo ANA.

Exceto quando mencionado em contrário, os valores monetários são expressos em milhares de euros.

Alguns valores monetários referidos nestas Notas poderão apresentar pequenas diferenças relativamente à soma das partes ou a valores expressos noutros pontos. Tal facto deve-se ao tratamento automático dos arredondamentos necessários à sua elaboração.

O Conselho de Administração submete à apreciação do seu acionista as demonstrações financeiras separadas e consolidadas e o relatório integrado referentes ao exercício de 2025, na firme convicção de que tanto quanto é do seu conhecimento, a informação nele contida foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada do ativo e do passivo, da situação financeira e dos resultados do emitente e das empresas incluídas na consolidação, e que o relatório integrado expõe fielmente as informações exigidas.

1. Atividade

1.1 Estrutura do Grupo e Enquadramento da Atividade

Acionista

Em 31 de dezembro de 2025, a ANA era detida a 100% pela VINCI Airports, SAS, cuja entidade última detentora do controlo é a VINCI S.A.

Objeto

Constitui objeto principal da ANA a exploração, em regime de concessão, do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal. Acessoriamente, poderá explorar atividades e realizar operações comerciais e financeiras relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com o objeto principal, ou que sejam suscetíveis de facilitar ou favorecer a sua realização.

Empresas Subsidiárias

A ANA, empresa mãe, tem uma participação de 100% na Portway, a sua subsidiária de *handling*, cujo objeto principal é a assistência em escala a aeronaves e passageiros e serviços diversos relacionados com a atividade aeroportuária.

Empreendimentos Conjuntos

Em 2022, a ANA e a Aer Rianta International Cuideachta Phoiblí Theoranta (ARI) constituíram uma sociedade por quotas, designada PTDF, Lda., cuja atividade de comercialização em regime *duty free/duty paid*, iniciada em junho, ocorre em oito aeroportos nacionais.

Esta parceria, com uma duração de sete anos, até maio de 2029, baseia-se na exploração conjunta (*joint-venture*) das referidas lojas, nos termos da relação contratual estabelecida entre a ANA e a ARI, onde existe a partilha de controle e as decisões sobre as atividades relevantes exigem consentimento unânime, conforme vertido nos Estatutos e no Acordo Parassocial da PTDF.

O capital social da PTDF, Lda., no valor de 6.000.000 euros, é detido em 51% pela ANA e em 49% pela ARI.

Empresas Associadas

A ANA concluiu, a 18 de julho de 2022, uma operação de investimento internacional com a assinatura, em parceria com a VINCI Airports, SAS, de um contrato de concessão com a República de Cabo Verde para a gestão, durante um período de quarenta anos, dos quatro aeroportos internacionais do país (Praia, Sal, São Vicente e Boa Vista) e de três aeroportos domésticos (São Nicolau, Fogo e Maio).

Para o efeito, foi constituída a sociedade Cabo Verde Airports, S.A., que tem por objeto principal as atividades e serviços de exploração em regime de concessão, do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Cabo Verde.

O início da exploração dos aeroportos pela Cabo Verde Airports, S.A. ocorreu em julho de 2023.

Em 2025 foi realizado um aumento de capital na Cabo Verde Airports, S.A. de 1.984.770 milhares de escudos cabo-verdianos (18.000 milhares de euros).

Em 31 de dezembro de 2025, o capital social desta empresa era de 6.122.210 milhares de escudos cabo-verdianos (55.523 milhares de euros), detido em 30% pela ANA, e em 70% pela VINCI Airports, SAS.

1.2 Contratos de Concessão do Serviço Público Aeroportuário

A ANA é Concessionária do serviço público aeroportuário de apoio à aviação em oito aeroportos nacionais, situados em Portugal Continental (Lisboa, Porto, Faro e Beja) e na Região Autónoma dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), ao abrigo do Contrato de Concessão celebrado com o Estado Português, na qualidade de Concedente, a 14 de dezembro de 2012.

Na sequência da operação de fusão por incorporação da ANAM, S.A., a ANA sucedeu à ANAM, S.A. como Concessionária no contrato de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos dois aeroportos da Região Autónoma da Madeira (Madeira e Porto Santo), celebrado pela ANAM, S.A. com o Estado Português, em 10 de setembro de 2013, de acordo com o previsto no referido contrato (cláusula 43.4).

Neste contexto, desde outubro de 2014, a ANA passou a ser a Concessionária de dois Contratos de Concessão que, embora autónomos, mantêm o Concedente e dispõem de regime contratual no seu todo similar.

Através do Despacho nº 3361/2024, de 28 de março, as competências de acompanhamento da gestão dos contratos de concessão foram transferidas para o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.).

Serviços Prestados Pela Concessionária

Os Contratos de Concessão de serviço público têm por objeto a gestão, a exploração e a prestação de atividades e serviços aeroportuários, assim como as obrigações relacionadas com a manutenção dos bens e o desenvolvimento dos aeroportos.

As principais atividades são:

- a) Atividades e serviços aeroportuários – diretamente prestados pela Concessionária e para os quais disponibiliza infraestruturas aeroportuárias detalhadas no Anexo 1 dos Contratos de Concessão, sendo os mais significativos associados a:
1. Disponibilização de infraestruturas aeroportuárias constituídas por pistas, caminhos de circulação e plataformas de estacionamento para aeronaves
 2. Disponibilização de infraestruturas aeroportuárias necessárias para o controlo de tráfego aéreo
 3. Estacionamento de aeronaves nas plataformas, bem como o seu abrigo em hangar, quando aplicável
 4. Segurança das operações aeroportuárias em todo o perímetro aeroportuário
 5. Prestação de serviços de emergência, salvamento e combate a incêndios
 6. Disponibilização de áreas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros, carga e correio
 7. Disponibilização de infraestruturas aeroportuárias para a prestação de serviços de assistência a aeronaves, passageiros, carga e correio, incluindo o fornecimento de combustível, óleo e de refeições (*catering*)
 8. Fornecimento e manutenção dos equipamentos de embarque, desembarque de passageiros e de equipamento de embarque remoto de passageiros de mobilidade reduzida, bem como o fornecimento de energia às aeronaves

9. Disponibilização de balcões de registo de passageiros (check-in) ou qualquer outra infraestrutura associada ao processamento de passageiros, incluindo as plataformas informáticas de uso comum

10. Fornecimento, operação e manutenção de infraestrutura associada com a receção, tratamento, manuseamento e recolha de bagagem

11. Disponibilização de parques de estacionamento automóvel de acesso público aos aeroportos

12. Manutenção geral e conservação das infraestruturas aeroportuárias

b) A prestação de atividades de conceção, de projeto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desativação e de encerramento de aeroportos, nos termos do Contrato

c) A realização das atividades comerciais que possam ser desenvolvidas nos aeroportos ou noutras áreas afetas à concessão

Ativos da Concessão e Obrigações Associadas

A Concessão foi atribuída por um prazo de 50 anos, a contar da data da assinatura do Contrato (14 de dezembro de 2012), nos aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, prazo este coincidente com o Contrato celebrado com a Região Autónoma da Madeira.

Pela atribuição da Concessão, a ANA pagou ao Concedente o valor de 1.200 milhões de euros, mantendo o direito de uso sobre todas as infraestruturas aeroportuárias que constituem o estabelecimento da concessão e assumindo as responsabilidades inerentes à manutenção das infraestruturas aeroportuárias, de acordo com os parâmetros de qualidade de serviço previstos no Contrato.

Em acréscimo ao pagamento inicial de 1.200 milhões de euros, a ANA obriga-se a partilhar com o Concedente, em duas prestações iguais anuais (em 31 de março e 30 de setembro) entre o 11.º e o 50.º ano da Concessão, o valor correspondente a uma percentagem da Receita Bruta da Concessão, que varia entre 1% e 10% consoante os intervalos de tempo definidos. Estas remunerações variáveis serão reconhecidas na demonstração de resultados, nos termos indicados na nota 36. Outros Gastos.

O estabelecimento da Concessão inclui todos os bens afetos à Concessão, independentemente da sua titularidade, e correspondem a: (i) bens imóveis; (ii) bens móveis; e (iii) bens intangíveis.

No âmbito dos Contratos de Concessão a ANA tem obrigações específicas de desenvolvimento, entre as quais manter os aeroportos em boas condições de funcionamento, assumindo a total e exclusiva responsabilidade da exploração, reparação, substituição, manutenção e gestão dos aeroportos e, em particular:

- a) manter as pistas, plataformas de estacionamento, caminhos de circulação, infraestruturas associadas à carga e correio, bem como todas as partes dos aeroportos essenciais ao acesso seguro do transporte aéreo, em condições que sejam, no mínimo, iguais às verificadas na data do Contrato
- b) manter todos os terminais de passageiros com um nível de serviço C, conforme manual da IATA
- c) manter os aeroportos isentos de quaisquer danos ambientais decorrentes da atividade concessionada
- d) assegurar na data da caducidade do Contrato a entrega dos bens afetos à concessão em condições operacionais no mínimo correspondentes às condições de reversão

No final da Concessão, a totalidade dos ativos da Concessão reverte para o Concedente, não existindo por parte da Concessionária qualquer direito de indemnização, exceto quanto aos investimentos realizados nos últimos cinco anos do Contrato de Concessão, com valor superior a 30 milhões de euros e aprovados pelo Concedente. Nestes casos, o Concedente deve pagar o valor residual dos ativos ou prorrogar o prazo de concessão.

Novo Aeroporto de Lisboa

Nos termos da Cláusula 45 do Contrato de Concessão, a ANA deve realizar um Estudo Anual de Capacidade das Infraestruturas Aeroportuárias de Lisboa.

Se neste estudo for demonstrada a verificação de, pelo menos, três Fatores de Capacidade¹, a ANA tem a obrigação de informar o Estado Português de que ocorreu um Fator de Desencadeamento do início das negociações para a implementação do NAL.

Após notificação, o Estado Português decide se a ANA deve preparar um Relatório Inicial (“*High Level Assumption Report*”) sobre o desenvolvimento da capacidade aeroportuária para Lisboa. A ANA, no mesmo prazo, tem a possibilidade de informar o Concedente de que é possível continuar a

¹Nos termos do Contrato de Concessão, são fatores de capacidade: “(a) total anual de Passageiros superior a vinte e dois milhões (22.000.000); (b) total anual de movimentos de tráfego aéreo comercial superior a cento e oitenta e cinco mil (185.000); (c) total de Passageiros de Terminal no trigésimo (30) dia útil dos doze (12) meses antecedentes, superior a oitenta mil (80.000); (d) total anual de movimentos de tráfego aéreo comercial no trigésimo (30) dia útil do ano, superior a quinhentos e oitenta (580), conforme identificados pelo Estudo Anual de Capacidade, ou (c) Classificação do aeroporto da Portela com o pior desempenho, por “Medida de Atrasos por Partida” (“Average Delay per Departure”), de vinte aeroportos da União Europeia, por duas vezes consecutivas no relatório anual da Eurocontrol (“Eurocontrol’s Central Office of Delay Analysis” (CODA))”

assegurar as suas obrigações de manutenção, de desenvolvimento e de qualidade de serviço por um período adicional de cinco anos.

Se solicitado, a ANA deve apresentar o Relatório Inicial no prazo de 6 meses. No mesmo período, pode submeter uma proposta de Alternativa da Concessionária para o NAL com o respetivo Relatório Inicial.

O Concedente, no prazo de 30 dias a contar da receção do Relatório Inicial ou da Alternativa da Concessionária para o NAL, deve confirmar, respetivamente, que a Concessionária prepare a Candidatura ao NAL ou apresente a Modificação necessária para implementar a Alternativa da Concessionária ao NAL.

Em 2022, foram verificados todos os fatores de capacidade previstos, tendo a ANA notificado o Estado Português da ocorrência dos mesmos (carta n.º 752596).

Por Resolução de Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, o Concedente decidiu promover um processo de decisão para o desenvolvimento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Este processo foi colocado sob a responsabilidade de uma Comissão Técnica Independente (CTI) e de uma Comissão de Acompanhamento (CA). Ambas as comissões reportam ao Estado Português.

Tendo em consideração as recomendações e o resultado do Relatório Final da CTI, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2024, de 27 de maio, veio aprovar o desenvolvimento do NAL, especificando que deve (i) localizar-se no Campo de Tiro de Alcochete, (ii) substituir de forma integral o Aeroporto de Lisboa e (iii) denominar-se o NAL Aeroporto Luís de Camões.

Em junho de 2024, o Concedente notificou a ANA da sua intenção de iniciar as negociações do NAL, nos termos da Cláusula 44 do Contrato de Concessão, e solicitou a elaboração do Relatório Inicial nos prazos contratuais estabelecidos para o efeito.

No seguimento da notificação, a 17 de dezembro de 2024, a Concessionária entregou o Relatório Inicial ao Concedente, que apresenta: uma descrição das infraestruturas nas diferentes fases de desenvolvimento; uma estimativa preliminar do investimento para a primeira fase e o calendário de execução associado; uma proposta de financiamento, incluindo uma alteração do prazo das concessões e da regulação económica.

A 16 de janeiro de 2025, o Concedente solicitou à ANA para preparar a Candidatura ao NAL nos termos do Contrato de Concessão. O Contrato de Concessão prevê um prazo de 36 meses, a contar da data de resposta do Concedente, para a Concessionária apresentar uma candidatura ao NAL, com várias fases intermédias como a apresentação de um Estudo de Impacto Ambiental, um Relatório Técnico e um Relatório Financeiro.

A 16 de julho de 2025, a ANA entregou ao Concedente o Relatório das Consultas, que constitui o primeiro de quatro relatórios intercalares a integrar a Candidatura ao NAL.

A 20 de outubro de 2025, o Concedente confirmou a necessidade de atualizar algumas das especificações mínimas definidas no Contrato de Concessão, que se encontram parcialmente desatualizadas face à evolução do setor da aviação.

A 16 de Janeiro de 2026, a ANA entregou ao Concedente o Estudo de Impacte Ambiental, o segundo de quatro relatórios intercalares a integrar a Candidatura ao NAL.

Planos Diretores dos Aeroportos

A ANA apresentou ao Concedente, em novembro de 2025, os Planos Diretores dos aeroportos do Porto, Faro, Funchal e Ponta Delgada, elaborados por consultores internacionais e suportados por novas projeções de tráfego desenvolvidas após a forte incerteza causada pela pandemia e pela reestruturação da TAP, S.A.

Os Planos Diretores seguem uma metodologia faseada — curto, médio e longo prazo — garantindo um desenvolvimento coerente, eficiente e sustentável até ao final da concessão. Em paralelo, estão também em finalização os Planos Diretores de Aquecimento, Ventilação e Ar-Condicionado (AVAC) e de Instalações Elétricas, assegurando a coordenação das infraestruturas técnicas com as futuras expansões.

Conforme solicitado pelo Concedente, a ANA iniciou o processo de revisão e otimização dos Planos Diretores, com a inclusão de análises de sensibilidade de evolução do tráfego, para posterior consulta aos utilizadores e outros *stakeholders*.

No caso do aeroporto do Porto, foi criado um grupo de trabalho para avaliar e definir a estratégia de desenvolvimento do Plano Diretor, bem como identificar, otimizar e expandir as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias ao aeroporto, com a participação de vários *stakeholders*, designadamente a ANAC, a NAV e a Estrutura de Gestão e Acompanhamento dos Projetos de Aeroportos (EGAPA).

1.3 Receita e Reequilíbrio da Concessão

As receitas da concessão consistem no produto das taxas cobradas pela Concessionária como contrapartida pela prestação das atividades e serviços aeroportuários, compreendendo, ainda, as receitas comerciais ou outras relativas às atividades de gestão da concessão.

As taxas cobradas no âmbito da prestação do serviço público são definidas de acordo com o Anexo 12 do Contrato de Concessão, que aprova o modelo de regulação económica aplicável à Rede ANA, o qual fixa os valores máximos da receita regulada por passageiro a praticar.

A Concessionária assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão, havendo lugar ao reequilíbrio apenas nos casos previstos no Contrato. A ocorrer, o reequilíbrio pode ter lugar através de uma ou mais modalidades:

- a) Alteração das taxas sujeitas a regulação económica
- b) Atribuição de comparticipação ou compensação direta pelo Concedente
- c) Prorrogação do prazo da Concessão
- d) Qualquer outra forma que seja acordada entre as partes

1.4 Quadro Legal da Regulação Económica

1.4.1 Decreto-Lei n.º 254/2012

Decreto-Lei n.º 254/2012 aprova as regras aplicáveis ao setor aeroportuário. O referido Decreto-Lei regula: (i) o regime de licenciamento do uso privativo de bens de domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, assim como as taxas conexas a estas atividades; (ii) um conjunto de taxas aplicadas a todos os aeroportos e aeródromos situados em território português, nomeadamente a taxa de segurança devida pelos passageiros embarcados; (iii) as condições de aplicação do regime jurídico relativo aos direitos dos passageiros com deficiência e dos passageiros com mobilidade reduzida; (iv) as regras e princípios comuns aplicáveis às taxas sujeitas a regulação económica e fixação de indicadores de qualidade de serviço, a observar nos aeroportos e aeródromos situados em território português.

De acordo com o artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 254/2012, a taxa de segurança engloba duas componentes distintas: a que constitui contrapartida dos encargos da ANAC e das forças de segurança e a que constitui contrapartida dos encargos das entidades gestoras aeroportuárias com os serviços afetos à segurança da aviação civil e, ainda, com a instalação, operação e manutenção dos sistemas de verificação a 100% da bagagem de porão. O montante da taxa relativa a esta última componente é fixado por Portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração interna e da economia, mediante proposta da entidade gestora aeroportuária devidamente instruída com o parecer dos utilizadores ou dos seus representantes e tendo como referência os custos inerentes aos serviços de segurança prestados, nos termos do n.º 2 do artigo 52.º do referido Diploma.

Com vista à cobertura dos custos inerentes à prestação de assistência a pessoas com mobilidade reduzida foi criada uma taxa específica, que entrou em vigor em dezembro de 2008, dando cumprimento ao Regulamento n.º 1107/2006, de 5 de julho, a pagar pelas transportadoras aéreas utilizadoras do aeroporto ou aeródromo situado em território português. O montante desta taxa é fixado por passageiro embarcado, por deliberação do conselho de administração da ANAC, após proposta da entidade gestora aeroportuária devidamente instruída com o parecer dos utilizadores ou dos seus representantes ou associações de utilizadores, nos termos do disposto nos números 1 e 3 do artigo 61.º do Decreto-Lei n.º 254/2012.

1.4.2 Regulação Económica Estabelecida nos Contratos de Concessão

A regulação económica, vertida no Anexo 12 dos Contratos de Concessão, define os princípios e regras aplicáveis à cobrança de taxas pagas pelos utilizadores do aeroporto pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados pela entidade gestora aeroportuária relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento de aeronaves e com o processamento de passageiros, carga e correio.

Os Contratos de Concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação prestado nos aeroportos nacionais de Portugal Continental, Açores e Madeira desenvolvem a regulação económica aplicável nestes aeroportos seguindo um modelo comum e materialmente harmonizado.

No que se refere ao modelo de regulação adotado, as atividades prestadas pela entidade gestora aeroportuária são separadas entre:

- a) Atividades reguladas: (i) diretamente ligadas à operação das aeronaves; (ii) relativas ao processamento e à assistência a passageiros, à chegada, à partida e em transferência
- b) atividades monitorizadas: (i) as atividades comerciais do lado ar não incluídas nas “atividades de retalho lado ar”; (ii) disponibilização de balcões de venda de bilhetes ou de apoio à operação das companhias aéreas; (iii) atividades de fornecimento de combustíveis e catering às aeronaves e demais categorias de assistência em escala; e (iv) atividades relativas a voos exclusivamente operados por aviões cargueiros

A regulação económica é baseada numa Receita Regulada Máxima por passageiro.

A fixação da receita por passageiro terminal é efetuada por aeroporto ou conjunto de aeroportos:

- i. Grupo Lisboa [Lisboa, Açores, Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja]
- ii. Porto

iii. Faro

Para o Grupo Lisboa, o Modelo RRMM de 2023 em diante para cada período de 5 anos é baseado nos seguintes fatores objetivos: (i) rácio entre os somatórios de capital elegível (capex) e dos EBITDA dos 5 anos anteriores; e (ii) o IPCH reportado a agosto do ano $t-1$, de acordo com a seguinte metodologia:

- Para o ano de 2023, na ausência de uma Proposta Apoiada, o valor da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) não poderá exceder, sem prejuízo deste ser sempre modificado na sequência da realização do teste comparativo (*benchmark*) bianual, o valor da RMM 2022
- Para os anos 2024 e seguintes:
 - i) Receita Regulada Média Máxima do ano anterior (RRMM $t-1$)
 - ii) A Receita Média Máxima do Ano Anterior (RRMM $t-1$) é indexada ao fator de evolução nas alíneas (iii), (iv) e (v) seguintes = Receita Regulada Média Máxima (RRMM) de 2024 e anos seguintes
 - iii) O Investimento de Capital Elegível exclui: (a) aquisição de empresas; (b) investimentos de capital (capex), realizados por um subconcessionário, que não foram capitalizados no balanço da Concessionária; e (c) quaisquer despesas de capital não afetadas à prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários. O EBITDA do Grupo de Lisboa deverá ser calculado repartindo quaisquer despesas operacionais na Sede/ Centrais na proporção da receita total entre o Grupo de Lisboa e os aeroportos de Faro e Porto
 - iv) O Rácio produz uma das cinco opções para a evolução da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) para os próximos 5 anos de acordo com a tabela apresentada abaixo do ponto v)
 - v) A Receita Regulada Média Máxima (RRMM) será indexada a essa evolução anual em cada ano posterior incluído no período completo dos 5 anos seguinte

Rácio R	Evolução da RRMM 2024–2028
$R \geq 0,8$	IPCH +1% por ano
$0,6 \leq R < 0,8$	IPCH +0,5% por ano
$0,4 \leq R < 0,6$	IPCH +0% por ano
$0,2 \leq R < 0,4$	IPCH -1% por ano
$R < 0,2$	IPCH -2% por ano

Neste âmbito, e nos termos do disposto no Contrato de Concessão, a Concessionária tem que elaborar demonstrações financeiras auditadas para a Autoridade Reguladora, que mostrem a reconciliação entre o Investimento de Capital Elegível e o Investimento de Capital Total nas contas auditadas para os aeroportos do Grupo de Lisboa.

Neste sentido, a Concessionária efetuou o referido exercício na nota 5 – Informação por Segmentos, onde apresenta a reconciliação entre o capital elegível no total dos investimentos de capital e, bem assim, a determinação do EBITDA do Grupo de Lisboa apurado nos termos do Contrato de Concessão.

Através do quociente do investimento de capital elegível (CAPEX) e o EBITDA do Grupo de Lisboa referente ao período de 2018-2022, foi apurado um fator R inferior a 0,2, que implica uma evolução da RRMM de IPCH -2% por ano.

No que toca aos aeroportos de Faro e Porto, de 1 de janeiro de 2023 em diante, a Receita Regulada Média Máxima (RRMM_t) nos aeroportos de Faro e Porto reporta à Receita Regulada Média Máxima do Ano Anterior (RRMM_{t-1}) e fica sujeita às condições seguintes:

- a) Em 2022, e no final de cada período subsequente, a Autoridade Reguladora deve efetuar análises que permitam concluir sobre os níveis de competitividade de Faro e Porto;
- b) A fixação de taxas das Atividades Reguladas e as consultas às companhias aéreas têm de estar em estrita conformidade com o Decreto-lei n.º 254/2012.

Para os aeroportos de Faro e Porto, a ANAC determinou que a evolução das taxas fosse feita de acordo com o IPCH. Não obstante, a ANA contestou esta decisão uma vez que entende que o conceito da RRMM é ainda aplicável no âmbito do Contrato de Concessão.

O normativo regulador das taxas devidas pela utilização de instalações e serviços aeroportuários e pela exploração de atividades comerciais, encontra-se detalhado no [Guia de Taxas](#) disponível no sítio oficial da ANA.

É expectável que a regulação económica aplicável seja alterada aquando das negociações para a implementação do Novo Aeroporto de Lisboa.

1.5 Serviços Assistência em Escala

O Grupo, através da Portway, exerce a atividade de assistência em escala às aeronaves que demandam os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira, conforme definido no Decreto-Lei n.º 275/99 de 23 de julho, por licenciamento da ANAC para as seguintes atividades:

- Assistência administrativa em terra e supervisão
- Assistência a passageiros
- Assistência a bagagem
- Assistência a carga e correio
- Assistência a operações de pista
- Assistência de limpeza e serviço do avião
- Assistência de combustível e óleo
- Assistência de manutenção
- Assistência de operações aéreas e gestão de tripulações
- Assistência de transporte em terra
- Assistência de restauração (*catering*)

2. Políticas Contabilísticas Materiais

As principais políticas contabilísticas aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras encontram-se descritas abaixo. Estas políticas foram aplicadas de forma consistente nos exercícios apresentados, salvo indicação em contrário.

2.1 Bases de Preparação

As presentes demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as Normas Contabilísticas IFRS adotadas pela União Europeia, emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2025.

Os ativos e os passivos financeiros são reconhecidos no balanço quando a Empresa se torna parte das disposições contratuais do correspondente instrumento.

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as Normas Contabilísticas IFRS requer o uso de algumas estimativas importantes que afetam os montantes de ativos e passivos, bem como os montantes de custos e proveitos durante o período de relato. Estes pressupostos e estimativas resultam do melhor conhecimento da gestão em relação aos eventos e ações correntes, não se esperando, no entanto, que daí possam resultar ajustamentos significativos aos valores dos ativos e passivos em exercícios futuros. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento, ou onde as estimativas são mais significativas para as demonstrações financeiras, encontram-se descritas na nota 4.

O Conselho de Administração procedeu à avaliação da capacidade de a Empresa operar em continuidade, tendo por base toda a informação relevante, factos e circunstâncias de natureza financeira, comercial e outras, incluindo os acontecimentos subsequentes à data de referência das demonstrações financeiras.

Em resultado da avaliação efetuada, é entendimento do Conselho de Administração que a ANA e o Grupo dispõem dos recursos adequados para manter as suas atividades, não havendo intenção de as cessar no curto prazo, pelo que considerou adequado o uso do pressuposto da continuidade das operações na preparação das demonstrações financeiras consolidadas anexas.

2.2 IFRS Divulgações – Novas Normas

2.2.1 Normas, Interpretações, Emendas e Revisões que se Tornaram Efetivas a 1 de Janeiro de 2025 e que o Grupo Aplicou na Elaboração das Suas Demonstrações Financeiras

Até à data de aprovação destas demonstrações financeiras, foram aprovadas (“*endorsed*”) pela União Europeia as seguintes normas contabilísticas, interpretações, emendas e revisões, com aplicação obrigatória ao exercício económico iniciado em 1 de janeiro de 2025:

- **Alterações à IAS 21 - Efeitos das alterações nas taxas de câmbio: Falta de permutabilidade:** Esta alteração visa clarificar a forma de avaliar a permutabilidade de uma moeda, e como deve ser determinada a taxa de câmbio quando esta não é permutável por um longo período. A alteração específica que uma moeda deverá ser considerada permutável quando uma entidade é capaz de obter a outra moeda dentro de um período que permita uma gestão administrativa normal, e através de um mecanismo de troca ou de mercado em que uma operação de troca crie direitos obrigações passíveis de execução. As alterações entram em vigor no período com início em ou após 1 de janeiro de 2025.

A adoção das alterações à norma acima referida não produziu efeitos significativos nas demonstrações financeiras do Grupo, no exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

2.2.2 Normas, Interpretações, Emendas e Revisões Aprovadas pela União Europeia, com Aplicação Obrigatória em Exercícios Económicos Futuros

As seguintes normas, interpretações, emendas e revisões, com aplicação obrigatória em exercícios económicos futuros, foram, até à data de aprovação destas demonstrações financeiras, aprovadas (“*endorsed*”) pela União Europeia:

- **Alterações à IFRS 9 e IFRS 7 – Classificação e Mensuração de Instrumentos Financeiros:** Estas alterações resultam essencialmente do projeto de revisão da IFRS 9 *Instrumentos Financeiros (Post Implementation Review – PIR IFRS 9)* e clarificam alguns aspetos relativos a instrumentos financeiros: i) O desreconhecimento de um passivo financeiro na “data de liquidação”; ii) De que forma devem ser avaliadas as características dos fluxos de caixa contratuais de ativos financeiros que incluem variáveis relativas a fatores ambientais, sociais e de governança (ESG) e outras características contingentes semelhantes; iii) As divulgações adicionais para ativos e passivos financeiros sujeitos a um evento contingente (incluindo variáveis ESG) e instrumentos de capital classificados ao justo valor através de outro rendimento integral
- **Alterações à IFRS 9 e IFRS 7 – Contratos negociados com referência a eletricidade gerada a partir de fontes renováveis:** As alterações referem-se especificamente a acordos de compra de energia renovável cuja fonte de produção é dependente da natureza, de modo que o fornecimento não pode ser garantido em horários ou volumes específicos. Neste sentido, estas alterações vêm clarificar a aplicação dos requisitos de “uso próprio” em acordos de compra de energia, bem como o facto de ser permitido aplicar contabilidade de cobertura quando esses contratos sejam usados como instrumentos de cobertura
- **Melhorias anuais às IFRS (Volume 11) – que visam clarificar e simplificar a aplicação do normativo internacional:** As principais alterações incluídas neste volume abrangem as normas i) IFRS 1 (Contabilidade de cobertura na adoção pela primeira vez das normas IFRS); ii) IFRS 7 (Ganho ou perda no desreconhecimento); iii) IFRS 7 (Orientações de implementação); iv) IFRS 9 (Desreconhecimento de passivos de locação); v) IFRS 9 (Desreconhecimento de passivos de locação); vi) IFRS 9 (Preço da transação); vii) IFRS 10 (Determinação de agente ‘de facto’); viii) IAS 7 (Método do custo)
- **IFRS 18 – Apresentação e divulgação nas demonstrações financeiras:** A IFRS 18 vem substituir a IAS 1 Apresentação de Demonstrações Financeiras e surge em resposta às solicitações dos investidores que procuram informação relativa à performance financeira. Com a introdução dos novos requisitos da IFRS 18, os investidores terão acesso à informação mais transparente e comparável sobre o desempenho financeiro das empresas, tendo como objetivo assim melhores decisões de investimento

A IFRS 18 introduz essencialmente três conjuntos de novas exigências para melhorar a divulgação do desempenho financeiro:

- a) Comparabilidade da demonstração dos resultados: A IFRS 18 introduz três categorias definidas para rendimentos e despesas - operacional, investimentos e financiamentos - para melhorar a estrutura da demonstração de resultados e exige que todas as empresas forneçam novos subtotais definidos, incluindo o resultado operacional. A nova estrutura e os novos subtotais darão aos investidores um ponto de partida consistente para a análise do desempenho das empresas facilitando a sua comparação
- b) Transparência das medidas de desempenho definidas pela Gestão: A IFRS 18 vem exigir que se divulguem informações adicionais sobre os indicadores específicos de performance da empresa relacionados com a demonstração dos resultados, denominados medidas de desempenho definidas pela Gestão
- c) Agregação e desagregação de itens nas demonstrações financeiras: A IFRS 18 estabelece orientações sobre o modo como os itens da demonstração dos resultados devem ser agregados

As alterações entram em vigor no período com início em ou após 1 de janeiro de 2026, com a exceção da IFRS 18 que entra em vigor em ou após 1 de janeiro de 2027. A adoção antecipada é permitida.

Não se estima impactos significativos, nas demonstrações financeiras, decorrentes destas adoções.

2.2.3 Normas, Interpretações, Emendas e Revisões Publicadas, as ainda Não Adotadas pela União Europeia

A 31 de dezembro de 2025, encontravam-se emitidas pelo IASB as seguintes normas e interpretações, que ainda não foram aprovadas (“*endorsed*”) pela União Europeia, pelo que não foram aplicadas pelo Grupo no período de relato:

- **IFRS 19 – Subsidiárias não sujeitas à prestação pública de informação financeira:**
Divulgações: A IFRS 19 permite às entidades elegíveis a preparação de demonstrações financeiras em IFRS com requisitos de divulgação mais reduzidos do que os exigidos pelas IFRS, mantendo-se, contudo, a obrigação de aplicar todos os requisitos de mensuração e reconhecimento das IFRS
- **Alterações à IAS 21 – Conversão para uma Moeda de Apresentação Hiperinflacionária:**
Estas alterações visam clarificar o método de conversão de demonstrações financeiras de uma moeda não hiperinflacionária para uma moeda hiperinflacionária

Estas alterações entram em vigor em exercícios iniciados em ou após 1 de janeiro de 2027.

Não se esperam impactos significativos nas demonstrações financeiras resultantes da sua adoção.

2.3 Bases de Consolidação

As demonstrações financeiras consolidadas apresentadas, refletem os ativos, passivos e resultados da empresa e da sua subsidiária (Grupo ANA), e os capitais próprios e resultados atribuíveis ao Grupo por via da participação financeira da ANA na respetiva “*joint venture*” e associada.

Subsidiárias

As participações financeiras em empresas em que o Grupo exerce o controlo, são consolidadas pelo método de consolidação integral, desde a data em que é assumido o controlo sobre as suas atividades financeiras e operacionais até ao momento em que esse controlo cessa.

Presume-se a existência de controlo quando o Grupo está exposto, ou tem o direito a retornos variáveis decorrentes do seu envolvimento na participada e tem a capacidade de influenciar esses retornos devido ao seu poder sobre a participada, independentemente da percentagem que detém sobre os seus capitais próprios.

Uma alteração na participação detida numa subsidiária, sem perda de controlo, é contabilizada como uma transação de capital próprio. Se o Grupo perder o controlo sobre uma subsidiária, desconhece os ativos relacionados (incluindo goodwill), passivos, interesses que não controlam e outros componentes do capital próprio, sendo qualquer ganho ou perda resultante reconhecido em resultados. Qualquer investimento retido é reconhecido ao justo valor.

Ao nível individual, os investimentos em participações financeiras que não estejam classificados como ativos não correntes detidos para venda, ou incluídos num grupo para alienação que esteja classificado como ativos não correntes detidos para venda, são reconhecidos ao custo de aquisição e são sujeitos a testes de imparidade periódicos, sempre que existam indícios que determinem que a participação financeira possa estar em imparidade.

As concentrações de atividades empresariais são registadas pelo método de compra. O custo de uma aquisição é mensurado pelo justo valor dos bens entregues, instrumentos de capital emitidos e passivos incorridos ou assumidos na data de aquisição. Os custos da transação são registados como custos quando incorridos, de acordo com a IFRS 3.

Os ativos identificáveis adquiridos, os passivos e os passivos contingentes assumidos numa concentração empresarial, são mensurados inicialmente ao justo valor na data de aquisição, independentemente da existência de interesses não controlados. O excesso do custo de aquisição relativamente ao justo valor da parcela do grupo dos ativos líquidos identificáveis adquiridos é registado como *goodwill*. Se o custo de aquisição for inferior ao justo valor da parcela do grupo dos ativos líquidos da subsidiária adquirida (*goodwill* negativo), a diferença é reconhecida diretamente na demonstração dos resultados.

As transações internas, saldos e ganhos não realizados em transações entre empresas do Grupo são eliminadas. As perdas não realizadas são, também, eliminadas, exceto se a transação revelar evidência de imparidade de um ativo transferido. As políticas contabilísticas de entidades consolidadas são alteradas, sempre que necessário, de forma a garantir consistência com as políticas adotadas pelo Grupo.

Os investimentos em empresas em que o Grupo exerce o controlo, apresentados nas demonstrações financeiras separadas da ANA, S.A., são mensurados ao custo de aquisição deduzido de eventuais perdas de imparidade.

Associadas e Empreendimentos Conjuntos

Associadas são todas as entidades sobre as quais o Grupo exerce uma influência significativa, mas não possui controlo, geralmente com participações entre 20% e 50% dos direitos de votos. Os investimentos em associadas são contabilizados pelo método da equivalência patrimonial.

As demonstrações financeiras das associadas do grupo residentes no estrangeiro são preparadas na sua moeda funcional, definida como a moeda da economia onde estas operam. Às participações expressas em moeda estrangeira, em que se aplica o método da equivalência patrimonial, são registadas pelo contravalor em euros à taxa de câmbio oficial em vigor na data de balanço. Esta situação aplica-se à Cabo Verde Airports, S.A. Uma vez que o escudo cabo-verdiano mantém uma taxa de câmbio fixa face ao euro, o impacto das diferenças de conversão cambial é imaterial ou nulo.

A classificação das participações financeiras em empreendimentos conjuntos é determinada com base na existência de acordos contratuais que demonstrem e regulem o controlo conjunto, o qual é assim entendido quando as decisões sobre as atividades relevantes do empreendimento requerem acordo unânime entre as partes. Após determinação da existência de controlo conjunto, os mesmos são classificados como operação conjunta ("*joint operation*") ou como "*joint venture*".

Uma *joint operation* é uma operação na qual as partes que exercem controlo conjunto têm direitos sobre os ativos e obrigações sobre os passivos relacionados com esse acordo, pelo que os ativos

e passivos subjacentes (e os respetivos custos e proveitos) são reconhecidos e mensurados de acordo com as IFRS aplicáveis.

Por sua vez, uma *joint venture* é uma operação por meio da qual as partes que exercem controlo conjunto têm direitos sobre os ativos líquidos (*net assets*), pelo que estas participações financeiras são incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas pelo método de equivalência patrimonial, sendo inicialmente registados ao custo.

A participação do Grupo nos ganhos e perda das suas associadas e empreendimentos conjuntos, após a aquisição, é reconhecida na demonstração dos resultados e a quota-parte nos movimentos dos resultados transitados, após a aquisição, é reconhecida em reservas, por contrapartida do valor contabilístico do investimento financeiro. Os dividendos recebidos destas empresas são registados como uma diminuição do valor dos investimentos financeiros.

Quando a participação do Grupo nas perdas da associada e empreendimento conjunto iguala ou ultrapassa o seu investimento nestas empresas, incluindo contas a receber não cobertas por garantias, o Grupo deixa de reconhecer perdas adicionais, exceto se tiver incorrido em obrigações ou efetuado pagamentos em nome da associada ou empreendimento conjunto.

Os ganhos não realizados em transações com as associadas e empreendimentos conjuntos são eliminados na extensão da participação do Grupo nestas empresas. Perdas não realizadas são, também, eliminadas, exceto se a transação revelar evidência de imparidade de um bem transferido.

As políticas contabilísticas de associadas são alteradas, sempre que necessário, de forma a garantir consistência com as políticas adotadas pelo Grupo.

2.4 Conversão Cambial

A. Moeda Funcional

Os elementos incluídos nas demonstrações financeiras são apresentados em milhares de euros (moeda do ambiente económico em que o Grupo ANA opera).

B. Transações e Saldos

As transações em moeda diferente do euro são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio vigentes à data da transação.

As diferenças de câmbio realizadas no exercício, bem como as não realizadas apuradas em relação aos ativos e passivos monetários existentes à data do balanço, aos câmbios vigentes nessa data, são reconhecidas na demonstração dos resultados.

Para a conversão dos ativos e passivos monetários em moeda estrangeira, existentes à data do relato financeiro, foram utilizadas as seguintes taxas de câmbio em relação ao euro:

Moeda	2025	2024
USD	1,1750	1,0389
GBP	0,8726	0,82918
CAD	1,6088	-
CVE	110,265	110,265

2.5 Relato por Segmentos

Em conformidade com a IFRS 8, um segmento operacional é uma componente de uma entidade:

- Que desenvolve atividades de negócio, de que pode obter réditos e incorrer em gastos (incluindo réditos e gastos relacionados com transações com outras componentes da mesma entidade)
- Cujos resultados operacionais são regularmente revistos pelo principal responsável pela tomada de decisões operacionais da entidade, para efeitos da tomada de decisões sobre a imputação de recursos ao segmento e da avaliação do seu desempenho
- Relativamente à qual esteja disponível informação financeira distinta

O Grupo ANA identificou como responsável pela tomada de decisões operacionais a Comissão Executiva, ou seja, o órgão que revê a informação interna preparada de forma a avaliar a performance das atividades do Grupo e a afetação de recursos.

Atendendo ao quadro estabelecido na regulação económica a que a ANA se encontra sujeita, a mesma considerou, para efeitos de relato por segmentos, a separação feita de acordo com o Contrato de Concessão, bem como os interesses que possui noutras Empresas:

- Grupo Lisboa: Lisboa, Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja
- Aeroporto do Porto
- Aeroporto de Faro
- Portway

v. PTFD, Lda.

vi. Cabo Verde Airports, S.A

2.6 Ativos da Concessão

As Concessões atribuídas à ANA incluem como ativos da Concessão os abaixo enunciados.

2.6.1 Ativos Fixos Tangíveis

Os ativos fixos tangíveis compreendem os bens dominiais e os bens patrimoniais, conforme se detalha seguidamente:

- Bens dominiais:

Incluem todos os bens adquiridos pelas empresas do Grupo que se encontram implantados em terrenos do domínio público e que se encontram afetos à prestação do serviço público

- Bens patrimoniais:

- Bens móveis afetos à Concessão: incluem todos os bens que se destinam à prestação do serviço público e, como tal, afetos ao funcionamento da Concessão, mas que são, em substância, controlados pela Concessionária
- Outros: restantes bens patrimoniais não afetos às atividades de prestação de serviço público adquiridos pelas empresas do Grupo

Entende-se que o operador da Concessão controla, em substância, os ativos da Concessão sempre que possa, de forma autónoma e sem autorização prévia do Concedente, tomar decisões sobre a tempestividade da sua substituição, do valor do investimento a efetuar e das características do equipamento a adquirir (vide nota 2.6.2).

Os ativos fixos tangíveis encontram-se registados pelo valor da contrapartida inicial liquidada e foram objeto de reavaliações legais, no âmbito do normativo anterior, o qual constitui o custo presumido à data da transição normativo IAS/IFRS. Os ativos fixos tangíveis estão a ser depreciados pelas respetivas vidas úteis estimadas, pelo método linear.

Os dispêndios subsequentes são incluídos na quantia escriturada do bem ou reconhecidos como ativos separados, conforme apropriado, somente quando é provável o fluxo futuro de benefícios

económicos para as empresas e o custo possa ser mensurado com fiabilidade. Os demais dispêndios com reparações e manutenção são reconhecidos como um gasto no período em que são incorridos.

Os custos incorridos com empréstimos diretamente atribuíveis à construção de ativos qualificáveis são capitalizados durante o período necessário para completar e preparar o ativo para o uso pretendido. Os restantes custos com empréstimos são reconhecidos como gastos do período.

São igualmente capitalizados como ativos fixos tangíveis os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos do Grupo. Esta capitalização é efetuada em função dos recursos internos utilizados e dos tempos despendidos, por contrapartida da rubrica de trabalhos executados pela entidade e capitalizados.

Os ganhos ou perdas decorrentes do abate ou da alienação de ativos fixos tangíveis são determinados pela diferença entre os valores obtidos com a alienação e a respetiva quantia escriturada, sendo reconhecidos como rendimentos ou gastos na demonstração dos resultados.

O período de vida útil estimado dos principais ativos fixos tangíveis resume-se como segue:

Edifícios	10 a 50 anos
Outras construções	10 a 50 anos
Equipamento básico	3 a 20 anos
Equipamento de transporte	4 a 7 anos
Equipamento administrativo	4 a 10 anos

As depreciações do período são calculadas pelo método linear.

2.6.2 Ativos Intangíveis – Direito da Concessão

De acordo com as condições dos Contratos de Concessão da ANA e da regulação económica estabelecida nesses instrumentos, conforme descrito na nota 1.3, o modelo de registo dos ativos da Concessão, a aplicar no âmbito da IFRIC 12, é o do ativo intangível, dado não existir direito incondicional ao recebimento de quantias fixas, ou determináveis, associadas ao serviço público prestado. Existe, apenas, o direito de cobrar tarifas aos utilizadores dos aeroportos, encontrando-se a Concessionária exposta ao risco de procura.

Existe ainda a responsabilidade de substituição e manutenção das infraestruturas associadas ao Direito de Concessão (vide nota 2.19).

Na determinação dos bens a classificar como ativos que integram o direito de concessão, foram identificadas as classes associadas às diferentes atividades desenvolvidas, tendo sido considerados no direito de concessão os que respeitam a serviços/atividades em que o:

- Concedente controla ou regula:
 - Quais os serviços a prestar – a Concessionária é obrigada a prestar os serviços objeto do Contrato de Concessão
 - A que utilizadores – a Concessionária é obrigada a disponibilizar o acesso ao serviço público de forma indiscriminada a todos os utilizadores/utentes
 - Preço – a Concessionária é obrigada a praticar os preços estabelecidos pelo Concedente ou outra entidade equivalente (ex.: Regulador)
- Concedente controla em substância qualquer interesse significativo na infraestrutura e a Concessionária não pode dispor livremente dos ativos sem autorização do mesmo

Ao saldo apurado foi deduzido o valor dos subsídios obtidos para esses investimentos, passando a ser apresentados líquidos dos montantes investidos nos ativos da Concessão, conforme política definida para o Grupo ANA.

O direito de concessão apresentado na demonstração da posição financeira é reconhecido, na fase inicial, como um ativo intangível mensurado ao justo valor, em conformidade com a IFRIC 12 e a IAS 38. Subsequentemente, este ativo é incrementado pelos montantes despendidos com a construção ou aquisição de ativos necessários à execução das atividades da Concessão, que se traduzam em investimentos de expansão ou requalificação das infraestruturas (vide nota 1.2).

O direito de concessão, incluindo os incrementos acima mencionados, é amortizado até final do prazo da Concessão (2062), pelo método linear.

2.7 Outros Ativos Intangíveis

Os outros ativos intangíveis encontram-se valorizados ao custo de aquisição, deduzido das amortizações acumuladas e perdas de imparidade.

Os ativos intangíveis são reconhecidos apenas quando sejam identificáveis, quando seja provável que dos mesmos resultem benefícios económicos futuros controlados pelo Grupo e quando o respetivo custo possa ser mensurável com fiabilidade.

Os outros ativos intangíveis referem-se a despesas de investigação e *software*.

Despesas de Investigação e Desenvolvimento

As despesas de investigação, incorridas na obtenção de novos conhecimentos técnicos ou científicos, bem como na procura de soluções alternativas, são reconhecidas como gasto do período em que são incorridas.

As despesas de desenvolvimento são capitalizadas como ativo intangível quando é demonstrável a viabilidade técnica do produto ou processo em desenvolvimento e o Grupo tem a intenção e a capacidade de completar o seu desenvolvimento e iniciar a sua comercialização ou o seu uso.

Software

Os custos incorridos com a aquisição ou desenvolvimento de programas informáticos são capitalizados como ativos intangíveis sempre que seja expectável a sua utilização pelo Grupo e quando estejam reunidos os critérios de reconhecimento previstos na IAS 38.

O *software* é amortizado pelo método linear ao longo da respetiva vida útil estimada, a qual é, em regra, de 3 anos.

2.8 Goodwill

O *goodwill* representa o excesso do custo de aquisição face ao justo valor dos ativos e passivos identificáveis da subsidiária/associada na data de aquisição. Nas contas individuais, o *goodwill* é incluído nos investimentos em associadas, e é mensurado ao valor inicial apurado deduzido de perdas de imparidade acumuladas. Ganhos ou perdas decorrentes da venda de uma entidade incluem o valor do *goodwill* referente à mesma.

O *goodwill* é alocado às unidades geradoras de fluxos de caixa para realização dos testes de imparidade. Os testes são realizados pelo menos uma vez por ano com referência à data de relato financeiro.

2.9 Imparidade de Ativos Não Financeiros

Os ativos do Grupo ANA são analisados em cada período de reporte, por forma a detetar eventuais indícios de perdas por imparidade.

Sempre que existam indícios de imparidade, é estimado o valor recuperável do ativo, sendo reconhecidas perdas de imparidade pela diferença entre o valor contabilístico e o valor recuperável.

O valor recuperável de um ativo corresponde ao valor mais elevado entre o justo valor do ativo deduzido dos custos de venda e o seu valor de uso.

O valor recuperável é determinado para um ativo individual, exceto quando o ativo não gera entradas de caixa que sejam largamente independentes das geradas por outros ativos ou grupos de ativos. Quando o valor contabilístico de um ativo excede o seu montante recuperável, o ativo é considerado em imparidade e é reduzido ao seu montante recuperável.

Na determinação do valor de uso, os fluxos de caixa futuros estimados são descontados ao seu valor presente usando uma taxa de desconto pre-tax que reflete as avaliações atuais de mercado sobre o valor temporal do dinheiro e os riscos específicos do ativo.

A determinação do valor recuperável é efetuada tendo em conta as seguintes Unidades Geradoras de Caixa (UGCs):

- A atividade aeroportuária gerida pela ANA
- A atividade de *handling* desenvolvida pela Portway
- A atividade de comercialização em regime *duty free/duty paid* realizada pela PTDF
- A atividade aeroportuária gerida pela Cabo Verde Airports, S.A

Para ativos excluindo o *goodwill*, é efetuada uma avaliação em cada data de reporte para determinar se existe algum indício de que as perdas por imparidade previamente reconhecidas deixaram de existir ou diminuíram. Se tal indício existir, o Grupo estima o montante recuperável do ativo ou da unidade geradora de caixa.

É efetuada uma avaliação ao *goodwill* em cada data de reporte para determinar se existe algum indício de imparidade.

A imparidade do *goodwill* é determinada através da avaliação do montante recuperável de cada UGC a que o mesmo está associado. Quando o montante recuperável da UGC é inferior ao seu valor contabilístico, é reconhecida uma perda por imparidade. As perdas por imparidade relacionadas com *goodwill* não podem ser revertidas em períodos futuros.

2.10 Ativos Financeiros

O Grupo determina a classificação dos ativos financeiros, na data do reconhecimento inicial, de acordo com o objetivo da sua compra, reavaliando esta classificação a cada data de relato.

Os ativos financeiros podem ser classificados como:

- Ativos mensurados ao custo amortizado – inclui os ativos financeiros não derivados cujo modelo de negócio consiste em deter ativos financeiros com o objetivo de receber *cash flows* contratuais, sendo que estes fluxos de caixa contratuais são apenas reembolsos de capital e pagamentos de juros sobre o capital em dívida
- Ativos financeiros ao justo valor através de outro rendimento integral – os ativos são classificados ao justo valor através de outro rendimento integral caso estes sejam detidos no âmbito de um modelo de negócio cujo objetivo seja alcançado através da recolha de fluxos de caixa contratuais e da venda de ativos financeiros, e os termos contratuais do ativo financeiro dão origem, em datas definidas, a fluxos de caixa que são apenas reembolsos de capital e pagamentos de juros sobre o capital em dívida
- Ativos financeiros ao justo valor através de resultados – são classificados nesta categoria os instrumentos financeiros derivados e instrumentos de capital que a Empresa não tenha classificado como ativo financeiro através de outro rendimento integral, no momento de reconhecimento inicial. Nesta categoria integram-se, também, todos os instrumentos financeiros cujos *cash flows* contratuais não são exclusivamente capitais e juros

Os ativos financeiros são inicialmente registados ao justo valor, acrescido dos custos de transação diretamente atribuíveis à aquisição quando não sejam subsequentemente mensurados ao justo valor através de resultados.

Os ativos financeiros são desreconhecidos quando os direitos ao recebimento dos fluxos monetários originados por esses investimentos expiram ou são transferidos, assim como todos os riscos e benefícios associados à sua posse.

2.11 Imparidade de Ativos Financeiros

A cada data de relato, o Grupo ANA avalia se os ativos financeiros ao custo amortizado se encontram em imparidade e reconhece perdas de crédito esperadas referente a clientes, devedores e outras contas a receber.

De acordo com a IFRS 9, nas situações em que o risco de crédito de um ativo financeiro não tenha aumentado significativamente desde o seu reconhecimento inicial, deverá ser reconhecida uma imparidade acumulada igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer nos próximos 12 meses. Caso o risco de crédito tenha aumentado significativamente, deverá ser reconhecida uma imparidade acumulada igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer até à respetiva maturidade do ativo.

Enquadram-se no âmbito da aplicação desta norma, para efeitos de perdas esperadas, os ativos financeiros mensurados ao custo amortizado ou ao justo valor através de outro rendimento integral. Estão excluídos do âmbito da norma os investimentos em instrumentos de capital, os compromissos de empréstimos emitidos que sejam mensurados ao justo valor e outros instrumentos financeiros que sejam mensurados ao justo valor.

O modelo de imparidades seguido no Grupo para os contratos no âmbito da IFRS 9 é o das perdas esperadas. As perdas esperadas até à maturidade, são registadas tendo por base a experiência de perdas reais e as características específicas do risco de crédito subjacente.

2.12 Inventários

Os inventários são valorizados ao menor entre o custo de aquisição e o seu valor líquido de realização. Os inventários referem-se, essencialmente, a combustíveis, peças de substituição e outros materiais. Os inventários são reconhecidos, inicialmente, ao custo de aquisição, que inclui todas as despesas suportadas com a compra. O custo é determinado utilizando o método do custo médio ponderado.

2.13 Caixa e Equivalentes de Caixa

A rubrica caixa e equivalentes de caixa inclui montantes em caixa, os depósitos bancários e os outros investimentos de curto prazo com maturidade inicial até três meses, que possam ser imediatamente mobilizáveis sem risco significativo de flutuações de valor e descobertos bancários.

Inclui, ainda, o valor relativo ao *cash pooling* na sequência da adesão do Grupo ANA ao mecanismo de cash pooling do Grupo VINCI. O *cash pooling* qualifica como equivalente de caixa, dado não existir qualquer restrição à sua utilização, estando imediatamente disponível pelo facto de cumprir os restantes critérios referidos.

Para efeitos da demonstração de fluxos de caixa, esta rubrica inclui, também, os descobertos bancários, os quais são apresentados na posição financeira, no passivo corrente, na rubrica empréstimos.

2.14 Dividendos

Os dividendos são reconhecidos como passivo quando aprovados em Assembleia Geral, pelos acionistas.

2.15 Passivos Financeiros

A IFRS 9 prevê a classificação dos passivos financeiros em duas categorias:

- Passivos financeiros ao custo amortizado
- Passivos financeiros ao justo valor

Os passivos financeiros ao custo amortizado incluem empréstimos obtidos (vide nota 2.16) e dívidas a pagar e outros passivos (vide nota 2.17).

Os passivos financeiros ao justo valor referem-se a instrumentos financeiros derivados, contratados no âmbito da gestão do risco financeiro do Grupo.

Os instrumentos financeiros derivados são reconhecidos na data da sua contratação, pelo seu justo valor. Subsequentemente, o justo valor dos instrumentos financeiros derivados é calculado numa base regular. Os ganhos ou perdas resultantes da variação do justo valor são registados, diretamente, nos resultados do período, ou em reservas de cobertura, no capital próprio, nas situações em que se qualificam como derivado de cobertura de fluxos de caixa (vide nota 3.3).

Os passivos financeiros são desreconhecidos quando as obrigações subjacentes se extinguem pelo pagamento, são canceladas ou expiram.

2.16 Empréstimos Obtidos

Um instrumento financeiro é classificado como um passivo financeiro ao custo amortizado quando existe uma obrigação contratual, por parte do emissor, de liquidar capital e/ou juros, mediante a entrega

de dinheiro ou de outro ativo financeiro, independentemente da sua forma legal. Os passivos financeiros são registados (i) inicialmente pelo seu justo valor deduzido dos custos de transação incorridos; e (ii) subsequentemente ao custo amortizado, com base no método da taxa efetiva.

São classificados no passivo corrente, exceto se o Grupo possuir um direito incondicional de diferir a liquidação do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço, sendo neste caso classificados no passivo não corrente.

2.17 Dívidas a Pagar e Outros Passivos

Os saldos de fornecedores e outras contas a pagar são reconhecidos, inicialmente, ao justo valor, sendo mensurados, subsequentemente, ao custo amortizado de acordo com o método da taxa de juro efetiva.

2.18 Benefícios de Reforma

A ANA tem um Fundo de Pensões Complementar, gerido por uma entidade autónoma, o qual inclui dois planos:

- Plano de contribuição definida – abrange a totalidade dos trabalhadores, sendo que as contribuições para este plano são registadas como gasto, no exercício em que ocorrem. As contribuições da ANA para o Fundo de Pensões, suspensas desde novembro de 2021, foram retomadas, em julho de 2024, no âmbito do pacote de Benefits Class, com os trabalhadores a definir o valor a alocar ao referido plano.
- Plano de benefício definido – abrange apenas os trabalhadores que já se encontravam reformados a 1 de janeiro de 2004 (data de alteração do plano de benefício definido para contribuição definida)

As responsabilidades da ANA são calculadas anualmente, na data de fecho de contas, por peritos independentes, de acordo com o método das rendas vitalícias imediatas.

Os ganhos e perdas atuariais (“remensurações”) apresentados na demonstração do rendimento integral incluem: (i) os ganhos e perdas atuariais resultantes de aumentos e diminuições do valor presente da obrigação de benefício definido em consequência de alterações de pressupostos atuariais e ajustamentos de experiência; (ii) o retorno dos ativos do plano, excluindo os montantes incluídos no juro líquido sobre o passivo (ativo) líquido de benefício definido; e (iii) as variações do efeito de restringir um ativo líquido de benefícios definidos ao limite máximo de ativos, excluindo os montantes incluídos no juro líquido sobre o passivo (ativo) líquido de benefício definido.

O custo financeiro dos planos com fundo constituído é calculado na base líquida da responsabilidade não fundeada.

Os ativos do plano seguem as condições de reconhecimento previstas na IAS 19 e os requisitos mínimos de financiamento estabelecidos legal ou contratualmente.

2.19 Provisões, Ativos Contingentes e Passivos Contingentes

São reconhecidas provisões quando, à data do relato:

- Existe uma obrigação legal, contratual ou construtiva proveniente de acontecimentos passados
- Seja provável uma saída de recursos para liquidar a obrigação
- Possa ser efetuada uma estimativa fiável do montante da obrigação

Quando existem múltiplas obrigações similares, a probabilidade de saída de recursos é determinada em conjunto, sendo a provisão reconhecida mesmo que a probabilidade de saída de recursos de um elemento individual incluído na mesma classe de obrigações seja baixa.

As provisões são revistas a cada data do relato e ajustadas de modo a refletir a melhor estimativa disponível. A mensuração baseia-se no valor nominal da obrigação, acrescido de juros legais, de forma a refletir o exfluxo esperado de recursos.

No caso de processos judiciais em curso, a Administração fundamenta o seu julgamento em pareceres jurídicos externos em conjunto com a avaliação interna da Direção Jurídica e do Contencioso.

São tratadas como passivos contingentes as situações em que existe uma obrigação presente, resultante de um evento passado, mas das quais não é provável que resulte uma saída de recursos, ou estas não possam ser estimadas com fiabilidade, sendo divulgadas nas demonstrações financeiras, exceto se a possibilidade de exfluxo for remota (vide nota 46.2).

Os ativos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados apenas quando seja provável a existência de um influxo económico futuro de recursos (vide nota 46.1).

A provisão para fazer face às responsabilidades de renovação e substituição associadas ao Direito de Concessão (vide nota 2.6.2.) é constituída com base nos parâmetros de qualidade exigidos para as infraestruturas e na estimativa de desgaste, considerando o seu estado de uso e a utilização efetiva.

Esta responsabilidade é reavaliada anualmente, tanto quanto ao montante como à data de ocorrência, sendo o acréscimo de custos reconhecido pelo valor presente da melhor estimativa das responsabilidades contratuais em cada data de relato financeiro.

Quando o período de utilização esperado é superior a 12 meses, a provisão é classificada como passivo não corrente, na rubrica de “Dívidas a pagar e outros passivos”. A parte restante, com prazo inferior a 12 meses, é classificada como passivo corrente na mesma rubrica.

2.20 Subsídios

Os subsídios são reconhecidos pelo seu justo valor quando existe uma segurança razoável que serão recebidos e que o Grupo cumprirá as obrigações inerentes.

Os subsídios recebidos para financiamento de aquisições de ativos fixos tangíveis são registados no passivo e reconhecidos em resultados, proporcionalmente às depreciações dos ativos subsidiados.

Os subsídios atribuídos no âmbito das atividades de serviço público são apresentados a deduzir ao valor dos contratos de construção prestados no direito de concessão, por constituírem reembolso de parte das despesas incorridas.

Os subsídios relativos a gastos são diferidos e reconhecidos na demonstração dos resultados pelo período necessário para os balancear com os gastos que se destinam a compensar.

Os subsídios são classificados como passivos não correntes, na rubrica de dívidas a pagar e outros passivos, quando o período de diferimento é superior a 12 meses. O saldo remanescente é classificado como dívidas a pagar e outros passivos correntes.

2.21 Locação

O Grupo classifica as suas locações de acordo com a IFRS 16.

A IFRS 16 estabelece os princípios que se aplicam ao reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação referentes a contratos de locação, tendo como principal objetivo garantir que os locatários e locadores forneçam as informações necessárias para que as transações relacionadas com locações sejam representadas fielmente.

O Grupo apresenta o ativo sob direito de uso e o passivo de locação em rubricas segregadas na demonstração da posição financeira.

Uma locação é definida como um contrato que confere o direito de controlar o uso de um ativo identificável durante um certo período e em troca de um determinado valor.

Na data de início de cada contrato, o Grupo avalia se o âmbito do mesmo corresponde a um contrato de locação ou se contém uma locação, reconhecendo um ativo sob direito de uso e um passivo de locação.

O ativo sob direito de uso é mensurado pelo valor inicial do passivo de locação ajustado de quaisquer pagamentos efetuados na data de início ou antes desta, de custos diretos incorridos inicialmente, de custos estimados de desmantelamento e restauro (caso aplicável), e deduzido dos incentivos incorridos.

O valor do passivo de locação corresponde ao valor presente dos pagamentos de locação que não estejam pagos nessa data, descontados segundo a taxa de juro implícita na locação ou, se esta não puder ser facilmente identificada, a taxa incremental de financiamento do Grupo.

Para obtenção do valor do ativo e passivo de locação importa, também, o prazo da locação, sendo este o período não cancelável do contrato acrescido de quaisquer opções de prorrogação ou deduzido de rescisão da locação, se razoavelmente certas.

No que respeita à mensuração subsequente, o Grupo mensura os ativos por direito de uso ao custo deduzido de amortizações e perdas por imparidade e o passivo de locação com base no seu custo amortizado.

O valor do passivo de locação aumenta refletindo os juros sobre o mesmo e é reduzido pelos pagamentos de locação realizados no período.

O passivo de locação pode, também, sofrer remensurações caso se verifiquem alterações nos pagamentos futuros, devendo o Grupo reconhecer o referido montante como um ajustamento ao ativo sob direito de uso. Caso a quantia escriturada do ativo sob direito de uso esteja reduzida a zero, a quantia remanescente da remensuração deve ser reconhecida na demonstração de resultados.

2.22 Política de Cobertura

O Grupo ANA tem como política recorrer a instrumentos financeiros derivados que cumprem com as disposições da IFRS 9, com o objetivo de efetuar cobertura dos riscos financeiros a que se encontra exposto, decorrentes de variações nas taxas de juro.

Os instrumentos financeiros derivados são reconhecidos na data da sua negociação (*trade date*), pelo seu justo valor. Subsequentemente, o justo valor dos instrumentos financeiros derivados é

reavaliado numa base regular, sendo os ganhos ou perdas resultantes dessa reavaliação registados diretamente na demonstração dos resultados, exceto no que se refere aos derivados designados como instrumentos de cobertura de fluxos de caixa. O reconhecimento das variações de justo valor dos derivados de cobertura, nos resultados do período, depende da natureza do risco coberto e do modelo de cobertura utilizado.

Contabilidade de Cobertura

Os instrumentos financeiros derivados utilizados para fins de cobertura podem ser classificados contabilisticamente como de cobertura desde que cumpram, cumulativamente, as seguintes condições:

- À data de início da transação, a relação de cobertura encontra-se identificada e formalmente documentada, incluindo a identificação do item coberto, do instrumento de cobertura e a avaliação da efetividade da cobertura
- Existe a expectativa de que a relação de cobertura seja altamente efetiva à data de início da transação e ao longo da vida da operação
- A eficácia da cobertura possa ser mensurada com fiabilidade à data de início da transação e ao longo da vida da operação
- Para operações de cobertura de fluxos de caixa, os mesmos devem ser altamente prováveis de virem a ocorrer

Risco de Taxa de Juro (Cobertura de Justo Valor)

Os instrumentos de cobertura que sejam designados e qualifiquem como de cobertura de justo valor, são registados na demonstração da posição financeira pelo seu justo valor. Paralelamente, as alterações ao justo valor dos instrumentos cobertos, na componente que está a ser coberta, é ajustada por contrapartida de resultados. Consequentemente, qualquer ineficácia das coberturas é, imediatamente, reconhecida em resultados.

Se a cobertura deixar de cumprir com os critérios exigidos para a contabilidade de cobertura, o instrumento financeiro derivado é transferido para a carteira de negociação e a contabilidade de cobertura é descontinuada prospetivamente.

Risco de Taxa de Juro (Cobertura de Fluxos de Caixa)

As operações que qualifiquem como instrumentos de cobertura em relação à cobertura de fluxo de caixa, são registadas na demonstração da posição financeira pelo seu justo valor e, na medida

em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor dos instrumentos são inicialmente registadas por contrapartida de capitais próprios e, posteriormente, reclassificadas para a rubrica de gastos de financiamento.

Se as operações de cobertura apresentarem ineficácia, esta é registada diretamente em resultados. Desta forma, e em termos líquidos, os fluxos associados às operações cobertas são periodificados à taxa inerente à operação de cobertura contratada.

Quando um instrumento de cobertura expira ou é vendido, ou quando a cobertura deixa de cumprir os critérios exigidos para a contabilidade de cobertura, as variações de justo valor do derivado acumuladas em reservas são reconhecidas em resultados quando a operação coberta também afetar resultados.

2.23 Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros

Na determinação do justo valor de um ativo ou passivo financeiro, se existir um mercado ativo, a cotação de mercado é aplicada. Este constitui o nível 1 da hierarquia do justo valor.

Se não existir um mercado ativo, que é o caso para alguns ativos e passivos financeiros, são utilizadas técnicas de valorização geralmente aceites no mercado, baseadas em pressupostos de mercado. Este constitui o nível 2 da hierarquia do justo valor.

O Grupo aplica técnicas de valorização para os instrumentos financeiros não cotados, tais como derivados, instrumentos financeiros ao justo valor através de resultados e para ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral. Os modelos de valorização, que são utilizados mais frequentemente, são modelos de fluxos de caixa descontados e modelos de avaliação de opções que incorporam, por exemplo, as curvas de taxa de juro e volatilidade de mercado.

Para os ativos e passivos financeiros para os quais não existe informação de mercado ou equiparável, são utilizados modelos de valorização mais avançados, contendo pressupostos e dados que não são diretamente observáveis em mercado para os quais o Grupo utiliza estimativas e pressupostos internos. Este constitui o nível 3 da hierarquia do justo valor.

2.24 Imposto Sobre o Rendimento

A VINCI optou, em 2017, pela aplicação do regime especial de tributação dos grupos de sociedades ao conjunto de sociedades residentes em Portugal, que preenchem as condições enunciadas nos artigos 69.º e 69.º-A do CIRC.

A ANA foi nomeada pela VINCI, sociedade dominada designada, assumindo, assim, a responsabilidade pelo cumprimento de todas as obrigações que incumbem à sociedade dominante, nos termos do n.º 3 do artigo 69.º-A do CIRC.

Em 2025, o RETGS era composto por 19 sociedades, incluindo a ANA (vide nota 19).

O imposto sobre o rendimento compreende os impostos correntes e os impostos diferidos. O imposto sobre o rendimento é reconhecido na demonstração dos resultados, exceto quando relacionado com itens que sejam movimentados em capitais próprios. O valor de imposto corrente a pagar é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com a legislação fiscal aplicável.

Os impostos diferidos são calculados com base no método da responsabilidade do balanço e refletem as diferenças temporárias entre o montante dos ativos e passivos consolidados, para efeitos de reporte contabilístico, e os respetivos montantes, para efeitos de tributação.

No entanto, se o imposto diferido surgir pelo reconhecimento inicial de um ativo ou passivo numa transação que não seja uma concentração empresarial, e que à data da transação não afeta nem o resultado contabilístico nem o resultado fiscal, este não é contabilizado.

Os ativos e passivos por impostos diferidos são determinados e anualmente avaliados às taxas de tributação em vigor, ou anunciadas na data do balanço, e que se espera que sejam aplicáveis no período de realização do imposto diferido ativo ou de liquidação do imposto diferido passivo.

Os ativos por impostos diferidos são reconhecidos na medida em que seja provável que os lucros tributáveis futuros estejam disponíveis para utilização da diferença temporária.

Os impostos diferidos são registados na demonstração dos resultados, exceto se resultarem de valores reconhecidos diretamente em capital próprio, situação em que o imposto é também escriturado na mesma rubrica.

2.25 Rédito

O rédito é reconhecido de acordo com a IFRS 15, a qual se baseia no princípio de que o rédito é reconhecido quando (ou à medida que) o controlo dos bens ou serviços é transferido para o cliente, pelo montante que se espera receber em contrapartida desses bens ou serviços.

O valor da transação é alocado às diferentes obrigações de desempenho identificadas no contrato e ajustado sempre que a contraprestação seja variável ou inclua um componente de financiamento significativo.

O modelo de reconhecimento do rédito, de acordo com esta norma, baseia-se numa abordagem de cinco etapas de análise, por forma a determinar quando o rédito deve ser reconhecido e qual o montante a reconhecer:

- Identificar o contrato com o cliente
- Identificar as obrigações de desempenho
- Determinar o preço de transação
- Alocar o preço de transação
- Reconhecimento do rédito

O reconhecimento do rédito depende de as obrigações de desempenho serem satisfeitas ao longo do tempo ou num momento específico, sendo mensurado pelo montante que o Grupo espera receber.

Vendas

O rédito decorrente das vendas de mercadorias é reconhecido no período contabilístico em que o Grupo transfere para o cliente o controlo dos bens, correspondente ao justo valor da venda, líquido de impostos e descontos comerciais.

Prestação de Serviços

A prestação de serviços engloba, essencialmente, taxas cobradas no âmbito das atividades de tráfego, segurança, PMR, assistência em escala, ocupação, exploração e outras taxas de natureza comercial, nos termos da regulação económica aplicável.

De acordo com a IFRS 15, o rédito é reconhecido apenas quando a obrigação de desempenho é satisfeita. As obrigações de performance das prestações de serviços do Grupo, esgotam-se no momento da boa prestação dos seguintes serviços:

- Taxas de tráfego, assistência em escala, segurança e PMR - reconhecidas no período em que os serviços são prestados, pelo justo valor da prestação, líquido de impostos e de incentivos concedidos às companhias aéreas para o desenvolvimento de tráfego
- Taxas de ocupação - reconhecidas de forma linear ao longo do período da licença de ocupação
- Taxas de exploração - podem incluir uma componente fixa e/ou uma componente variável:
 - A componente fixa é reconhecida linearmente ao longo da licença

- A componente variável é obtida por aplicação de um valor percentual sobre o volume de negócios realizado pela concessionária, sendo reconhecida no período em que o concessionário realiza o rendimento. A maioria das licenças de exploração prevê, ainda, um proveito mínimo garantido isto é, um montante mínimo que o concessionário está obrigado a pagar.

Outras taxas de natureza comercial são reconhecidas no período em que os serviços correspondentes são prestados.

Contratos de Construção

A rubrica de contratos de construção respeita aos contratos associados aos Contratos de Concessão. O Grupo reconhece, na demonstração dos resultados, os custos incorridos com a aquisição, construção, expansão ou melhoria (upgrade) das infraestruturas da Concessão, reconhecendo, em simultâneo, o rédito de construção correspondente.

Para efeitos de determinação do rédito dos contratos de construção, são igualmente considerados os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos de expansão.

Outros Proveitos

A rubrica de outros proveitos inclui, essencialmente, serviços prestados à Portway, à PTDF, e à CVA, tais como serviços técnicos e de gestão, cedência de pessoal, manutenção de sistemas de informação e outros serviços de natureza similar, sendo o rédito reconhecido no período em que os serviços são prestados.

3. Gestão do Risco Financeiro

3.1 Fatores de Risco Financeiro

As atividades do Grupo estão expostas a uma variedade de fatores de risco financeiro: risco de crédito, risco de liquidez e risco de fluxos de caixa associado à taxa de juro.

O Grupo detém um modelo de gestão do risco que procura minimizar os potenciais efeitos adversos, utilizando os instrumentos adequados à cobertura dos riscos a que se encontra exposta.

A. Risco de Crédito

O risco de crédito pode resultar do risco de contraparte, risco de saldos de caixa e equivalentes de caixa, depósitos e instrumentos financeiros derivados em instituições financeiras, bem como do risco de crédito relativo aos saldos a receber dos clientes e outros devedores.

No que se refere ao risco de contraparte, a tabela seguinte apresenta um resumo da qualidade de crédito das Instituições financeiras no que respeita aos depósitos e aplicações, sendo de destacar que o Grupo aplica o excesso de liquidez em instituições com nível de risco A1 e A2.

Rating	Saldos	
	2025	2024
Equivalentes de Caixa		
A1	950	1.266
A2	3.731	-
A3	-	1.538
Baa1	-	70
Outros	-	3
	4.681	2.877

Notação atribuída pela Moody's à data de 31.12.2025.

O Grupo ANA está sujeito ao risco do crédito concedido ao seu portfolio de clientes.

O Grupo avalia o risco de crédito dos seus clientes através de uma abordagem centrada no impacto de um potencial incumprimento na sua situação financeira.

A avaliação deste risco, que suporta a decisão de crédito, é efetuada com base na combinação de informações internas sobre o cliente com informação disponibilizada por uma empresa especializada em serviços de gestão de risco, contratada para o efeito.

Ao nível do Grupo, existe um conjunto de medidas de mitigação de risco de crédito, entre as quais se inclui a prestação de garantias em função do nível de crédito concedido e a revisão dos limites de crédito atribuídos a cada cliente, que vão sendo aplicadas com base na monitorização sistemática do risco.

B. Risco de Liquidez

A gestão do risco de liquidez implica a manutenção, a um nível suficiente, das disponibilidades de caixa e seus equivalentes, da consolidação da dívida flutuante, através de um montante adequado de facilidades de crédito, e da capacidade de liquidar posições de mercado.

Através do mecanismo de *cash pooling* estabelecido com o Grupo VINCI, o Grupo ANA tem acesso incondicional a fundos de liquidez de curto prazo no montante mínimo equivalente a 2 meses de vendas (valores médios de n-1), o que permite assegurar flexibilidade para a gestão da dívida flutuante.

A rubrica de empréstimos inclui financiamentos no valor de 772.200 milhares de euros com o Grupo VINCI, que atingirá a maturidade em julho de 2029.

As responsabilidades contratuais referem-se a obrigações com a renovação/substituição dos ativos da Concessão e atualização financeira das responsabilidades até ao termo da concessão, em 2062.

A rubrica de acréscimos de custos inclui os acréscimos de custos com fornecimentos e serviços, pessoal e incentivos ao tráfego.

O mapa abaixo apresenta as responsabilidades do Grupo por intervalos de maturidade:

2025	0 - 6 Meses	6 - 12 Meses	1 - 5 Anos	> 5 Anos
Fornecedores c/c	48.289	-	-	-
Fornecedores de Investimentos	29.976	-	-	-
Passivo de Locação ⁽¹⁾	701	616	2.095	-
Outros Credores	5.271	-	-	-
Garantias Prestadas por Terceiros	1.006	563	11.772	1.437
Empréstimos ⁽¹⁾	22.003	25.699	167.538	785.056
Descobertos Bancários	1.452	-	-	-
Derivados	13	7	-	-
Responsabilidades Contratuais ⁽²⁾	2.648	13.193	124.404	443.512
Acréscimos de Custos	108.943	-	-	-
	220.302	40.078	305.809	1.230.004

⁽¹⁾ Inclui juros até ao final do financiamento, calculados com base em taxas *forwards* estimadas

⁽²⁾ Responsabilidades contratuais com reposição/substituição

2024	0 - 6 Meses	6 - 12 Meses	1 - 5 Anos	> 5 Anos
Fornecedores c/c	29.465	-	-	-
Fornecedores de Investimentos	39.838	-	-	-
Passivo de Locação ⁽¹⁾	584	523	1.966	-
Outros Credores	8.348	-	-	-
Garantias Prestadas por Terceiros	763	345	12.074	-
Empréstimos ⁽¹⁾	28.168	26.821	966.155	16.797
Derivados	18	19	24	-
Responsabilidades Contratuais ⁽²⁾	14.366	14.366	99.407	457.486
Acréscimos de Custos	118.944	-	-	-
	240.492	42.074	1.079.626	474.283

⁽¹⁾ Inclui juros até ao final do financiamento, calculados com base em taxas *forwards* estimadas

⁽²⁾ Responsabilidades contratuais com reposição/substituição

C. Risco de Fluxos de Caixa e de Justo Valor Associado à Taxa de Juro

Os fluxos de caixa operacionais do Grupo são independentes das alterações da taxa de juro de mercado.

O risco da taxa de juro do Grupo advém da existência de empréstimos de longo prazo obtidos, sendo que os empréstimos emitidos com taxas variáveis apresentam exposição ao risco de fluxos de caixa associado à taxa de juro, enquanto os empréstimos emitidos com taxas fixas estão sujeitos ao risco do justo valor da dívida.

Para a análise de sensibilidade à variação da taxa de juro foram utilizadas as taxas de juro em vigor a 31 de dezembro de 2025 e aplicado um “choque” de +1,00% e -1,00%, de modo a estimar o impacto em resultados no período de 12 meses, a findar em 31 de dezembro de 2026.

Da análise de sensibilidade às variações de taxa de juro resultam os seguintes impactos em resultados:

2025	Cenário c/ Taxa Atual*	Cenário +1,00%	Cenário -1,00%
Financiamentos à Taxa Variável	-40.212	-3.975	3.975
Financiamentos à Taxa Fixa	-244	-	-
Juros s/ Locação Financeira	-78	-	-
Impacto aproximado em Resultados/ Cenário Taxa Atual		-3.975	3.975

* custo dos juros estimados em 2026

3.2 Gestão do Risco de Capital

Os objetivos do Grupo em relação à gestão do capital é:

- Salvaguardar a capacidade de continuar a sua atividade, efetuar os investimentos necessários à prossecução do objeto da Concessão e cumprir com os seus compromissos ao abrigo dos Contratos de Concessão
- Manter um rácio de endividamento dentro dos limites do estabelecido no Contrato de Concessão (vide nota 25)

- Criar valor a longo prazo para o acionista

Os rácios de *gearing*, em 31 de dezembro de 2025 e 2024, foram os seguintes:

	Grupo ANA	
	2025	2024
Empréstimos totais (Nota 25)	823.373	834.093
Passivo de locação (Nota 26)	3.264	2.907
Cash pooling ¹ (Nota 20)	-506.701	-533.853
Caixa e equivalentes de caixa (Nota 20)	-4.721	-2.916
Dívida líquida	315.215	300.231
Capitais próprios	1.327.565	1.238.101
Capital Total	1.642.780	1.538.332
<i>Gearing</i> (%)	19,2	19,5

¹ O *cash pooling* encontra-se incluído na rubrica de caixa e equivalentes de caixa da demonstração da posição financeira

A variação do rácio prende-se, fundamentalmente, com a redução do montante de empréstimos totais, decorrente dos reembolsos de capital efetuados junto do BEI durante o ano de 2025, com a diminuição do saldo de *cash pooling*, bem como o aumento do capital próprio resultante da contabilização do resultado líquido registado no ano de 2025.

Ver comentário sobre a explicação da variação de Caixa e equivalentes de caixa e a variação de *cash pooling* na nota 20. Caixa e Equivalentes de caixa.

3.3 Contabilização de Instrumentos Financeiros Derivados

À data de 31 de dezembro de 2025, o Grupo dispõe de um instrumento financeiro derivado, cujo objetivo é a cobertura de risco da taxa de juro.

O método de reconhecimento das variações de justo valor depende da classificação do instrumento como sendo ou não de cobertura e da natureza do item coberto.

O justo valor do contrato de swap de taxas de juro incorpora o risco de crédito do Grupo ANA.

4. Estimativas Contabilísticas Importantes e Julgamentos

As estimativas e julgamentos são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência histórica e em outros fatores, incluindo expectativas sobre eventos futuros que se acredita serem razoáveis nas circunstâncias em causa.

A natureza das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que são alvo de estimativa possa, no futuro, vir a diferir dos montantes inicialmente estimados.

4.1 Imparidade de Ativos

A Empresa avalia, em cada data de relato, a existência de indícios de imparidade dos ativos. Sempre que tais indícios existam, é estimada a quantia recuperável desses ativos, definida como o mais elevado entre o valor de uso e o justo valor deduzido dos custos de alienação. Caso o valor contabilístico exceda a quantia recuperável, é reconhecida uma perda por imparidade nos resultados do período.

A determinação da quantia recuperável envolve o exercício de julgamentos significativos e a utilização de estimativas e pressupostos:

- Projeções de fluxos de caixa futuros, incluindo expectativas quanto à evolução do tráfego, receitas e custos operacionais
- Taxas de crescimento a longo prazo
- Taxas de desconto aplicáveis, que refletem o valor temporal do dinheiro e os riscos específicos dos ativos

Estas estimativas são baseadas na melhor informação disponível à data de relato, incluindo pressupostos consistentes com planos de negócio aprovados pela gestão.

Alterações nos pressupostos utilizados, em particular nas taxas de crescimento, níveis de atividade ou taxas de desconto, podem ter um impacto significativo na quantia recuperável dos ativos e, conseqüentemente, nos resultados futuros.

4.2 Responsabilidades de Renovação/ Substituição

A Empresa reconhece responsabilidades relativas a intervenções de renovação e substituição de ativos no âmbito do contrato de concessão, conforme descrito na Nota 2.19. Estas responsabilidades correspondem a obrigações presentes de manter os ativos concessionados em condições de operação adequadas ao longo do período da concessão.

A mensuração destas responsabilidades requer o exercício de julgamentos significativos e o recurso a estimativas e pressupostos, nomeadamente:

- Identificação das componentes dos ativos sujeitos a renovação ou substituição
- Determinação da periodicidade das intervenções, com base em planos de manutenção e requisitos técnicos
- Estimativa dos custos futuros associados às intervenções, considerando a natureza dos trabalhos
- Definição do timing de execução das intervenções ao longo do período da concessão

As responsabilidades são mensuradas pelo valor presente dos dispêndios estimados, para cada período, pela aplicação das taxas de desconto estimadas, com base num “cabaz” de taxas de juro sem risco dos países da zona euro.

4.3 Imparidade das Contas a Receber

A Empresa reconhece perdas por imparidade em contas a receber com base no modelo de perdas de crédito esperadas, em conformidade com a IFRS 9, conforme descrito na Nota 2.11.

No que respeita ao apuramento e reconhecimento de imparidades o Grupo adota a abordagem simplificada, reconhecendo perdas de crédito esperadas ao longo da vida dos ativos, com base numa metodologia suportada numa matriz de risco de crédito, alinhada com a sua política de gestão de risco.

A aplicação deste modelo requer o exercício de julgamentos e o recurso a estimativas e pressupostos, nomeadamente:

- Identificação e segmentação das contas a receber, distinguindo entre dívida corrente e dívida vencida, líquidas de garantias associadas (incluindo cauções e garantias bancárias)

- Avaliação do risco de incumprimento (*default*) dos clientes, com base em informação externa obtida junto de entidades especializadas em análise de risco de crédito, complementada pelo histórico de relacionamento e comportamento de pagamento
- Definição de níveis de risco de crédito, refletindo diferentes perfis de risco dos clientes
- Aplicação de taxas de perda esperada em função da antiguidade dos saldos e da experiência histórica de incobrabilidade

Neste contexto:

- A dívida corrente é classificada em diferentes níveis de risco de crédito, estratificados em quatro níveis, de um a quatro, refletindo a probabilidade de incumprimento. O nível quatro representa o risco mais elevado de *default*
- À dívida com antiguidade entre seis meses e um ano é atribuída uma taxa de perda esperada de 50%, refletindo um aumento significativo do risco de crédito
- À dívida considerada de difícil recuperação, é atribuída uma taxa de perda esperada de 100%

As perdas por imparidade são reconhecidas nos resultados do período, sendo ajustadas sempre que se verifiquem alterações nas expectativas de recuperação dos montantes em dívida.

A Empresa procede à revisão periódica da sua matriz de imparidade, ajustando-a sempre que se verifiquem alterações relevantes no perfil de risco dos clientes ou no enquadramento económico.

4.4 Benefícios de Reforma

A ANA, S.A. tem um Plano de Benefício Definido, conforme descrito na nota 18.

No que respeita ao plano de benefício definido, a determinação das responsabilidades associadas é efetuada com base em avaliações atuariais, utilizando o método das rendas vitalícias imediatas.

A mensuração destas responsabilidades envolve o exercício de julgamentos e o recurso a estimativas e pressupostos atuariais, nomeadamente:

- Taxa de desconto utilizada para determinar o valor presente das obrigações
- Taxa de crescimento das pensões

- Tábuas de mortalidade e pressupostos de longevidade dos beneficiários

Estes pressupostos são revistos anualmente, tendo por base condições de mercado e o histórica do plano.

5. Informação por Segmentos

A ANA S.A. desenvolveu vários relatórios de modo a analisar, periodicamente, a informação operacional e económica dos aeroportos e a cumprir-se com o ponto 8.6 do anexo 12 do Contrato de Concessão.

Neste sentido, de forma a responder aos requisitos da regulação económica a que se encontra sujeita, a Empresa prepara a sua informação por segmentos em conformidade com os Grupos de Aeroportos estabelecidos no Contrato de Concessão, para além de apresentar como segmentos separados do Grupo ANA as suas participadas, Portway, PTDF e Cabo Verde Airports, S.A., respeitando a política de consolidação seguida e expressa na política 2.3 Consolidação. Assim, para o apuramento do EBITDA da Concessão do Grupo ANA, foi adicionado ao EBITDA Total ANA o EBITDA Ajustado da Portway, subsidiária da ANA, adicionados os resultados com a participação nos resultados da PTDF e Cabo Verde, e efetuadas as eliminações de transações entre partes relacionadas.

Conforme explicado no ponto 1.4.2. Regulação Económica estabelecida nos Contratos de Concessão, a partir de 2024, a RRMM do Grupo de Lisboa passará a ter uma evolução de acordo com o rácio entre o somatório do investimento elegível de capital e dos EBITDA do Grupo Lisboa, nos 5 anos anteriores, em que o EBITDA utilizado para o cálculo deste rácio deve ser feito da forma abaixo apresentada.

Tal com apresentado no capítulo I. Disposições gerais do Contrato de Concessão, o EBITDA da Concessão corresponde ao resultado operacional consolidado da Concessionária e é uma aplicação prática do conceito de EBITDA ajustado no contexto do Contrato de Concessão. A fórmula de cálculo do EBITDA da Concessão encontra-se indicada no capítulo 1.2 Principais Indicadores do Ano, do Relatório Integrado de Gestão.

Nos termos do ponto 8.6 do Anexo 12 do Contrato de Concessão, o EBITDA do Grupo de Lisboa “deverá ser calculado repartindo quaisquer despesas operacionais na Sede/Centrais na proporção da receita total entre o Grupo Lisboa e os aeroportos de Faro e Porto”, daí que ao EBITDA da Concessão do Grupo Lisboa (apurado com base na faturação) sejam descontadas as despesas operacionais da sede.

EBTIDA da Concessão por Segmento a 31 de dezembro de 2025:

	Grupo Lisboa	Porto	Faro	Não Alocado*	Total ANA	Portway	PTDF	CVA	Consolidação	Grupo ANA
Volume de Negócios (sem contratos Construção)	952.290	217.796	143.705	-	1.313.792	144.311	-	-	-55.980	1.402.123
Outro Rédito	39.063	22.720	3.975	7.119	72.877	55	-	-	-1.397	71.536
Trabalhos executados pela Entidade e Capitalizados	9	-	-	1.777	1.786	-	-	-	-	1.786
Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	-1.621	-973	-641	-18	-3.253	-226	-	-	-	-3.479
Fornecimento e Serviços Externos	-193.162	-62.454	-37.272	-42.715	-335.603	-30.879	-	-	51.553	-314.929
Gastos com o Pessoal	-34.608	-8.632	-8.487	-37.689	-89.416	-90.304	-	-	83	-179.637
Imparidade de Dívidas a Receber e Outros Ativos	3.880	25	73	-23	3.955	-209	-	-	-	3.746
Provisões	1.797	-13.124	239	-1.672	-12.759	-70	-	-	-	-12.830
Outros Rendimentos	686	471	86	440	1.682	38	-	-	-	1.720
Outros Gastos	-10.928	-2.979	-2.466	-2.444	-18.817	-8.986	-	-	5.740	-22.063
Subsídios ao Investimento	991	245	298	-	1.533	65	-	-	-	1.598
Amortizações e Depreciações	-46.471	-18.851	-12.354	-2.090	-79.766	-2.782	-	-	-13	-82.560
Resultado Operacional	711.926	134.243	87.157	-77.315	856.012	11.013	-	-	-13	867.012
Gastos de Financiamento	-28	-9	-12	-43.711	-43.760	-2	-	-	-	-43.762
Participação nos Resultados de Associadas	-	-	-	7.538	7.538	-	2.239	10.865	-7.500	13.142
Outros Resultados Financeiros	-2.350	-845	-520	15.780	12.066	324	-	-	-	12.390
Gasto de Imposto sobre o Rendimento	-	-	-	-246.604	-246.604	-2.848	-	-	-	-249.452
Resultado do Período	709.548	133.390	86.625	-344.312	585.251	8.487	2.239	10.865	-7.513	599.329
Repartição do resultado operacional da Sede	-56.037	-12.821	-8.457	77.315	-	-	-	-	-	-
Resultado por Segmento	653.511	120.569	78.169	-266.997	585.251	8.487	2.239	10.865	-7.513	599.329
Resultado Operacional	711.926	134.243	87.157	-77.315	856.012	11.013	-	-	-13	867.012
Amortizações e Depreciações	46.471	18.851	12.354	2.090	79.766	2.782	-	-	13	82.560
Outros Ajustamentos	-929	11.832	-322	12	10.593	-79	-	-	-	10.514
Repex	11.049	450	1.517	-	13.016	-	-	-	-	13.016
EBITDA Contrato de Concessão	768.517	165.377	100.705	-75.212	959.387	13.715	-	-	-0	973.102
Receitas Operacionais Sede	-	-	-	-2.891	-2.891	-	-	-	-	-
EBTIDA Sede Alocado**	-58.123	-13.298	-8.771	78.103	-2.090	-	-	-	-	-
EBITDA Rácio R	710.393	152.078	91.934	-	954.406					

* Os resultados da Sede derivam dos resultados financeiros e do gasto de imposto geridos numa perspetiva centralizada.

** Despesas operacionais da Sede alocadas consoante as receitas dos aeroportos (Anexo 12 do Contrato de Concessão).

EBTIDA da Concessão por Segmento a 31 de dezembro de 2024:

	Grupo Lisboa	Porto	Faro	Não Alocado*	Total ANA	Portway	PTDF	CVA	Consolidação	Grupo ANA
Volume de Negócios (sem contratos Construção)	882.693	198.834	131.344	2	1.212.874	125.513	-	-	-48.898	1.289.489
Outro Rédito	22.654	3.372	4.634	7.513	38.173	113	-	-	-2.119	36.167
Trabalhos executados pela Entidade e Capitalizados	-	-	-	986	986	-	-	-	-	986
Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	-1.599	-1.097	-616	-24	-3.335	-938	-	-	-	-4.273
Fornecimento e Serviços Externos	-176.715	-47.911	-33.652	-36.268	-294.546	-26.127	-	-	45.619	-275.054
Gastos com o Pessoal	-33.056	-8.656	-8.870	-33.789	-84.371	-80.420	-	-	101	-164.691
Imparidade de Dívidas a Receber e Outros Ativos	1.146	-45	-742	21	381	-303	-	-	-	78
Provisões	7.612	303	-157	-15.885	-8.128	316	-	-	-	-7.812
Outros Rendimentos	319	179	79	106	683	91	-	-	-20	754
Outros Gastos	-11.004	-2.890	-2.111	-3.361	-19.366	-6.230	-	-	5.314	-20.282
Subsídios ao Investimento	620	204	169	-	992	3	-	-	-	996
Amortizações e Depreciações	-43.824	-18.053	-11.350	-1.956	-75.182	-2.282	-	-	-13	-77.477
Resultado Operacional	648.846	124.241	78.728	-82.653	769.161	9.738	-	-	-16	778.883
Gastos de Financiamento	-21	-6	-5	-54.468	-54.500	3	-	-	-	-54.498
Participação nos Resultados de Associadas	-	-	-	9.521	9.521	-	4.714	3.342	-9.500	8.077
Outros Resultados Financeiros	-2.306	-776	-549	21.699	18.068	374	-	-	-	18.442
Gasto de Imposto sobre o Rendimento	-	-	-	-231.603	-231.603	-2.616	-	-	-	-234.219
Resultado do Período	646.520	123.458	78.173	-337.505	510.647	7.498	4.714	3.342	-9.516	516.685
Repartição do resultado operacional da Sede	-60.152	-13.551	-8.950	82.653	-	-	-	-	-	-
Resultado por Segmento	586.367	109.907	69.223	-254.851	510.647	7.498	4.714	3.342	-9.516	516.685
Resultado Operacional	648.846	124.241	78.728	-82.653	769.161	9.738	-	-	-16	778.883
Amortizações e Depreciações	43.824	18.053	11.350	1.956	75.182	2.282	-	-	13	77.477
Outros Ajustamentos	-6.667	-204	-273	15.589	8.445	-18	-	-	-	8.426
Repex	8.931	5.752	-577	-	14.106	-	-	-	-	14.106
EBITDA Contrato de Concessão	694.934	147.842	89.227	-65.109	866.894	12.001	-	-	-3	878.892
Receitas Operacionais Sede	-	-	-	-3.436	-3.436	-	-	-	-	-
EBTIDA Sede Alocado**	-51.308	-11.559	-7.634	68.544	-1.956	-	-	-	-	-
EBITDA Rácio R	643.626	136.283	81.593	-	861.503	-	-	-	-	-

* Os resultados da Sede derivam dos resultados financeiros e do gasto de imposto geridos numa perspetiva centralizada.

** Despesas operacionais da Sede alocadas consoante as receitas dos aeroportos -Anexo 12 do Contrato de Concessão).

Investimento Elegível a 31 de dezembro de 2025:

	Grupo Lisboa	Porto	Faro	Não Alocado*	Total ANA	Portway	PTDF	CVA	Consolidação	Grupo ANA
Ativos Fixos Tangíveis e Intangíveis	1.070.002	560.650	243.575	36.589	1.910.816	10.107	-	-	-29	1.920.894
Investimentos em Subsidiárias, Assoc. e Emp. Conjuntos	-	-	-	24.291	24.291	-	11.519	14.840	-4.574	46.077
Outros Ativos	82.402	36.565	8.209	600.300	727.476	39.754	-	-	-26.471	740.758
Total do Ativo	1.152.404	597.215	251.784	661.179	2.662.583	49.860	11.519	14.840	-31.074	2.707.728
Total do Passivo	-223.359	-73.398	-46.523	-1.031.429	-1.374.709	-33.355	-	-	27.901	-1.380.163
Total de Investimento no Período	61.842	53.167	11.284	4.266	130.558	5.535	-	-	63	136.157
Ativo Fixo Tangível (Nota 6 (**))	19.698	15.214	6.518	1.076	42.507	5.535	-	-	-	48.042
Elegível	19.902	-	-	-	19.902	-	-	-	-	19.902
Não Elegível	-204	-	-	-	-204	-	-	-	-	-204
Dt° de Concessão, Dt° Uso e outros Ativos Intangíveis (Nota 7 e 8 (**))	40.844	22.734	4.308	3.190	71.076	-	-	-	63	71.139
Elegível	39.202	-	-	-	39.202	-	-	-	-	39.202
Não Elegível	1.641	-	-	-	1.641	-	-	-	-	1.641
Ativos de Reposição por aplicação da IFRIC 12 (Nota 30)	1.300	15.218	457	-	16.976	-	-	-	-	16.976
Elegível	1.300	-	-	-	1.300	-	-	-	-	1.300
Total de Investimento Elegível	60.404	-	-	-	60.404	-	-	-	-	60.404

* Os Ativos e Passivos não alocados derivam essencialmente das atividades de gestão de disponibilidades, de investimento, de financiamento e impostos geridos numa perspetiva centralizada.

** O valor de investimento do período não inclui adiantamentos

Investimento Elegível a 31 de dezembro de 2024:

	Grupo Lisboa	Porto	Faro	Não Alocado*	Total ANA	Portway	PTDF	CVA	Consolidação	Grupo ANA
Ativos Fixos Tangíveis e Intangíveis	1.031.545	543.271	245.097	34.399	1.854.312	7.308	-	-	-16	1.861.604
Investimentos em Subsidiárias, Assoc. e Emp. Conjuntos	-	-	-	18.891	18.891	-	9.281	3.975	-4.574	27.573
Outros Ativos	80.036	17.478	7.760	655.221	760.494	34.004	-	-	-22.432	772.066
Total do Ativo	1.111.581	560.749	252.856	708.510	2.633.697	41.312	9.281	3.975	-27.023	2.661.243
Total do Passivo	-232.581	-66.071	-55.748	-1.066.810	-1.421.211	-25.794	-	-	23.862	-1.423.142
Total de Investimento no Período	59.700	16.362	19.866	4.892	100.819	4.218	-	-	42	105.079
Ativo Fixo Tangível (Nota 6) (**)	31.080	9.022	13.876	779	54.756	4.218	-	-	-57	58.917
Elegível	29.863	-	-	-	29.863	-	-	-	-	29.863
Não Elegível	1.217	-	-	-	1.217	-	-	-	-	1.217
Dt° de Concessão, Dt° Uso e outros Ativos Intangíveis (Nota 7 e 8) (**)	23.196	3.769	5.682	4.113	36.760	-	-	-	99	36.858
Elegível	21.822	-	-	-	21.822	-	-	-	-	21.822
Não Elegível	1.374	-	-	-	1.374	-	-	-	-	1.374
Ativos de Reposição por aplicação da IFRIC 12 (Nota 30)	5.424	3.571	308	-	9.304	-	-	-	-	9.304
Elegível	5.424	-	-	-	5.424	-	-	-	-	5.424
Total de Investimento Elegível	57.109	-	-	-	57.109	-	-	-	-	57.109

* Os Ativos e Passivos não alocados derivam essencialmente das atividades de gestão de disponibilidades, de investimento, de financiamento e impostos geridos numa perspectiva centralizada.

** O valor de investimento do período não inclui adiantamentos

A rubrica de Ativos Fixos Tangíveis e Intangíveis do segmento não alocado, incorpora o montante de 17.378 milhares de euros referente ao investimento realizado pela ANA com as obras de desenvolvimento em torno do Novo Aeroporto de Lisboa. O referido montante não se encontra alocado ao Grupo Lisboa, em conformidade com o Anexo 12 do Contrato de Concessão.

O Investimento do Capital Elegível encontra-se definido, por exclusão de partes, na alínea b) subalínea iii) do ponto 8.6 do anexo 12 do contrato de concessão:

- O Investimento de Capital Elegível exclui: (a) aquisições de empresas; (b) investimentos de capital (Capex), realizados por um subconcessionário, que não foram capitalizados no balanço da Concessionária; e (c) quaisquer despesas de capital não afetas à prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários

Assim, foi efetuada a alocação entre investimento elegível e investimento não elegível para o Grupo Lisboa, de acordo com os critérios acima indicados, e tendo presente uma metodologia desenvolvida pela ANA e apresentada à ANAC.

Apuramento do Rácio R:

O Rácio R corresponde ao montante apurado através do quociente entre o investimento elegível de capital e o EBITDA da Concessão dos 5 anos anteriores, ou seja, de 2018 a 2022, de acordo com o ponto do anexo 12 do contrato de concessão.

Rácio R	Evolução da RRMM 2024-2028
$R \geq 0,8$	IPCH +1% por ano
$0,6 \leq R < 0,8$	IPCH +0,5% por ano
$0,4 \leq R < 0,6$	IPCH +0% por ano
$0,2 \leq R < 0,4$	IPCH -1% por ano
$R < 0,2$	IPCH -2% por ano

Assim, nos termos da metodologia seguida, foi calculado um Rácio R de 0,1 pelo que, no contexto da regulação em vigor, a evolução da RRMM de 2024 a 2028 seguirá o IPCH-2% por ano.

Grupo ANA	2025	2024	2023	2018-2022
Somatório do Investimento Elegível (a)	60.404	57.109	61.560	122.641
Somatório do EBITDA (b)	710.393	643.626	541.738	1.397.128
Rácio R = (a)/(b)	0,09	0,09	0,11	0,09

Os valores apurados em 2023, 2024 e 2025 serão posteriormente incorporados no Rácio R do próximo período de regulação (2029-2033).

6. Ativos Fixos Tangíveis

ANA				Grupo ANA				
Dominiais	Patrimoniais	Em Curso	Total	Descrição	Dominiais	Patrimoniais	Em Curso	Total
				Valor Bruto				
360.865	911.821	57.780	1.330.466	Saldo em 01-jan-2025	360.865	949.353	58.092	1.368.310
7	2.482	38.588	41.077	Aumentos	7	7.700	38.905	46.612
-	-	1.786	1.786	Capitalização trabalhos	-	-	1.786	1.786
8.251	35.158	-48.942	-5.533	Transferências	8.251	35.433	-49.221	-5.537
-3	-5.652	-	-5.655	Abates	-3	-5.560	-	-5.563
-	-646	-	-646	Alienações	-	-1.674	-	-1.674
369.120	943.163	49.212	1.361.495	Saldo em 31-dez-2025	369.120	985.252	49.562	1.403.934
				Deprec. Acumuladas				
302.734	810.322	-	1.113.056	Saldo em 01-jan-2025	302.734	841.010	-	1.143.744
6.919	28.413	-	35.332	Reforço	6.919	31.132	-	38.051
-	379	-	379	Transferências	-	400	-	400
-3	-5.617	-	-5.620	Abates	-3	-5.617	-	-5.620
-	-626	-	-626	Alienações	-	-1.562	-	-1.562
309.649	832.871	-	1.142.520	Saldo em 31-dez-2025	309.649	865.363	-	1.175.012
				Valor Líquido				
58.131	101.499	57.780	217.410	Saldo em 01-jan-2025	58.131	108.343	58.092	224.566
59.471	110.292	49.212	218.975	Saldo em 31-dez-2025	59.471	119.889	49.562	228.922

Do total de investimentos realizados em 2025, os quais na sua maioria se encontram em curso, destacam-se: (i) substituição dos postes da linha de aproximação no aeroporto do Porto; (ii) execução da barreira acústica no aeroporto do Porto e (iii) ampliação do parque 8 no aeroporto de Lisboa.

ANA				Grupo ANA				
Dominiais	Patrimoniais	Em Curso	Total	Descrição	Dominiais	Patrimoniais	Em Curso	Total
				Valor Bruto				
366.779	885.529	42.273	1.294.581	Saldo 01-jan-2024	366.779	919.467	42.771	1.329.017
-	2.029	52.939	54.968	Aumentos	-	5.879	53.250	59.129
-	-	986	986	Capital. trabalhos	-	-	986	986
3.730	37.413	-38.418	2.725	Transferências	3.730	37.912	-38.915	2.727
-9.644	-12.475	-	-22.119	Abates	-9.644	-12.475	-	-22.119
-	-675	-	-675	Alienações	-	-1.430	-	-1.430
360.865	911.821	57.780	1.330.466	Saldo 31-dez-2024	360.865	949.353	58.092	1.368.310
				Deprec. Acumuladas				
306.065	797.609	-	1.103.674	Saldo 01-jan-2024	306.065	826.873	-	1.132.938
6.343	25.773	-	32.116	Reforço	6.343	27.992	-	34.335
-31	31	-	-	Transferências	-31	31	-	-
-9.643	-12.474	-	-22.117	Abates	-9.643	-12.474	-	-22.117
-	-617	-	-617	Alienações	-	-1.412	-	-1.412
302.734	810.322	-	1.113.056	Saldo 31-dez-2024	302.734	841.010	-	1.143.744
				Valor Líquido				
60.714	87.920	42.273	190.907	Saldo 01-jan-2024	60.714	92.594	42.771	196.079
58.131	101.499	57.780	217.410	Saldo 31-dez-2024	58.131	108.343	58.092	224.566

Do total de investimentos realizados em 2024, destacam-se: (i) Implementação *Hold Baggage Screening* (HBS) standard III no aeroporto de Faro); (ii) Substituição de *ambulifts* e viaturas de transporte adaptado no apoio aos passageiros de mobilidade reduzida (PMR) no aeroporto de Lisboa e (iii) Implementação *fly thru biometrics*, um investimento transversal que consiste numa plataforma tecnológica que visa criar e gerir a identidade digital do passageiro e garantir a conectividade entre o aeroporto e os *stakeholders*.

De acordo com a política descrita no ponto 2.6, foram capitalizados no ativo tangível os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos do Grupo.

Os valores capitalizados têm a seguinte natureza:

	2025	2024
Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	3	2
Fornecimentos e Serviços Externos	182	105
Gastos com o Pessoal	1.595	879
Amortizações e depreciações	5	-
Outros Gastos	1	-
	1.786	986

7. Ativos sob Direito de Uso

A rubrica de ativos sob direito de uso apresenta o seguinte detalhe:

ANA				Grupo ANA				
Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total	Descrição	Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total
Valor Bruto								
2.205	2.381	933	5.520	Saldo em 01-jan-2025	2.553	2.381	933	5.867
1.542	-	262	1.804	Aumentos	1.605	-	262	1.868
-	-369	-	-369	Transferências	-	-369	-	-369
-782	-	-	-782	Abates	-833	-	-	-833
2.965	2.012	1.196	6.172	Saldo em 31-dez-2025	3.325	2.012	1.196	6.532
Deprec. Acumuladas								
1.397	805	140	2.342	Saldo em 01-jan-2025	1.609	805	140	2.554
631	459	602	1.692	Reforço	699	459	602	1.760
-	-369	-	-369	Transferências	-	-369	-	-369
-781	-	-	-781	Abates	-832	-	-	-832
1.247	895	742	2.884	Saldo em 31-dez-2025	1.477	895	742	3.113
Valor Líquido								
808	1.577	793	3.178	Saldo em 01-jan-2025	944	1.577	793	3.313
1.718	1.117	454	3.289	Saldo em 31-dez-2025	1.848	1.117	454	3.419

Os aumentos referem-se a novos contratos de locação registados ao abrigo da IFRS 16 e correspondem a: (i) viaturas e (ii) equipamentos *self bag drop* para os aeroportos de Faro, Lisboa, Porto e Funchal.

ANA				Grupo ANA					
Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total	Descrição	Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total	
Valor Bruto									
1.715	1.289	8	3.012	Saldo em 01-jan-2024	2.003	1.289	8	3.300	
661	1.092	925	2.679	Aumentos	760	1.092	925	2.778	
-171	-	-	-171	Abates	-210	-	-	-210	
2.205	2.381	933	5.520	Saldo em 31-dez-2024	2.553	2.381	933	5.867	
Deprec. Acumuladas									
1.116	380	8	1.503	Saldo em 01-jan-2024	1.302	380	8	1.689	
451	425	132	1.008	Reforço	513	425	132	1.071	
-169	-	-	-169	Abates	-206	-	-	-206	
1.397	805	140	2.342	Saldo em 31-dez-2024	1.609	805	140	2.554	
Valor Líquido									
599	909	-	1.509	Saldo em 01-jan-2024	701	909	-	1.611	
808	1.577	793	3.178	Saldo em 31-dez-2024	944	1.577	793	3.313	

Os aumentos referem-se a novos contratos de locação registados ao abrigo da IFRS 16 e correspondem a: (i) viaturas; (ii) servidores e (iii) Edifício provisório de "ENTRY EXIT SYSTEM" instalado no aeroporto de Faro.

8. Direito de Concessão e Outros Ativos Intangíveis

Os valores registados na rubrica de direito de concessão referem-se aos montantes investidos por contrapartida da gestão/exploração da rede de aeroportos nacionais, atribuídos no âmbito dos Contratos de Concessão.

Os valores referentes ao direito de concessão e a outros ativos intangíveis têm o seguinte detalhe:

ANA		Grupo ANA							
Direito concessão	Outros ativos intangíveis	Descrição	Ativos	Direito concessão Subsídios	Adiant.	Em curso	Total	Outros ativos intangíveis	
		Valor Bruto							
2.504.066	38.882	Saldo em 01-jan-2025	2.708.121	-273.011	1.231	67.725	2.504.066	38.882	
94.895	36	Aumentos	-	-	25.660	69.235	94.895	36	
1.967	629	Transferência	22.945	-	-1.891	-19.088	1.966	629	
2.600.928	39.547	Saldo em 31-dez-2025	2.731.066	-273.011	25.000	117.872	2.600.927	39.547	
		Amort. Acumuladas							
873.819	35.405	Saldo em 01-jan-2025	1.012.907	-139.088	-	-	873.819	35.405	
41.629	1.080	Reforços	45.161	-3.532	-	-	41.629	1.080	
-10	-	Transferências	-10	-	-	-	-10	-	
915.438	36.485	Saldo em 31-dez-2025	1.058.058	-142.620	-	-	915.438	36.485	
		Valor Líquido							
1.630.247	3.477	Saldo em 01-jan-2025	1.695.214	-133.923	1.231	67.725	1.630.247	3.477	
1.685.490	3.063	Saldo em 31-dez-2025	1.673.008	-130.391	25.000	117.872	1.685.489	3.063	

Do total de investimentos realizados em 2025, destacam-se: (i) Intervenções no Strip da Pista 17-35 do aeroporto do Porto – Certificação; (ii) Expansão do aeroporto de Lisboa – Pier sul e (iii) Melhorias nas instalações terminais (aerogares), dos aeroportos dos Açores.

ANA		Grupo ANA							
Direito concessão	Outros ativos intangíveis	Descrição	Ativos	Direito concessão Subsídios	Adiant.	Em curso	Total	Outros ativos intangíveis	
		Valor Bruto							
2.473.962	38.471	Saldo em 01-jan-2024	2.697.049	-273.011	1.198	48.726	2.473.962	38.471	
35.315	39	Aumentos	-	-	1.274	34.041	35.315	39	
-4.882	845	Transferência	11.401	-	-1.241	-15.042	-4.882	845	
-329	-473	Abates	-329	-	-	-	-329	-473	
2.504.066	38.882	Saldo em 31-dez-2024	2.708.121	-273.011	1.231	67.725	2.504.066	38.882	
		Amort. Acumuladas							
833.097	34.873	Saldo em 01-jan-2024	968.653	-135.556	-	-	833.097	34.873	
41.047	1.005	Reforços	44.579	-3.532	-	-	41.047	1.005	
-325	-473	Abates	-325	-	-	-	-325	-473	
873.819	35.405	Saldo em 31-dez-2024	1.012.907	-139.088	-	-	873.819	35.405	
		Valor Líquido							
1.640.865	3.598	Saldo em 01-jan-2024	1.728.396	-137.455	1.198	48.726	1.640.865	3.598	
1.630.247	3.477	Saldo em 31-dez-2024	1.695.214	-133.923	1.231	67.725	1.630.247	3.477	

Do total de investimentos realizados em 2024, destacam-se: (i) Extensão da área internacional do terminal 2 - 2ª fase, no aeroporto de Lisboa; (ii) Aerogare - chapas de cobertura/caleiras de escoamento de águas pluviais/caixilharia envidraçada, no aeroporto de Faro; (iii) Melhorias nas instalações terminais (aerogares), dos aeroportos dos Açores.

Tal como definido no ponto 4.1, a ANA avaliou a existência de indícios de imparidade do Direito de Concessão. À data de relato não foi identificada perda por imparidade.

9. Goodwill

O *goodwill* resume-se da seguinte forma:

Grupo ANA	2025	2024
Aquisição de 40% da Portway em 2006	1 430	1 430
Total	1 430	1 430

O *goodwill* apurado com a aquisição da Portway foi gerado em janeiro de 2006, data em que a ANA adquiriu a totalidade da participação que a Fraport detinha naquela empresa, ficando assim, como seu único acionista. A participação de capital adquirida, 40%, foi avaliada em 2.704 milhares de euros, valor entregue em numerário pela ANA. Tendo em consideração os capitais próprios da Subsidiária a 1 de janeiro de 2006, foi apurado um *goodwill* no montante de 1.430 milhares de euros.

Conforme política definida pela Gestão, no final do ano foi realizado o teste de imparidade a este *goodwill*.

Relativamente a este teste de imparidade apresentam-se os principais pressupostos:

Determinação do Valor Recuperável

O valor recuperável foi determinado pelo valor de uso, dada a inexistência de um justo valor determinado nos termos previstos na IAS 36.

Os pressupostos considerados tiveram subjacente o orçamento da Portway para 2026, tendo sido projetados os *cash flows* até ao final da Concessão, com base na média a 5 anos do *cash flow*, sem taxa de crescimento para a perpetuidade, aplicando o *discounted cash flow*. A taxa de desconto utilizada foi de 11,17%.

Não foi identificada perda por imparidade.

Análise de Sensibilidade aos Pressupostos Utilizados

Foram efetuadas análises de sensibilidade que ponderaram as condições atualmente prevalentes nos mercados financeiros, a situação do mercado português de *ground handling*, bem como a posição competitiva da Portway e em que são testadas a taxa de atualização e o fator de perpetuidade.

Do teste de sensibilidade realizado não resultou qualquer perda potencial de imparidade.

10. Investimentos em Subsidiárias, Associadas e Empreendimentos Conjuntos

Os investimentos em subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos detidos pela ANA, S.A. correspondem ao seguinte:

	Sede	% Detida	Capital Social
Portway - Handling de Portugal, S.A.	Lisboa	100	4.500
PTDF- Portugal Duty Free, Lda.	Lisboa	51	6.000
Cabo Verde Airports, S.A.	Cabo Verde	30	55.523

ANA		Grupo ANA	
2025	2024	2025	2024
Subsidiária			
4.574	4.574	-	-
Associadas e Empreendimentos Conjuntos			
3.060	3.060	14.579	12.341
16.657	11.257	31.497	15.232
24.291	18.891	46.077	27.573

A ANA na qualidade de empreendedor conjunto, reconhece nas Contas do Grupo o seu interesse no empreendimento conjunto da PTDF, Lda., utilizando o método da equivalência patrimonial de acordo com o definido na IAS 28 Investimentos em Associadas e Empreendimentos Conjuntos.

Nas demonstrações financeiras separadas, o Empreendimento conjunto, conforme nota 1.1. é registado pelo método do custo, conforme previsto na IAS 27 demonstrações financeiras separadas.

O mesmo procedimento é seguido em relação à participação de 30% detida na sociedade Cabo Verde Airports, S.A., cuja operação se iniciou em 2023.

Os movimentos ocorridos nas contas individuais foram os seguintes:

	Portway	PTDF	Cabo Verde Airports
01 de janeiro de 2024	4.574	3.060	11.257
31 de dezembro de 2024	4.574	3.060	11.257
01 de janeiro de 2025	4.574	3.060	11.257
Aumento de Capital	-	-	5.400
31 de dezembro de 2025	4.574	3.060	16.657

Os movimentos ocorridos nas contas consolidadas foram os seguintes:

	PTDF	Cabo Verde Airports
01 de janeiro de 2024	7.627	11.890
Proporção no Resultado Líquido do exercício ⁽¹⁾	4.714	3.342
Aumento de Capital	-	-
31 de dezembro de 2024	12.341	15.232
01 de janeiro de 2025	12.341	15.232
Proporção no Resultado Líquido do exercício ⁽¹⁾	2.239	10.865
Aumento de Capital	-	5.400
31 de dezembro de 2025	14.579	31.497

⁽¹⁾ vide nota 39

Abaixo apresenta-se a posição financeira da Cabo Verde Airports e da PTDF a 31 de dezembro de 2025:

	PTDF	Cabo Verde Airports
Ativo Total	159 117	221 419
Capital Próprio Total	24 198	67 435
Resultado Líquido do Exercício	4 389	36 217

11. Ativos e Passivos Financeiros por Categoria

A decomposição de ativos e passivos financeiros do Grupo por categoria é a seguinte:

2025	Ativos financeiros ao custo amortizado	Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral	Ativos ao justo valor por via de resultados	Passivos de cobertura ao justo valor	Passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos/ Passivos não financeiros	Total
Ativos							
Investimentos Financeiros	5.100	863	465	-	-	-	6.428
Clientes e Out. Contas a Rec. ⁽¹⁾⁽²⁾	69.065	-	-	-	-	-	69.065
Outros Ativos ⁽²⁾	-	-	-	-	-	72.889	72.889
Caixa e Equiv. de Caixa	511.422	-	-	-	-	-	511.422
	585.587	863	465	-	-	72.889	659.804
Passivos							
Empréstimos Obtidos	-	-	-	-	823.373	-	823.373
Passivo de Locação	-	-	-	-	3.264	-	3.264
Instrumentos Derivados	-	-	-	20	-	-	20
Fornec. e Out. Contas a Pag. ⁽³⁾	-	-	-	-	109.061	-	109.061
Outros Passivos ⁽³⁾	-	-	-	-	-	327.411	327.411
	-	-	-	20	935.698	327.411	1.263.129

⁽¹⁾ o montante de clientes e outras contas a receber encontra-se deduzido das perdas por imparidade de ativos.

⁽²⁾ A soma destas rubricas corresponde à rubrica Dívidas a Receber Comerciais e Outras (correntes e não correntes) na Demonstração da Posição Financeira.

⁽³⁾ A soma destas rubricas corresponde à rubrica Dívidas a Pagar e Outros Passivos (correntes e não correntes) na Demonstração da Posição Financeira.

2024	Ativos financeiros ao custo amortizado	Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral	Ativos ao justo valor por via de resultados	Passivos de cobertura ao justo valor	Passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos/ Passivos não financeiros	Total
Ativos							
Investimentos Financeiros	5.100	791	454	-	-	-	6.345
Clientes e Out. Contas a Rec. ⁽¹⁾⁽²⁾	89.121	-	-	-	-	-	89.121
Outros Ativos ⁽²⁾	-	-	-	-	-	59.842	59.842
Caixa e Equiv. de Caixa	536.769	-	-	-	-	-	536.769
	630.990	791	454	-	-	59.842	692.078
Passivos							
Empréstimos Obtidos	-	-	-	-	834.093	-	834.093
Passivo de Locação	-	-	-	-	2.907	-	2.907
Instrumentos Derivados	-	-	-	61	-	-	61
Fornec. e Out. Contas a Pag. ⁽³⁾	-	-	-	-	100.966	-	100.966
Outros Passivos ⁽³⁾	-	-	-	-	-	359.610	359.610
	-	-	-	61	937.966	359.610	1.297.636

⁽¹⁾ o montante de clientes e outras contas a receber encontra-se deduzido das perdas por imparidade de ativos.

⁽²⁾ A soma destas rubricas corresponde à rubrica Dívidas a Receber Comerciais e Outras (correntes e não correntes) na Demonstração da Posição Financeira.

⁽³⁾ A soma destas rubricas corresponde à rubrica Dívidas a Pagar e Outros Passivos (correntes e não correntes) na Demonstração da Posição Financeira.

A hierarquia do justo valor utilizada na mensuração de ativos e passivos financeiros do Grupo (vide nota 2.23), é a seguinte:

2025	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Total
Ativos financeiros				
Ativos financeiros ao justo valor por via de resultados	465	-	-	465
Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral ⁽¹⁾	-	-	863	863
	465	-	863	1.328
Passivos financeiros				
Ativos financeiros ao justo valor por via de resultados	-	20	-	20
	-	20	-	20

⁽¹⁾ As divulgações exigidas para os ativos mensuráveis ao justo valor de nível 3 estão incluídas na nota 12 - Investimentos Financeiros

2024	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Total
Ativos financeiros				
Ativos financeiros ao justo valor por via de resultados	454	-	-	454
Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral ⁽¹⁾	-	-	791	791
	454	-	791	1.245
Passivos financeiros				
Passivos financeiros de cobertura	-	61	-	61
	-	61	-	61

⁽¹⁾ As divulgações exigidas para os ativos mensuráveis ao justo valor de nível 3 estão incluídas na nota 12 - Investimentos Financeiros

12. Investimentos Financeiros

A rubrica de investimentos financeiros a 31 de dezembro de 2025 e 2024 desdobra-se da seguinte forma:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
		Ativos financeiros ao custo amortizado		
5.100	5.100	Suprimentos - PTDF	5.100	5.100
		Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral		
863	791	Participações de capital - Futuro	863	791
		Ativos financeiros ao justo valor via resultados		
180	169	Outros - Fundo de Reserva	180	169
150	150	Outros - Fundo de Compensação do Trabalho	285	285
6.293	6.210		6.428	6.345

Em 2022, foi celebrado um contrato de suprimento com a PTDF. O financiamento foi assegurado na proporcionalidade da participação social detida, sendo assim 5.1 milhões de euros da responsabilidade da ANA (vide nota 47). Não se verificou alteração do montante em 2025.

Futuro

Os ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral, respeitam à participação de 3,89% no capital da Futuro - Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A.

O justo valor da participação na Futuro é estimado considerando uma perpetuidade para a evolução do *cash flow* liberto, atualizado ao custo de oportunidade do capital (8,15%).

	Futuro
Saldo em 1 de janeiro de 2024	721
Variação do justo valor (Nota 22)	70
Saldo em 31 de dezembro de 2024	791
Variação do justo valor (Nota 22)	72
Saldo em 31 de dezembro de 2025	863

Da análise de sensibilidade realizada ao justo valor, fazendo variar a taxa de crescimento mais 10 p.b. e menos 10 p.b. e o custo de capital mais 100 p.b. e menos 100 p.b., obteve-se os seguintes resultados:

	Futuro	Taxa de crescimento		
		0,40%	0,50%	0,60%
	7,15%	925	933	942
Custo de Capital	8,15%	856	863	870
	9,15%	804	809	814

Fundo de Reserva e Fundo de Compensação do Trabalho

Os ativos financeiros ao justo valor através de resultados respeitam ao Fundo de Reserva e ao Fundo de Compensação do Trabalho (FCT) estabelecido pela Lei n° 70/2013, de 30 de agosto.

O Fundo de Reserva corresponde ao *overfunding* existente no Fundo de Pensões – ANA Complementos.

O justo valor destes investimentos é apurado com base na cotação de mercado.

Fundo de Reserva

Saldo em 1 de janeiro de 2024	155
Variação do justo valor	14
Saldo em 31 de dezembro de 2024	169
Variação do justo valor	11
Saldo em 31 de dezembro de 2025	180

O Fundo de Compensação do Trabalho registava, a 31 de dezembro de 2025 e 2024, os seguintes montantes:

Fundo de Compensação do Trabalho	2025	2024
ANA	150	150
Portway	135	135
Saldo em 31 de dezembro de 2025	285	285

Em 2024, foi determinada a suspensão das contribuições para o Fundo de Compensação do Trabalho (FCT). Com esta medida, as empresas deixam de contribuir para o fundo, embora os valores já acumulados permaneçam disponíveis.

13. Dívidas a Receber Comerciais e Outras – Não Correntes

As dívidas a receber comerciais e outras - não correntes apresentam a seguinte composição:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
50	50	Garantias Prestadas a Terceiros	50	50
-	20.093	Subsídios a Receber	-	20.093
746	770	Acréscimos e Diferimentos	746	770
796	20.914		796	20.914

O montante de subsídios a receber registado em 2024 corresponde, maioritariamente, ao valor a receber da Comissão Europeia no âmbito do projeto de eletrificação das operações em terra de nove aeroportos da rede ANA. Este projeto visa a implementação de pontos para carregamento de Ground Support Equipment (GSE), fornecimento de ar condicionado e eletricidade a aeronaves parquadas, de modo a regulamentar o APU-off (interdição de utilização de Auxiliary Power Unit) pelas companhias aéreas.

No âmbito deste projeto, foi atribuído à ANA, um montante total de 32.498 milhares de euros, dos quais foram recebidos 16.249 milhares de euros em 2024.

Até 2024, o reconhecimento contabilístico dos subsídios era efetuado no momento da assinatura do contrato de atribuição, independentemente do respetivo recebimento, por se considerar existir segurança razoável quanto ao cumprimento das condições associadas.

Em 2025, na sequência de orientações técnicas relacionadas com esta matéria, a empresa decidiu alterar o critério de reconhecimento, passando a registar os subsídios apenas quando se encontrem integralmente cumpridas as condições inerentes à sua atribuição.

Como consequência desta alteração, foi anulado o montante de 16.651 milhares de euros registado como valores a receber, dos quais se destaca o valor de 16.249 milhares de euros relativo ao projeto acima referido e correspondente a 50% do valor total. Os valores já recebidos a título de adiantamento foram reclassificados para a rubrica de “Adiantamento por conta de subsídios”.

14. Ativos e Passivos por Impostos Diferidos

Para efeitos de apuramento dos ativos e passivos por impostos diferidos foram utilizadas as seguintes taxas de imposto:

	2025	2024
ANA	29,23%	30,25%
Portway	24,54%	25,62%

Em 2025, as taxas consideradas para o cálculo dos impostos diferidos refletem a taxa estimada para 2026.

O detalhe dos ativos e passivos por impostos diferidos, de acordo com as diferenças temporárias que os geraram, é o seguinte:

	Grupo ANA						
	2024		Movimentos 2025		2025		
	Base	Imposto diferido	Taxa	Impacto em Resultados	Impacto em Capital Próprio	Base	Imposto diferido
Ativos por Impostos Diferidos							
Provisões não aceites fiscalmente	42.542	12.869	29,23%	2.890	-	53.913	15.759
Contribuições FP não aceites fiscalmente	5.209	1.576	29,23%	-53	-	5.209	1.523
Benefícios de Reforma	3.351	1.014	29,23%	26	-62	3.345	977
Instrumentos Derivados	61	18	29,23%	-23	10	20	5
Amortizações não aceites fiscalmente	2.372	717	29,23%	-160	-	1.906	557
Resp. contratuais- Concessão	193.755	58.611	29,23%	-2.775	-	191.021	55.836
Total ANA	247.290	74.805		-95	-52	255.414	74.657
Provisões não aceites fiscalmente	1.756	450	24,54%	92	-	2.208	542
Total Filiais	1.756	450		92	-	2.208	542
Grupo ANA- Ativos por Impostos Diferidos	249.046	75.255		-3	-52	257.622	75.199
Passivos por Impostos Diferidos							
Reavaliações de Ativos imobiliz.	3.391	1.026	29,23%	-70	-	3.271	956
Ativos Financeiros	874	264	29,23%	2	13	958	280
Total ANA	4.265	1.290		-67	13	4.229	1.236
Grupo ANA- Passivos por Impostos Diferidos	4.265	1.290		-67	13	4.229	1.236

Grupo ANA

	2023		Movimentos 2024			2024	
	Base	Imposto diferido	Taxa	Impacto em Resultados	Impacto em Capital Próprio	Base	Imposto diferido
Ativos por Impostos Diferidos							
Provisões não aceites fiscalmente	29.148	9.106	30,25%	3.763	-	42.542	12.869
Contribuições FP não aceites fiscalmente	5.209	1.628	30,25%	-52	-	5.209	1.576
Benefícios de Reforma	3.363	1.051	30,25%	25	-62	3.351	1.014
Instrumentos Derivados	78	24	30,25%	-21	15	61	18
Amortizações não aceites fiscalmente	3.513	1.097	30,25%	-380	-	2.372	717
Resp. contratuais- Concessão	195.377	61.036	30,25%	-2.425	-	193.755	58.611
Total ANA	236.688	73.942		910	-47	247.290	74.805
Provisões não aceites fiscalmente	1.712	443	25,62%	7	-	1.756	450
Total Filiais	1.712	443		7	-	1.756	450
Grupo ANA- Ativos por Impostos Diferidos	238.400	74.385		917	-47	249.046	75.255
Passivos por Impostos Diferidos							
Reavaliações de Ativos imobiliz.	3.510	1.097	30,25%	-71	-	3.391	1.026
Ativos Financeiros	789	246	30,25%	4	13	874	264
Total ANA	4.299	1.343		-67	13	4.265	1.290
Grupo ANA- Passivos por Impostos Diferidos	4.299	1.343		-67	13	4.265	1.290

15. Inventários

O detalhe dos inventários é o seguinte:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
83	105	Mercadorias	543	689
365	362	Matérias-Primas, Subsidiárias e de Consumo	365	362
448	467		909	1.050

O saldo de inventários é composto por mercadorias e materiais essenciais à atividade do Grupo, com particular destaque para os combustíveis e os materiais de manutenção.

16. Dívidas a Receber Comerciais e Outras – Correntes

O detalhe da rubrica dívidas a receber comerciais e outras – correntes é o seguinte:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
64.858	73.457	Clientes	78.106	84.220
18.839	15.356	Dev. Diversos e outros Valores a Receber	19.637	15.542
58.513	48.289	Acréscimos de Rendimentos	57.014	47.534
1.606	3.297	Subsídios a Receber	1.606	3.297
13.988	10.320	Pagamentos Antecipados	15.129	11.538
157.803	150.719		171.493	162.131
-23.615	-27.570	Perdas por Imparidade de Dív. de Clientes ⁽¹⁾	-26.920	-30.666
-3.353	-3.353	Perdas por Imparidade de Dív. de Terceiros ⁽¹⁾	-3.415	-3.415
-26.968	-30.923		-30.335	-34.081
130.835	119.796		141.158	128.049

⁽¹⁾ Vide Nota 17

O valor contabilístico deduzido das perdas de imparidade das dívidas comerciais a receber aproxima-se do seu justo valor.

A variação registada na rubrica de clientes resulta da redução do saldo de contas a receber no final do período, refletindo um maior volume de recebimentos por parte dos clientes.

A rubrica de acréscimos de rendimentos corresponde, fundamentalmente, à estimativa de valores a faturar a clientes no exercício seguinte.

A rubrica de pagamentos antecipados está relacionada, essencialmente, com os fornecimentos e serviços externos cujo pagamento já ocorreu, mas o seu custo ainda não se efetivou por respeitar a períodos subsequentes.

A antiguidade dos valores a receber no Grupo é a seguinte:

2025	Não vencidos	Mora			Total
		0 - 6 meses	6 - 12 meses	> 12 meses	
Cientes c/c	29.899	26.836	15	21.356	78.106
Outros Devedores	13.195	2.000	369	4.073	19.637

2024	Não vencidos	Mora			Total
		0 - 6 meses	6 - 12 meses	> 12 meses	
Cientes c/c	29.307	31.314	1.101	22.498	84.220
Outros Devedores	1.465	9.897	186	3.993	15.542

A gestão de risco de crédito segue o definido na nota 3.1.

17. Perdas por Imparidade de Ativos

As perdas por imparidade apuradas no exercício foram reconhecidas como gastos na demonstração dos resultados. Da mesma forma, a reversão de perdas por imparidade foi reconhecida como rendimento na demonstração dos resultados.

Os movimentos registados nas rubricas de perdas por imparidade foram os seguintes:

	2025			
	Impacto em Resultados			
	Saldo Inicial	Aumento	Reversão	Saldo Final
Perdas por Imparidade de Dívidas de Clientes				
ANA	27.570	86	-4.042	23.615
Portway	3.097	227	-18	3.305
	30.667	313	-4.060	26.920
Perdas por Imparidade de Dívidas de Outros Terceiros				
ANA	3.353	-	-	3.353
Portway	62	-	-	62
	3.415	-	-	3.415
	34.082	313	-4.060	30.335

As perdas por imparidade registadas refletem a política de gestão de risco descrita na nota 3 e tiveram por base o valor presente dos fluxos de caixa estimados das dívidas a receber.

2024

Impacto em Resultados

	Saldo Inicial	Aumento	Reversão	Saldo Final
Perdas por Imparidade de Dívidas de Clientes				
ANA	27.951	9.877	-10.258	27.570
Portway	2.794	329	-26	3.097
	30.745	10.206	-10.284	30.667
Perdas por Imparidade de Dívidas de Outros Terceiros				
ANA	3.353	-	-	3.353
Portway	62	-	-	62
	3.415	-	-	3.415
	34.160	10.206	-10.284	34.082

18. Obrigações com Benefícios de Reforma

As obrigações com benefícios de reforma respeitam apenas à ANA, tal como referido na nota 2.18.

Plano de Benefício Definido

Para o apuramento das responsabilidades com serviços passados do Plano de Benefício Definido, que abrange apenas uma população de pensionistas, são efetuados cálculos atuariais utilizando o método das rendas vitalícias imediatas.

Os pressupostos atuariais utilizados no apuramento das responsabilidades com serviços passados do Plano de Benefício Definido foram os seguintes:

	2025	2024
Tábua de Mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Taxa técnica	3,65%	3,30%
Taxa de crescimento da pensão (CGA)	1,50%	1,50%
Taxa de crescimento da pensão (SS)	1,50%	1,50%

Com base nos estudos atuariais, foram apurados os seguintes valores:

	2025	2024	2023	2022	2021
Património do Fundo antes da contribuição adicional	2.635	2.899	2.860	2.479	3.015
Cobertura do défice de financiamento	0	0	97	798	229
Património do Fundo (a)	2.635	2.899	2.957	3.277	3.244
Responsabilidades com o plano (b)	2.758	3.104	3.234	3.513	4.411
(Insuficiência)/ Excesso de financiamento (a)-(b)	-123	-205	-277	-236	-1.167

O fundo apresenta deficit de financiamento, encontrando-se a respetiva responsabilidade registada pela Empresa.

De acordo com os resultados apresentados, segundo o cenário mínimo exigido pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), não foi necessário à ANA proceder a qualquer contribuição em 2025.

Efetuada uma análise de sensibilidade para os valores a 31 de dezembro de 2025, fazendo variar a taxa técnica mais 50 p.b. e menos 50 p.b., os resultados atuariais são os seguintes:

Taxa técnica	3,15%	4,15%
Património do Fundo	2.635	2.635
Responsabilidades com o plano	2.842	2.680
(Insuficiência)/ Excesso	-207	-45

O património do Fundo evidencia o seguinte peso médio por classe de ativo financeiro:

	2025	2024
Ações	19,50%	19,10%
Obrigações	58,60%	58,70%
Imobiliário	0,00%	0,00%
Outros Fundos	19,60%	19,40%
Liquidez	2,30%	2,80%
	100%	100%

Os movimentos ocorridos no património do Fundo foram os seguintes:

	2025	2024
Saldo inicial	2.899	2.957
Pensões pagas	-376	-397
Contribuições	-	-
Rendimento do fundo	112	339
Saldo final	2.635	2.899

Os movimentos ocorridos nas responsabilidades do plano resumem-se como segue:

	2025	2024
Saldo inicial	3.104	3.234
(Ganho) / Perda de Benefícios	11	-18
Juro líquido ⁽¹⁾	96	125
Remensurações - pressupostos financeiros	-58	156
Remensurações - ajuste de experiência	-19	4
Benefícios pagos	-376	-397
Saldo final	2.758	3.104

⁽¹⁾ Efeito juro líquido sobre as responsabilidades do plano a 1 de janeiro

Os movimentos ocorridos nas responsabilidades do plano – impactos nos gastos com pessoal, demonstração de rendimento integral e demonstração da posição financeira, apresentam a seguinte decomposição:

	Demonstração de Resultados	Rendimento Integral	Demonstração da Posição Financeira
Saldo em 1 de janeiro de 2024			-277
Custo do ano 2024			
Juro líquido	-13		
	-13		
Contribuições do exercício			-
Retorno dos ativos do plano		226	
Ganhos / (perdas) variação pressupostos financeiros		-155	
Ganhos / (perdas) ajuste de experiência		-4	
Ganhos / (perdas) de benefícios		18	
		85	
Saldo em 31 de dezembro de 2024			-205
Custo do ano 2025			
Juro líquido	-7		
	-7		
Contribuições do exercício			-
Remensurações			
Retorno dos ativos do plano		23	
Ganhos / (perdas) variação pressupostos financeiros		58	
Ganhos / (perdas) ajuste de experiência		19	
Ganhos / (perdas) de benefícios		-11	
		89	
Saldo em 31 de dezembro de 2025			-123

19. Imposto Corrente

O Imposto corrente apresenta a seguinte composição:

ANA		Grupo ANA	
2025	2024	2025	2024
Ativo			
3.416	2.253	3.416	2.253
3.416	2.253	3.416	2.253
Passivo			
253.133	234.318	253.603	234.229
-9.286	-9.436	-9.286	-9.436
-202.100	-161.450	-202.100	-161.450
41.747	63.432	42.217	63.343

O Grupo ANA e as restantes sociedades portuguesas que integram o perímetro do Grupo VINCI em Portugal, cuja Sociedade Dominante é a VINCI, são tributadas em sede de IRC ao abrigo do regime especial de tributação dos grupos de sociedades (RETGS) (vide nota 2.24).

O resultado fiscal apurado por cada uma das sociedades é registado na ANA (vide nota 47). Em 31 de dezembro de 2025, o montante de imposto corrente de 253.603 milhares de euros, inclui 712 milhares de euros relativos às responsabilidades geradas no perímetro fiscal (dos quais 178 milhares de euros da Portway).

Em 31 de dezembro de 2024, o montante de imposto corrente de 234.229 milhares de euros, incluiu 307 milhares de euros a pagar relativos às responsabilidades geradas no perímetro fiscal (com 230 milhares de euros da Portway).

A variação do IRC a pagar decorre essencialmente do incremento do montante da estimativa de imposto corrente e, bem assim, do aumento do montante de pagamentos por conta.

A este respeito, deverá igualmente ser considerado o impacto desta variação na demonstração de fluxos de caixa, especificamente nos fluxos de caixa de atividades operacionais, a qual pode ser consultada na Parte III - Demonstrações Financeiras.

O montante de IRC a receber está relacionado com decisões arbitrais favoráveis à ANA relativas aos exercícios de 2021 e 2022, que transitaram em julgado durante o ano de 2025 e cujo reembolso se veio a verificar em 2026.

As empresas incluídas no perímetro do RETGS são as seguintes:

Sociedade S.A.	Ano de integração no RETGS
ANA, S.A.	2017
Portway, S.A.	2017
VINCI Energies Portugal, S.A.	2017
Sotécnica, S.A.	2017
Sotécnica Açores, Lda.	2017
Cegelec, Lda.	2017
Rodio Portugal, S.A.	2017
Sixense Portugal, Lda.	2017
Freyssinet, Lda.	2018
Axianseu - Digital Solutions, S.A.	2019
Axianseu II - Digital Consulting, S.A.	2022
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	2022
Sunmind Portugal, Unipessoal Lda.	2022
Trafurbe - Sinalização Construção e Engenharia, S.A.	2023
Etratraf, S.A.	2023
Emplogest - Gestão Global de Empresas, S.A.	2024
Axianseu DC LC, S.A.	2025
Longo Plano - Segurança Integrada e Gestão de Edifícios, S.A.	2025
Syneox Rail Portugal, Lda.	2025

Com referência ao exercício de 2025, a ANA pretende candidatar-se, em 2026, aos incentivos fiscais decorrentes do SIFIDE – Sistema de incentivos fiscais à I&D empresarial para as atividades de investigação e desenvolvimento. No entanto a estimativa de imposto de 2025 não inclui o montante de crédito fiscal SIFIDE. O benefício será registado, após obtenção da declaração da ANI - Agência Nacional de Inovação, S.A., com a aprovação final do benefício.

O crédito fiscal apurado na candidatura referente ao ano de 2024 e incluindo nos 234.229 milhares de euros, ascendeu a 983 milhares de euros, o qual teve subjacente atividades de investigação e desenvolvimento de 2.919 milhares de euros. A candidatura com referência a este período ainda se encontra em apreciação pela ANI - Agência Nacional de Inovação, S.A., em 31 de dezembro de 2025.

20. Caixa e Equivalentes de Caixa

A rubrica de caixa e equivalentes de caixa apresenta o seguinte detalhe, em 31 de dezembro de 2025 e 2024:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
		Caixa		
19	19	Numerário	40	39
		Equivalentes de caixa		
4.308	2.177	Depósitos bancários - DO	4.681	2.877
506.701	533.853	<i>Cash pooling</i>	506.701	533.853
511.029	536.049	Caixa e Equivalentes de caixa	511.422	536.769
-23	-	Descobertos bancários (nota 25)	-1.452	-
511.006	536.049	Demonstração Fluxos de Caixa	509.970	536.769

As aplicações financeiras realizadas através de depósitos ou através do mecanismo *cash pooling* são remuneradas de acordo com as condições de mercado.

O *cash pooling* em vigor está qualificado como Caixa e Equivalentes de Caixa dado não existirem restrições à sua utilização, estando o saldo imediatamente disponível em caso de necessidades de tesouraria.

A variação dos movimentos em caixa e equivalentes de caixa, no Grupo ANA, são compostos da seguinte forma:

- Fluxos de caixa operacionais totalizam 677.554 milhares de euros
- Fluxos de caixa de investimento que totalizam (136.932) milhares de euros, dos quais se destacam 148.689 milhares de euros em pagamentos respeitantes a ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis e 14.814 milhares de euros em recebimentos de juros e similares

- Fluxos de caixa de financiamento que totalizam (567.421) milhares de euros, dos quais se destacam dividendos distribuídos ao acionista no montante de 510.000 milhares de euros e juros e gastos similares no valor de 48.735 milhares de euros

21. Capital Social

O capital social é representado por 40.000.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada uma, as quais revestem forma escritural e seguem o regime das ações nominativas. O capital social encontra-se totalmente subscrito e realizado.

Em 31 de dezembro de 2025, a ANA era detida em 100% pela VINCI Airports (vide nota 1.1).

22. Reservas

As reservas evidenciaram os seguintes movimentos:

ANA	Não Distribuíveis			Distribuíveis			Total
	Legais	Outras	Total	Livres	Outras	Total	
Saldo em 01 de janeiro de 2024	40.000	1.173	41.173	40.703	-1.023	39.680	80.853
Outros Movimentos	-	-	-	-	33	33	33
Benefícios de Reforma	-	-	-	-	23	23	23
Variação Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	-	56	56	-	-	-	56
Saldo em 31 de dezembro de 2024	40.000	1.229	41.229	40.703	-967	39.736	80.965
Saldo em 01 de janeiro de 2025	40.000	1.229	41.229	40.703	-967	39.736	80.965
Outros Movimentos	-	-	-	-	51	51	51
Benefícios de Reforma	-	-	-	-	27	27	27
Variação Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	-	57	57	-	-	-	57
Saldo em 31 de dezembro de 2025	40.000	1.286	41.286	40.703	-889	39.814	81.100

A rubrica outros movimentos inclui os movimentos do exercício referentes ao benefício de reforma (nota 18) e aos instrumentos financeiros derivados (nota 27).

As reservas do grupo estão apresentadas de acordo com a posição individual da ANA, estando as reservas relacionadas com a sua filial incluídas na rubrica de resultados transitados.

23. Resultados Transitados

Os resultados transitados evidenciam os seguintes movimentos:

ANA			Grupo ANA			
Não Distribuíveis	Distribuíveis	Total		Não Distribuíveis	Distribuíveis	Total
20.003	401.084	421.087	Saldo em 01 de janeiro de 2024	20.947	406.810	427.757
-	403.788	403.788	Aplicação do resultado do ano anterior	-	416.695	416.695
-	-404.000	-404.000	Distribuição de Dividendos	-	-404.000	-404.000
20.003	400.872	420.875	Saldo em 31 de dezembro de 2024	20.947	419.505	440.452
20.003	400.872	420.875	Saldo em 01 de janeiro de 2025	20.947	419.505	440.452
-	510.647	510.647	Aplicação do resultado do ano anterior	-	516.685	516.685
-	-510.000	-510.000	Distribuição de Dividendos	-	-510.000	-510.000
20.003	401.519	421.522	Saldo em 31 de dezembro de 2025	20.947	426.190	447.137

Na rubrica de resultados transitados está relevado o montante de 20.003 milhares de euros referentes a reavaliações legais (20.947 milhares de euros no Grupo ANA). Em conformidade com os diplomas legais aplicáveis, esta reserva só pode ser utilizada na cobertura de prejuízos ou no aumento do capital social.

24. Conciliação entre Capital Próprio Individual e Capital Próprio Consolidado

O capital próprio individual e consolidado evidencia as seguintes diferenças:

Capital Próprio	Capital Próprio antes do RLE	RLE	2025	2024
ANA	702.622	585.251	1.287.873	1.212.486
Impacto da Subsidiária				
Capital próprio	8.018	8.487	16.505	15.518
Anulação Inv. Financeiro (Nota 10)	-4.574	-	-4.574	-4.574
<i>Goodwill</i> (Nota 9)	1.430	-	1.430	1.430
Impacto das Associadas e Empreendimentos conjuntos				
Proporção no Resultado líquido do exercício (Nota 10)	-	13.091	13.091	8.056
Aplicação do Resultado do ano anterior (Nota 10)	13.240	-	13.240	5 200
Impactos de Consolidação*	7 500	-7.500	-	-16
Grupo ANA	728 237	599 329	1.327.565	1.238.101

* Inclui 7.500 milhares de euros de dividendos distribuídos pela Portway S.A. conforme nota 39.

25. Empréstimos

Os empréstimos apresentam o seguinte detalhe:

ANA		Empréstimos Não Correntes	Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
797.914	805.093	Empréstimos	797.914	805.093
797.914	805.093		797.914	805.093

ANA, S.A.		Empréstimos Correntes	Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
7.179	7.179	Empréstimos	7.179	7.179
23	-	Descoberto Bancário	1.452	-
15.875	15.824	Empréstimos Portway, S.A.	-	-
16.828	21.821	Juros a Liquidar	16.828	21.821
39.905	44.824		25.459	29.000

As variações dos passivos de financiamento apresentam a seguinte decomposição:

	ANA				Total
	Empréstimos	Juros empréstimos	Subtotal	Locação (nota 26)	
Saldo em 1 de janeiro de 2025	828.096	21.821	849.917	2.773	852.691
Alterações decorrentes de fluxos de caixa					
Atividades de financiamento	-7.128	-48.922	-56.050	-1.545	-57.595
Outros movimentos via balanço	-	-	-	1.804	1.804
Outros movimentos via resultados	-	43.929	43.929	102	44.030
Saldo em 31 de dezembro de 2025	820.968	16.828	837.796	3.133	840.931

Grupo ANA

	Empréstimos	Juros empréstimos	Subtotal	Locação (nota 26)	Total
Saldo em 1 de janeiro de 2025	812.271	21.821	834.092	2.908	837.000
Alterações decorrentes de fluxos de caixa					
Atividades de financiamento	-7.179	-48.591	-55.770	-1.612	-57.382
Outros movimentos via balanço	-	-	-	1.868	1.868
Outros movimentos via resultados	-	43.598	43.598	100	43.698
Saldo em 31 de dezembro de 2025	805.093	16.827	821.920	3.264	825.184

Os empréstimos têm a seguinte composição:

Contrato	Taxa de Juro	Montante em dívida						
		Não corrente		Corrente		Total Valor Contabilístico	Justo valor	
		2025	2024	2025	2024		2025	2024
BEI 02	Variável + Spread Fixo	-	1.875	1.875	1.875	1.875	1.875	3.750
	Fixa	-	1.875	1.875	1.875	1.875	1.832	3.585
BEI 09	Fixa Revisível	14.286	16.190	1.905	1.905	16.190	13.572	13.070
	Variável + Spread Fixo Revisível	11.429	12.952	1.524	1.524	12.952	12.952	14.476
Emp. Obrig. 2022/2029	Variável ^{a)}	772.200	772.200	-	-	772.200	772.200	772.200
		797.914	805.093	7.179	7.179	805.093	802.432	807.082

^{a)} Financiamentos com a VINCI Airports, SAS (vide nota 47)

Em 2025, não se registaram contratações de novos financiamentos. Os reembolsos de capital dos empréstimos contratados com o BEI registaram um montante global de 7.179 milhares de euros, de acordo com os montantes previstos no serviço da dívida contratada.

O valor de mercado dos empréstimos de médio/longo prazo do Grupo, contratados a taxa fixa e taxa fixa revisível, é calculado com base nos *cash flows* futuros, descontados às taxas de juros estimadas a médio/longo prazo (taxas *forward*).

No caso dos empréstimos a taxa fixa revisível, considera-se como pressuposto que irão passar a taxa variável no próximo período de revisão da taxa.

Importa ainda ressaltar que, no ano de 2025, observou-se uma descida das de juro médias dos empréstimos face ao registado em 2024.

Nas tabelas que de seguida se apresentam, destacamos a descida de algumas das taxas de juro, as quais contribuíram para uma diminuição dos encargos financeiros relativos aos empréstimos contratados a taxa variável.

2025	Primeiro reembolso	Último reembolso	Taxa de juro	Período de pagamento de juros	Taxa juro média (%)
Empréstimos ANA					
BEI 02					
C	15/09/2011	15/09/2026	Variável + <i>Spread</i> Fixo	Tranche C1 - Trimestral ^{a)}	3,24%
			Fixa	Tranche C2 - Anual	1,10%
BEI 09	15/12/2013	15/06/2034	Fixa Revisível	Tranche D1 - Semestral	1,42%
			Variável + <i>Spread</i> Fixo Revisível	Tranche D2 - Semestral	3,11%
Emp. Obrig. 2022/2029	<i>Bullet</i>	31/07/2029	Variável	Semestral	5,45%

^{a)} A empresa dispõe de instrumento de cobertura associado a este empréstimo (vide nota 27)

2024	Primeiro reembolso	Último reembolso	Taxa de juro	Período de pagamento de juros	Taxa juro média (%)
Empréstimos ANA					
BEI 02					
A+B	15/09/2009	15/09/2024	Fixa	Tranche A1 - Anual	0,17%
			Fixa	Tranches A2, A3, A4 e B1 - Anual	0,89%
			Fixa	Tranche B2 - Anual	4,25%
C	15/09/2011	15/09/2026	Fixa Revisível	Tranche C1 - Trimestral ^{a)}	4,64%
			Variável + <i>Spread</i> Fixo Revisível	Tranche C2 - Anual	1,10%
BEI 09	15/12/2013	15/06/2034	Fixa Revisível	Tranche D1 - Semestral	1,42%
			Variável + <i>Spread</i> Fixo Revisível	Tranche D2 - Semestral	4,55%
Emp. Obrig. 2022/2029	<i>Bullet</i>	31/07/2029	Variável	Semestral	6,78%

^{a)} A empresa dispõe de instrumento de cobertura associado a este empréstimo (vide nota 27)

Covenants Gerais dos Empréstimos do Grupo ANA

Os contratos de financiamento das empresas do Grupo ANA incorporam um conjunto de *covenants*, dos quais destacamos:

- Contratos de Financiamento

Empresa	Contratos de Financiamento	Dívida Contratada	Dívida Atual 31-12-2025	Covenant	Limite	Covenant 31-12-2025
ANA, S.A.	Contratos de Financiamento BEI	329.784	32.893	Controlo Acionista do Mutuário (VINCI, S.A.)⁽¹⁾	> 50%	100%
				Limite ao Endividamento Externo das Subsidiárias	< 20% Dívida Sénior Bruta Consolidada ⁽²⁾	0%
				Rácios Financeiros⁽³⁾: Dívida Sénior Líquida /EBITDA	< 5 x	-0,49
				EBITDA/Custos Financeiros Líquidos Consolidados	> 4,75 x	-71,25
				Acesso a Liquidez⁽⁴⁾	mínimo de duas vezes a média mensal do rédito consolidado	100% (cash pooling)

¹ O BEI poderá exigir o reembolso antecipado dos financiamentos, caso: (i) ocorra a aquisição de uma participação superior a 50% no capital social da VINCI, S.A. e/ou de mais de 50% dos direitos de voto na VINCI, S.A.; ou (ii) a VINCI, S.A. deixe de deter uma participação, direta ou indireta, superior a 50% no capital social da ANA, S.A. e/ou 50% dos direitos de voto na ANA, S.A.;

² Esta percentagem exclui os financiamentos ou empréstimos concedidos pelo BEI a quaisquer sociedades do Grupo e dívida financeira não sujeita a recurso;

³ Os rácios financeiros têm uma dupla função de covenant e de base de cálculo para aplicação de uma margem adicional a aplicar durante o período de vigência de cada um dos contratos de financiamento. Se em algum momento o rácio dívida sénior líquida/EBITDA e/ou o rácio EBITDA/custos financeiros líquidos consolidados ultrapassar(em) os limites referidos, o banco poderá exigir a prestação de garantias adicionais ou exigir o reembolso antecipado do crédito global BEI.

⁴ Na definição contratual do rácio e do seu limite não se antecipou a situação em que os juros recebidos seriam superiores aos custos financeiros líquidos dos juros relativos a suprimentos. Assim, salientamos que o resultado obtido no apuramento do rácio EBITDA/custos financeiros consolidados não reflete um incumprimento do rácio nos termos previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 18.º, na medida em que, se se excluíssem os juros recebidos pela aplicação dos excedentes de tesouraria, o resultado obtido seria de 976,6;

⁵ A ANA, S.A. tem de assegurar que beneficiará de um acesso incondicional a fundos de liquidez de curto prazo, num montante mínimo de duas vezes a média mensal do seu rédito consolidado, através de: (i) contratos de financiamento de crédito renovável (revolving) concedido por bancos comerciais ou pela VINCI Airports, SAS em condições de mercado; ou (ii) mecanismo de cash pooling do Grupo VINCI.

O incumprimento destes *covenants* será considerado como um evento de reembolso antecipado obrigatório do Crédito Global BEI.

À data de 31 de dezembro de 2025, o Grupo cumpria com os rácios financeiros contratados com o BEI.

- Contratos de Concessão

O Contrato de Concessão entre a ANA e o Estado Português, assinado em 14 de dezembro de 2012, estipula que o rácio máximo de cobertura do serviço da dívida (rácio entre a dívida sénior e o EBITDA definido no Contrato de Concessão) deverá ser igual a 6:1.

À data de 31 de dezembro de 2025, o Grupo cumpria com o *covenant* estabelecido.

26. Passivo de Locação

ANA		Passivo de Locação	Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
1.950	1.801	Passivo de Locação Não Corrente	2.025	1.880
1.183	972	Passivo de Locação Corrente	1.239	1.027
3.134	2.774		3.264	2.907

As rubricas do passivo de locação referem-se a contratos de locação registados ao abrigo da IFRS 16 (vide nota 7).

Contratos de Locação

As condições dos contratos de locação do Grupo ANA, existentes a 31 de dezembro de 2025, apresentam-se evidenciadas na tabela abaixo:

Ano primeira prestação	Ano última prestação	Tipo de taxa de juro	Periodicidade	Capital em Dívida em 31-12-2025
Locação ANA				
2019	2026	Fixa	Mensal	8
2020	2026	Fixa	Mensal	6
2020	2027	Fixa	Mensal	7
2021	2026	Fixa	Trimestral	8
2021	2027	Fixa	Mensal	2
2022	2026	Fixa	Mensal	4
2022	2027	Fixa	Trimestral	14
2023	2026	Fixa	Mensal	51
2023	2027	Fixa	Mensal	39
2023	2027	Fixa	Trimestral	45
2023	2028	Fixa	Mensal	29
2023	2028	Fixa	Trimestral	364
2024	2026	Fixa	Mensal	174
2024	2027	Fixa	Mensal	6
2024	2028	Fixa	Mensal	235
2024	2029	Fixa	Mensal	105
2024	2029	Fixa	Trimestral	729
2025	2026	Fixa	Mensal	51
2025	2028	Fixa	Mensal	11
2025	2029	Fixa	Mensal	740
2025	2030	Fixa	Mensal	508
				3.134

Ano primeira prestação		Ano última prestação	Tipo de taxa de juro	Periodicidade	Capital em Dívida em 31-12-2025
Locação restantes valores do Grupo ANA					
	2022	2026	Mensal	Fixa	1
	2023	2027	Mensal	Fixa	14
	2024	2028	Mensal	Fixa	86
	2025	2029	Mensal	Fixa	28
					130

As responsabilidades assumidas com locações, por períodos temporais, apresentam-se com o seguinte detalhe:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
		Bens adquiridos com recurso a locação		
1.751	825	Equipamento de transporte	1.881	959
1.159	1.607	Equipamento administrativo	1.159	1.607
224	340	Outros Equipamentos	224	340
		Futuros pagamentos mínimos		
1.259	1.051	Até 1 ano	1.317	1.107
2.018	1.885	De 1 ano até 5 anos	2.095	1.966
		Juros		
76	79	Até 1 ano	78	79
67	84	De 1 ano até 5 anos	70	86
		Valor presente dos pagamentos mínimos		
1.183	972	Até 1 ano	1.239	1.027
1.950	1.801	De 1 ano até 5 anos	2.025	1.880

27. Instrumentos Financeiros Derivados Passivos

	2025		2024	
	Notional	Justo valor	Notional	Justo valor
Designados como cobertura de fluxos de caixa				
Swap taxa de juro	1.875	-20	3.750	-61
Total de derivados	1.875	-20	3.750	-61

O Grupo ANA tem contratado, a 31 de dezembro de 2025, um instrumento financeiro derivado com um *notional* atual de 1.875 milhares de euros (inicialmente de 30.000 milhares de euros) sobre a taxa de juro (*swap* taxa de juro).

Este derivado foi designado numa relação de cobertura de fluxos de caixa. O objetivo é efetuar a cobertura do risco de taxa de juro associado aos pagamentos de juros indexados à taxa variável decorrentes de passivos financeiros, transformando a taxa de juro variável em taxa de juro fixa. O risco coberto é o indexante da taxa de juro variável associado aos referidos empréstimos, sendo que o risco de crédito não se encontra coberto.

De seguida, apresentam-se as principais condições do instrumento coberto e do instrumento de cobertura:

Instrumento Coberto

Fluxos de caixa do financiamento contraído com o BEI:

Notional	30 milhões de euros (<i>vide</i> nota 25)
Data de emissão	15 de junho de 2005
Data de maturidade	15 de setembro de 2026
Taxa de juro	Eur 3M + spread 0,415%
Datas de liquidação	Trimestral

Instrumento de Cobertura

A ANA negociou um *swap* de taxa de juro com as seguintes características:

Tipo	<i>Interest Rate Swap</i>
Contraparte	Deutsche Bank
<i>Notional</i>	30 milhões de euros (<i>amortising</i>)
Data de transação	15 de junho de 2005
Data de início	15 de junho de 2005
Data de maturidade	15 de setembro de 2026
<i>Underlying</i>	ANA recebe Euribor 3M, paga 3,55% (a partir de 15 de junho de 2010)

Testes de Eficácia

Para efeitos de teste de eficácia, é usado o *dollar offset method*.

O teste é realizado a cada data de reporte.

Os movimentos registados no ano decompõem-se como se segue:

	Justo Valor	Impactos nos Resultados		Impacto no Capital Próprio	Justo valor
	2024	Juros recebidos	Rendimentos c/juros		2025
Cobertura	-61	-38	38	41	-20

	Justo Valor	Impactos nos Resultados		Impacto no Capital Próprio	Justo valor
	2023	Juros pagos	Custos c/juros		2024
Cobertura	-78	11	-11	17	-61

28. Provisões

As provisões constituídas visam cobrir, essencialmente, responsabilidades que o Grupo ANA possa vir a assumir com processos judiciais em curso.

A 31 de dezembro de 2025, as provisões respeitam, principalmente, a processos de natureza operacional e laboral. A evolução da rubrica de provisões para riscos e encargos foi a seguinte:

	2025						
	Saldo Inicial Balanço	Utilizações	Impacto em Resultados			Sem Impacto em Resultados	Saldo Final Balanço
			Aumento	Reversão	Variação do ano		
ANA	60.108	-	23.540	-10.781	12.759	-	72.867
Grupo ANA	60.668	-39	23.796	-10.966	12.830	-	73.458

	2024						
	Saldo Inicial Balanço	Utilizações	Impacto em Resultados			Sem Impacto em Resultados	Saldo Final Balanço
			Aumento	Reversão	Variação do ano		
ANA	50.030	-	19.522	-11.393	8.128	1.949	60.108
Grupo ANA	50.912	-5	19.659	-11.847	7.812	1.949	60.668

O aumento registado no decurso do ano 2025 respeita, essencialmente, ao registo da provisão para cobertura de risco operacional relacionado com trabalhos realizados no aeroporto do Porto, no valor de 12.000 milhares de euros, e ao reforço líquido da provisão de cariz laboral, no valor de 992 milhares de euros.

A provisão de 12.000 milhares de euros decorre de um litígio no âmbito de um contrato de empreitada, no qual é reclamado o pagamento de trabalhos complementares pelo Empreiteiro. Tal pretensão não é acolhida pela ANA, tendo-se acordado a apreciação da questão em sede arbitral.

Com vista a assegurar a normal continuidade das operações e das intervenções previstas, foi alcançado um entendimento entre as partes que contempla a transferência deste montante, acompanhada da emissão de uma garantia bancária a favor da ANA. Esta garantia poderá ser acionada no caso de incumprimento das condições previstas no referido acordo.

29. Dívidas a Pagar e Outros Passivos – Não Correntes

As dívidas a pagar e outros passivos - não correntes apresentam a seguinte composição:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
878	1.021	Proveitos Diferidos	878	1.021
17.135	-	Adiantamento por conta de subsídios	17.135	-
9.210	46.892	Subsídios ao Investimento ⁽¹⁾	9.210	46.892
143.339	129.281	Responsabilidades Contratuais ⁽¹⁾	143.339	129.281
13.854	12.266	Garantias Prestadas por Terceiros	14.779	13.182
184.417	189.460		185.341	190.376

⁽¹⁾ vide nota 30

Os proveitos diferidos respeitam às receitas de exploração decorrentes da cedência a terceiros da exploração de ativos – gasoleiras e unidade hoteleira e construção do terminal de carga.

Os adiantamentos por conta de subsídios correspondem a valores já recebidos para os quais ainda não se encontram integralmente cumpridas as condições necessárias ao reconhecimento da atribuição dos subsídios.

Os subsídios ao investimento são, fundamentalmente, provenientes de fundos comunitários, representando os fundos nacionais a componente de menor valor. Em 2025, na sequência da alteração do momento do reconhecimento contabilístico dos subsídios atribuídos (Vide nota 13), foi desreconhecido um valor global de 35.091 milhares de euros.

As responsabilidades contratuais referem-se a despesas a suportar no próximo ciclo de renovação/ substituição dos ativos da Concessão, no âmbito da IFRIC 12 e a atualização financeira das responsabilidades. As responsabilidades contratuais encontram-se registadas pelo valor presente.

Por fim, as garantias prestadas por terceiros incluem:

1. garantias prestadas por clientes a título de caução (cerca de 9.316 milhares de euros), as quais são exigidas em função da avaliação dos níveis de risco
2. garantias prestadas por fornecedores de investimentos e conta corrente (cerca de 4.538 milhares de euros), concretizadas através de retenções nos pagamentos efetuados, exigidas pela não apresentação de garantia. Estas retenções variam entre 5% e 10% em função do tipo de empreitada/serviço envolvido

30. Dívidas a Pagar e Outros Passivos – Correntes

As dívidas a pagar e outros passivos – correntes apresentam a seguinte composição:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
47.617	26.094	Fornecedores	48.289	29.465
29.976	39.838	Fornecedores de Investimentos	29.976	39.838
		Estado e Outros Entes Públicos		
886	919	Retenções efetuadas a terceiros	1.152	1.175
1.410	1.356	Encargos Sociais	2.517	2.325
8.954	9.029	Outros Impostos	7.077	6.634
1.571	5.732	Outros Credores	5.271	8.348
		Acréscimos de Custos		
17.349	16.027	Encargos com pessoal	26.745	24.308
48.204	53.220	Fornecimento e serviços externos	47.337	54.426
14.630	28.586	Responsabilidades Contratuais	14.630	28.586
29.123	38.172	Outros Acréscimos de Custos	34.738	40.007
32.191	33.806	Proveitos diferidos (recebim. antecipados)	31.455	33.083
1.434	1.186	Subsídios ao investimento	1.942	2.005
233.347	253.965		251.131	270.199

A variação observada no saldo de fornecedores correntes resulta, essencialmente, de desfasamentos temporais entre o reconhecimento contabilístico e a liquidação das faturas de incentivos relativas às temporadas de Verão IATA de cada um dos exercícios.

Na rubrica outros impostos encontra-se registado o IVA referente aos meses de novembro e dezembro, a pagar em 2026.

A rubrica outros credores inclui valores de pré-pagamentos, efetuados por companhias aéreas, de acordo com a política de crédito do Grupo, cuja faturação para a sua regularização é emitida no prazo máximo de 30 dias.

Os acréscimos de custos de fornecimento e serviços externos correspondem a prestações de serviços realizadas, a aguardar faturação.

A rubrica outros acréscimos de custos inclui incentivos ao tráfego aéreo, no valor de 9.596 milhares de euros, atribuídos às companhias aéreas, a aguardar faturação.

Por fim, a rubrica dos encargos com pessoal é composta, essencialmente, pelos acréscimos de férias e subsídio de férias (que totalizam 8.044 milhares de euros), mas, também, pelos acréscimos relacionados com os pagamentos com base em ações, que totalizam 6.994 milhares de euros, e que são divididos entre os planos de ações dos colaboradores (4.412 milhares de euros) e os planos de ações dos administradores e diretores (2.582 milhares de euros).

A rubrica de subsídios ao investimento correntes e não correntes do Grupo ANA apresenta os seguintes movimentos:

	2025	2024
Saldo inicial		
Não corrente ⁽¹⁾	46.892	16.416
Corrente	2.005	696
	48.897	17.113
Subsídios atribuídos no exercício	15	33.320
Transf ^a para proveitos no exercício	-1.598	-996
Outras transferências	-825	-540
Regularizações (Nota 13)	-35.337	-
Saldo final		
Não corrente ⁽¹⁾	9.210	46.892
Corrente	1.942	2.005
	11.152	48.897

¹⁾ vide Nota 13, 28 e 29

A quantificação das responsabilidades contratuais com renovação/substituição e a sua utilização, no âmbito da aplicação da IFRIC 12, consta do quadro que se segue:

	2025	2024
Saldo inicial		
Não corrente ⁽¹⁾	129.281	147.944
Corrente	28.586	1.266
	157.867	149.210
Movimento do exercício ⁽²⁾	13.016	14.106
Efeito Financeiro ⁽³⁾	4.061	3.901
Utilizações do exercício	-16.976	-9.303
Reclassificações	-	-45
Saldo final		
Não corrente ⁽¹⁾	143.339	129.281
Corrente	14.630	28.586
	157.969	157.867

⁽¹⁾ Vide Nota 29 ⁽²⁾ Vide Nota 33 ⁽³⁾ Vide Nota 40

O aumento das utilizações do exercício deve-se essencialmente ao projeto reabilitação do pavimento da pista 17-35 no aeroporto do Porto, que registou um custo de 14.839 milhares de euros em 2025.

31. Rédito

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
788.667	740.600	Tráfego	788.667	740.600
240.752	215.071	Exploração	240.752	215.071
90.107	84.254	Taxa de segurança e PMR	90.107	84.254
41.714	40.001	Ocupação	37.791	36.265
45.152	42.796	Assistência em escala	141.265	126.788
41.455	38.344	Estacionamento auto	41.102	38.022
46.505	34.164	Outras de natureza comercial	46.056	33.746
12.212	11.285	Equipamento	10.338	9.504
6.338	5.453	Publicidade	6.338	5.453
3.344	3.228	Vendas de mercadorias	2.157	2.105
-2.455	-2.320	Ajustamento à receita regulada	-2.450	-2.317
1.313.792	1.212.874		1.402.123	1.289.489
69.186	34.057	Contratos de construção (concessão)	69.186	34.057
3.691	4.116	Outros proveitos	2.349	2.110
1.386.669	1.251.047		1.473.658	1.325.656

Em 2025, verificou-se um aumento do rédito face ao período homólogo, resultante do crescimento do tráfego e do aumento das taxas reguladas. Adicionalmente, em resultado dos desenvolvimentos na oferta comercial assistiu-se também ao crescimento dos negócios extra-aviação. O valor registado na rubrica de tráfego está descontado do valor relativo a incentivos ao desenvolvimento de tráfego, atribuídos às companhias aéreas com o objetivo de promoção de novas rotas e/ou frequências e otimização da capacidade oferecida nos aeroportos do Grupo. Em 2025, o Grupo atribuiu incentivos no montante de 26.321 milhares de euros, comparativamente a 22.730 milhares de euros em 2024.

O valor registado na rubrica ajustamento da receita regulada respeita essencialmente a penalidades referentes à aplicação do RQSA.

O montante do rédito reconhecido no exercício findo em 31 de dezembro de 2025, relativamente aos serviços de construção, foi de 69.186 milhares de euros. O aumento verificado nesta rubrica está relacionado principalmente com o investimento na Pista 17-35 no aeroporto do Porto, que inclui 17,7 milhões de euros, em 2025, referentes à certificação EASA e ao investimento de aumento de capacidade do aeroporto de Lisboa, no montante de 16,7 milhões de euros.

O rédito dos contratos de construção inclui os custos associados à aquisição/construção de ativos de expansão ou ao upgrade das infraestruturas da Concessão e, ainda, os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos de expansão.

32. Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas

O custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas foi como se segue:

ANA		Grupo ANA		
Total	Movimentos	Mercadorias	Matérias de consumo	Total
2025				
467	Inventários - saldo inicial	689	362	1.050
3.238	Compras	3.136	246	3.382
-4	Regularização de Inventários	-39	-5	-45
448	Inventários - saldo final	543	365	909
3.253	Custos do exercício	3.242	237	3.479
2024				
475	Inventários - saldo inicial	830	364	1.194
3.358	Compras	3.845	309	4.155
-30	Regularização de Inventários	-1	-25	-26
467	Inventários - saldo final	689	362	1.050
3.335	Custos do exercício	3.986	287	4.273

Os inventários do Grupo referem-se essencialmente a combustíveis e materiais de manutenção (Vide nota 15).

33. Fornecimentos e Serviços Externos

Os encargos com os fornecimentos e serviços externos foram como se segue:

ANA		Grupo ANA	
2025	2024	2025	2024
72.186	65.697	36.215	35.296
43.924	40.848	44.515	41.392
37.019	35.442	40.412	38.913
28.078	31.871	30.543	32.759
15.776	14.057	16.517	14.734
23.705	29.363	23.949	29.499
3.576	3.451	4.108	3.936
1.415	1.130	1.470	1.131
884	993	929	1.046
1.087	953	3.146	2.319
794	754	894	843
26.684	22.898	31.757	26.097
255.127	247.457	234.453	227.965
13.016	14.106	13.016	14.106
67.460	32.984	67.460	32.984
80.476	47.090	80.476	47.090
335.603	294.546	314.929	275.054

⁽¹⁾ Vide Nota 30

Os fornecimentos e serviços externos apresentaram um crescimento global, quando comparados com 2024, decorrente, essencialmente, do aumento da atividade.

A rubrica água, eletricidade e combustíveis inclui um valor de 371 milhares de euros referente a um acordo de compra e venda de energia (PPA – *Power Purchase Agreement*) celebrado entre a ANA e a Sunmind Portugal, Unipessoal Lda. Este acordo qualifica como um contrato de locação no âmbito da IFRS 16. No entanto, e dado os pagamentos serem totalmente variáveis, este PPA

fica isento da aplicação da norma, não sendo possível apurar com fiabilidade o montante do passivo de locação e, conseqüentemente, o montante do ativo por direito de uso.

A rubrica rendas e alugueres engloba um contrato de locação de equipamentos administrativos (impressoras), no valor de cerca de 73 milhares de euros, para o qual se optou pela isenção prevista na IFRS 16, dado o reduzido valor individual dos bens presentes neste contrato.

Em 2025, os montantes registados na rubrica custos dos contratos de construção referem-se, maioritariamente a: (i) Intervenções no Strip da Pista 17-35 do aeroporto do Porto – Certificação; (II) Expansão do aeroporto de Lisboa - Pier sul; (ii) Melhorias nas instalações terminais (aerogares), dos aeroportos dos Açores.

A rubrica outros fornecimentos e serviços externos inclui os serviços técnicos e de gestão prestados pelo acionista ao Grupo ANA (vide nota 47).

34. Gastos com Pessoal

Os gastos com pessoal apresentam o seguinte detalhe:

ANA		Grupo ANA		
2025	2024	2025	2024	
63.628	60.930	Remunerações	109.539	99.147
13.563	13.621	Encargos s/ Remunerações	23.023	21.716
775	1.272	Incentivos/ Indemnizações	797	1.418
21	27	Pensões	21	27
11.429	8.521	Outros Custos	46.256	42.382
89.416	84.371		179.637	164.691

Em 2025, verificou-se um aumento dos gastos com pessoal do Grupo ANA, reflexo do aumento da atividade, que conduziu a admissão de 465 colaboradores (397 dos quais na Portway). Em 31 de dezembro de 2025, o Grupo ANA tinha mais 244 colaboradores face a 2024.

O montante registado na rubrica incentivos/indemnizações, que apresenta uma diminuição de cerca de 44% no Grupo face a 2024 decorre do plano de otimização de efetivos, concretizado em situações de aposentações/reforma e rescisões de contrato por mútuo acordo.

O número médio de trabalhadores da ANA, nos exercícios findos em 31 dezembro de 2025 e 31 dezembro de 2024, foi de 1.157 e 1.140, respetivamente.

O número médio de trabalhadores no Grupo ANA, nos exercícios findos em 31 dezembro de 2025 e 31 dezembro de 2024, foi de 3.140 e 2.947, respetivamente.

35. Outros Rendimentos

ANA		Grupo ANA		
2025	2024	2025	2024	
838	330	Subsídios à Exploração	838	330
94	66	Ganhos em Ativos Tangíveis	106	94
750	287	Outros Não Especificados	776	331
1.682	683		1.720	754

Os subsídios à exploração referem-se, essencialmente, a subsídios atribuídos pela Comissão Europeia.

A rubrica outros não especificados corresponde, sobretudo, às penalidades faturadas a fornecedores decorrentes de incumprimento contratual.

36. Outros Gastos

ANA		Grupo ANA		
2025	2024	2025	2024	
14.284	14.842	Partilha de Receita	14.284	14.842
458	226	Gastos com Serviços Bancários	590	318
765	631	Impostos	775	641
466	478	Donativos	475	487
1.059	1.627	Incentivos	1.059	1.627
301	294	Quotizações Empr./Profissionais	312	309
2	32	Multas e Penalidades	2.690	681
1.483	1.235	Outros Gastos	1.878	1.378
18.817	19.366		22.063	20.282

A ANA, a VINCI Energies Portugal e a Fondation VINCI pour la Cité constituíram uma associação sem fins lucrativos para levar a cabo um programa destinado a apoiar projetos de carácter social. Com a sua participação no Programa VINCI para a Cidadania, a ANA atribuiu, em 2025 (7ª edição) e 2024 (6ª edição), donativos no montante de 309 milhares de euros e 301 milhares de euros, respetivamente.

A rubrica incentivos regista, apenas, os incentivos comerciais. Os incentivos ao desenvolvimento do tráfego são deduzidos ao rédito na rubrica tráfego, conforme explicado na Nota 31.

A ANA, no cumprimento da cláusula 27 do Contrato de Concessão para os aeroportos nacionais situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores (Lisboa, Porto, Faro, Beja, Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), celebrado a 14 de dezembro de 2012, está obrigada a partilhar com o Concedente uma percentagem da Receita Bruta da Concessão a partir do 11º ano da concessão.

Na sequência da operação de fusão por incorporação da ANAM, S.A. em 2014, a ANA sucedeu àquela como Concessionária no Contrato de Concessão para os aeroportos regionais da Região Autónoma da Madeira (Madeira e Porto Santo), celebrado em 10 de setembro de 2013. No cumprimento da cláusula 26 deste Contrato de Concessão, a ANA está também obrigada a partilhar uma percentagem da Receita Bruta da Concessão a partir do 11º ano da concessão.

A tabela infra resume as receitas de 2025 e 2024 associadas aos dois Contratos de Concessão bem como a proporção a partilhar com o Concedente em cada ano.

Cálculo Partilha Receita	2025				2024			
	Continente Açores	Madeira	Impacto Consolidação	Total	Continente Açores	Madeira	Impacto Consolidação	Total
Receita Bruta (Nota 31) *	1.220.261	93.531	88.331	1.402.123	1.128.651	84.222	76.615	1.289.489
Incentivos ao Tráfego	22.193	4.128	0	26.321	20.751	1.978	-	22.730
Receitas Bruta sem Incentivos	1.242.454	97.659	88.331	1.428.444	1.149.403	86.201	76.615	1.312.218
1% do Receita Bruta	12.203	935	883	14.021	11.287	842	766	12.895
1% dos Incentivos ao Tráfego	222	41	-	263	208	20	-	227
Total Partilha de Receita	12.425	977	883	14.284	11.494	862	766	13.122²

* O valor registado no Volume de Negócios está descontado do valor relativo a incentivos ao desenvolvimento de tráfego

² A indicação de que o valor a partilhar deve incluir a receita consolidada, sendo o valor dos incentivos ao tráfego expurgados das receitas brutas, foi recebida em 2024. Neste seguimento, a ANA S.A. teve de recalcular, com base nestes pressupostos, a partilha de receita relativa aos anos de 2022 e 2023. Deste modo, em 2024 inclui-se também a parcela das receitas da Portway de 2023 (663 milhares de euros) e 2022 (558 milhares de euros), e foi ajustado o impacto dos incentivos ao tráfego dos anos de 2023 (278 milhares de euros) e 2022 (221 milhares de euros).

Ver Nota 46.1. Ativos Contingentes relativo à forma de apuramento da base da Partilha de Receita.

37. Amortizações e Depreciações

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
79.731	75.177	Amortizações/ Depreciações do Exercício	82.525	77.471
35	6	Abates de Ativos Fixos Tangíveis	35	6
79.766	75.182		82.560	77.477

38. Gastos de Financiamento

Os gastos de financiamento foram como segue:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
43.620	54.430	Juros de financiamentos bancários	43.620	54.430
102	81	Efeito financeiro de locações	104	78
38	-11	Resultados obtidos com <i>Swaps</i>	38	-11
43.760	54.500		43.762	54.497

A rubrica de juros de financiamentos registou um decréscimo comparativamente a 2024, essencialmente devido à redução das taxas de juro (vide nota 25).

39. Participação nos Resultados das Associadas e Outras

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
7.500	9.500	Dividendos recebidos (Portway)	-	-
38	21	Dividendos recebidos (Futuro)	38	21
-	-	Participação no resultado do ano (PTDF e CVA)	13.104	8.056
7.538	9.521		13.142	8.077

No Grupo ANA, o aumento de 5.048 milhares de euros nos ganhos com participações em associadas e outras é composto pelos resultados positivos da PTDF, Lda, onde a ANA, S.A. tem uma participação de 51%, que originou um contributo de 2.239 milhares de euros, e pela participação na Cabo Verde Airports, S.A, onde a ANA detém 30%, da qual resultaram 10.865 milhares de euros (vide nota 2.3).

Foram ainda recebidos em 2025 dividendos provenientes da participação da ANA na Portway no valor de 7.500 milhares de euros.

40. Outros Resultados Financeiros

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
		Gastos		
-4.061	-3.901	Efeito financeiro das Responsabilidades Contratuais	-4.061	-3.901
-384	-393	Juros Suportados	-52	-15
-11	-3	Diferenças de Câmbio Desfavoráveis	-13	-8
		Rendimentos		
16.496	22.345	Juros Obtidos	16.491	22.346
13	6	Efeito financeiro das Responsabilidades Contratuais	15	6
11	14	Juros Suportados	11	14
12.066	18.068		12.390	18.442

Os rendimentos com juros obtidos diminuíram 5.855 milhares de euros, como consequência da redução das taxas de juro e diminuição do montante disponível em *cash pooling*.

41. Gasto de Imposto

A conciliação entre o imposto corrente e o imposto efetivo é a seguinte:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
252.421	234.011	Imposto Corrente	255.349	236.601
-5.845	-1.431	Regularização de imposto sobre o rendimento	-5.833	-1.398
28	-977	Imposto Diferido ⁽¹⁾	-64	-984
246.604	231.603		249.452	234.219

⁽¹⁾ Vide Nota 14

2025	ANA	Portway	Rendimentos não tributáveis	Grupo ANA
Resultados antes de impostos	831.855	11.337	5.590	848.782
Diferenças Permanentes	-7.562	-106	-	-7.668
Diferenças Temporárias	8.746	503	-	9.249
Lucro Tributável	833.039	11.734	5.590	850.363
Matéria Coletável	833.039	11.734	5.590	850.363
Imposto sobre o rendimento	166.608	2.347	-	168.955
Derrama estadual sobre o lucro tributável	73.378	392	-	73.770
Derrama municipal	12.120	176	-	12.296
Tributações autónomas	316	13	-	329
Imposto corrente	252.421	2.928	-	255.349
Imposto diferido	28	-92	-	-64
Regularização de imposto sobre o rendimento	-5.845	12	-	-5.833
Gasto com impostos sobre o rendimento	246.604	2.848	-	249.452
Taxa efetiva de imposto	29,65%	25,12%	-	29,39%

2024	ANA	Portway	Rendimentos não tributáveis	Grupo ANA
Resultados antes de impostos	742.250	10.116	-1.462	750.904
Diferenças Permanentes	-8.331	-131	-	-8.462
Diferenças Temporárias	17.427	44	-	17.471
Lucro Tributável	751.346	10.029	-1.462	759.913
Dedução prejuízos fiscais	-	-	-	-
Matéria Coletável	751.346	10.029	1.462	759.913
Imposto sobre o rendimento	157.783	2.106	-	159.889
Derrama estadual sobre o lucro tributável	66.026	307	-	66.333
Derrama municipal	10.926	150	-	11.076
Tributações autónomas	259	27	-	286
Benefícios fiscais	-983	-	-	-983
Imposto corrente	234.011	2.590	-	236.601
Imposto diferido	-977	-7	-	-984
Regularização de imposto sobre o rendimento	-1.431	33	-	-1.398
Gasto com impostos sobre o rendimento	231.603	2.616	-	234.219
Taxa efetiva de imposto	31,20%	25,86%	-	31,19%

A ANA, enquadra-se no âmbito de aplicação do novo Regime do Imposto Mínimo Global, regime que implementa em Portugal as Regras GloBE e a taxa mínima global de imposto de 15% (Pilar Dois), nos termos da Lei n.º 41/2024 de 8 de novembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2022/2523, relativa à garantia de um nível mínimo mundial de tributação para os grupos de empresas multinacionais e grandes grupos nacionais na União com volume de negócios global anual superior a 750 milhões de euros. O novo regime produz efeitos relativamente aos exercícios fiscais que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2024.

A imposição desta taxa mínima visa evitar que, com base em práticas e políticas fiscais abusivas, se verifiquem desequilíbrios entre as taxas e regimes fiscais nas diferentes jurisdições ou que haja um aproveitamento ilícito por falta de sujeição a pagamento de imposto. O Grupo VINCI concluiu que beneficia, em Portugal, da disposição de salvaguarda com base na declaração de informação financeira e fiscal por país ou jurisdição, nos termos do novo regime, não existindo, em 2025, gasto de impostos correntes relacionado com os impostos sobre o rendimento Pilar Dois.

A ANA, aplicou, em 2025, a exceção ao reconhecimento e à divulgação de informações acerca de ativos e passivos por impostos diferidos relacionados com o modelo Pilar Dois, previsto na emenda à norma IAS 12 – Impostos sobre o rendimento, de 8 de novembro de 2023.

Tais conclusões resultam da interpretação, das normas, da Diretiva e dos diplomas nacionais assim como da doutrina internacional especializada em matéria de tributação internacional e fundam-se nos acima mencionados regimes excecionais ou especiais.

Considerando a relevância do Pilar Dois, o Grupo continuará a monitorizar e avaliar alterações de facto que possam alterar as conclusões da análise realizada, nomeadamente as resultantes da ocorrência de alguma alteração societária e/ou fiscal.

A ANA, enquanto entidade localizada em Portugal e designada para efeitos de cumprimento de determinadas obrigações declarativas nesta jurisdição, continuará a acompanhar a evolução do enquadramento aplicável em articulação com a Entidade-Mãe final do grupo, a VINCI.

Os rendimentos não tributáveis respeitam a ganhos obtidos decorrentes da aplicação do método de equivalência patrimonial na valorização de participações financeiras em empreendimento conjunto e associada (vide notas 10 e 39), deduzidos dos dividendos recebidos da subsidiária Portway (vide nota 39).

42. Resultado por Ação

O resultado básico por ação é igual ao resultado diluído por ação e obtém-se pelo quociente entre o resultado líquido do exercício e o número de ações da ANA (40 milhões de ações).

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
585.251	510.647	Resultado Líquido do período	599.329	516.685
40.000	40.000	Nº de ações	40.000	40.000
		Resultado Líquido por ação (em euros)		
14,63	12,77	Básico	14,98	12,92
14,63	12,77	Diluído	14,98	12,92

43. Dividendos

No dia 2 de setembro de 2025, foi aprovada, em assembleia geral, a distribuição de dividendos a acionista única, sobre o resultado líquido do exercício de 2024, no montante de 12,75 Euros por ação.

Esta distribuição de dividendos ocorreu no dia 29 de setembro de 2025.

44. Compromissos Assumidos

Os compromissos assumidos que não figuram na Demonstração da Posição Financeira Consolidada apresentam-se como se segue:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
527.268	627.645	Com contratos firmados com realização em curso	448.901	529.419

Os compromissos assumidos incluem valores respeitantes a investimentos e a gastos.

Os valores da ANA acima referidos, incluem um montante de 79.159 milhares de euros, em 2025, e 100.765 milhares de euros, em 2024, relativos a contratos de prestação de serviços celebrados com a Portway.

A diminuição verificada nos compromissos, face a 2024, deve-se, essencialmente, aos compromissos assumidos com as obras de melhoria das condições de operação do Terminal 1 do aeroporto de Lisboa, que foram parcialmente consumidos (cerca de 16 milhões de euros) e também com a certificação EASA do aeroporto do Porto cujo compromisso foi consumido em 2025 (cerca de 17 milhões de euros).

45. Garantias Prestadas

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
64.658	64.122	Garantia Bancária	66.182	65.645
550	550	Seguro Caução	550	550
65.208	64.671		66.731	66.195

As garantias prestadas têm como finalidade cobrir as seguintes situações:

2025	2024		2025	2024
56.558	56.021	Garantia de cumprimento - contrato de concessão	56.558	56.021
492	492	Processos litigiosos de expropriação	492	492
-	-	Gestão dos entrepostos aduaneiros licenciados	1.523	1.523
8.159	8.159	Outros	8.159	8.159
65.208	64.671		66.731	66.195

Relativamente à garantia de cumprimento do Contrato de Concessão, e conforme estabelecido no ponto 28.1 do mesmo, a ANA entregou ao Concedente uma garantia bancária incondicional, irrevogável e à primeira solicitação para garantia do cumprimento das obrigações assumidas no referido Contrato. Esta garantia pode ser utilizada nos mesmos termos, e para os efeitos, do Contrato de Concessão celebrado com a ex-ANAM, S.A. (cláusula 27.^a).

A atualização do valor desta garantia resultou num incremento, em 2025, de 537 milhares de euros.

46. Contingências

46.1 Ativos Contingentes

Reequilíbrio Económico e Financeiro da Concessão

Na sequência das restrições impostas pelo Estado Português para fazer face à pandemia, e tendo a atividade da ANA sido diretamente afetada por estas, a Empresa submeteu, em março de 2022, uma carta ao Concedente invocando o direito ao reequilíbrio económico e financeiro da Concessão e à consequente compensação, a atribuir nos termos da cláusula 25.2. do Contrato de Concessão.

Na referida carta, a ANA apurou um valor preliminar superior a 200 milhões de euros referente aos danos sofridos nos anos de 2020 e 2021.

No dia 4 de março de 2024, a ANA decidiu iniciar arbitragem para que lhe seja reconhecido o direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão. O processo de arbitragem encontra-se ainda em curso, aguardando-se a decisão do tribunal arbitral constituído.

Regulação Económica

Tal como referido na nota 1.3 - Quadro legal de regulação, decorrente da aplicação do regime de regulação económica aplicada à rede de aeroportos ANA, pode resultar o apuramento de desvios entre o total da Receita Regulada Média Máxima por passageiro real e os valores aprovados para o exercício.

Do cálculo efetuado aos proveitos das atividades reguladas obtidos no exercício de 2025, décimo terceiro ano de regulação económica, estimam-se desvios negativos a recuperar em 2027, no montante global de 2,71 milhões de euros, correspondentes ao Grupo de Lisboa (valor resultante dos passageiros estimados de 2025). O montante apurado em resultado dos passageiros reais de 2024, a recuperar em 2026, correspondente ao Grupo Lisboa foi de 3,04 milhões de euros.

No que respeita aos aeroportos do Porto e Faro, deixou de estar previsto o apuramento do erro de estimativa por consequência da interpretação da ANAC do modelo regulatório. Por não concordar com este entendimento, a ANA promoveu, em 2023, a devida impugnação judicial, que se encontra ainda em curso.

De todo o modo, mantendo os pressupostos dos anos anteriores, a ANA apuraria, com base nos passageiros reais de 2023, 2024 e 2025, os seguintes montantes a recuperar nestes aeroportos:

(milhões de Euros)

Apuramento do Défice de Receita Regulada				Ano previsto para a recuperação
Ano	Aeroporto do Porto	Aeroporto de Faro	Total	
2023	12,15	6,53	18,68	2025
2024	21,34	13,99	35,33	2026
2025	24,39	15,85	40,24	2027
Total a recuperar	57,88	36,37	94,25	

Compensação Referente à Coordenação de Slots

Na sequência da transmissão da atividade de coordenação de Slots nos aeroportos designados como aeroportos coordenados, o artigo 5.º do n.º 4 do Decreto-Lei n.º 96/2018, de 23 de novembro, prevê o direito a compensação dos encargos e investimentos realizados pela ANA com o exercício das funções de entidade coordenadora, desde a data de conclusão da privatização até à entrada de funções da NAV, E.P.E.

Neste âmbito, a ANA apurou o montante global de 4,4 milhões de euros referente a encargos e investimentos, sendo que, do referido montante, a compensação será de 50%, ou seja, 2,2 milhões de euros.

A ANAC determinou que apenas haveria lugar à compensação por custos diretos e pelo período temporal contado desde a privatização da ANA até à publicação do Decreto-Lei n.º 96/2018, de 23 de novembro. Por não concordar com este entendimento, a ANA promoveu, em 2023, a devida impugnação judicial, a qual encontra-se a correr termos.

Partilha de Receita

Por indicação expressa do Concedente, em 2024, o valor a partilhar pela Concessionária passou a incluir a receita consolidada, sendo o valor dos incentivos ao tráfego expurgados das receitas brutas.

Por não concordar com este entendimento, a ANA promoveu, em 2025, a resolução do diferendo por arbitragem, cujo processo se encontra em curso.

De todo o modo, considerando que, em 2025, o valor da partilha de receita corresponde a 1% da receita bruta da concessão, o valor total apurado da partilha de receita, com base nos pressupostos indicados pelo Concedente, ascende a 14.284 milhares de euros.

O impacto acumulado, tendo por base este entendimento, o qual se aplica desde o ano inicial de partilha de receita (2022) é conforme se apresenta abaixo:

	2025	2024	2023	2022	Total
Entendimento Concedente					
Receita Bruta	1.428.444	1.312.218	1.123.049	925.230	4.788.940
Partilha de Receita (1%)	14.284	13.122	11.230	9.252	47.889
Entendimento ANA					
Receita Bruta	1.313.792	1.212.874	1.028.966	847.346	4.402.977
Partilha de Receita (1%)	13.138	12.129	10.290	8.473	44.030
Diferença					
Impacto Consolidação	883	766	663	558	2.871
Incentivos ao Tráfego	263	227	278	221	989
Total a recuperar	1.147	993	941	779	3.860

46.2. Passivos Contingentes

Os passivos contingentes do Grupo em 31 de dezembro de 2025, referentes a processos judiciais em curso, dos quais não se espera que resultem responsabilidades para o Grupo, são os seguintes:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
5.553	5.351	Processos de direito laboral	5.554	5.351
5.895	5.918	Processos de direito público	5.895	5.918
194	194	Processos de natureza cível	194	2.917
11.641	11.463		11.642	14.186

A evolução dos passivos contingentes verifica-se, essencialmente, ao nível da rubrica dos processos de natureza cível, que registou uma diminuição no Grupo em virtude do desfecho de um processo de indemnização por danos, do qual não resultaram responsabilidades financeiras para o Grupo.

O aumento verificado nos processos de direito laboral decorre da atualização monetária desta rubrica.

Ao nível dos processos de direito público registou-se uma ligeira diminuição em virtude do desfecho de um conjunto de processos de expropriação, durante o ano de 2025, dos quais resultou um exfluxo de recursos para a ANA em 2025.

Processos Judiciais em Curso Envolvendo o Aeroporto de Lisboa

Em dezembro de 2024, o Ministério Público intentou no Supremo Tribunal Administrativo, contra o Estado, a APA, a ANAC e a ANA, uma ação administrativa de impugnação das RCM 201/2023 e 67/2024 e da decisão da APA que entendeu que os projetos do *Pier Sul*, *Central* e *Apron Sul* no aeroporto de Lisboa não estão sujeitos a avaliação de impacte ambiental, pedindo ainda que a ANA se abstenha de realizar esses projetos.

A presente ação, que poderá ter impactos nos prazos de realização dos investimentos previstos para o aeroporto de Lisboa, não registou evolução durante o ano de 2025.

47. Saldos e Transações com Partes Relacionadas

Os saldos e transações com a subsidiária Portway são os seguintes:

	2025	2024
Saldos ativos		
Clientes	2.275	2.619
Imposto corrente (RETGS)	178	230
Acréscimos de rendimentos	2.148	1.108
	4.601	3.957
Saldos passivos		
Cash pooling	15.875	15.824
Acréscimos de gastos	699	603
Proveitos diferidos	736	723
Fornecedores	5.990	2.787
	23.300	19.936
Transações		
Fornecimentos e serviços externos	-39.454	-33.391
Rédito	17.922	17.642
Outros resultados financeiros	-331	-380
	-21.863	-16.130

Os saldos e transações entre as empresas do Grupo, que integram o perímetro de consolidação, referem-se a prestações de serviços de: assistência em escala, outras taxas de natureza comercial (ocupação de espaços, cedência de equipamentos, consumos de água e energia), cedência de combustíveis, cedência de pessoal, subcontratos e outras prestações e serviços.

Estes saldos e transações são eliminados no processo de consolidação.

Apenas são divulgadas as partes relacionadas com as quais a ANA registou saldos e realizou transações em 2025 e 2024.

Considera-se parte relacionada:

Acionista, S.A.:

- VINCI Airports, SAS.

Consideram-se, ainda, como partes relacionadas as seguintes entidades detidas pela VINCI:

- VINCI, S.A.
- VINCI Concessions, SAS
- VINCI Assurances, SAS
- VINCI Mobility, S.A.
- VINCI Energies Portugal, S.A.
- Vinci Construction Grands Projects, SAS
- Axianseu, S.A.
- Axianseu II Digital Consulting, S.A
- Axianseu DC LC, S.A.
- Cabo Verde Airports, S.A.
- Cegelec, Lda.
- Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.
- CME, S.A.
- Emplogest – Gestão Global de Empresas, S.A.
- Etratraf, S.A.
- Freyssinet, Lda.
- Longo Plano, S.A.
- PTDF-Portugal Duty Free, Lda.

- Rodio Portugal, S.A.
- Sixense Portugal, Lda.
- Sotécnica, S.A.
- Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda.
- Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda.
- TG Concept, SAS
- Trafiurbe, S.A.

Conselho de Administração:

O Conselho de Administração foi avaliado como parte relacionada do Grupo, tendo auferido as seguintes remunerações:

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
1.346	1.273	Fixas	1.518	1.433
1.480	1.165	Variáveis	1.531	1.221
2.826	2.438	Total Remunerações Auferidas	3.049	2.653

Natureza do Relacionamento com as Partes Relacionadas

O Grupo ANA presta serviços de exploração, estacionamento automóvel, aluguer de espaços, consultoria técnica no âmbito de projetos internacionais e outros serviços. Por sua vez, adquire serviços de apoio à gestão, estudos e projetos, conservação e reparação de espaços e equipamentos, subcontratos, assessoria informática e outros.

Assim, ao nível do Grupo ANA:

i) Os saldos ativos com partes relacionadas são os seguinte:

2025	Total	Investimentos Financeiros (Nota 12)	Corrente			
			Clientes (Nota 16)	Acréscimos de rendimentos (Nota 16)	Imposto corrente (Nota 19)	Cash pooling (Nota 20)
VINCI Airports, SAS	506.701	-	-	-	-	506.701
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	12.986	5.100	574	7.312	-	-
Axianseu, S.A.	-	-	-	-	-	-
Sotécnica, S.A.	811	-	8	-	803	-
Rodio Portugal, S.A.	22	-	-	-	22	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda.	15	-	1	-	14	-
Longo Plano, SA	29	-	-	-	29	-
VINCI Concessions, SAS	1	-	1	-	-	-
CME, S.A.	1	-	1	-	-	-
Cegelec, Lda.	56	-	-	-	56	-
Sixense Portugal, Lda.	1	-	-	-	1	-
Freyssinet, Lda.	4	-	-	-	4	-
Trafiurbe, S.A.	138	-	1	-	137	-
Axianseu II Digital Consulting, S.A	12	-	-	-	12	-
Cabo Verde Airports, S.A.	101	-	101	-	-	-
Etrafraf, S.A.	-	-	-	-	-	-
Syneox Rail Portugal, Lda	3	-	-	-	3	-
	520.881	5.100	687	7.312	1.081	506.701

2024	Corrente					Cash pooling (Nota 20)
	Total	Investimentos Financeiros (Nota 12)	Clientes (Nota 16)	Acréscimos de rendimentos (Nota 16)	Imposto corrente (Nota 19)	
	VINCI Airports, SAS	533.853	-	-	-	
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	12.418	5.100	611	6.707	-	-
Axianseu, S.A.	435	-	1	-	434	-
Sotécnica, S.A.	195	-	42	-	153	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda	6	-	6	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	1	-	1	-	-	-
CME, S.A.	1	-	1	-	-	-
Cegelec, Lda.	73	-	-	-	73	-
Sixense Portugal, Lda.	-	-	-	-	-	-
Freyssinet, Lda.	-	-	-	-	-	-
Trafiurbe, S.A.	31	-	1	-	31	-
Cabo Verde Airports, S.A.	-	-	-	-	-	-
Etratraf, S.A.	4	-	-	-	4	-
Rodio Portugal, S.A.	12	-	-	-	12	-
	547.029	5.100	662	6.707	707	533.853

ii) Os saldos passivos com partes relacionadas são os seguintes:

2025	Não Corrente		Corrente		
	Total	Empréstimos	Fornecedores	Acréscimos de gastos	Imposto corrente
		(Nota 25)	(Nota 30)	(Nota 30)	(Nota 19)
VINCI Airports, SAS	809.022	772.200	20.027	16.795	-
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	151	-	151	-	-
Axianseu, S.A.	86	-	31	-	56
Sotécnica, S.A.	828	-	792	36	-
Rodio Portugal, S.A.	-	-	-	-	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda.	-	-	-	-	-
VINCI Mobility, S.A	-	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	100	-	100	-	-
VINCI, S.A.	-	-	-	-	-
Vinci Construction Grands Projects, SAS	380	-	380	-	-
CME, S.A.	64	-	64	-	-
Cegelec, Lda.	105	-	72	33	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	-	-	-	-	-
VINCI Energies Portugal, S.A.	424	-	-	-	424
Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda.	66	-	66	-	-
Sixense Portugal, Lda.	-	-	-	-	-
Freyssinet, Lda.	-	-	-	-	-
Trafiurbe, S.A.	17	-	17	-	-
Axianseu DC LC, S.A.	33	-	-	-	33
Etratraf, S.A.	34	-	-	-	34
Emplogest, S.A.	1	-	-	-	1
	811.311	772.200	21.700	16.863	548

2024	Não Corrente		Corrente		
	Total	Empréstimos	Fornecedores	Acréscimos de gastos	Imposto corrente
		(Nota 25)	(Nota 30)	(Nota 30)	(Nota 19)
VINCI Airports, SAS	811.841	772.200	17.869	21.772	-
Axianseu, S.A.	46	-	46	-	-
Sotécnica, S.A.	1.193	-	1.042	151	-
Rodio Portugal, S.A.	-	-	-	-	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda	15	-	-	-	15
VINCI Mobility, S.A	-	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	99	-	-	99	-
CME, S.A.	60	-	60	-	-
Cegelec, Lda.	9	-	9	-	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	6	-	-	-	6
VINCI Energies Portugal, S.A.	121	-	-	-	121
Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda	2	-	-	-	2
Sixense Portugal, Lda.	9	-	-	-	9
Trafiurbe, S.A.	10	-	10	-	-
Axianseu II Digital Consulting, S.A	476	-	-	-	476
Etratraf, SA	-	-	-	-	-
Emplogest, S.A.	1	-	-	-	1
	813.887	772.200	19.035	22.022	630

iii) As transações com entidades relacionadas, verificadas nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 e registadas na demonstração dos resultados consolidada, têm a seguinte composição:

2025	Total	Rédito	Fornecimentos e serviços externos	Gastos com pessoal	Gastos de financiamento	Outros resultados financeiros
		(Nota 31)	(Nota 33)	(Nota 34)	(Nota 38)	(Nota 40)
VINCI Airports, SAS	79.815	-	21.061	1.453	42.765	14.535
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	110.707	110.158	273	-	-	276
Axianseu, S.A.	281	2	279	-	-	-
Sotécnica, S.A.	8.447	103	8.344	-	-	-
Rodio Portugal, S.A.	2	2	-	-	-	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda.	377	6	371	-	-	-
VINCI Assurances, SAS	2.389	-	2.389	-	-	-
Longo Plano, SA	1	1	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	3.471	-	398	3.073	-	-
VINCI, S.A.	30	6	24	-	-	-
CME, S.A.	12	1	11	-	-	-
Cegelec, Lda.	193	3	190	-	-	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	2	2	-	-	-	-
VINCI Mobility, S.A.	99	-	99	-	-	-
Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda.	2	2	-	-	-	-
VINCI Energies Portugal, S.A.	4	4	-	-	-	-
Sixense Portugal, Lda.	2	2	-	-	-	-
Trafiurbe, S.A.	174	3	171	-	-	-
Freyssinet, Lda.	2	2	-	-	-	-
Cabo Verde Airports, S.A.	30	30	-	-	-	-
Axianseu II Digital Consulting, S.A	2	2	-	-	-	-
Axianseu DC LC, S.A.	1	1	-	-	-	-
	206.042	110.328	33.610	4.526	42.765	14.812

2024	Total	Rédito	Fornecimentos e serviços externos	Gastos com pessoal	Gastos de financiamento	Outros resultados financeiros
		(Nota 31)	(Nota 33)	(Nota 34)	(Nota 38)	(Nota 40)
VINCI Airports, SAS	93.383	29	17.664	1.520	53.059	21.111
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	93.288	92.936	-	-	-	351
Axianseu, S.A.	236	3	234	-	-	-
Sotécnica, S.A.	7.787	95	7.693	-	-	-
Rodio Portugal, S.A.	2	2	-	-	-	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda	379	9	370	-	-	-
VINCI Assurances, SAS	2.265	-	2.265	-	-	-
Longo Plano, SA	-	-	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	1.181	-	394	788	-	-
VINCI, S.A.	39	6	34	-	-	-
CME, S.A.	28	9	19	-	-	-
Cegelec, Lda.	435	2	434	-	-	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	2	2	-	-	-	-
VINCI Mobility, S.A.	11	-	11	-	-	-
Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda	2	2	-	-	-	-
VINCI Energies Portugal, S.A.	7	7	-	-	-	-
Sixense Portugal, Lda.	2	2	-	-	-	-
Trafiurbe, S.A.	312	2	310	-	-	-
Freyssinet, Lda.	2	2	-	-	-	-
Cabo Verde Airports, S.A.	716	716	-	-	-	-
Axianseu II Digital Consulting, S.A	2	2	-	-	-	-
	200.081	93.825	29.427	2.308	53.059	21.462

iv) As transações relacionadas com investimentos são como se segue:

	2025	2024
VINCI Airports, SAS	125	230
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	601	-
Sotécnica, S.A.	4.847	3.971
Longo Plano, SA	67	-
Vinci Construction Grands Projects, SAS	8.194	-
CME, S.A.	164	954
Cegelec, Lda.	182	106
Axianseu, S.A.	57	66
TG Concept	-	132
	14.236	5.459

48. Outras Divulgações

Para efeitos de realização do investimento na Cabo Verde Airports, S.A., a ANA solicitou autorização ao Estado Português para participar na Concessão dos Aeroportos de Cabo Verde, tendo a mesma sido aprovada. Neste sentido, a ANA tem de assegurar a independência entre concessões, através da separação de atividades e responsabilidades, designadamente no que respeita à partilha de receita ou a eventuais financiamentos de atividades fora da concessão relativa aos aeroportos nacionais.

De forma a demonstrar a independência entre concessões, apresentam-se abaixo os impactos que a participação na associada tem, tanto na ANA, como no Grupo ANA.

ANA			Grupo ANA	
2025	2024		2025	2024
		Ativo		
		Não Corrente		
16.657	11.257	Investimentos em Associadas	31.497	15.232
16.657	11.257		31.497	15.232
		Capital Próprio		
30	716	Resultado Líquido	10.895	4.058
30	716		10.895	4.058
		Demonstração de Resultados		
30	716	Outros Rendimentos	30	716
-	-	Participação nos Resultados de Associadas	10.865	3.342
30	716		10.895	4.058
		Fluxos de Caixa		
		Pagamentos respeitantes a:		
-5.400	-	Investimentos financeiros	-5.400	-
-5.400	-	Fluxos das atividades de investimento	-5.400	-

49. Eventos Subsequentes

Após a data de referência das demonstrações financeiras, e até à data de aprovação do presente Relatório Integrado, ocorreram os seguintes eventos relevantes que, não implicando ajustamentos aos valores reconhecidos nas demonstrações financeiras, são considerados relevantes para a compreensão da situação e evolução do Grupo ANA:

Contexto geopolítico internacional

A partir do dia 28/02/2026, registou-se uma deterioração adicional do contexto geopolítico internacional, nomeadamente com o início do conflito no Irão, contribuindo para um aumento acrescido da instabilidade geopolítica global. Este contexto tem provocado maior volatilidade nos mercados energéticos, com impacto direto no aumento do preço dos combustíveis, em particular do combustível de aviação.

A evolução referida terá impacto ao nível da procura por transporte aéreo e não só nas ligações com o Meio Oriente. A ANA acompanha de forma contínua a evolução deste contexto e os seus possíveis reflexos na atividade aeronáutica.

Inspeção Tributária em curso

Encontra-se atualmente em curso uma ação de Inspeção Tributária à ANA, no âmbito das competências da Autoridade Tributária e Aduaneira, incidindo sobre matérias fiscais específicas. À data, o referido procedimento encontra-se em fase de elaboração. Com base na informação disponível à data, não se identificam impactos materiais que careçam de reconhecimento ou ajustamento nas demonstrações financeiras.

Não atribuição de licenças de Acesso ao Mercado nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro

Na sequência do concurso para atribuição de licenças de assistência em escala para as categorias restritas dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro (categorias 3, 4 e 5), existe à data de emissão deste Relatório incerteza jurídica sobre qual entidade deterá o direito de operar nessas categorias no futuro. À data, as licenças continuam a ser exercidas pela SPdH através de um prolongamento de curto prazo outorgado pelo Governo.

Sendo a operação dos referidos aeroportos altamente dependente destes serviços de assistência em escala, qualquer interrupção ou problemas na transição entre à SPdH e outro operador de assistência em escala no exercício das licenças é suscetível de comprometer a continuidade, regularidade e segurança da operação aeroportuária.

Processo de privatização da TAP e da SATA

No período subsequente à data de preparação das demonstrações financeiras, prosseguiram os desenvolvimentos relacionados com os processos de privatização da TAP, da SATA Internacional – Azores Airlines e da atividade de assistência em escala da SATA, conduzidos respetivamente pelo Governo e pela Região Autónoma dos Açores.

Sendo a atividade da ANA altamente dependente dessas entidades, o Grupo acompanha de forma atenta os desenvolvimentos destes processos.

50. Aprovação das Demonstrações Financeiras

Estas demonstrações financeiras, consolidadas e separadas, foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 20 de abril de 2026. É opinião do Conselho de Administração que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações do Grupo ANA, bem como a sua posição e desempenho financeiro e fluxos de caixa.

Conselho de Administração

Presidente:

Contabilista Certificado n.º73738

Maria João Barros Caldeira Dias

José Luís Fazenda Arnaut Duarte

Vogais:

Nicolas Dominique Notebaert

Thierry Franck Dominique Ligonnière

Remi Guy Ferdinand Maumon de Longevialle

Raphaël Alain Louis Pourny

Francisco José Simões Crespo Vieira Pita

Karen Strugo

Alexandre Boris Georges Victor Lapeyre

Ana Zita Gomes

Patricia Fernandez Garcia

Álvaro A. V. de Oliveira Fernandes Leite

Benoit Andre Forest

Jerome Mickael Christophe Havard

11. Pareceres



Certificação Legal das Contas

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (a Entidade), que compreendem a Demonstração da Posição Financeira em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 2.662.583 milhares de euros e um total de capital próprio de 1.287.873 milhares de euros, incluindo um resultado líquido de 585.251 milhares de euros), a Demonstração dos Resultados, a Demonstração do Rendimento Integral, a Demonstração das Alterações no Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa relativos ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- ▶ preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- ▶ elaboração do Relatório de Gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- ▶ criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;
- ▶ adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- ▶ avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- ▶ identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- ▶ obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- ▶ avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- ▶ concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- ▶ avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e
- ▶ comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do Relatório de Gestão com as demonstrações financeiras.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o Relatório de Gestão

Dando cumprimento ao artigo 451, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o Relatório de Gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor e a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Lisboa, 26 de maio de 2026

Ernst & Young Audit & Associados - SROC, S.A.
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Representada por:

Luis Miguel Gonçalves Rosado - ROC n.º 1607
Registado na CMVM com o n.º 20161217

Certificação Legal das Contas

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

Opinião

Audítamos as demonstrações financeiras consolidadas anexas de ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (o Grupo), que compreendem o Balanço Consolidado em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 2.707.728 milhares de euros e um total de capital próprio de 1.327.565 milhares de euros, incluindo um resultado líquido de 599.329 milhares de euros), a Demonstração Consolidada dos Resultados, a Demonstração Consolidada do Rendimento Integral, a Demonstração Consolidada das Alterações no Capital Próprio e a Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada de ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas" abaixo. Somos independentes das entidades que compõem o Grupo nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras consolidadas

O órgão de gestão é responsável pela:

- ▶ preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa do Grupo de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- ▶ elaboração do Relatório Consolidado de Gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- ▶ criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras consolidadas isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;
- ▶ adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- ▶ avaliação da capacidade do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira do Grupo.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- ▶ identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras consolidadas, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- ▶ obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno do Grupo;
- ▶ avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- ▶ concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que o Grupo descontinue as suas atividades;
- ▶ avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- ▶ planeámos e executamos a nossa auditoria para obtermos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou unidades dentro do Grupo como base para formar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e revisão do desempenho do trabalho efetuado para efeitos da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria;
- ▶ comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do Relatório Consolidado de Gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.



RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o Relatório Consolidado de Gestão

Dando cumprimento ao artigo 451, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o Relatório Consolidado de Gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor e a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

Lisboa, 26 de maio de 2026

Ernst & Young Audit & Associados - SROC, S.A.
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Representada por:

Luis Miguel Gonçalves Rosado - ROC n.º 1607
Registado na CMVM com o n.º 20161217

Relatório Independente de Garantia Limitada de Fiabilidade sobre o Relato de Sustentabilidade Consolidado

Ao Órgão de Gestão
ANA Aeroportos de Portugal, S.A.

Conclusão de garantia limitada de fiabilidade

Realizámos um trabalho de garantia limitada de fiabilidade sobre o Relato de Sustentabilidade Consolidado de ANA Aeroportos de Portugal, S.A. (o “Grupo”) incluído na secção “5. Declaração de Sustentabilidade” do Relatório de Gestão (o “Relato de Sustentabilidade Consolidado”), com referência a 31 de dezembro de 2025 e para o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2025.

Com base nos procedimentos realizados e na prova obtida, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que o Relato de Sustentabilidade Consolidado não está preparado, em todos os aspetos materialmente relevantes, em conformidade com:

- ▶ As Normas Europeias de Relato de Sustentabilidade (ESRS), incluindo que o processo realizado pelo Grupo para identificar a informação relatada no Relato de Sustentabilidade Consolidado (o “Processo”) está de acordo com a descrição apresentada na nota 5.1.4 Dupla Materialidade/IRO’S.

Bases para a conclusão

O nosso trabalho de garantia limitada de fiabilidade foi realizado de acordo com a Norma Internacional de Trabalhos de Garantia de Fiabilidade (ISAE) 3000 (Revista) “Trabalhos de Garantia de Fiabilidade que Não Sejam Auditorias ou Revisões de Informação Financeira Histórica”, emitida pelo *International Auditing and Assurance Standards Board* da *International Federation of Accountants* e as demais normas e orientações técnicas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas (OROC).

Os procedimentos realizados num trabalho de garantia limitada de fiabilidade são diferentes na natureza e tempestividade e são mais limitados do que os realizados num trabalho de garantia razoável de fiabilidade. Consequentemente, o nível de segurança obtido num trabalho de garantia limitada de fiabilidade é substancialmente inferior à segurança que poderia ser obtida caso um trabalho de garantia razoável de fiabilidade tivesse sido realizado.

As nossas responsabilidades ao abrigo da norma ISAE 3000 (Revista) estão descritas mais detalhadamente na secção “Responsabilidades do auditor”.

Consideramos que a prova obtida é suficiente e apropriada para proporcionar bases para a nossa conclusão.

Qualidade e Independência

Aplicamos a Norma Internacional de Gestão de Qualidade 1 (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 outros requisitos éticos do *International Code of Ethics for Professional Accountants* (incluindo normas internacionais de independência) emitidos pelo *International Ethics Standards Board for Accountants* (IESBA) e do Código de Ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas (OROC).

Ênfase

Chamamos a atenção para o facto de que, conforme divulgado na nota 5.2.1 do Relato de Sustentabilidade Consolidado, as divulgações previstas no Artigo 8.º do Regulamento (UE) 2020/852 (Regulamento da Taxonomia) não foram incorporadas no Relato de Sustentabilidade Consolidado do Grupo ANA para o período findo em 31 de dezembro de 2025, uma vez que o reporte dessas divulgações é efetuado no relato consolidado do Grupo VINCI. A nossa conclusão não é modificada em relação a esta matéria.

Responsabilidades do Órgão de Gestão pelo Relato de Sustentabilidade Consolidado

É da responsabilidade do Órgão de Gestão do Grupo conceber, implementar e manter um Processo para identificar a informação que consta do Relato de Sustentabilidade Consolidado de acordo com as ESRS e por divulgar este Processo na nota 5.1.4 Dupla Materialidade/IRO'S do Relato de Sustentabilidade Consolidado. Esta responsabilidade inclui:

- ▶ A compreensão do contexto em que as atividades e as relações comerciais do Grupo ocorrem e de que forma as partes interessadas podem ser afetadas;
 - ▶ A identificação dos impactos reais e potenciais (negativos e positivos) relacionados com questões de sustentabilidade, bem como os riscos e oportunidades que afetam, ou que se poderia razoavelmente esperar que afetem, a posição financeira, o desempenho financeiro, os fluxos de caixa, o acesso ao financiamento ou o custo de capital do Grupo no curto, médio ou longo prazo;
 - ▶ A avaliação da materialidade dos impactos, riscos e oportunidades identificados relacionados com matérias de sustentabilidade, através da seleção e aplicação de limites adequados; e
 - ▶ A seleção e aplicação de metodologias e a definição de pressupostos que sejam razoáveis nas circunstâncias.
- É ainda responsabilidade do Órgão de Gestão do Grupo:
- ▶ A preparação do Relato de Sustentabilidade Consolidado em conformidade com as ESRS;
 - ▶ A conceção, implementação e manutenção de um sistema de controlo interno que o Órgão de Gestão determine ser necessário para permitir a elaboração do Relato de Sustentabilidade Consolidado isento de distorções materialmente relevantes, seja por fraude ou erro; e
 - ▶ A seleção e aplicação de métodos adequados para a preparação do Relato de Sustentabilidade e a definição de pressupostos e estimativas sobre divulgações de sustentabilidade razoáveis nas circunstâncias.

Limitações inerentes à preparação do Relato de Sustentabilidade Consolidado

Ao relatar informações prospetivas de acordo com as ESRS, o Órgão de Gestão é obrigado a preparar as informações prospetivas com base em pressupostos divulgados relativos a acontecimentos que podem ocorrer no futuro e possíveis ações futuras do Grupo. Frequentemente, os acontecimentos futuros não ocorrem da forma prevista, pelo que os resultados reais serão provavelmente diferentes dos previstos.

Responsabilidades do auditor

A nossa responsabilidade consiste em planejar e executar o trabalho de garantia de fiabilidade para obter garantia limitada sobre se o Relato de Sustentabilidade Consolidado está isento de distorções materiais, devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório de garantia limitada de fiabilidade que inclua a nossa conclusão. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem as decisões económicas dos utilizadores tomadas com base no Relato de Sustentabilidade Consolidado como um todo.

Como parte de um trabalho de garantia limitada de fiabilidade realizado de acordo com a ISAE 3000 (Revista), exercemos julgamento profissional e mantemos o ceticismo profissional ao longo do trabalho.

As nossas responsabilidades em relação ao Relato de Sustentabilidade Consolidado, no que diz respeito ao Processo, incluem:

- ▶ Obter uma compreensão do Processo, mas não com o propósito de expressar uma conclusão sobre a eficácia do Processo, incluindo o resultado do mesmo; e
- ▶ Conceber e executar procedimentos para avaliar se o Processo é consistente com a descrição efetuada pelo Grupo do seu Processo, conforme divulgado na nota 5.1.4 Dupla Materialidade/IRO'S.

As nossas outras responsabilidades em relação ao Relato de Sustentabilidade Consolidado incluem:

- ▶ Obter uma compreensão do ambiente de controlo, processos e sistemas de informação do Grupo relevantes para a preparação do Relato de Sustentabilidade Consolidado, mas não para avaliar a conceção de atividades de controlo em particular, obter evidência sobre a sua implementação ou testar a sua eficácia operacional;
- ▶ Identificar as divulgações onde é provável que surjam distorções materiais, seja devido a fraude ou erro; e
- ▶ Conceber e executar procedimentos dirigidos às divulgações no Relato de Sustentabilidade Consolidado onde é provável que surjam distorções materiais. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno.

Resumo do trabalho realizado

Um trabalho de garantia limitada de fiabilidade envolve a execução de procedimentos para obter evidência sobre o Relato de Sustentabilidade Consolidado.

A natureza, a tempestividade e a extensão dos procedimentos selecionados dependem do julgamento profissional, incluindo a identificação de divulgações onde é provável que surjam distorções materiais, devido a fraude ou a erro, no Relato de Sustentabilidade Consolidado.

Na condução do nosso trabalho de garantia limitada de fiabilidade, em relação ao Processo:

- ▶ Obtivemos a compreensão do Processo através de:
 - realização de indagações para entender as fontes de informação usadas pelo Órgão de Gestão; e
 - revisão da documentação interna do Grupo sobre o seu Processo.

- ▶ Avaliámos se as evidências obtidas com base nos nossos procedimentos sobre o Processo implementado pelo Grupo, eram consistentes com a descrição do Processo divulgada na nota 5.1.4 Dupla Materialidade/IRO'S.

Na realização do nosso trabalho de garantia limitada de fiabilidade, em relação ao Relato de Sustentabilidade Consolidado:

- ▶ Obtivemos uma compreensão dos processos de relato do Grupo, relevantes para a preparação do seu Relato de Sustentabilidade Consolidado através da compreensão do ambiente de controlo, processos e sistema de informação do Grupo relevantes para a preparação do Relato de Sustentabilidade Consolidado, mas não com o objetivo de expressar uma conclusão sobre a eficácia do controlo interno do Grupo;
- ▶ Avaliámos se a informação material identificada no Processo está incluída no Relato de Sustentabilidade Consolidado;
- ▶ Avaliámos se a estrutura e a apresentação do Relato de Sustentabilidade Consolidado estão em conformidade com as ESRS;
- ▶ Realizámos indagações ao pessoal relevante e procedimentos analíticos sobre divulgações selecionadas do Relato de Sustentabilidade Consolidado;

- ▶ Realizámos procedimentos substantivos, numa base de amostragem, sobre divulgações selecionadas do Relato de Sustentabilidade Consolidado;
- ▶ Obtivemos evidência sobre os métodos, pressupostos e dados utilizados no desenvolvimento de estimativas materiais e em informações prospetivas e sobre como esses métodos foram aplicados.

Outras matérias

A informação comparativa incluída no Relato de Sustentabilidade Consolidado do Grupo não foi sujeita a um trabalho de garantia de fiabilidade.

Lisboa, 26 de maio de 2026

Ernst & Young Audit & Associados - SROC, S.A.
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Representada por:

Manuel Ladeira de Carvalho Coelho da Mota - ROC nº 1410
Registado na CMVM com o nº 20161020

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO DE GESTÃO E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DE 2025

Senhores Accionistas,

Nos termos do mandato que nos foi conferido e em cumprimento do disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais, cumpre-nos elaborar o Relatório Anual e emitir o nosso Parecer sobre o Relatório Integrado de Gestão, a Demonstração da posição financeira separada e consolidada, a Demonstração dos resultados separada e consolidada, a demonstração do rendimento integral separada e consolidada, a demonstração das alterações nos capitais próprios consolidada, a Demonstração das alterações nos capitais próprios separada, a Demonstração dos fluxos de caixa separada e consolidada e o respectivo Anexo com as Notas às Demonstrações Financeiras, bem como sobre a Proposta de Aplicação de Resultados, apresentados pelo Conselho de Administração da ANA – AEROPORTOS DE PORTUGAL, S.A., relativamente ao exercício findo em 31 de Dezembro de 2025.

Para o exercício das suas funções, este Conselho Fiscal reuniu com o Conselho de Administração da ANA, e com os principais responsáveis de direcção, sempre que se justificou, para análise da evolução da gestão e debate dos assuntos mais relevantes decorrentes das análises realizadas.

No âmbito e para o efeito das análises e verificações efectuadas o Conselho Fiscal solicitou, e obteve, documentação e esclarecimento das múltiplas questões suscitadas.

Reunimos regularmente com o Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo, Ernst & Young Audit & Associados, SROC, S.A., acompanhando os trabalhos de auditoria e fiscalizando a sua independência. Tomámos conhecimento da Certificação Legal das Contas respeitante ao relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras separadas e da Certificação Legal das Contas respeitante ao relato sobre as demonstrações financeiras consolidadas, emitidas sem reservas, sobre a qual o Conselho Fiscal expressa a sua concordância, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 452.º do Código das Sociedades Comerciais.

Reunimos ainda com as responsáveis do Departamento de Auditoria Risco e Qualidade, sobre os temas de auditoria interna e avaliação e gestão de risco, reuniões essas que permitiram aferir e confirmar as áreas de intervenção, o cumprimento dos planos, os resultados dos testes realizados e propostas de melhoria, metodologias utilizadas e a

adaptação dos sistemas e controlos de modo a obter maior eficácia operacional e melhor gestão dos riscos identificados.

Indagamos a Administração da firma sobre informações relevantes internas e externas com potencial impacto sobre os termos e condições do Contrato de Concessão na sua versão actual e potenciais evoluções, tendo obtido todos e quaisquer esclarecimentos solicitados, os quais não carecem de quaisquer observações.

Em cumprimento do disposto da alinéa e) do nº 2 do artigo 12º dos Estatutos da ANA – Aerportos de Portugal e na sequência da solicitação do seu Conselho de Administração, emitimos, após análise pormenorizada, um Parecer sem restrições sobre o investimento designado por “*Program and Preliminary Design for the New Airport of Lisbon (NAL)*”.

No âmbito do processo de encerramento das contas do exercício, o Conselho Fiscal analisou o Relatório de Integrado de Gestão bem como os demais documentos de prestação de contas, apresentados pelo Conselho de Administração, tendo procedido às verificações e obtido os esclarecimentos que entendeu convenientes.

O Relatório Integrado de Gestão do Conselho de Administração enfatiza os aspectos mais relevantes da actividade do Grupo ANA no ano de 2025, o qual apresenta um volume de negócios de aproximadamente 1.402.123 milhares de euros (sendo da ANA 1.313.792 milhares de euros), o que representa um acréscimo de cerca de 8,7 % em relação ao ano anterior, correspondendo a fluxos de cerca de 72 milhões de passageiros a comparar com cerca de 69 milhões no exercício anterior.

Face à análise substancial efectuada, o Conselho Fiscal entende que o Relatório Integrado de Gestão responde às exigências legais em vigor e que traduz de forma adequada a evolução da actividade da ANA S.A. e do Grupo ANA.

Face ao exposto, somos de parecer que os Senhores Accionistas:

- (a) Aproveem o Relatório Integrado de Gestão, bem como os demais Documentos de Prestação de Contas, individuais e consolidados, referentes ao exercício de 2025, apresentados pelo Conselho de Administração;
- (b) Deliberem sobre a Proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração no seu Relatório Integrado de Gestão;
- (c) Procedam à apreciação geral da Administração e da Fiscalização da Sociedade, nos termos previstos no artigo 455º do Código das Sociedades Comerciais.

O Conselho Fiscal expressa os seus agradecimentos ao Conselho de Administração da ANA, aos responsáveis pela Direcção Financeira, aos Serviços de Auditoria Interna, Risco e Qualidade e aos demais colaboradores, bem como à Sociedade de Auditores e Revisores Oficiais de Contas Ernst & Young Audit & Associados, SROC, S.A. pela colaboração prestada e pelo apoio dispensado à realização do seu trabalho.

Lisboa, 26 de Maio de 2026

O Conselho Fiscal

Dr. Jacques dos Santos
(Presidente)

Dr. José Manuel Oliveira Vitorino
(Vogal)

Dr. Rui Lavandeira
(Vogal)

LISTA DE ABREVIATURAS

ABJ- Aeroporto de Beja (Beja Airport)

ACA- Airport Carbon Accreditation

ACCS- Airport Cargo Community System

ACI- Airports Council International (Conselho Internacional de Aeroportos)

ACU- Air Conditioning Units

AFFF- Aqueous Film Forming Foam

AFL- Aeroporto das Flores (Flores Airport)

AFR- Aeroporto de Faro (Faro Airport)

AHD- Aeroporto de Lisboa (Lisbon Airport)

AHR- Aeroporto da Horta (Horta Airport)

AIA- Avaliação de Impacte Ambiental

AJPII- Aeroporto de Ponta Delgada (Ponta Delgada Airport)

AM- Aeroporto da Madeira (Madeira Airport)

ANA /ANA, S.A.- ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.

ANAC- Autoridade Nacional da Aviação Civil (Portuguese Civil Aviation Authority)

ANAM, S.A.- ANAM – Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.

ANI- Agência Nacional de Inovação, S.A.

APA- Agência Portuguesa do Ambiente (Portuguese Agency for the Environment)

APADIF- Associação de Pais e Amigos dos Deficientes da Ilha do Faial

APPDI- Associação Portuguesa para a Diversidade e Inclusão

APS- Aeroporto do Porto Santo (Porto Santo Airport)

APU-off- Auxiliary Power Unit

ASC- Aeroporto do Porto (Porto Airport)

ASF- Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões

ASM- Aeroporto de Santa Maria (Santa Maria Airport)

ASQSAC- Ações de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil

AVAC- Aquecimento, Ventilação e Ar-Condicionado

BCE / ECB- Banco Central Europeu (European Central Bank)

BEI / EIB- Banco Europeu de Investimento (European Investment Bank)

BMS- Battery Management System

BRS- Sistema de Reconciliação de Bagagem (Baggage Reconciliation System)

CA- Conselho de Administração

CA- Comissão de Acompanhamento

CAPEX- Despesas de investimento em capital / Capital expenditure

CCDR- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional

CCMAR- Centro de Ciências do Mar da Universidade do Algarve

CE- Comissão Executiva

CEF-AFIF- Connecting Europe Facility – Alternative Fuels Infrastructure Facility

CEO- Chief Executive Officer

CIRC- Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (Corporate Income Tax Code)

CISO- Chief Information Security Officer

COSO- Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission

CQO- Carência Química de Oxigénio

CSRD- Corporate Sustainability Reporting Directive

CTI- Comissão Técnica Independente

CUPPS- Sistema de Processamento de Passageiros de Uso Comum (Common Use Passenger Processing System)

CUSS- Quiosques de Self-service de Uso Comum (Common Use Self Service)

CVA- Cabo Verde Airports, S.A.

DAE- Desfribilhação Automática Externa

DC- Direção de Comunicação

DEI- Diversidade, Equidade e Inclusão

DIA- Declaração de Impacte Ambiental (Environmental Impact Declaration)

DMA- Dupla Materialidade

DNSH- Do No Significant Harm

DPC- Direção de Pessoas e Cultura

DSA- Direção de Sustentabilidade e Ambiente

EASA- European Union Aviation Safety Agency

EBIT- Earnings Before Interest and Taxes

EBITDA- Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization

eGOANA- Electrification of Ground Operations

ERM- Enterprise Risk Management

ESG- Environmental, Social and Governance

ESRS- European Sustainability Reporting Standards

ETAR- Estação de Tratamento de Águas Residuais

Eurocontrol- Organização europeia para a Segurança da Navegação Aérea (European Organisation for the Safety of Air Navigation)

EY- Ernst & Young Audit & Associados – SROC, S.A.

FCT- Fundo de Compensação do Trabalho

FMI- Fundo Monetário Internacional

FSE- Fundo Social Europeu

FTE- Full Time Equivalent

Futuro, S.A.- Futuro – Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A.

GEE- Gases com Efeito de Estufa

GIT- Grande Infraestrutura de Transporte

GPU- Ground Power Units

Grupo Lisboa- Aeroporto de Lisboa, aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), da Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja

GSE- Ground Support Equipment

HACCP- Hazard Analysis Critical Control Points

HBS- Hold Baggage Screening

HVO- Hydrotreated Vegetable Oil (Óleo Vegetal Hidrotratado)

IAS- International Accounting Standard	MONA- Assistente de viagem virtual com uso de tecnologia de reconhecimento facial (Virtual travel assistant using facial recognition technology)
IASB- International Accounting Standards Board	MTOW- Maximum take-off weight
IATA- Associação Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association)	NAL- Novo Aeroporto de Lisboa (New Lisbon Airport)
ICAO- Organização da Aviação Civil Internacional (International Civil Aviation Organization)	NAV, E.PE.- Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E.
IDI- Investigação, Desenvolvimento e Inovação (Research, Development and Innovation)	NZEB- Nearly Zero Energy Buildings
IFRIC- International Financial Reporting Interpretations Committee	OCDE- Organisation for Economic Co-operation and Development
IFRS- International Financial Reporting Standards	ODS- Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
IMT, I.P.- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.	ONU- Organização das Nações Unidas
IPCH- Índice Harmonizado de Preços no Consumidor	OPAS- Oficial de Operações Aeroportuárias
IRC- Imposto sobre o Rendimento de Pessoas Coletivas	OPEX- Operating Expenses
IRO- Impacto, Riscos e Oportunidades	OTNC- Outras Taxas de Natureza Comercial
ISO- International Organization for Standardization	PAH- Hidrocarbonetos Aromáticos Policíclicos
KPI- Key Performance Indicator	PAR- Plano de Ação de Ruído
LED- Light-Emitting Diode	PCA- Pre-Conditioned Air
LIFE-MOONSET- IMplementing a NOcturnal, EcO-FrieNdly and Integrated SharEd Transportation Concept	PCVEs- Pontos de Carregamento de Veículos Elétricos
LIS_iAOP- Lisboa_Plano inicial de Operações Aeroportuárias (Lisboa_initial Airport Operations Plan)	PFAS- Substâncias Perfluoroalquiladas
LTIR- Lost Time Incident Rate (Taxa de Frequência de Acidentes de Trabalho)	PIB- Produto Interno Bruto
MENAC- Mecanismo Nacional Anticorrupção	PMEs- Pequenas e Médias Empresas
MER- Mapas Estratégicos de Ruído	PMR / PRM- Passageiros com Mobilidade Reduzida (Passengers with Reduced Mobility)
	Portway- Portway - Handling de Portugal, S.A. (Handling of Portugal)

PPA- Power Purchase Agreement	SC- Substances of Concern
PREH- Plano Regional de Eficiência Hídrica	SeMS- Security Management System
PRR- Plano de Recuperação e Resiliência	SFDR- Sustainable Finance Disclosures Regulation
PSA- Programa de Segurança do Aeroporto	SIGI- Sistema de Gestão Integrado
PTDF- PTDF - Portugal Duty Free, Lda.	SGSO- Sistema de Gestão de Segurança Operacional
PVPC - Programa VINCI para a Cidadania	SIFIDE- Sistema de Incentivos Fiscais em Investigação e Desenvolvimento Empresarial
RAC- Rent-a-car (Car Rental)	SPdH- Serviços Portugueses de Handling
RCM- Resolução do Conselho de Ministros	SR- Severity Rate (Taxa de Gravidade de Acidentes de Trabalho)
REACH- Registo, Avaliação, Autorização e Restrição de Produtos Químicos	SST- Segurança e Saúde no Trabalho
REI- Regime de Emissões Industriais	SVHC- Substance of Very High Concern
RETGS- Regime Especial de Tributação dos Grupos de Sociedades (Special Tax Scheme for Groups of Companies)	SWOT- Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats (Forças e Fraquezas, Oportunidades e Ameaças)
RGGR- Regime Geral de Gestão de Resíduos	TAP- Transportes Aéreos Portugueses
RGPC- Regime Geral de Prevenção da Corrupção	TML- Transportes Metropolitanos de Lisboa
RGPD- Regulamento Geral da Proteção de Dados (General Data Protection Regulation)	TPH- Hidrocarbonetos Totais de Petróleo
RJIA- Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental	TVDE- Transporte de Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica
RMM- Receita Média Máxima (Maximum Regulated Revenue)	UE- União Europeia
RQSA- Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuária (Airport Service Quality)	UGCs- Unidades Geradoras de Caixa
RRMM- Receita Regulada Média Máxima (Maximum Average Regulated Revenue)	ZEB- Zero Energy Buildings
RS- Responsabilidade Social	
SAF- Sustainable Aviation Fuels	

Título: Relatório Integrado de Gestão 2025
Propriedade: ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.
Design: Havas Design
Data publicação: maio de 2026

ANA
AEROPORTOS
DE PORTUGAL

POWERED BY **VINCI** AIRPORTS