



RELATÓRIO DE DESEMPENHO AMBIENTAL 2021

MENSAGEM DO PRESIDENTE DA COMISSÃO EXECUTIVA

Na ANA Aeroportos de Portugal, S.A | VINCI Airports, o Ambiente assume-se como uma prioridade, tendo um papel central na estratégia da empresa. Diante da emergência climática e ambiental, a VINCI como um importante ator económico, tem o dever de agir, desenvolvendo soluções que ajudem a melhorar o ambiente, as condições de vida das comunidades envolventes, mas também a reduzir o impacto das suas atividades.

Esta ambição ambiental concretiza-se através de todas as medidas de gestão ambiental implementadas no dia a dia nos nossos Aeroportos, apostando na inovação, na responsabilidade e na proatividade. Com a ajuda de todos, construímos um caminho e linguagem comuns, enquanto nos empenhamos em alcançar objetivos ambientais globais e específicos em cada um dos aeroportos. Esta abordagem determinada é fundamental para alcançarmos os nossos ambiciosos objetivos ambientais.

Estamos comprometidos com o ambiente e com a comunidade envolvente, estando conscientes do papel fulcral que cada uma das infraestruturas aeroportuárias representa para o desenvolvimento das comunidades e regiões onde estão inseridos, contribuindo eficazmente para um mundo mais sustentável e apostando numa Mobilidade Positiva.

Thierry Ligonnière
Presidente da Comissão Executiva



01

INTRODUÇÃO

02

ENERGIA

03

GESTÃO VOLUNTÁRIA DE CARBONO

04

ÁGUA E RECURSOS NATURAIS

05

RESÍDUOS

06

RUÍDO

07

QUALIDADE DO AR

08

BIODIVERSIDADE

09

GESTÃO AMBIENTAL DE OBRAS

10

SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL

11

CONCLUSÕES

CAPÍTULO 01

INTRODUÇÃO

Garantir um crescimento empresarial concordante com a preservação do ambiente constitui um objetivo central da ANA – Aeroportos de Portugal, SA (ANA).

Para tal, a empresa adota um conjunto alargado de medidas que visam a melhoria contínua do seu desempenho ambiental, que se encontra assente num Sistema de Gestão Integrado (SGI) e que contempla a componente Ambiente. Este sistema tem permitido que a empresa seja certificada de acordo com a norma ISO 14001:2015, desde 2018.

O presente documento visa apresentar os principais resultados do desempenho ambiental da empresa em 2021, sendo veículo de divulgação dos mesmos para as principais partes interessadas da ANA e para a comunidade em geral. Nesse sentido, é de destacar em 2021 a aprovação de novos objetivos estratégicos de ambiente, que atenderam à Estratégia Ambiental definida para os aeroportos da VINCI Airports, e que têm enfoque em três grandes áreas:

- Energia e alterações climáticas;
- Economia circular e gestão de resíduos;
- Água e ambiente natural.

Associadas a cada uma destas áreas, encontram-se definidos objetivos e metas para 2030, designadamente:

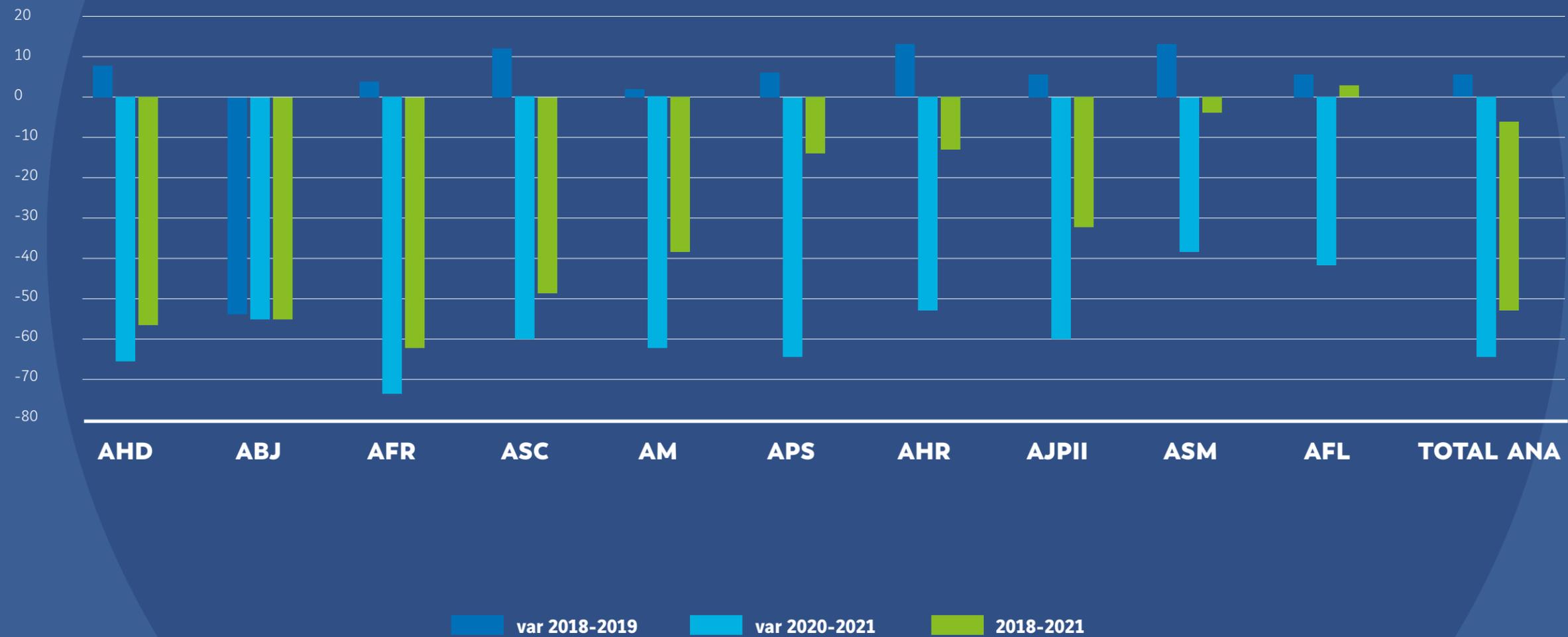
- Reduzir a pegada de carbono em 50% (âmbitos 1 e 2) face a valores de 2018 (valores absolutos);
 - Melhorar os níveis de acreditação no *Airport Carbon Accreditation*: nível 4/4+;
 - Aumentar as taxas de valorização de resíduos;
 - Zero resíduos diretos enviados para aterro;
- Reduzir para metade os consumos de água, atingindo a média global de 10,7 L/pax;
 - Aplicação de zero fitossanitários em todos os espaços verdes;
 - Manter certificação ISO 14001 de todos os aeroportos;
 - Promover a biodiversidade enquanto é controlado o risco de acidente com aeronaves.

Para cada uma destas áreas estão em desenvolvimento planos de ação, para que cada uma das infraestruturas da ANA contribua para os objetivos e metas estabelecidos. Relativamente à evolução de desempenho, e à semelhança do ano de 2020, pode referir-se que, globalmente, o ano de 2021 foi sobretudo dedicado a reajustes e reavaliação dos sistemas ambientais face à nova realidade em presença e à volatilidade da sua evolução, com reajuste constante da atividade, quer às medidas de combate à pandemia quer aos efeitos por ela gerados.

Esta situação foi particularmente sentida no Aeroporto de Faro.

De facto, se em 2019 se registou uma subida de tráfego face aos valores de 2018, os anos de 2020 e 2021 foram sobretudo marcados por uma queda significativa do tráfego decorrente da pandemia Covid-19, com valores de redução da ordem dos 70% e dos 56% face a valores de 2019, respetivamente.

FIGURA 1
EVOLUÇÃO DAS UNIDADES DE TRÁFEGO NOS AEROPORTOS ANA FACE A 2018



AHD – Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa; ASC – Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto; AFR – Aeroporto de Faro; ABJ – Aeroporto de Beja; AJP II – Aeroporto João Paulo II, em Ponta Delgada; ASM – Aeroporto de Santa Maria; AHR – Aeroporto da Horta; AFL – Aeroporto das Flores; AM – Aeroporto da Madeira; APS – Aeroporto de Porto Santo.
 TU – Traffic Unit / Unidade de Tráfego (1 TU equivale a 1 passageiro ou 100 Kg de carga).

CAPÍTULO 02

ENERGIA



"Em 2021 verificou-se um ligeiro aumento dos valores de consumo absoluto de energia face a 2020, na ordem dos 0,4%, que se deveu sobretudo à retoma da atividade, designadamente o aumento de 38% no tráfego registado."

A ANA é consumidora de energia direta (gasolina, gasóleo, gás natural e gás propano) e energia indireta (eletricidade). Analisando os valores de consumos absolutos de energia verifica-se que em 2019, mesmo com a subida significativa de atividade nos aeroportos ANA, existiu uma redução generalizada dos consumos energéticos na ANA, decorrente da implementação de algumas medidas de eficiência energética.

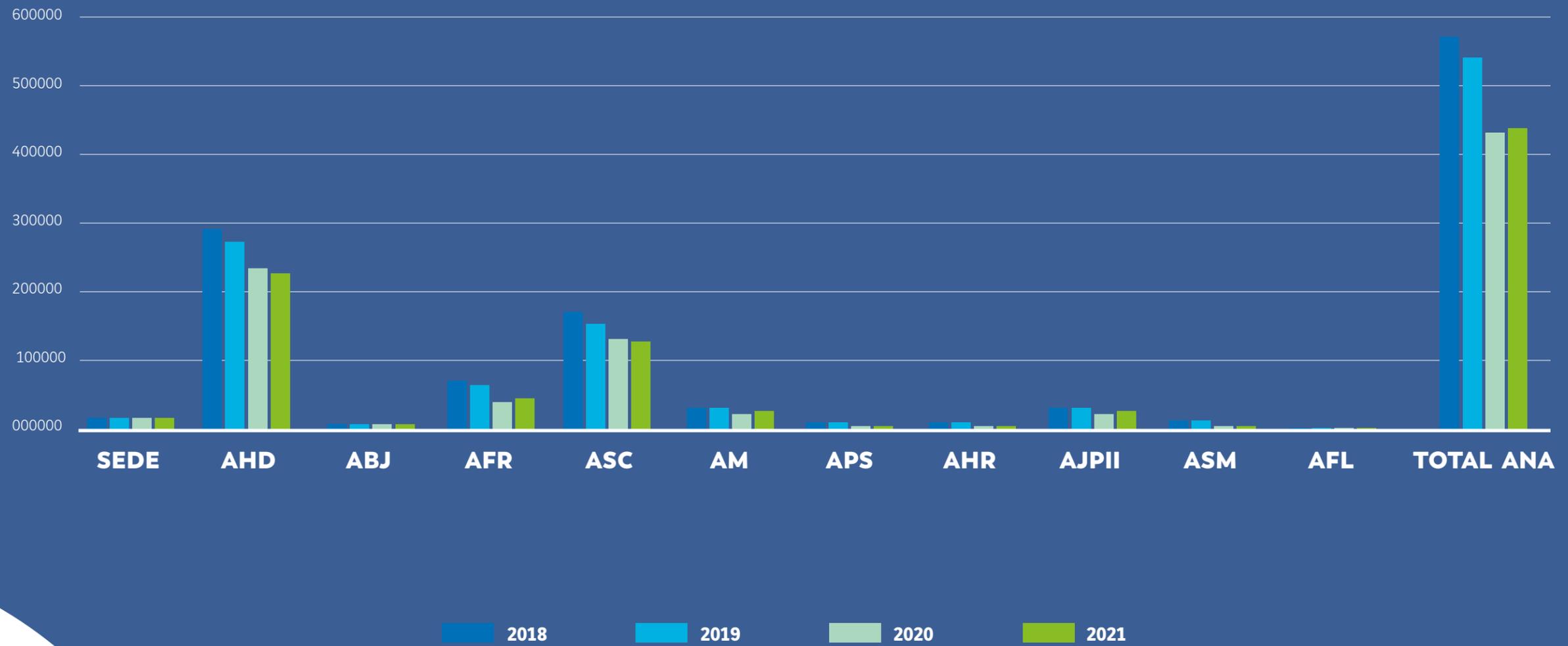
Em 2020 os consumos voltaram a decrescer, mas de forma mais acentuada devido ao impacto da pandemia.

Em 2021 verificou-se um ligeiro aumento dos valores de consumo absoluto de energia face a 2020, na ordem dos 0,4%, que se deveu sobretudo à retoma da atividade.

Destacam-se, contudo, alguns aeroportos com taxas de redução: Aeroporto de Beja (-22,1%), Aeroporto do Porto (-2,9%), Aeroporto das Flores (-2,2%) e Aeroporto de Lisboa (-0,9%).

Nestes, o potencial de redução decorreu da implementação de medidas de redução de consumos / aumento da eficiência energética em 2021.

FIGURA 2
CONSUMO DE ENERGIA NOS AEROPORTOS ANA, 2018 - 2021 (GJ)

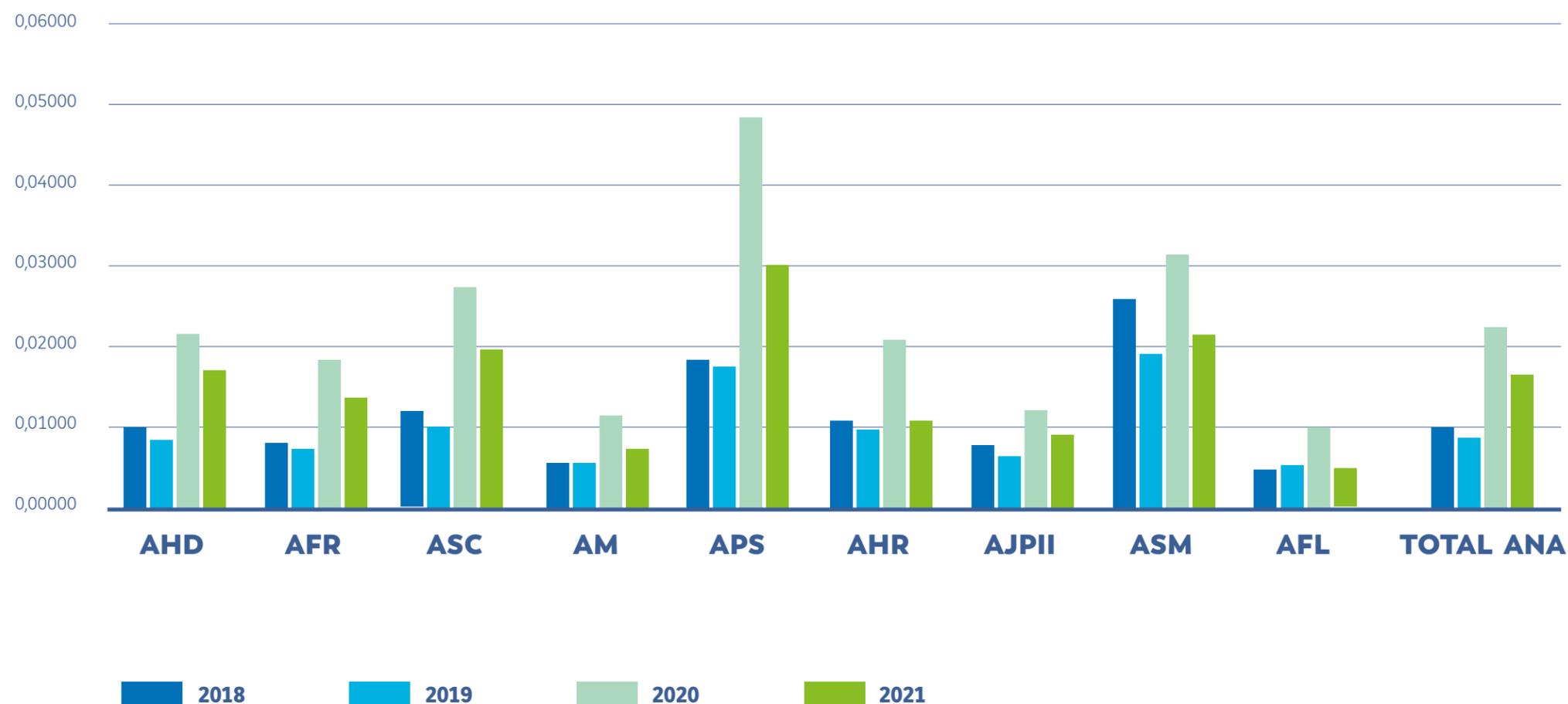


Registou-se ainda uma evolução diferenciada nos indicadores referentes aos consumos relativos de energia por TU.

Esta decorreu da flutuação de tráfego registada, uma vez que a recuperação da atividade não aconteceu ao ritmo antevisto e o indicador, que se baseia em consumos de energia específicos GJ/TU, foi impactado.

Ainda assim, entre 2020 e 2021 ocorreu uma diminuição generalizada dos consumos de energia por *Traffic Unit* (na ordem dos 27,1% para o total ANA).

FIGURA 3
CONSUMO DE ENERGIA NOS AEROPORTOS ANA, 2018 - 2021 (GJ/TU)



Durante o ano de 2021, foram implementadas nos aeroportos um conjunto de medidas de eficiência energética, designadamente:

SEDE E AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

Em 2021 foram instalados um total de 97 postos de abastecimento de veículos elétricos na região de Lisboa, dividindo-se entre postos públicos (nos parques de estacionamento do terminal), e privados (para veículos da empresa assim como veículos privados dos colaboradores). Foram disponibilizados pontos de carregamento de tipologia Ultrarrápida (150kW), Rápido (50kW), normal (22kVA) e lento (3,7kVA).

AEROPORTO HUMBERTO DELGADO (AHD)

- Iluminação pública e exterior dos edifícios do Complexo de carga (tecnologia LED);
- Substituição de luminárias na entrada da estação do Metropolitano de Lisboa (tecnologia LED);
- Instalação de novos contadores de energia elétrica;
- Otimização das janelas de regulação das temperaturas ambientes nas áreas públicas, reduzindo desta forma os consumos energéticos, quer no período de verão quer no de inverno, regulação feita remotamente pelo GTC;
- Adoção de procedimento para desligar 50% da iluminação nas posições de estacionamento de aeronaves no período noturno entre as 22h00 e as 05h00;
- Deslastre de cargas em circuitos de iluminação, equipamentos de ar condicionado e UTA's.

AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO (ASC)

- Substituição de baterias dos chillers das centrais térmicas com risco de fuga de GFEE (Substituição CH 100.2 e CH 100.3);
- Ações de melhoria do Sistema de Gestão Técnica Centralizado AVAC – Flexibilização do controlo e operação do SGTC (Criação de funcionalidade para atribuição de sondas de Temperatura por unidade - Controlo fino da distribuição de temperatura nos espaços);
- Substituição de lâmpadas convencionais por tecnologia LED;
- Beneficiação da central fotovoltaica para funcionamento em autoconsumo.



AEROPORTO DE FARO (AFR)

- Substituição de 60% de tecnologias de iluminação menos eficientes por LEDS nos edifícios 3 e 4;
- Início da construção da central solar (fornecimento estimado de 30% da energia consumida no AFR, em 2019);
- Estudo para a substituição da Iluminação Exterior do Edifício 6 e Edifício 51, por Iluminação LED;
- Estudo para a substituição da iluminação do Parque de Estacionamento PA, por iluminação LED;
- Estudo para a substituição da iluminação da Plataforma de Estacionamento de Aeronaves, por Iluminação LED;
- Gestão do Sistema de Gestão Técnica da Aerogare para automatizar a potência de frio disponível de acordo com as necessidades de arrefecimento - alterações na programação dos algoritmos de funcionamento do Sistema de Gestão Técnica da Aerogare, relativamente à componente de AVAC, de forma automatizar a potência de frio disponível na produção às necessidades de arrefecimento da Aerogare ao longo do ano;

- Gestão técnica de Aerogare adaptada à situação de pandemia - ajustes e alterações de parametrização necessárias para adequar o AVAC e Iluminação do Terminal à utilização atípica provocada pela pandemia;
- Ativação do funcionamento de fluxo de passageiros em modo de Inverno, em que o processamento de passageiros é concentrado numa parte da área disponível.

AEROPORTOS DOS AÇORES (DAA)

- Inspeções aos depósitos de combustível - Depósito B2 do ASM (Campo Treinos) - reinspeção após as correções identificadas no relatório da inspeção efetuada em 2020, AJP II - abril 2021, AFL - julho 2021;
- Continuação da substituição de armaduras convencionais para LED - conforme plano de racionalização de consumos do AJP+ASM+AHR.

AEROPORTOS DA MADEIRA (DAM)

- Continuidade do projeto de substituição dos people movers, apenas para o aeroporto da Madeira;
- Desenvolvimento de estudo para implementação dos painéis fotovoltaicos, apenas para o aeroporto da Madeira.

AEROPORTO DE BEJA (ABJ)

Neste aeroporto foram colocados interruptores nas torres de iluminação, o que permite adequar a sua utilização às reais necessidades, sendo que as torres respondem a quase 60% do consumo do aeroporto no momento.

Atualmente, a Eficiência Energética e a Gestão do Carbono são consideradas áreas prioritárias no âmbito da estratégia de ambiente da VINCI e, conseqüentemente, da ANA, sendo a descarbonização do setor um ensejo incontornável da gestão ambiental quotidiana. A redução das emissões de carbono do grupo (comparadas com 2018) em 50% em 2030 e a acreditação dos aeroportos da ANA num dos níveis máximos (novo nível 4 - transformação) do programa Airport Carbon Accreditation (ACA) da ACI (Airport Council International), foram assumidas como iniciativas primordiais para 2021.



CAPÍTULO 03

GESTÃO VOLUNTÁRIA DE CARBONO



A exigência do nível 4 de acreditação da ACA é bastante mais elevada do que o nível 2, nível existente em todos os aeroportos da empresa em 2021. O aumento da exigência para obtenção do nível 4, nível a que a ANA se candidatou em 2021, reflete-se nas metas de redução de emissões bem como na contabilização das emissões diretas.

Assim, em 2021 foi necessário fazer a revisão do âmbito 3 da pegada de carbono de 2019. Paralelamente, foi calculada a pegada de carbono de 2020 (Tabela 1) com a mesma metodologia adotada para 2019. A pegada de 2021 está neste momento em fase de verificação por parte do verificador independente.

De referir ainda que a candidatura ao nível 4 da ACA pela ANA no ano de 2021 foi feita com base na pegada de 2019. A ACA obriga a que o cálculo das emissões de eletricidade se faça através de duas metodologias: método baseado na localização e método baseado no mercado.

O primeiro reflete as emissões de eletricidade a partir do fornecimento de energia a nível nacional (logo, o mesmo fator de emissão aplicado a todos os aeroportos da ANA). O segundo, reflete as emissões de eletricidade de acordo com as os fatores de emissão associados aos fornecedores ou a produtos (como por exemplo, garantias de origem) especificamente selecionados.

De referir ainda que, mesmo que se adquiram garantias de origem, será sempre necessário reduzir as emissões absolutas (calculadas através do método baseado no mercado).

Da análise desta tabela, verifica-se que as emissões de carbono de 2020, sofreram uma redução em todos os âmbitos. Para este facto contribuiu a situação associada à Covid-19, que se repercutiu na significativa redução na atividade de todos os aeroportos do mundo, incluindo os da ANA. A substancial redução de emissões verificada no âmbito 3, deve-se não só à redução do número de movimentos, bem como, ao decréscimo significativo da distância percorrida pelas aeronaves (as emissões das aeronaves são o principal contributo para as emissões totais e de âmbito 3 da ANA (cerca de 99%).

TABELA 1
EVOLUÇÃO DA PEGADA DE CARBONO PARA A ANA, POR ÂMBITO (T CO₂ EQ)
(ACA)

	2014	2017	2018	2019	2020
Âmbito 1 (t CO₂e)	8 560	9 068	9 533	9 793	8 043
Âmbito 2 (t CO₂e) ⁽¹⁾ Método de localização	27 807	49 536	41 984	37 811	16 405
Âmbito 2 (t CO₂e) Método de mercado	39 198	48 053	39 612	30 935	25 677
Âmbito 3 (t CO₂e)	616 786	821 336 ⁽²⁾	896 096 ⁽²⁾	44 583 203	2 418 042
Âmbito 1 + 2 + 3 (t CO₂e)	617 200	878 457	945 241	44 623 931	2 451 762

(1) Os anos de 2017 e de 2018 não incluem a pegada da Sede.

(2) O âmbito 3 calculado em 2019 e 2020 considera mais atividades do que as calculadas para os anos de 2017 e 2018, pelo que os valores não são comparáveis, nomeadamente a consideração das emissões do ciclo completo das aeronaves.

A tabela 2 permite comparar a evolução das emissões dos âmbitos 1 e 2 entre 2014 e 2020, e assim refletir a sua tendência de evolução face aos objetivos definidos para a candidatura ACA para 2030. De referir, no entanto, que, apesar dos esforços da empresa em reduzir os consumos energéticos e de, conseqüentemente, reduzir a sua pegada de carbono, em 2021 assistiu-se à recuperação do tráfego, pelo que é natural que as emissões desse ano venham a sofrer um aumento face a 2020.

TABELA 2
EVOLUÇÃO DAS EMISSÕES ABSOLUTAS DA ANA (ÂMBITOS 1 E 2), 2018 - 2020
(%) (ACA)

	2014 - 2020
Âmbito 1	- 6,43%
Âmbito 2 (t CO₂e) Método de localização	- 41,0% ⁽³⁾
Total Âmbito 1 + Âmbito 2	- 32%

(3) Redução especialmente associada à redução dos Fatores de Emissão desde 2014.

"Em maio de 2022 a ANA viu aprovada a totalidade das suas candidaturas ao nível 4, o que só foi possível com o envolvimento dos stakeholders (aviação, handlers, etc.)."

No final de 2021 a empresa apresentou a candidatura de 9 aeroportos ao nível 4 (transformação), tendo sido definida uma estratégia de gestão do carbono a longo prazo, orientada para a redução absoluta das emissões, alinhada com os objetivos do Acordo de Paris e evidenciando a ativa condução de terceiros no sentido de obter redução de emissões.

Em maio de 2022 a ANA viu aprovada a totalidade das suas candidaturas ao nível 4.

Beja manteve o nível 2 de acreditação, estando planeada a sua recuperação já em 2022, onde se pretende candidatar todos os aeroportos do grupo ANA ao nível máximo 4+ (transição).

Em 2021 assistiu-se a um esforço significativo no desenvolvimento de Planos de Ação de Carbono e Energia, orientados não só para o cumprimento das metas de carbono da estratégia da ANA/VINCI, bem como das metas estabelecidas para a aprovação da candidatura à ACA, as quais, em muitos casos, representavam uma maior ambição ao nível da redução das emissões de gases com efeito de estufa.



Os Planos de Carbono e Energia abrangem, tanto quanto possível e aplicável a cada aeroporto, dez grupos de iniciativas:

Âmbito 1	Substituição/instalação de sistemas de iluminação LED (terminais, plataforma de estacionamento de aeronaves, parques de estacionamento de veículos, caminhos de circulação)
Âmbito 1	Substituição dos sistemas AVAC existentes, por outros mais eficientes
Âmbitos 1 e 2	Instalação de sistemas de monitorização e sistemas de gestão de edifícios, para otimização do uso das infraestruturas
Âmbito 2	Otimização das temperaturas de aquecimento e de arrefecimento
Âmbito 1	Renovação da frota de veículos por tecnologias com menores emissões (veículos de passageiros, veículos comerciais, equipamentos e autocarros); Otimização da frota
Âmbito 2	Instalação de sistemas solares fotovoltaicos
Âmbito 2	Garantias de Origem
Âmbito 2	Envelope construtivo e soluções construtivas
Âmbitos 1 e 2	Sistemas solares térmicos para águas quentes
Âmbito 2	Substituição de equipamentos de movimento de pessoas (ascensores, escadas e tapetes rolantes)



Nestes planos, de carácter bastante ambicioso, foram estabelecidas medidas a implementar até 2030. Contudo, é importante salientar que algumas das medidas acima indicadas, já se encontram amplamente implementadas/ em implementação nos aeroportos da ANA, tais como a iluminação LED, o sistema inteligente de monitorização de consumos (eletricidade e água), a otimização das temperaturas de aquecimento e arrefecimento, a aquisição de veículos elétricos e a substituição da frota de veículos de função apenas por veículos elétricos ou híbridos.

De referir ainda o projeto solar fotovoltaico no Aeroporto de Faro (que entrará em funcionamento no segundo semestre de 2022). Adicionalmente, e para fazer face aos requisitos do ACA, é necessário envolver os principais *stakeholders* no caminho que a ANA se encontra a desenvolver ao nível da redução das emissões de carbono, através do estabelecimento de Planos de Parceria com *Stakeholders*.

Estes visam definir ações promovidas pelo aeroporto que conduzam ativamente as entidades terceiras com atividade nesta infraestrutura a conseguirem reduzir as suas emissões, individualmente ou em colaboração com a ANA.

Para o desenvolvimento dos Planos de Parceria com *Stakeholders* dos Aeroportos da ANA, em 2021 foram empreendidas várias atividades, tais como:

- Identificação dos *stakeholders* mais relevantes;
- Workshop de apresentação dos objetivos de energia e carbono da ANA e a importância do envolvimento dos terceiros;

- Criação de grupos de trabalho transversais (aviação, handling, energia) e locais (mobilidade);
- Desenvolvimento de reuniões no âmbito de cada grupo de trabalho (duas reuniões por grupo), para apresentação e discussão das estratégias de cada entidade participante e alinhamento de estratégias e medidas comuns;
- Desenvolvimento de um Plano de Parceria por Aeroporto e de Cartas de Compromisso por cada entidade, para serem assinadas por ambas as partes (ANA e terceiros).

Neste processo estiveram envolvidos um vasto número de empresas, municípios e autoridade regionais, tendo culminado na assinatura de cerca de 30 protocolos. É objetivo da ANA continuar os trabalhos iniciados em 2021, dando início às iniciativas acordadas no âmbito dos referidos protocolos.

Especificamente aos cumprimentos dos objetivos VINCI até 2030, deve considerar-se os valores reportados através da plataforma DEMETER, com metodologia e Fatores de Emissão definidos globalmente para VINCI Airports, de acordo com o método de mercado.

Através da análise da tabela seguinte, é possível antever que, entre 2020 e 2021 e em termos absolutos, se registou decréscimo global de emissões em todos os aeroportos e sede, situação que ocorreu igualmente considerando a evolução das emissões por *Traffic Unit*.

Da análise da tabela ainda resulta que o esforço de redução para alcance do objetivo de redução em 50% das emissões de âmbito 1 e 2 nos Aeroportos ANA é ainda significativo, devendo avançar-se com a maior celeridade possível para a implementação das ações preconizadas nos Planos de Ação de Carbono e Energia elaborados em 2021.

Ainda de salientar que já em 2022 foi assumido um novo compromisso de NetZero até 2030.

TABELA 3
EVOLUÇÃO DAS EMISSÕES ABSOLUTAS DA ANA (ÂMBITOS 1 E 2), 2018 - 2021 (%)
(DEMETER/VINCI)

	PEGADA DE CARBONO (ÂMBITO 1 + ÂMBITO 2, MÉTODO DE MERCADO) [TCO ₂]/2018					PEGADA DE CARBONO (ÂMBITO 1 + ÂMBITO 2, MÉTODO DE MERCADO) [TCO ₂] [TCO ₂]/TU		
	2018	2019	2020	2021	VAR. 2021/2018	2019	2020	2021
Sede	707,78	698,05	669,39	697,43	-1,46	-	-	-
AHD	23767,19	23126,04	18078,41	17967,48	-24,40	0,000707	0,001767	0,001331
ABJ	185,25	194,98	198,40	154,49	-16,60	0,073522	0,077019	0,060019
AFR	5116,43	4848,09	3283,94	3649,56	-28,67	0,000538	0,001487	0,001117
ASC	11238,17	10473,46	9584,74	9531,61	-15,90	0,000774	0,001982	0,001520
AM	1697,67	1701,44	1144,76	1276,06	-24,83	0,000521	0,000982	0,000654
APS	247,2	247,9	226,26	228,4	-7,61	0,001484	0,004191	0,001720
AHR	229,36	223,12	197,51	207,43	-9,56	0,000820	0,001775	0,001010
AJPII	1261,72	1214,05	868,85	981,08	-22,24	0,000579	0,001124	0,000731
ASM	193,8	175,91	155,63	165,67	-14,51	0,001619	0,002639	0,001805
AFL	33,09	37,13	34,71	33,86	2,33	0,000476	0,000831	0,000452
Total ANA	44677,66	42940,17	34442,6	35161,29	-21,30	0,000701	0,001768	0,001300

CAPÍTULO 04

ÁGUA E RECURSOS NATURAIS

"Durante o ano de 2021 a ANA foi responsável pelo consumo total de 462 914 m³ de água, o que representou um decréscimo de 19,2% face a valores de 2020."

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

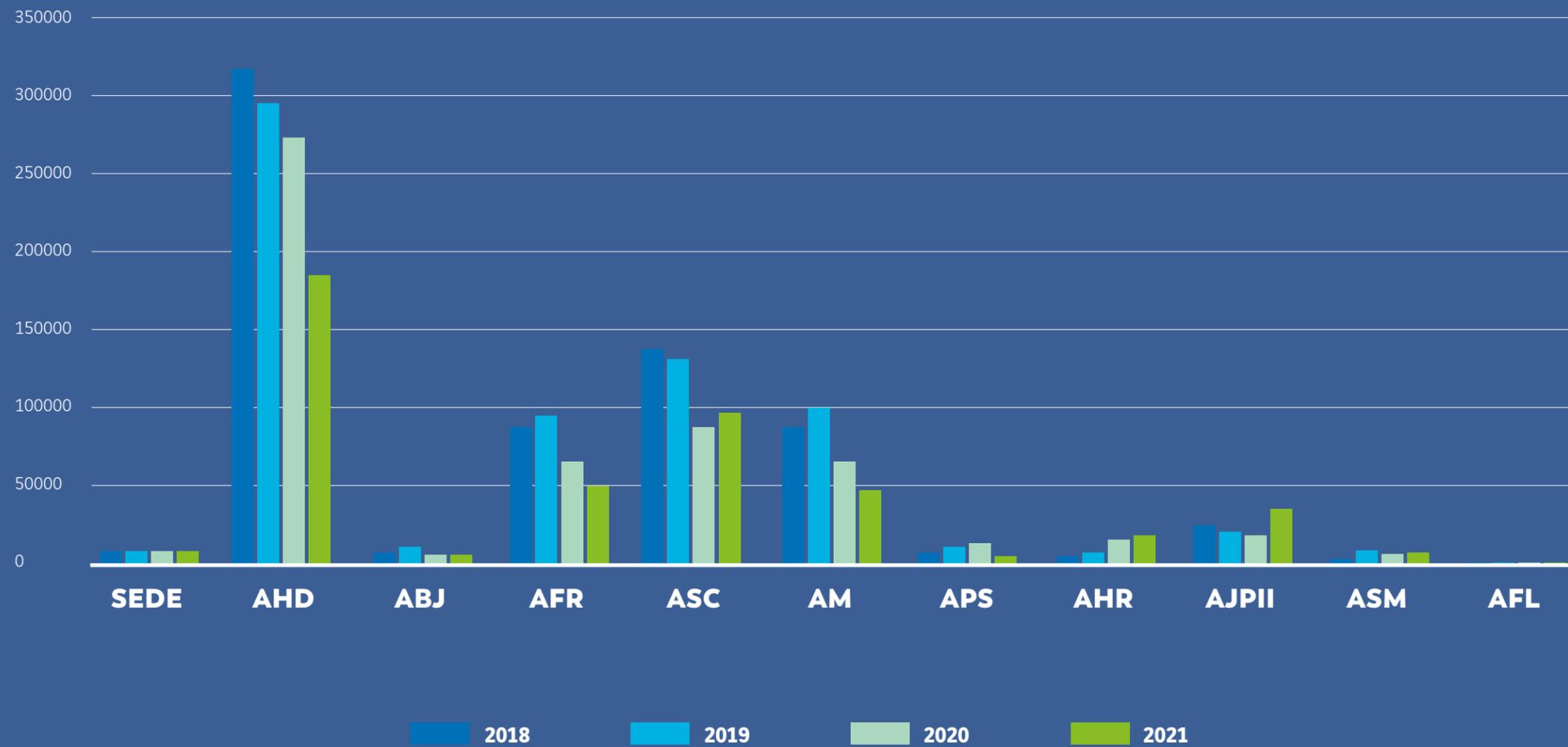
Durante o ano de 2021 a ANA foi responsável pelo consumo total de 462 914 m³ de água, o que representou um decréscimo de 19,2% face a valores de 2020, reflexo de uma redução no consumo absoluto de água sobretudo dos aeroportos de Lisboa, Faro, Madeira, Porto Santo e Flores. Em sentido contrário, é de referir sobretudo os aeroportos de:

- Ponta Delgada: devido a uma fuga de água num hidrante, no verão de 2021, que só foi detetada após algum tempo;
- Horta: devido a uma fuga no tanque de abastecimento.

- Santa Maria: devido à ocorrência de choques térmicos para controlo da *Leggionella* e exercícios de formação de socorros;
- Sede: devido ao aumento dos consumos da rega.
- Porto: devido ao aumento de tráfego em relação a 2020 e ao retomar de operações de lavagens/limpezas, bem como a necessidades de rega (ano com períodos muito secos em relação à precipitação, conforme boletins climatológicos do IPMA).



FIGURA 4
CONSUMO DE ÁGUA NOS AEROPORTOS E SEDE ANA, 2018-2021 (M³)





De notar ainda que, este recurso natural foi e é particularmente impactado pelas medidas de combate ao COVID 19, dado que os aeroportos têm consumos fixos (associados a lavagens, regas, manutenção de atividade mínima, etc.), que são independentes da variação no número de passageiros e que a situação pandémica se refletiu ainda no aumento dos consumos de água em resultado de:

- Aumento da frequência de lavagem de mãos e higienização/lavagem de espaços e pavimentos por parte dos utilizadores do aeroporto (funcionários, passageiros, concessionários, handlers, companhias aéreas, etc.);
- Intervenções de manutenção extra nas redes de abastecimento/reservatórios, seguindo também as indicações das autoridades nacionais para garantia da qualidade da água;

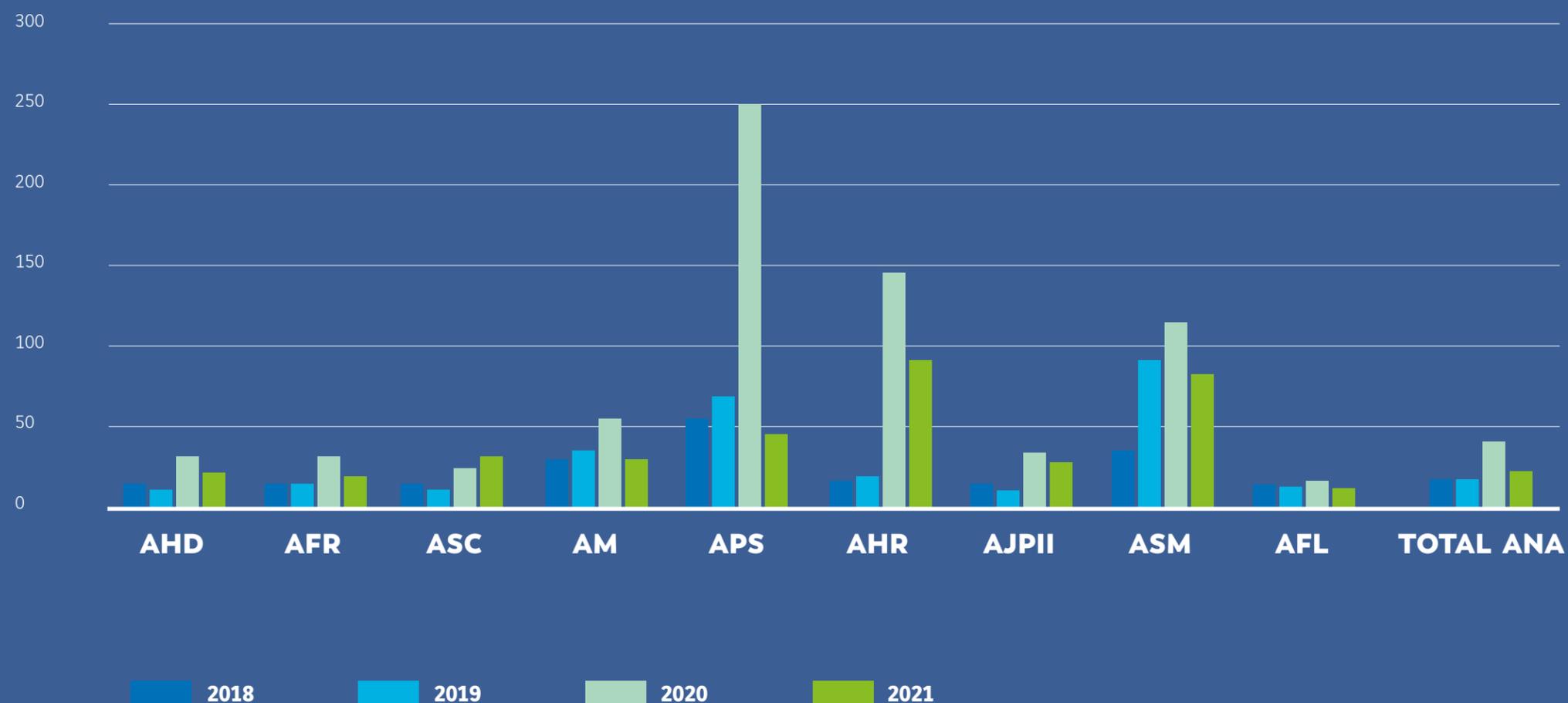
- Manutenção de atividades aeroportuárias, como rega e lavagens mais frequentes dos espaços do aeroporto ou manutenção da rega de espaços verdes, por exemplo.

No que respeita aos consumos específicos (l/pax), verificou-se em 2021 um valor global para a ANA de 18,6 L/PAX, o que significou um decréscimo global de -41,7% face aos valores de 2020, tendência que foi comum à generalidade dos aeroportos. No Aeroporto de Beja verificou-se uma tendência inversa pelo aumento do consumo de água para rega e em virtude das características específicas deste aeroporto em termos de tráfego, designadamente a vocação específica deste aeroporto para rotação / manutenção de aeronaves.

Foi ainda dada continuidade à realização de auditorias hídricas aos aeroportos da ANA que foram totalmente concluídas no ano de 2021 e das quais resultou a definição de medidas específicas, por aeroporto, de curto e longo prazo, para redução dos consumos de água e aumento da eficiência hídrica nos aeroportos da ANA.

Destas auditorias, resultará ainda a elaboração de um Plano de Ação para o Consumo Racional da Água, a desenvolver em 2022.

FIGURA 5
CONSUMO MÉDIO DE ÁGUA, 2018 - 2021 (L/PAX)



ABJ com valor de 3986 L/PAX em 2021.

No que às infraestruturas instaladas nos aeroportos diz respeito é de referir que, em 2021, no Aeroporto de Lisboa, foi alargado o projeto de rega preditiva na área ajardinada do lado terra e foi dado início a este projeto no Aeroporto de Faro. Ainda no Aeroporto de Lisboa, foi instalada uma válvula na rede de abastecimento de água ao Ed. 124 e foi concluída a 1ª fase da implementação do Sistema WONE EPAL.

No que aos efluentes diz respeito o aeroporto de Lisboa participou no *Pan-European Assessment aiming at SARS-CoV-2 variants detection in strategic transportation hubs using the EU-Sewage Sentinel System for SARS-CoV-2* (EUS4). Neste ano foi ainda executada a redefinição dos pontos de descarga CML (PD7 a PD16).

No Aeroporto do Porto foram instalados pontos de recolha de água das garrafas na área de controlo de segurança, para aproveitamento na rede de rega e lavagens.

Foram ainda instalados pontos de recolha de água das garrafas na zona de segurança nos aeroportos de Lisboa, Faro e Ponta Delgada.

No Aeroporto de Ponta Delgada, encontra-se em desenvolvimento o processo para a construção da ETAR compacta.

No Aeroporto de Faro foi realizada a análise da qualidade das águas residuais tratadas na ETAR Faro NW, tendo sido emitido o respetivo relatório "Reutilização da água da ETAR Faro NW - Diagnóstico de usos potenciais" para esta infraestrutura aeroportuária e, no Aeroporto de Ponta Delgada, está em processo a construção de ETAR compacta.

Relativamente à produção de efluentes e às águas pluviais ou de escorrência contaminadas, a ANA, no seu todo, tem vindo a investir na melhoria dos sistemas de drenagem nos seus aeroportos, com a reformulação, em alguns casos, das redes existentes, e com a introdução de programas de monitorização da qualidade das águas residuais, pluviais e de escorrência produzidas.

Os resultados obtidos pelos programas de monitorização em curso permitem afirmar que, em 2021, os parâmetros definidos por lei foram cumpridos na generalidade.

Ainda no domínio dos recursos naturais, em 2021 foi possível verificar que apenas os aeroportos de Lisboa, Madeira, Santa Maria, Porto Santo e Horta não cumpriram já as metas de zero fitossanitários. Os aeroportos de Porto Santo e Horta com a redução no uso de produtos fitossanitários registada em 2021, cumpririam, contudo, a meta intermédia definida para o referido ano.

Os aeroportos estão já a desenvolver métodos alternativos à utilização de produtos fitossanitários, tendo-se alcançado a aplicação de zero fitossanitários nos Aeroportos de Faro, Porto, João Paulo II, Beja e Flores.

CAPÍTULO 05

RESÍDUOS



Em termos de produção específica de resíduos por unidade de tráfego, registou-se para a ANA um decréscimo de -38%, sendo em 2021 o valor global da empresa 160,2 g/TU.

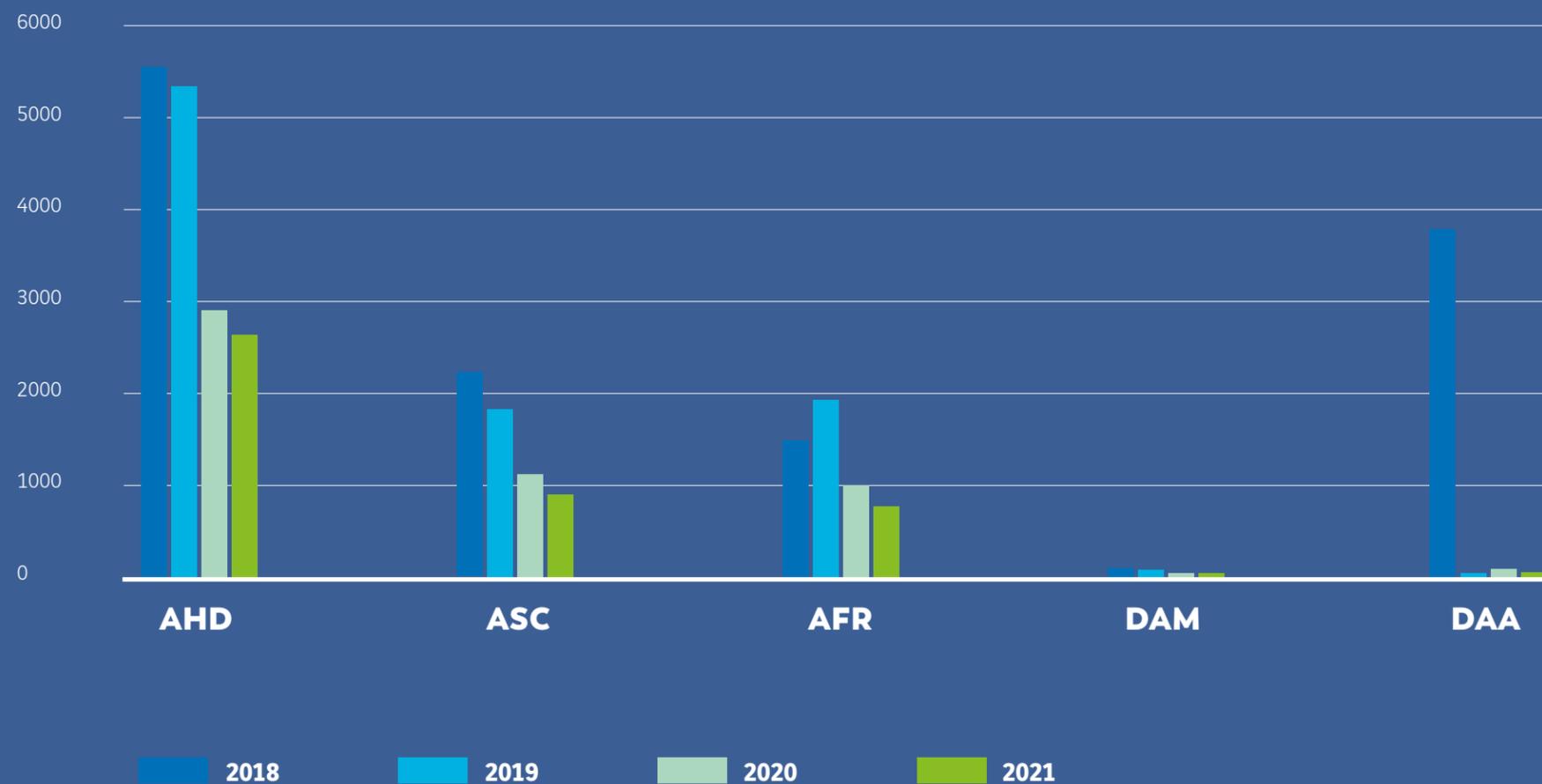
A ANA foi responsável pela produção total de resíduos de cerca de 4 299,44 toneladas, um decréscimo de 14,6% face ao valor de 2020, decréscimo esse que se verificou em todos os aeroportos à exceção do aeroporto das Flores (aeroporto cuja produção de resíduos é diminuta

e que, por esse facto, fortemente impactado por qualquer alteração mesmo de menor valor absoluto). De notar que, no caso do Aeroporto de Faro, a produção total de resíduos inclui os resíduos produzidos a bordo das aeronaves.



Apesar do aumento de TU em 2021 face a 2020, verificou-se uma redução da produção de resíduos total ANA, e ainda de redução de resíduos por TU, pois o ano de 2020, decorrente da acentuada redução de atividade nos aeroportos, foi aproveitado para fazer limpezas em alguns locais, o que gerou uma maior produção de resíduos.

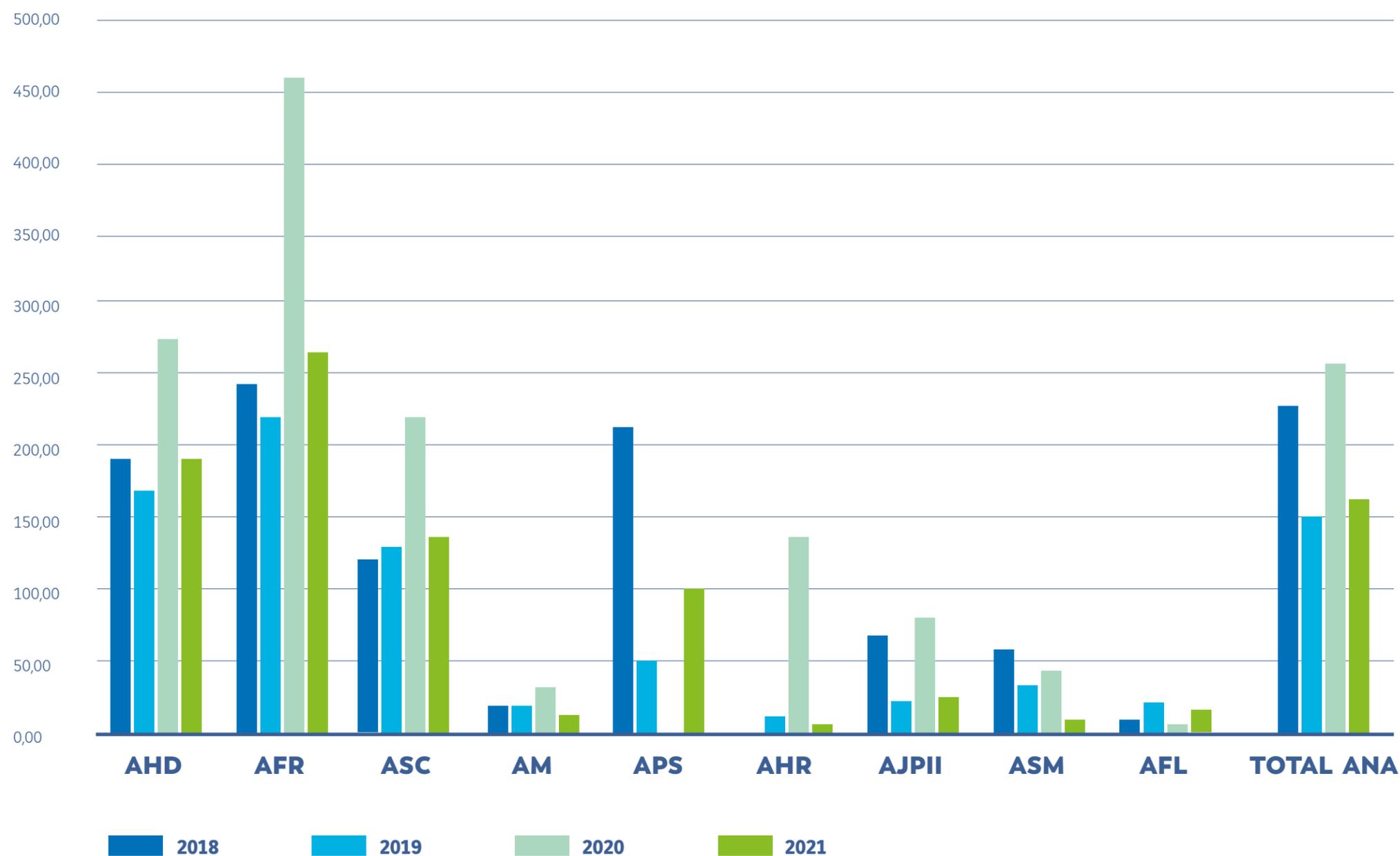
FIGURA 6
PRODUÇÃO TOTAL DE RESÍDUOS, 2018-2021 (TON)



Nos aeroportos da Madeira e Açores não são contabilizados os RSU, uma vez que estes são recolhidos pelos serviços municipalizados (à exceção do papel e cartão no AJPII). Com efeito, os serviços municipalizados não são obrigados à contabilização de resíduos pelo que não podem disponibilizar os materiais recolhidos nos Aeroportos ANA. No Terminal de Beja apenas são produzidos RSU, e os mesmos são igualmente geridos pelos serviços municipalizados, pelo que este indicador não é contabilizado para esta infraestrutura.

Dar nota ainda que em 2020 não houve registo de produção de resíduos no Aeroporto do Porto Santo, tendo sido armazenados no Aeroporto e apenas encaminhado para destino final em 2021.

FIGURA 7
PRODUÇÃO ESPECÍFICA DE RESÍDUOS, 2018 - 2021 (G/TU)



Registou-se uma estabilização global da taxa de valorização de resíduos da ANA face a 2020, sendo que em 2021 a taxa de valorização global reportada no DEMETER (plataforma de reporte global de dados VINCI) foi de 66,2%, resultado da ligeira diminuição da taxa nos aeroportos de Lisboa e Porto e ligeiro incremento no aeroporto de Faro.

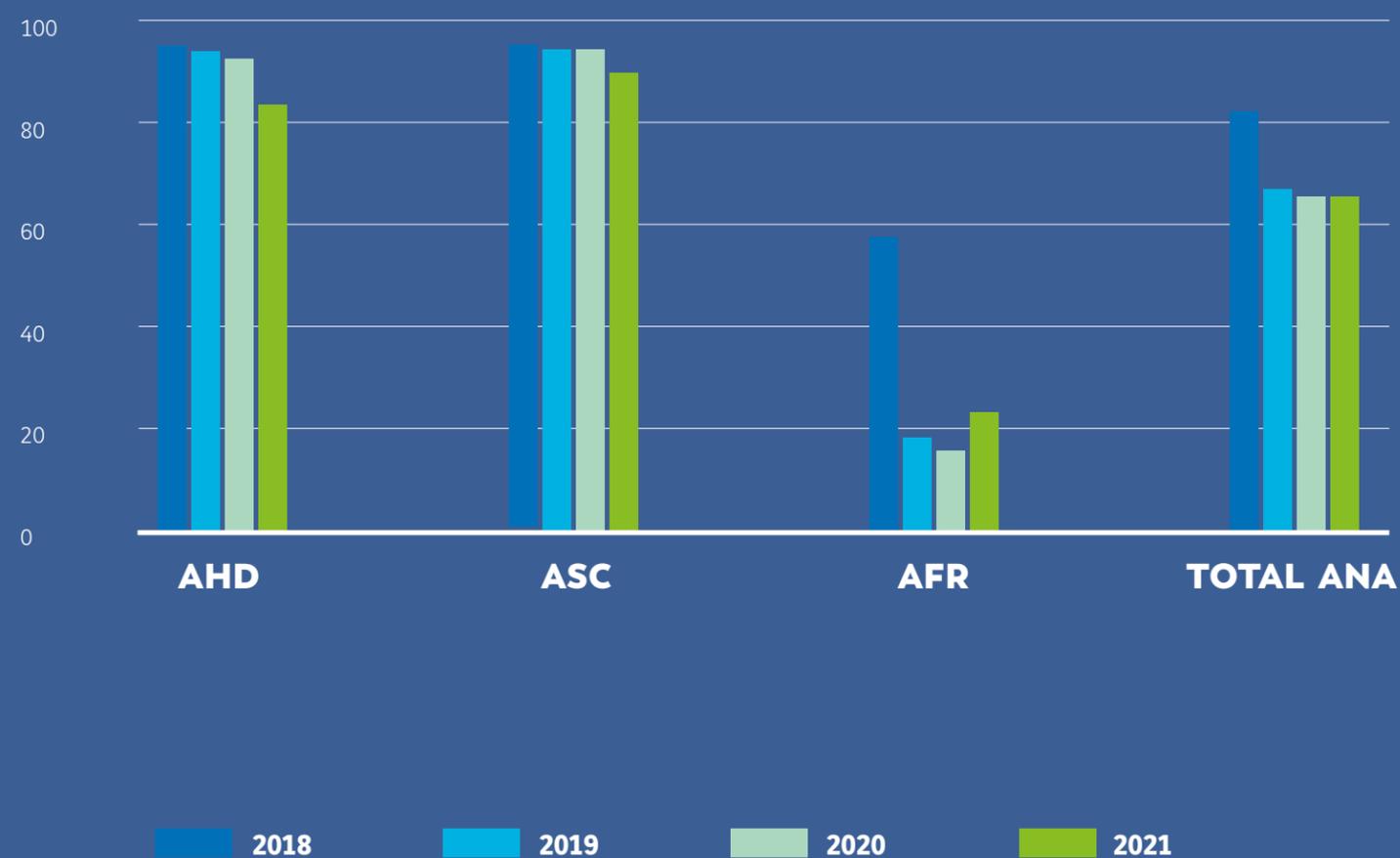
De salientar, que a taxa de valorização e resíduos calculada para a ANA é reportada com base nas Guias de Acompanhamento de Resíduos (eGAR) à saída do Aeroporto, e integra todos os resíduos que saem com uma classificação R (valorização) para um centro de triagem intermédio do operador.

Contudo, na realidade, e decorrente dos Diagnósticos de Resíduos, foi possível constatar que parte destes resíduos (num valor desconhecido por falta de dados auditáveis por parte do operador), estava a ter como destino final especialmente no Aeroporto de Lisboa, o aterro.



Em todos os aeroportos, mas em particular no Aeroporto de Faro, têm sido desenvolvidos esforços significativos para a melhoria da gestão neste descritor ambiental em particular, com aposta na separação na origem e criação de novo parque de resíduos na zona do terminal.

FIGURA 8
TAXA DE VALORIZAÇÃO DE RESÍDUOS, 2018 - 2021 (%)





Em resumo, no domínio da gestão de resíduos, tem-se vindo a desenvolver esforços acrescidos com vista à identificação e implementação de medidas que permitam suportar o objetivo de zero resíduos para aterro, que passam também pela aposta em sessões de sensibilização, quer internas e externas, ou pela uniformização de imagem, iniciativas estas que tiveram início em 2021 mas que se prolongarão para 2022.

O Aeroporto de Lisboa tem vindo a desenvolver a componente de gestão de resíduos no âmbito da certificação LEED do projeto em desenvolvimento "Pier Sul".

O Aeroporto do Porto desenvolveu ações de sensibilização junto das entidades com maior intervenção na produção de resíduos, por forma a promover a melhoria contínua dos níveis de separação na origem e o aumento dos indicadores de valorização.

No Aeroporto de Faro, foi instalado um contentor no parque de resíduos para a recolha seletiva de resíduos orgânicos, que foram encaminhados para a Central de Valorização de Resíduos Orgânicos da ALGAR. Ainda neste aeroporto as lamas de águas residuais da Cloaca foram enviadas para compostagem. A 20 de outubro realizou-se uma reunião com os handlers e empresas de limpeza das aeronaves para informar a alteração do procedimento de gestão dos resíduos produzidos a bordo das aeronaves, passando esta a ser da responsabilidade do produtor, i.e., das companhias aéreas. O novo procedimento está implementado desde janeiro de 2022.

No domínio da economia circular, há desafios crescentes que se avizinham em virtude da diminuição/alteração desfavorável na oferta de prestadores de serviço de valorização (quer material, quer energética) na envolvente dos aeroportos ANA. Esta questão, apenas poderá ser corretamente gerida com ação conjunta entre a ANA, os prestadores de serviço e as autoridades públicas com responsabilidade nesta matéria.

CAPÍTULO 06

RUÍDO



A gestão das emissões de ruído continua a ser de enorme relevância para a ANA, tal como espelhada na Política de Ambiente da Empresa, mantendo-se como área de atuação prioritária a mitigação do seu impacto em torno dos aeroportos, ainda que dependa fortemente das companhias aéreas (dado que o ruído na envolvente é gerado pelo sobrevoos das aeronaves sobre a cidade).

Neste contexto, em 2021 manteve-se a monitorização de ruído em contínuo, através do Sistema de Monitorização de Ruído instalado nos Aeroportos onde este descritor ambiental assume maior expressão (Humberto Delgado, Francisco Sá Carneiro, Faro, Madeira), assim como no Aeroporto do Porto Santo, sendo emitidos os respetivos Relatórios de Monitorização do Ruído.

Neste âmbito, o aeroporto de Lisboa conta com 6 estações de monitorização fixas mais uma móvel, complementadas com 2 estações no perímetro aeroportuário, para efeitos de verificação da utilização do procedimento de travagem com os motores (*reverse thrust*).

Os aeroportos Francisco Sá Carneiro, Faro e Madeira, contam com 3 estações cada, sendo a monitorização complementada por 1 estação portátil em cada aeroporto, no sentido de permitir a realização de análises em locais não abrangidos pelas estações fixas ou a resposta a eventuais reclamações.

No aeroporto do Porto Santo, recorre-se a 1 estação portátil para realização de monitorização em contínuo. No caso concreto do aeroporto João Paulo II, os Relatórios de Monitorização do Ruído são realizados por laboratório externo, com base em campanhas de monitorização efetuadas por período IATA. No Aeroporto de Ponta Delgada são realizadas 2 campanhas por ano, em cada período IATA.

Mantêm-se igualmente a realização de simulações/ previsões, através da elaboração regular de Mapas de Ruído, que caracterizam o ambiente acústico na envolvente dos aeroportos de maiores dimensões, onde é expectável a ocorrência de impactes de expressão acrescida no respeitante ao ruído particular das aeronaves.

São utilizados para o efeito dados reais associados aos movimentos de aeronaves ocorridos nos períodos de referência, permitindo assim uma maior precisão dos resultados obtidos. Estes são igualmente validados, recorrendo aos resultados das estações de monitorização de ruído em contínuo instaladas na envolvente dos aeroportos.

Os resultados encontram-se expressos em dB (A), sendo os indicadores de ruído utilizados os que decorrem das disposições presentes no Regulamento Geral do Ruído, nomeadamente o *Lden* e *Ln*.



Tendo sido considerados Grandes Infraestruturas de Transporte Aéreo (GIT), e em articulação com a Agência Portuguesa do Ambiente, em 2021 deu-se continuação à implementação das medidas constantes nos Planos de Ação de Redução do Ruído dos Aeroportos de Lisboa e Porto, ao abrigo das disposições do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 136-A/2019, de 6 de setembro, que transpôs para o regime jurídico nacional a Diretiva Europeia 2002/49/CE relativa à avaliação e gestão de ruído ambiente.

A este respeito, foram definidas distintas tipologias de intervenções direcionadas para gestão, controlo, minimização e redução de ruído, numa perspetiva de abordagem equilibrada (*balanced approach*), conforme as boas práticas vigentes e as diretivas internacionais.

Será, no entanto, de referir que os referenciais e premissas de base estudadas no âmbito dos Planos, não contemplaram, e nem o poderiam fazer, os efeitos resultantes da pandemia COVID-19 que, no que diz respeito ao setor de tráfego aéreo, assumem consequências que de todo não poderão ser negligenciadas e com repercussões ainda de difícil contabilização e previsibilidade.

Em face a estes condicionalismos, será necessário realizar uma reanálise de toda a avaliação estudada, em face do atual contexto existente, nomeadamente, aquando da revisão dos Planos de Ação, com base no cenário associado aos Mapas Estratégicos de Ruído referentes ao ano de 2021.

Neste contexto, e de acordo com as orientações promovidas pela Agência Portuguesa do Ambiente, procedeu a ANA ao envio à Autoridade Nacional da Aviação Civil-ANAC, de informação sobre os movimentos ocorridos em 2021, para efeitos

de categorização dos aeroportos que se encontram elegíveis como GIT para a próxima ronda de realização dos Mapas Estratégicos de Ruído, que terão como 2021 o ano referencial.

De referir ainda que, em 2021, foi efetuada a monitorização dos pontos negros de ruído nos Aeroportos Humberto Delgado e Francisco Sá Carneiro.

Considerando o número de reclamações relativas ao ruído apresentadas em 2021, é de referir que foram recebidas doze reclamações no Aeroporto de Lisboa e quatro reclamações no Aeroporto de Faro, todas devidamente tratadas pelos aeroportos em questão.



CAPÍTULO 07

QUALIDADE DO AR



A ANA continua a controlar as emissões gasosas nos seus aeroportos, de acordo com as suas obrigações legais, nomeadamente no que diz respeito a fontes pontuais fixas. De igual forma, é mantida a monitorização da qualidade do ar nos Aeroportos Humberto Delgado, Francisco Sá Carneiro e Madeira. Este controlo é concretizado, na generalidade, por campanhas de monitorização, que decorrem nos períodos de verão e de inverno.

No Aeroporto de Ponta Delgada realizam-se campanhas de 3 em 3 anos, periodicidade assim definida em função dos resultados de qualidade do ar "Bom".

De um modo geral, o histórico de medições revelou que o tráfego aéreo em 2021 constituiu o segundo ano com volume de tráfego mais reduzido, seguido do ano 2020.

Os dois resultaram da pandemia ainda em curso. Apesar deste decréscimo no volume de aeronaves em operação, os valores medidos mantiveram-se baixos e na ordem de grandeza dos anos anteriores mais recentes, salvo pontuais exceções. Este facto traduz que a correlação entre as emissões provenientes do tráfego aéreo e as concentrações medidas é baixa, existindo outras fontes com relevância nos resultados obtidos, designadamente as emissões decorrentes do tráfego rodoviário.

Esta é uma característica que se tem observado também ao longo do tempo e, com maior ou menor dimensão, sendo transversal a todos os aeroportos. Não obstante será de referir, que a presente monitorização assume um carácter pontual de identificação do impacte existente no período das campanhas.



CAPÍTULO 08

BIODIVERSIDADE



Com uma estratégia corporativa imbuída da valorização e proteção do ambiente natural e humano, são parte integrante do plano de atividades da ANA as questões da proteção e conservação das espécies e ecossistemas, indispensáveis ao equilíbrio da qualidade ambiental.

Dado que a atividade aeroportuária não é compatível com a existência de aves no aeroporto e nas suas proximidades, são implementadas medidas específicas para a sua afugentação, como a utilização de bioacústica, canhões de gás ou o controlo de espécies vegetais. Contudo, a ANA utiliza igualmente

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

Complementarmente, a ANA mantém a aplicação de medidas de proteção da biodiversidade designadamente, desde 2008, com a adesão ao projeto *Business & Biodiversity*, promovido pelo então Instituto de Conservação da Natureza, no âmbito do qual vem patrocinando dois centros de recuperação de animais selvagens contribuindo desta forma para a conservação da biodiversidade em

Portugal. A nível central é apoiado o CERVAS - Centro de Ecologia, Recuperação e Vigilância de Animais Selvagens e, ao nível do Aeroporto de Faro, o RIAS - Centro de Recuperação e Investigação de Animais Selvagens, ambos geridos pela Associação ALDEIA.

Foi ainda dada continuidade a um protocolo de cooperação estratégica com a QUERCUS - Associação Nacional de Conservação da Natureza, que visa aumentar o compromisso da ANA para com a proteção da natureza, do ambiente e da biodiversidade, através do desenvolvimento e implementação de um plano anual de atividades colaborativas.

Em maio de 2020 a ANA aderiu à iniciativa Act4Nature promovida pelo BCSD Portugal, no âmbito da Act4nature International, lançada em França em 2018, com o objetivo de mobilizar as empresas para proteger, promover e restaurar a biodiversidade. Com a adesão a esta iniciativa a ANA assumiu um conjunto de Compromissos Comuns e definiu um conjunto de Compromissos Individuais.

Estes compromissos individuais foram delineados atendendo à linha estratégica da ANA e da VINCI, para além de um Grupo de Trabalho da Biodiversidade, e foram publicamente anunciados em dezembro de 2020.

Decorrente desses compromissos, a ANA desenvolveu em 2021 as bases para o desenvolvimento de Diagnósticos de Biodiversidade em todos os aeroportos nacionais, sendo previsível que os trabalhos se iniciem em 2022.

Na procura pelo desenvolvimento de novos projetos, no âmbito da estratégia de ambiente da ANA/VINCI e dos compromissos assumidos no Act4Nature, ambiciosos na promoção da biodiversidade a par com a minimização do risco de ocorrência de birdstrike, dos serviços ecossistémicos e, simultaneamente, com foco na captação de carbono para compensação das emissões ANA, foi estabelecida uma parceria com o CCMAR/UAlg, entidade que integra um consórcio de instituições de investigação científica, líder na investigação das pradarias marinhas na europa.

Resultou na submissão da candidatura do projeto "RestoreSeagrass" ao programa LIFE, num regime de cofinanciamento a 7 anos, com apoio da ANA para a área da Ria Formosa. Este projeto tem duas componentes fundamentais: conservação de 168ha + restauro (plantação) de 6ha, com um potencial de captação de carbono de cerca de 95000ton CO2 ao fim de 7 anos, que poderá ser resgatado parcialmente, permitindo compensar as emissões totais ANA em 2030, 2031, 2032 e 2033. Este projeto foi colocado numa "reserve list" do programa LIFE, com forte potencial de aprovação numa próxima "call".



Durante o ano de 2021 foram ainda criadas um conjunto de parcerias estratégicas específicas no âmbito das ações de florestação desenvolvidas pela ANA.

Em 2021 realizámos ações em Porto Santo e no perímetro florestal de Tavira, aliando a promoção da biodiversidade e a compensação das emissões de carbono.



Com efeito, a ANA e o Governo Regional da Madeira formalizaram, a 12 de novembro, um protocolo para a plantação de quinhentas árvores, em 2021, na Ilha do Porto Santo, em terrenos cedidos pelo IFCN - Instituto da Floresta e da Conservação da Natureza, com um programa de plantação anual de mais 100 árvores por ano num período de 5 anos.

Figura 9 - Ação de Florestação em Porto Santo - 12 novembro de 2021



No Perímetro Florestal de Conceição de Tavira, a ANA plantou 2500 árvores, em terrenos do ICNF - Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas. Esta ação de apoio ao projeto de adensamento florestal de uma área recentemente ardida, foi desenvolvida em parceria com a QUERCUS e o ICNF, para além da Câmara Municipal de Tavira.

No Aeroporto de Lisboa, em 2021, realizou-se o “Estudo de Impacte da Gestão da Vegetação Herbácea na comunidade de aves”, que teve como objetivos gerais identificar qual o efeito da gestão do prado praticada na envolvente às pistas 03/21 (corte da vegetação, frequência e altura) na comunidade de aves, e identificar o uso que as aves fazem da zona (repouso, alimentação e reprodução) e, como objetivos específicos, caracterizar as populações de aves de acordo com a altura de corte de vegetação e tipologia de gestão, durante um ciclo anual completo, caracterizar a frequência de corte e estabelecer uma relação com a frequência

das populações de aves e caracterizar as populações de aves ao longo do período entre cortes. Ainda neste aeroporto foi efetuada candidatura ao *New European Bauhaus Prizes 2021- Biodiversity and Preservation of Wild Orchids in Lisbon Airport* e candidatura ao prémio Ambiente Vinci com o Estudo sobre o levantamento das Orquídeas Silvestres no AHD.

No Aeroporto de Faro, foi celebrado um protocolo com o CCMAR - Centro de Ciências do Mar/ Universidade do Algarve, para o desenvolvimento de projetos que contribuam para o aumento do conhecimento da biodiversidade existente no aeroporto. Neste âmbito, está em curso um projeto, cujo objetivo é o conhecimento sobre a fauna de crustáceos grandes branquiópodes e de anfíbios (fase larvar) dos charcos temporários existentes na área territorial gerida pelo Aeroporto de Faro, através de estudos efetuados durante um hidroperíodo, cuja duração permita o normal desenvolvimento da comunidade animal.

Figura 10 - Ação de Florestação no Perímetro Florestal de Conceição de Tavira - 6 dezembro de 2021



No âmbito do protocolo com o RIAS - Centro de Recuperação e Investigação da Vida Selvagem da Ria Formosa foi ainda realizado o estudo de "Monitorização de mamíferos". Ainda neste aeroporto, foi dada continuidade ao Projeto CED (Capturar - Esterilizar - Devolver), em parceria com a Animais de Rua, com o intuito de minimizar e controlar a população de gatos assilvestrados no perímetro do aeroporto.

Neste aeroporto, e em consequência dos trabalhos de gestão da vida selvagem do AFR, e da consequente identificação do risco que representa para a aviação algumas das espécies, foram realizadas ações de sensibilização que culminaram em reuniões com:

- Empresa Águas do Algarve SA, Câmara Municipal de Faro e ICNF para sensibilização da problemática e procura de soluções para

evitar a atração de gaivotas na ETAR Faro NW (junto ao aeroporto), tendo sido instalado, a título experimental, um objeto móvel com o vento com a forma de uma ave de rapina (predadora) para afugentamento de aves locais;

- Câmara Municipal de Faro para controlo da população de pombos domésticos na vizinhança do aeroporto.

Nos aeroportos dos Açores, através da participação na campanha SOS Cagarro, os colaboradores participam de forma ativa no resgate dos cagarros encontrados caídos nos Aeroportos e na sua entrega aos Serviços de Ambiente da ilha, para posterior libertação durante o dia, junto ao mar, onde vão iniciar a sua primeira grande migração anual para os mares do Atlântico Sul ou para as zonas produtivas do Atlântico Noroeste.

Foi ainda dado acompanhamento ao projeto Apiário Sentinela no Aeroporto de Ponta Delgada, que se iniciou em 2020. A varrose é uma doença das abelhas (*Appis melífera*), com uma distribuição mundial, sendo os Açores, o terceiro local do mundo a ser distinguido com um estatuto de indemnidade. Por forma a preservar esta condição sanitária, atribuída a 6 ilhas da Região Autónoma dos Açores (São Miguel, Santa Maria, Terceira, Graciosa, São Jorge e Corvo) e para cumprir com o Plano de Sanidade Apícola, foi criada uma parceria entre os Serviços de Desenvolvimento Agrário de São Miguel e a Direção dos Aeroportos dos Açores. No âmbito desse projeto foram ainda plantadas no aeroporto em 2021 espécies melíferas, nomeadamente a *Metrosidero* (*Metrosideros excelsea*), *Massaroco* (*Echium candicans*) e *Weigelia*.

Com o apoio do IFCN - Instituto das Florestas e Conservação da Natureza, realizou-se em 2021 um inventário da malacofauna terrestre no Aeroporto de Porto Santo. Este estudo teve como objetivo efetuar a caracterização da comunidade de gastrópodes terrestres que aparecem no perímetro da infraestrutura aeroportuária e, ainda, identificar medidas que permitam mitigar não só o impacte destes moluscos na infraestrutura, mas também na atratividade da mesma para as gaivotas que aí procuram alimentação.

CAPÍTULO 09

GESTÃO AMBIENTAL DE OBRAS

Em 2021, manteve-se a implementação do Plano de Gestão de Ambiente em Obra da empresa, em vigor desde 2004.

Com o objetivo de assegurar a implementação dos requisitos ambientais / medidas de minimização de impactos ambientais através da atempada definição de funções, responsabilidade e procedimentos nas fases de projeto de execução, processo de concurso e execução da obra.

De notar ainda que, para otimização específica da gestão de resíduos em obra, foi criado um grupo de trabalho, com representantes do Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente, da Direção de Engenharia e Gestão de Ativos e dos aeroportos, visando uma melhoria dos procedimentos nesta área em concreto nos aeroportos da ANA e cujos trabalhos tiveram uma evolução significativa durante todo o ano de 2021, devendo os seus resultados ser publicados durante o ano de 2022.



CAPÍTULO 10

SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL



"Muitas iniciativas globais foram iniciadas no final de 2020 e tiveram continuidade em 2021 sendo que, devido à pandemia, assumem sobretudo a via digital."

A ANA aposta na sensibilização ambiental como uma ferramenta primordial para a promoção da mudança de comportamentos, desenvolvendo ao longo do ano várias ações, quer informativas, quer solicitando a participação ativa dos seus colaboradores, titulares de licenças de ocupação e/ou exploração, clientes e/ou comunidade vizinha.

Muitas iniciativas globais foram iniciadas no final de 2020 e tiveram continuidade em 2021 sendo que, devido à pandemia, assumem sobretudo a via digital.

Uma das iniciativas mais importantes foi a difusão do filme, em todos os aeroportos e no canal YouTube da ANA, com o objetivo de sensibilizar para a correta gestão do "novo tipo de resíduos" decorrente da pandemia (luvas, viseiras, máscaras).

Este filme foi realizado em parceria com a ONG de Ambiente "QUERCUS" e foi lançado após o fim do primeiro confinamento geral em Portugal, quando foram retomadas as atividades nos aeroportos, e foi dirigido a passageiros, visitantes e público em geral.

Figura 11 – Protect yourself and take care of the environment, ANA 2020.



Prémio de Ambiente VINCI

No universo VINCI, 220 mil trabalhadores foram incentivados a participar num processo colaborativo visando propor projetos e iniciativas ambientais válidas num concurso interno global do Grupo. O referido “Prémio de Ambiente VINCI” teve início em 2020 e prolongou-se até 2021.



O Prémio de Ambiente VINCI visou, acima de tudo, envolver cada colaborador na ambição ambiental do Grupo, sensibilizando-os para os nossos compromissos ambientais, partilhando iniciativas e conjugando esforços em prol do ambiente. Esteve organizado em torno de 3 eixos: atuar contra as mudanças climáticas, otimizar recursos através da economia circular e preservar o ambiente natural.

A ANA submeteu 83 iniciativas a este Prémio VINCI de Ambiente, que teve várias fases, que incluíram a fase de votação dos colaboradores, análises de especialistas, prémios regionais e a sessão final a 5 de novembro de 2021.

É de referir que, na fase de votação dos colaboradores, a ANA desenvolveu uma campanha interna de sensibilização, que associou 1 eleitor = 1 árvore plantada.

Os resultados foram concretizados no Porto Santo (12 de novembro de 2021), integrando a plantação de 500 árvores. A sessão de entrega de prémios regional foi realizada em 17 de junho.

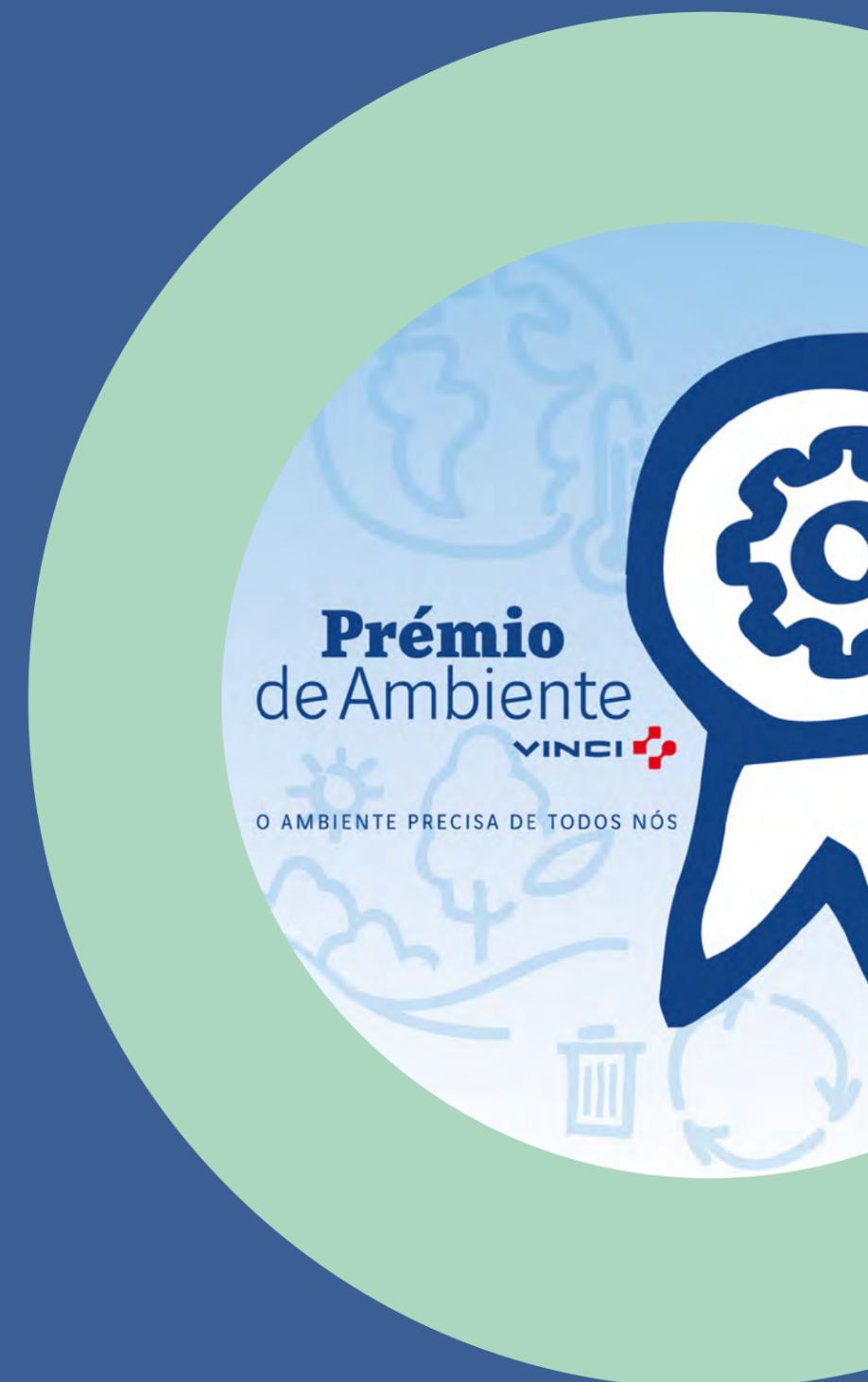


Figura 12 – VINCI Environment Award.

Figura 13 - VINCI Environment Award 2021 – Entrega Regional de Prémios a 17 de junho de 2021.

Exposição STRI - Aves de Rapina Noturnas em Portugal

Resultado da parceria entre a ANA e o CERVAS, foi instalada uma exposição fotográfica itinerante, primeiro no aeroporto do Porto e depois no aeroporto de Lisboa. A exposição STRI – Aves de Rapina Noturnas em Portugal pretende dar a conhecer a importância das aves de rapina noturnas juntamente com imagens de fotojornalismo sobre o trabalho do CERVAS e esteve disponível a todos os que passam por estes aeroportos. A exposição também foi instalada no Aeroporto de Faro até ao final desse ano, e transitará para o Aeroporto da Madeira em 2022.

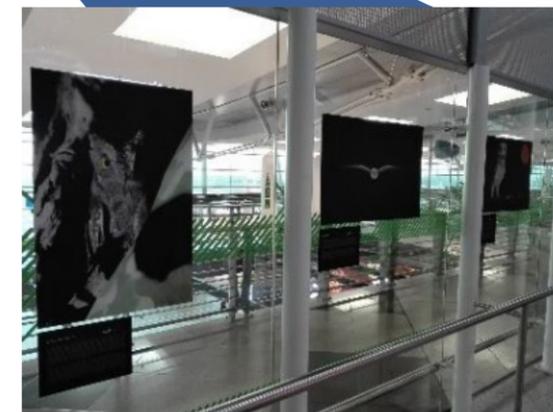
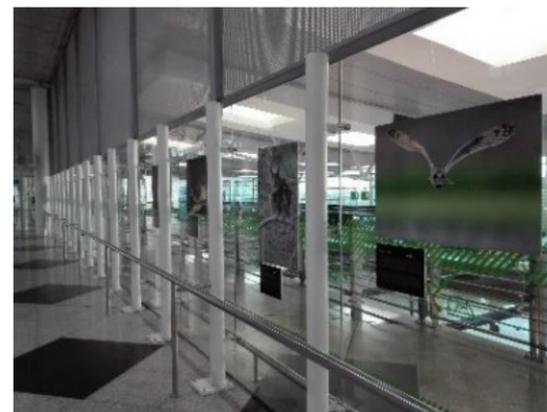
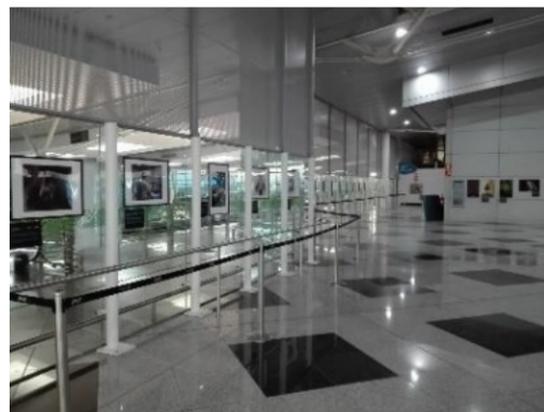


Figura 14 - Exposição do CERVAS no aeroporto do Porto.

Figura 15 - Exposição do CERVAS no aeroporto de Lisboa.

Dia da Água e da Floresta

No dia 22 de março de 2021, em comemoração do dia da água e da floresta, a ANA lançou uma campanha interna intitulada “Semana da Árvore e da Água”. A boa gestão da água e os serviços ecossistêmicos, como suporte à biodiversidade, são áreas estratégicas prioritárias do sistema de gestão ambiental da ANA - Aeroportos de Portugal e a campanha de sensibilização incluiu a partilha de vários projetos em curso nos aeroportos nestas áreas.

Dia mundial da biodiversidade

Em 22 de maio de 2021, comemorando o dia mundial da biodiversidade, a ANA lançou uma campanha interna alinhada com o tema – Somos parte da solução – e com o objetivo de lembrar a todos os colaboradores da ANA que todos podemos e devemos contribuir para um desenvolvimento mais sustentável, ajudando assim a preservar a natureza e sua biodiversidade. Com isso foi efetuada divulgação das ações da ANA na iniciativa Act4Nature, bem como os projetos de biodiversidade em desenvolvimento nos aeroportos.





Campanha Ambiental nos Aeroportos ANA

Em maio de 2021, a empresa desenvolveu ainda uma campanha externa sobre a estratégia ambiental da VINCI Airports, lançada em todos os aeroportos, redes sociais externas e na intranet da ANA.

Esta campanha deu a conhecer os objetivos de Ambiente da VINCI Airports (Energia e Alterações Climáticas, Economia Circular e Proteção do Recursos Naturais) e alguns dos projetos ambientais com eles relacionados e em curso nos aeroportos da ANA. Isso incluiu mini-vídeos nas redes sociais e cartazes nos aeroportos, adaptados às metas e desempenho ambiental de cada aeroporto, para partilhar publicamente o que a empresa realiza nesta matéria e os nossos objetivos para 2030.

Aliar empenho, inovação e responsabilidade na gestão ambiental dos nossos aeroportos, com resultados positivos no desempenho e redução de impactes da nossa atividade, foi o mote para o projeto de reformulação da área de ambiente no site internet ANA, para divulgar à comunidade o que a empresa realiza nesta área. Esta ação foi realizada em abril de 2021.

Dia Mundial do Ambiente

Entre os dias 14 de abril e 6 de maio, foram realizadas várias sessões internas de sensibilização ambiental online, com a participação dos colaboradores dos aeroportos, num total de 300 participantes. Estiveram presentes membros da Comissão Executiva, Diretores Aeroportuários, da Área de Ambiente e Sustentabilidade e das equipas de Ambiente dos aeroportos, entre outros. Aludindo ao tema "O que é o Ambiente na ANA", foram apresentados a gestão ambiental da empresa, os projetos em desenvolvimento e os desafios previstos para a área face aos objetivos ambientais da VINCI Airports até 2030.

À pergunta "O que é o Meio Ambiente para você?" no início de cada sessão, as respostas mais citadas foram "Sustentabilidade", "Compromisso", "Responsabilidade", "Futuro". Conhecendo as medidas implementadas e as previstas em cada aeroporto, todos podemos

construir um caminho ambiental comum, que reflita o interesse dos trabalhadores por este tema e o contributo da nossa empresa para a "década da transição verde".

Por ocasião da segunda cimeira ACI EUROPE sobre sustentabilidade da aviação, em maio de 2021 e no âmbito de um compromisso conjunto do setor aeroportuário atualmente subscrito por 235 aeroportos europeus, os aeroportos geridos pela ANA – Aeroportos de Portugal, em linha com as atividades da VINCI Airports, reafirmou publicamente o seu objetivo de alcançar a neutralidade carbónica (net zero) até 2050, dando continuidade às suas ações de descarbonização.

Ainda em 2021, o Governo português apoiou formalmente os esforços de desenvolvimento de projetos de hidrogénio no Aeroporto de Lisboa, no âmbito da sua candidatura conjunta com a VINCI ao programa Green Deal Horizon 2020.

Com o compromisso NetZero2050, a ANA mostrou-se alinhada com o Acordo de Paris, no que respeita à estratégia de descarbonização estabelecida pela Comissão Europeia, através do Green Deal, e à Estratégia Nacional Portuguesa para o Hidrogénio.

Enfrentar as alterações climáticas representa um desafio de segurança global para a humanidade, e a ANA tem desenvolvido um trabalho rigoroso ao longo dos últimos 15 anos para reduzir as suas emissões de carbono, assumindo o compromisso de reduzir a respetiva pegada.

A ANA comemorou o Dia Mundial do Ambiente, a 5 de junho de 2021, com o tema "Restauro de Ecossistemas" numa campanha interna de sensibilização para a necessidade de preservação dos ambientes naturais, uma vez mais apostando em forte sensibilização ambiental dos colaboradores da empresa.



Global Carbon Management Strategy

No âmbito do lançamento do projeto de estabelecimento de Planos de Parceria com os parceiros da ANA para a gestão das emissões de carbono a nível aeroportuário, foi realizado o fórum online para stakeholders “GLOBAL CARBON MANAGEMENT STRATEGY - STAKEHOLDER FORUM”, liderado pela ANA, realizou-se no dia 17 de junho de 2021 e teve como foco as alterações climáticas e a gestão do carbono.

Contou com a presença da ANA, handlers, companhias aéreas, concessionários, restauração, câmaras municipais e empresas de transporte público, entre outras entidades.

Neste fórum foram partilhadas experiências e boas práticas sobre medidas de redução das emissões de gases com efeito de estufa, com o objetivo de estabelecer um compromisso comum nas ações de redução das emissões de carbono, assumindo a ANA o papel central de dinamizador.

Para atingir o nível 4/4+ no programa ACI Airport Carbon Accreditation (ACA), a ANA definiu planos de parceria com stakeholders para mobilidade.

Com o objetivo de unir esforços e partilhar um caminho colaborativo, a ANA tem promovido reuniões nos aeroportos sob sua gestão com a presença dos principais stakeholders da mobilidade.

No Aeroporto de Faro, a reunião decorreu no dia 1 de julho de 2021 e contou com a presença da Câmara Municipal de Faro, GetON/Frota Azul, RNE - Rede Nacional de Expressos e FLIXBUS.

No dia 2 de julho de 2021, no Aeroporto de Lisboa, a reunião contou com a presença da Câmara Municipal de Lisboa, Câmara Municipal de Loures, Carris, Metro de Lisboa e TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa.

Nos Aeroportos dos Açores, as entidades envolvidas na reunião de 6 de julho de 2021 foram a Câmara Municipal de Ponta Delgada, ANC Aerobus (aeroporto - cidade - aeroporto), o Governo Regional dos Açores e a Câmara Municipal de Vila do Porto.

No dia 14 de julho de 2021, a ANA reuniu-se com a Câmara Municipal de Santa Cruz, Câmara Municipal do Porto Santo, APRAM - Portos da Madeira, SAM - Sociedade Automóvel da Madeira, Horários do Funchal e Secretaria Regional da Economia.

Finalmente, no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, a reunião decorreu no dia 19 de julho de 2021, com a presença da Câmara Municipal da Maia, Câmara Municipal do Porto, 100 Rumos e STCP - Sociedade de Transportes Coletivos do Porto.

GLOBAL CARBON MANAGEMENT STRATEGY



Stakeholders Forum



VINCI Dia do Ambiente

O VINCI Environment Day, a 22 de setembro de 2021, foi uma celebração para todo o Grupo, com duas sessões: uma em Portugal e outra em direto de Lyon. Sob o lema Act for the Climate, as intervenções de Xavier Huillard (Presidente e CEO da VINCI), Nicolas Notebaert (CEO da VINCI Concessions e Presidente da VINCI Airports) e Thierry Ligonnière (CEO da ANA Aeroportos e Diretor da VINCI Airports Portugal e Brasil), e todos os participantes, são um exemplo do compromisso da ANA/VINCI em matéria de ambiente. Na segunda sessão foram desenvolvidos workshops internos para seleção de iniciativas de ambiente, integradas no Prémio de Ambiente VINCI com custos e prazos de implementação reduzidos, a concretizar nos aeroportos da ANA.



Minuto Verde

Em resultado do esforço e empenho que a Empresa realiza em matéria de Ambiente, desde os anos 90, e dos bons resultados conseguidos nesta área, a QUERCUS associou à ANA quatro episódios do programa “Minuto Verde”, rubrica ambiental apresentada pela QUERCUS, na RTP1, todos os dias úteis em episódios de 60 segundos.

O primeiro episódio, emitido no dia 22 de outubro de 2021, foi dedicado à mobilidade elétrica, apresentando o sistema de carregamento de veículos elétricos disponibilizado a todos no Aeroporto de Lisboa, assim como referindo a renovação em curso da frota ANA para veículos de baixas emissões.

O segundo episódio, emitido a 5 de novembro, foi dedicado às iniciativas da ANA para promover o uso de bicicleta nas deslocações de e para os aeroportos. Foi apresentado o bicicletário do Aeroporto de Lisboa - área de estacionamento dedicada para bicicletas

e trotinetes - assim como as bancadas de montagem e desmontagem de bicicletas disponibilizadas nos Aeroportos do Porto e de Faro aos passageiros e demais utilizadores.

O terceiro episódio, emitido a 11 de novembro, foi dedicado a alguns dos projetos inovadores da ANA com vista à proteção dos recursos hídricos. Foi apresentado o sistema de recolha da água das garrafas dos passageiros na zona de controlo de segurança existente no Aeroporto do Porto. Este sistema esse que permite a reutilização da água recolhida em regas e lavagens assim como o aumento da reciclagem das garrafas de plástico. No Aeroporto de Lisboa foi instalado um compactador solidário- que consiste numa máquina de venda automática inversa para compactação de latas e garrafas de plástico. Por cada embalagem depositada para reciclagem, o passageiro está a doar o valor a uma ação solidária.

O quarto episódio, emitido a 30 de dezembro, foi dedicado à gestão de carbono na ANA, apresentando algumas das iniciativas em curso para a redução da pegada de carbono rumo à neutralidade carbónica dos nossos aeroportos, como seja a ferramenta de Monitorização em tempo real das emissões de carbono e consumo de combustível durante os movimentos das aeronaves no solo (Taxi-Time) no Aeroporto de Lisboa.



Localmente, os aeroportos também promoveram diversas iniciativas:

Aeroporto Francisco Sá Carneiro

No terminal do Aeroporto, foram divulgados mensalmente os resultados das análises de água e informações sobre a gestão ambiental neste aeroporto. Foi ainda realizada uma ação de sensibilização sobre a correta gestão de resíduos junto das equipas de lojistas/restaurantes e do prestador de serviço de limpeza, com 28 espaços visitados e 130 colaboradores abrangidos, bem como uma ação de acompanhamento da eliminação de resíduos pelos produtores nas áreas de armazenagem intermediária, para esclarecer dúvidas e identificar oportunidades de melhoria.

O Aeroporto manteve também a sua participação na Semana Europeia de Resíduos através da exposição de materiais de sensibilização na área pública, destinada a todos os utilizadores e visitantes da Aerogare.

No âmbito das comemorações do Dia Mundial do Ambiente, foi ainda realizada a exposição “Ambiente no Aeroporto”.

Aeroporto de Faro

Neste aeroporto foi realizada uma reunião com a ALGAR - Valorização e Tratamento de Resíduos, SA, com o objetivo de analisar as ações que poderão ser tomadas para reduzir a quantidade de resíduos produzidos na AFR enviados para aterro. Da mesma forma, foi realizada uma reunião com a Groundlink para avaliar as diferentes possibilidades de triagem dos resíduos produzidos a bordo das aeronaves, com o objetivo de aumentar a taxa de valorização dos resíduos produzidos no aeroporto.

Foi também realizada uma ação de sensibilização da ARH Algarve, alertando para a necessidade de limpeza das valas de drenagem (águas pluviais) a sul do aeroporto, face ao fraco caudal, que aumentou muito o risco de inundações no aeroporto, com particular destaque para a área ao redor do edifício SLCI.

No dia 15 de junho de 2021, foi lançado o projeto da central de painéis fotovoltaicos no Aeroporto de Faro, projeto que cobrirá

30% das suas necessidades energéticas.

Este projeto – o primeiro em ambiente aeroportuário em Portugal – insere-se no plano de ação ambiental para a região do Algarve, e representa as preocupações nesta matéria e na sustentabilidade, uma prioridade para a empresa. A nova central solar de Faro faz parte de um plano de ação global para a VINCI Airports em todos os seus aeroportos, com projetos semelhantes já implementados ou em desenvolvimento na República Dominicana, Brasil, Reino Unido, Sérvia, Suécia, França e agora em Portugal.

No âmbito da Semana Europeia de Resíduos, a 26 de novembro foram realizadas ações, em parceria com a BLUEOTTER CIRCULAR,

com o intuito de sensibilizar as entidades envolvidas na gestão de resíduos produzidos neste aeroporto - como os lojistas, restauração e prestador do serviço de limpeza - para a importância da triagem dos resíduos na origem no cumprimento das metas estabelecidas para o incremento da taxa de valorização de resíduos, e diminuição da quantidade de resíduos depositados em aterro sanitário, associadas aos objetivos relacionados com economia circular.



Aeroportos dos Açores

Os aeroportos dos Açores, no âmbito do Dia Internacional da Reciclagem (17 de maio), lançaram um quiz digital, que, além de sensibilizar, permitiu testar os conhecimentos dos colaboradores da ANA nesta matéria.

Em todos os aeroportos da ANA, os prestadores de serviços, clientes e titulares de licenças de ocupação e/ou operação foram sensibilizados para a gestão de resíduos, gestão de produtos perigosos e redução do consumo de água e energia, através de visitas de monitorização ambiental.

Aeroportos da Madeira

A ANA juntou-se no Verão 2021 a João e Tristão, as mascotes da campanha “Porto Santo Sem Lixo Marinho”, para apelar aos residentes e visitantes da ilha para que ajudem a proteger a sua biodiversidade através da redução dos resíduos plásticos.

Segundo a ANP|WWF “todos os anos, 8 milhões de toneladas de resíduos plásticos gerados em terra chegam ao oceano, causando danos irreparáveis à fauna e flora marinhas. Um estudo, no sul de Portugal, observou plásticos no trato gastrointestinal de 22,5% de 160 aves marinhas analisado”.

A Associação acredita que esta campanha irá contribuir para a diferenciação e valorização da Ilha do Porto Santo.

Em junho, num evento que juntou entidades como a Câmara Municipal do Porto Santo, a Secretaria Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas e a embaixada da Noruega, foram apresentados os resultados da primeira fase do projeto e entregue o selo “Porto Santo Sem Lixo Marinho” aos estabelecimentos aderentes, juntamente com a assinatura de compromissos pelas entidades presentes.

O projeto é financiado pelo Programa Ambiente dos EEA Grants e reúne como parceiros a Associação Natureza Portugal, em associação com a WWF, a AIDGLOBAL, a Água e Resíduos da Madeira, a Câmara Municipal do Porto Santo e a ARDITI, este conta ainda com o apoio da WWF Noruega e da Secretaria Regional do Ambiente e Alterações Climáticas. Por ocasião da assinatura do protocolo e plantação de árvores no Porto Santo foi ainda inaugurada uma exposição no aeroporto, com a história da reflorestação da ilha do Porto Santo.



Novo Ciclo de Sustentabilidade

No Verão de 2021 a ANA deu os primeiros passos para a criação de um novo ciclo para a Sustentabilidade da Empresa, tendo como foco:

- Alinhar a empresa com a política do grupo VINCI;
- A nível nacional, colocar a ANA a par das maiores empresas que detêm um forte empenho no domínio empresarial, tais como a EDP, SONAE, GALP Energia, LIPOR, DELTA, etc.;
- Tornar a ANA numa empresa mais responsável a nível ambiental, social e económico;
- Estabelecer parcerias mais proveitosas ao nível local e nacional potenciando as já existentes.

O conjunto de trabalhos em curso, com ajuda de um consultor especializado, visa definir os princípios orientadores da estratégia de sustentabilidade para a ANA, interligando os ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas com os compromissos estratégicos da empresa, considerando a definição de prioridades estratégicas, assente num modelo organizacional que suportará a implementação plena de uma abordagem global à sustentabilidade na ANA, onde se assuma um compromisso por um desenvolvimento sustentável, equilibrando a prosperidade económica, responsabilidade ambiental e equidade social.

Dos trabalhos resultará a definição de uma política de sustentabilidade específica da empresa, uma visão e uma estratégia, a qual terá associado um Plano de Ação integrado, por pilar de sustentabilidade.

Foi já realizada ação de recolha de contributos e reflexão interna, com consulta interna aos colaboradores (por survey, com focus group, com reuniões) e foi dado início ao processo de consulta a stakeholders externos, cuja realização se prolonga para 2022 e após a qual se seguirão as tarefas necessárias para a conclusão do trabalho e cumprimento dos objetivos definidos nesta área.



CAPÍTULO 11

CONCLUSÕES

O ano de 2021 foi um ano de contínuos ajustes e grandes alterações na atividade e desafios acrescentados em matéria ambiental. Com efeito, após a redução brutal de atividade em 2020, o ano de 2021 foi um ano de ligeira recuperação, ainda muito abaixo dos valores de 2019.

O setor de aviação enfrenta agora uma recuperação prolongada e incerta. Para tal, e neste contexto, a VINCI reforçou o seu empenho nos valores Ambientais. A 22 de setembro, esse empenho foi publicitado uma vez mais em todo o mundo, no dia mundial do Ambiente na VINCI, evento também ele assinalado na ANA.

Com efeito, em 2021 a empresa continuou a trabalhar afincadamente para ser mais e melhor em várias áreas, nomeadamente em matéria de ambiente: foram revistos objetivos, alterados procedimentos, efetuados reajustes e reanálise dos sistemas ambientais dos aeroportos, estando a implementação destas ações em curso. Procuraram-se novas soluções, criaram-se equipas interdisciplinares e apostou-se na inovação ambiental, suportada por forte sensibilização interna.

Ser um operador de aeroportos sustentáveis significa também ser resiliente e contribuir para sociedades mais coesas e resilientes, tornando-as mais bem equipadas para resistir a grandes impactes ambientais, pressões económicas ou sociais num mundo em rápida mudança. Isso, claro, também implica preservar o as bases de um mundo próspero para as gerações futuras.

Assim, em 2021 foram desenvolvidas ações para garantir o cumprimento da legislação ambiental vigente e adequar o desempenho ambiental à nova realidade presente nos aeroportos. Globalmente, considera-se que, na generalidade, todas as ações implementadas durante o ano de 2021 foram eficazes, apenas com necessidade pontual de reforço.

Em síntese, a apresentação de um desempenho global positivo em 2021, a sensibilização dos diferentes agentes económicos para uma atuação mais responsável, bem como a valorização do papel da empresa junto dos seus *stakeholders*, revestem-se de significativa importância e implicam um esforço contínuo e dedicado.

Estes objetivos nortearam sempre a atuação da ANA durante o ano de 2021, ano esse marcado ainda pela incerteza decorrente da Pandemia do COVID – 19 e dos seus efeitos, designadamente a imprevisibilidade do tráfego nos aeroportos da ANA.



Nesse sentido, existiu necessidade de reajustar as ações previstas para o ano de 2021, prosseguindo os objetivos de racionalização de custos, redução de perdas e maximização de ganhos no que aos aspetos ambientais dizem respeito sem, contudo, colocar em causa a prossecução de ambiciosos objetivos ambientais. De facto, não obstante a crise sem precedentes que enfrenta todo o setor da aviação, a ANA está empenhada em implementar um vasto conjunto de boas práticas ambientais, reduzindo os impactes das suas infraestruturas e melhorando o seu desempenho ambiental, em estreita ligação com as comunidades envolventes às suas infraestruturas.

Este ano colocou desafios crescentes em matéria de ambiente, impondo um incremento no número de ocorrências e atividades a desenvolver com vista a minimizar eventuais impactes e minimizar consumos, apostando em paralelo, na eficiência ambiental.

De igual modo, é de relevar a importância de ações ambientais de carácter local e corporativas para a redução de consumos de energia e água, emissões de CO₂, redução de produção de resíduos, emissões sonoras e emissões gasosas, para além de ações de compensação relacionadas com a promoção da biodiversidade e ações de sensibilização ambiental de *stakeholders* dos aeroportos.

Da atuação da ANA em 2021, constata-se que se deu cumprimento ao exigido no Contrato de Concessão, pela gestão dos aspetos que se traduzem em impactes ambientais e pelo cumprimento da legislação em vigor aplicável, sendo que se prevê que 2022 seja marcado pela consolidação dos Planos de Ações para os Aeroportos e a sua implementação, que irão permitir que os mesmos consigam caminhar para o cumprimento dos objetivos e metas definidos para a VINCI Airports. De notar que se considera que o Sistema de Gestão Integrado se mostrou, no que à componente ambiental diz respeito, pertinente, adequado e eficaz.

ANA - AEROPORTOS DE PORTUGAL, SA
JULHO DE 2022

ANA
AEROPORTOS
DE PORTUGAL

Powered by

