

RELATÓRIO DE DESEMPENHO
AMBIENTAL

2015





ÍNDICE

1. Introdução	3
2. Ruído e qualidade do ar	4
3. Gestão Voluntária de Carbono	6
4. Energia	7
5. Água	10
6. Resíduos	13
7. Biodiversidade	15
8. Sensibilização Ambiental	16
9. Conclusões	19



1. INTRODUÇÃO

A ANA – Aeroportos de Portugal, SA assumiu as suas responsabilidades em relação à influência que a sua atividade pode apresentar para o ambiente. Nesse sentido, com a introdução progressiva das questões ambientais na gestão global do Grupo, têm vindo a ser implementadas uma série de medidas que contribuíram significativamente para a melhoria contínua do desempenho ambiental, ainda que as exigências ambientais enfrentadas pelo transporte aeroportuário coloquem desafios crescentes à atuação das empresas, com vista à prossecução de uma atuação cada vez mais sustentável.

Nesse sentido, é de relevar que a ANA é certificada segundo a norma ISO 14001:2004 desde 2008. Atualmente a empresa está a analisar a necessidade de adaptação do Modelo Integrado de Gestão, onde se inclui o Sistema de Gestão de Ambiente, para adaptação à ISO 14001:2015.

Em consonância, é objetivo do presente relatório informar os stakeholders da ANA, bem como o público em geral, do desempenho ambiental da empresa relativamente ao ano de 2015.



2. RUÍDO E QUALIDADE DO AR

Encontra-se implementado um Sistema de Monitorização de Ruído nos Aeroportos (em operação contínua) que permite avaliar o real impacte do ruído associado à atividade aeroportuária na comunidade envolvente, bem como verificar o cumprimento das disposições legislativas, através da realização de relatórios de Monitorização do Ruído.

São igualmente realizadas 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.

Neste sentido, são realizados Mapas de Ruído para os Aeroportos de Lisboa, Aeroporto do Porto, Faro e Madeira, sendo igualmente realizados para o Porto Santo, em resultado dos mesmos consistirem de elementos integrantes dos relatórios de monitorização do ruído de cada aeroporto.

Por serem considerados uma Grande Infraestrutura de Transporte Aéreo no âmbito das disposições legislativas aplicáveis, foram elaborados para os Aeroportos de Lisboa e do Porto Mapas Estratégicos de Ruído, tendo por base referencial o ano de 2011, bem como os correspondentes Planos de Ações de Redução de Ruído, ambos aprovados pela Agência Portuguesa do Ambiente.

Em 2015, foi elaborado o Estudo de Procedimentos de *Noise Abatement* do Aeroporto de Ponta Delgada, com vista a identificar eventuais procedimentos ao nível do envelope operacional das aeronaves que reduzam o impacte no ruído na envolvente do Aeroporto.

De igual forma a ANA participou no projeto JTI-CS-2013-2-SGO-04-009- *Airline Trials of Environmental Green flight maNagement functions (ATAEGINA)* com o objetivo de validar as novas funcionalidades desenhadas no Programa *Clean Sky* para operações (nomeadamente aterragens e descolagens) com menores impactos no ambiente, quer na componente de ruído, quer na emissão de gases (CO₂ e NO_x).

De igual forma, a ANA controla de forma rigorosa as emissões gasosas nos seus aeroportos de acordo com as suas obrigações legais, nomeadamente no que diz respeito a fontes pontuais, como é o caso das chaminés de caldeiras. Em 2015, realizou-se ainda a monitorização da qualidade do ar nos Aeroportos de Lisboa, Porto e Madeira. Este controlo é concretizado, na generalidade, por campanhas de monitorização que decorrem quer no período de verão quer no período de inverno.

A qualidade do ar nos aeroportos, em termos de classificações do índice de qualidade do ar obtidas, registou um nível maioritariamente favorável em 2015, apresentando valores inferiores aos valores limite legislados, e com classificações de “Bom” e “Muito Bom”. Ainda assim existiram pontualmente resultados com menor qualidade, associados essencialmente à existência de condicionalismos locais relacionados com as diferentes atividades existentes nas áreas envolventes aos aeroportos.

Apesar das operações relacionadas com o funcionamento do aeroporto contribuírem para a qualidade do ar no seu interior, estas assumem uma influência pouco significativa ao longo das campanhas de monitorização em comparação com as fontes antropogénicas.



3. GESTÃO VOLUNTÁRIA DE CARBONO

A ANA, no âmbito do Grupo de Gestão Voluntária de Carbono, calculou em 2015 a sua pegada de carbono referente à atividade de 2014, tendo esta sido verificada por uma entidade externa nos âmbitos 1 e 2 – associados às emissões diretas e às emissões que consegue controlar.

TABELA 1 – EMISSÕES (Ton CO2 eq) DA ANA

	2014	2013	2012	Var. 13/14
Âmbito 1 (emissões diretas)	8.774	9.206	9.125	-5%
Âmbito 2 (emissões indiretas de eletricidade)	41.681	38.635	39.883	8%
Âmbito 3 (outras emissões indiretas)	616.099	574.899	571.874	7%
Total	666.554	622.740	620.882	7%

As emissões globais de 2014 do conjunto dos 10 aeroportos geridos pela ANA e da Sede aumentaram 7% comparativamente ao período homólogo anterior, tendo este acréscimo sido determinado pela variação do âmbito 3 (emissões de terceiros que a ANA apenas pode influenciar ou orientar).

De salientar o comportamento positivo da empresa ao nível da gestão das suas emissões diretas, que sofreram um decréscimo de 5%. As emissões associadas à eletricidade consumida aumentou 7%, contudo, há que salientar que o aumento de tráfego e o crescimento das infraestruturas aeroportuárias contribuíram para o aumento das necessidades energéticas da ANA.

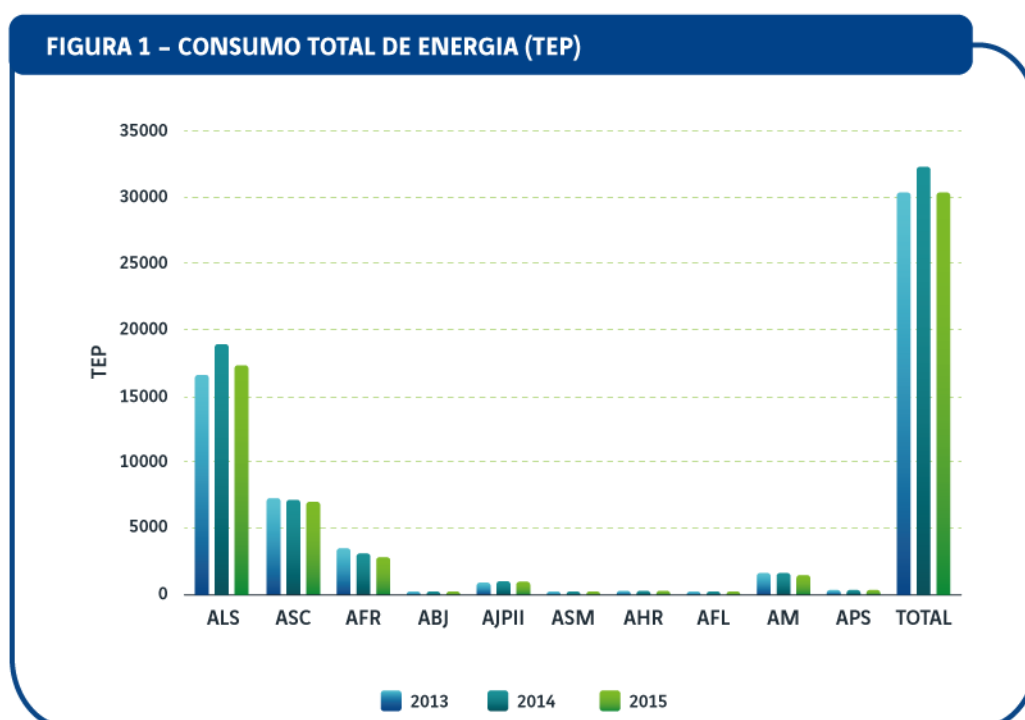
O desempenho positivo da empresa ao nível da gestão das emissões de carbono viu-se refletido ao nível da acreditação da ANA no programa independente da ACI, o *Airport Carbon Accreditation* (ACA). Em 2015, a ANA, para além de renovar a acreditação dos seus 10 aeroportos, viu sete deles ascenderem do nível 1 (mapeamento) para o nível 2 (redução). Este resultado vem atestar que estes aeroportos conseguiram evidenciar a redução das suas pegadas de carbono (âmbitos 1 e 2).



4. ENERGIA

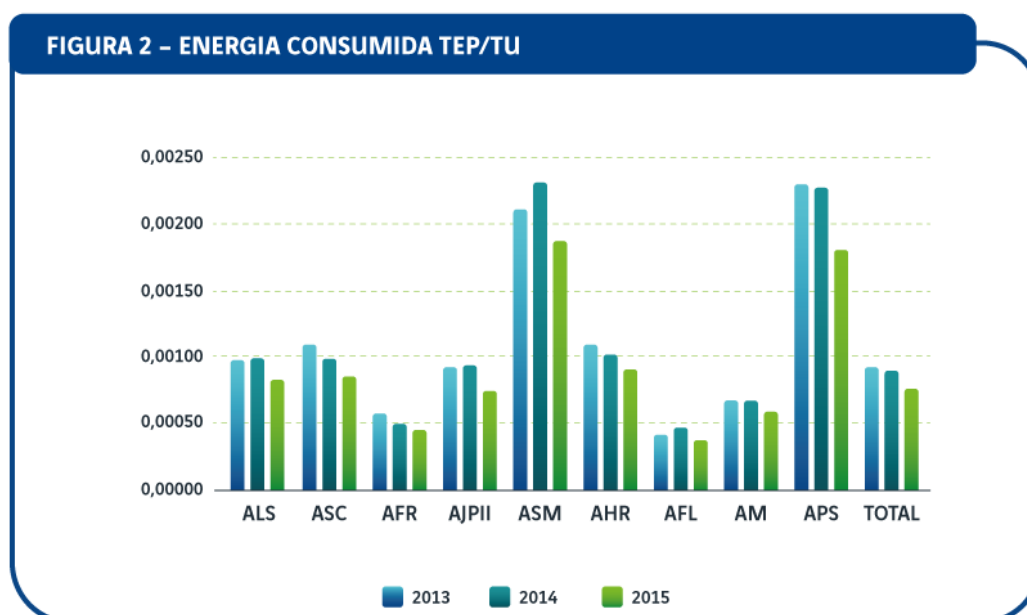
Na ANA é consumida energia direta (gasolina, gasóleo, gás natural, gás butano e gás propano) e energia indireta (eletricidade). Em 2015, a eletricidade continuou a ser a fonte de energia mais representativa. No gráfico seguinte encontra-se discriminado o respetivo consumo de energia na ANA.

Verifica-se que houve uma diminuição significativa do consumo global de energia na ANA decorrente das ações de redução dos consumos e incremento de eficiência energética desenvolvidos no âmbito do Grupo de Gestão e Eficiência Energética e em cada Aeroporto em particular, ainda que tenha havido um aumento significativo do tráfego processado nos aeroportos ANA. Esta redução, em termos absolutos, foi particularmente expressiva no Aeroporto de Lisboa.



A correta avaliação da evolução do comportamento dos aeroportos em matéria de energia (incluindo consumos de eletricidade, combustíveis líquidos e gás natural/propano) necessita ser ponderada por *Traffic Unit* (TEP/TU) ¹, que se apresenta na figura seguinte.

Neste caso verificou-se uma redução dos consumos específicos de energia em todos os aeroportos da ANA², resultado da conjugação dos esforços de redução dos consumos globais de energia e incremento significativo do volume de tráfego processado. Esta redução foi mais elevada nos aeroportos de Ponta Delgada (-20,3%), Porto Santo (-20,3%), Flores (-19,4%) e Santa Maria (-19,0%).



A eficiência energética assume particular relevância na atividade aeroportuária, quer em termos de repercussões económicas, quer associada aos impactes ambientais resultantes de emissões atmosféricas e dos gases com efeito de estufa, representando um aspeto fundamental de atuação no sentido da sustentabilidade.

Nesse sentido, tem vindo a implementar-se nos últimos anos nesta área, um esforço continuado com vista à redução global dos consumos de energia.

¹ TU calculado de acordo com DL setorial n.º 254/2012 de 28 de Novembro

² Não se faz a análise dos consumos por TU no Terminal Civil de Beja, uma vez que a evolução do tráfego neste aeroporto apresenta uma natureza muito particular, pelo que este indicador relativo não é adequado para medir o desempenho ambiental desta unidade.

No Aeroporto de Lisboa, houve introdução de elementos de climatização mais eficientes, bem como a existência de gestão de consumos de energia via Gestão Técnica Centralizada (GTC). De igual forma procedeu-se à implementação de soluções de baixo consumo ao nível da iluminação com utilização de tecnologia LEDs. Houve ainda lugar à substituição de armaduras de tecnologia incandescente para LEDs na pista 03-21 e em alguns *taxiways*.

No Aeroporto do Porto procedeu-se à redução de infiltrações de ar exterior devido a aberturas de portas mediante a substituição das existentes por portas rotativas; à otimização da gestão técnica do sistema de AVAC através da redefinição de zonas para gestão dos comandos e à implementação de soluções de iluminação de baixo consumo com utilização de tecnologia LED.

No Aeroporto de Faro optou-se por concentrar o processamento dos voos na área 1 de *check-in* durante o inverno IATA 2014/2015 e inverno IATA 2015/2016, bem como se optou pela otimização do sistema AVAC, nomeadamente nas Bombas do Circuito Primário e do Circuito Secundário dos Chillers da Central Térmica (CT) 1, nas Bombas Circuladoras dos Chillers da CT 2 e no ventilador da Unidade de Climatização 8. Neste aeroporto procedeu-se ainda à implementação de soluções de iluminação de baixo consumo, em duas salas de embarque, com utilização de tecnologia LED.

Em Beja, com a monitorização dos consumos, implementou-se o reajustamento nos horários de abertura e fecho da iluminação e do procedimento de desligar equipamentos aquando da sua não necessidade de uso/disponibilidade;

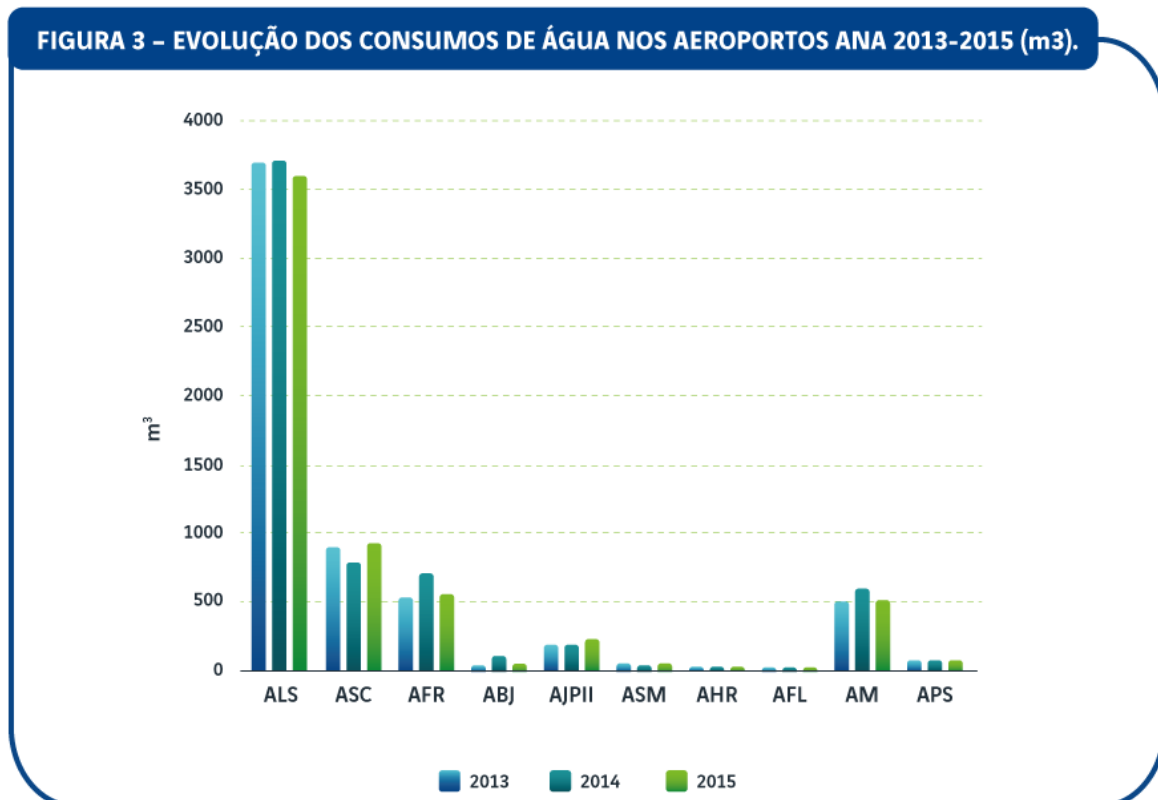
Nos Aeroportos dos Açores, as medidas implementadas em 2015 passaram sobretudo pela substituição de armaduras fluorescentes por LEDs em diversos lugares, nomeadamente nas áreas públicas das aerogares.

No Aeroporto da Madeira a redução dos consumos ficou a dever-se à substituição de *Chiller* por outro mais eficiente, à substituição das armaduras de iluminação do terminal de passageiros por tecnologia LED e à substituição das Bombas da rede de água refrigerada. Foi ainda implementada uma nova política de pedidos de transporte, com reflexo na redução dos consumos de gasolina e gasóleo. No Aeroporto de Porto Santo houve ainda a substituição das bombas da rede de água refrigerada.



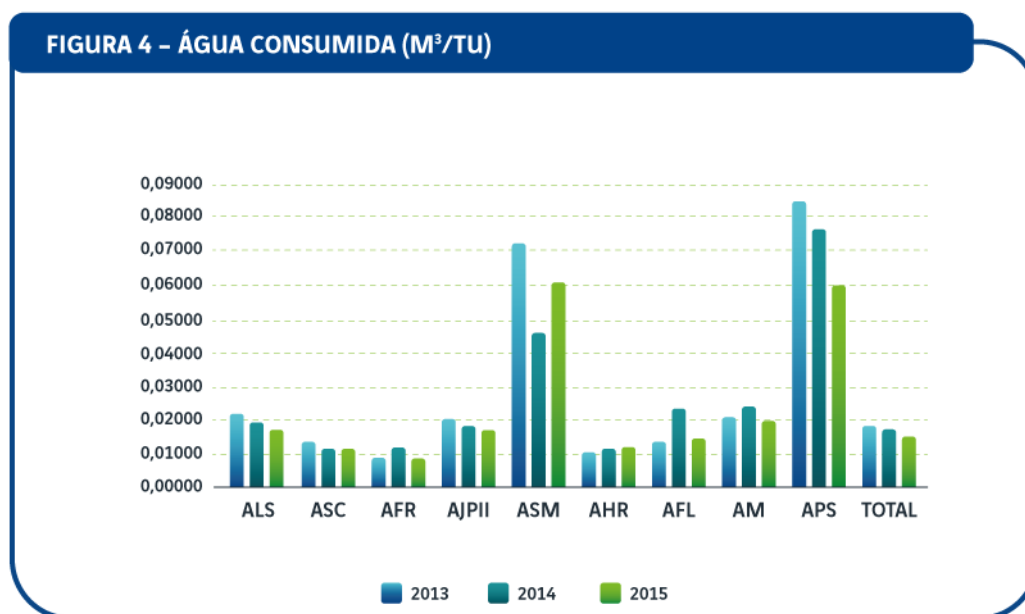
5. ÁGUA

Durante o ano de 2015, a ANA foi responsável pelo consumo total de 600.885 m³ de água, o que representou uma diminuição de 3,5% face a 2014. Este comportamento esteve sobretudo ligado à diminuição dos consumos de água nos aeroportos de Lisboa, Faro, Beja, Flores, Madeira e Porto Santo, decorrentes de medidas de redução/ otimização dos consumos bem como da correção de algumas fugas ocorridas em 2014.



No que respeita aos consumos específicos, verificou-se em 2015 um valor global de 0,01496 m³/TU, o que significou uma redução de 12,6% face aos valores de 2014. Os aeroportos com maior redução ao nível destes consumos foram os aeroportos de Flores (-39,1%) e Faro (-24,1%), resultado do facto de, em 2014, os valores de consumo terem sido influenciados por importantes fugas de água, face à realidade de 2015.

Apenas os aeroportos do Porto (+1,0%), Santa Maria (34,1%) e Horta (2,5%) apresentaram um aumento dos consumos específicos e absolutos. Estes estão relacionados, no caso do Porto, com um ligeiro aumento do consumo de água para rega, em virtude do ano de 2015 ter sido particularmente quente e seco. No caso de Santa Maria, o aumento do consumo ANA decorreu da diminuição da água faturada a clientes, da execução de obras na Aerogare (remodelação das salas de embarque/desembarque) e da realização de cursos de OSEAS³ (Campo de Treinos com fogo real). Na Horta, o aumento do consumo esteve relacionado com uma avaria na tubagem principal de alimentação de água ao terminal, para além da realização de um Curso OSEAS, da adaptação à nova viatura de combate a incêndios; da manutenção das viaturas com necessidade de esvaziamento dos tanques, do aumento do número de treinos e da reativação da Rede de Incêndios Armada e consequentes ensaios.



Relativamente à produção de efluentes e às águas pluviais ou de escorrência contaminadas, a ANA tem vindo a investir na melhoria dos sistemas de drenagem de águas residuais e pluviais 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.

³ Curso de formação de bombeiros voluntários para que possam trabalhar em aeroportos.

Os resultados obtidos pelos programas de monitorização em curso, em 2015, relativamente às águas residuais, águas pluviais e águas de escorrência, permitem afirmar que os parâmetros definidos por lei foram cumpridos na generalidade.

Neste âmbito merece ainda destaque o projeto de cálculo da pegada hídrica da atividade da ANA. Em 2015, a empresa calculou a pegada hídrica de 2013 e 2014. A pegada hídrica global da ANA resulta do somatório da Pegada Hídrica Azul, Verde e Cinzenta.

A pegada hídrica azul é a que apresenta a maior percentagem do consumo de água nos aeroportos da ANA. Esta, por apresentar o consumo direto de água superficial ou subterrânea, diminuiu 7% entre 2012 e 2014, denotando uma melhor performance hídrica global da empresa.

A pegada hídrica verde apresentou um aumento global de 45% entre 2012 e 2014, devido às condições climáticas verificadas nestes anos (reduzidos índices de pluviosidade), que potenciaram o aumento da água evapotranspirada e incorporada nos processos. A área verde não natural dos aeroportos manteve-se inalterada entre 2012 e 2014.

Por ultimo, a pegada hídrica cinzenta diminuiu 13% entre 2012 e 2014 uma vez que, embora tenha existido um aumento da quantidade de efluente tratado, houve uma diminuição da carga poluente, diminuindo o valor global desta pegada.

Analisando a pegada hídrica global da ANA, verifica-se uma diminuição de 1% entre 2012 e 2014.

TABELA 2 - PEGADA HÍDRICA AZUL, VERDE, CINZENTA E TOTAL ANA, 2012 A 2014

TIPO DE PEGADA	CONSUMO (M ³)			VARIAÇÃO (%)
	2012	2013	2014	Var. 12/14
PH Azul (WF Blue)	639.374	506.656	594.407	-7%
PH Verde (WF Green)	194.439	246.374	282.692	45%
PH Cinzenta (WF Grey)	453.875	199.570	395.774	-13%
PH Global (WF Global)	1.287.688	952.601	1.272.829	-1%
WF Global / TU (m³/TU)	0,040	0,029	0,035	

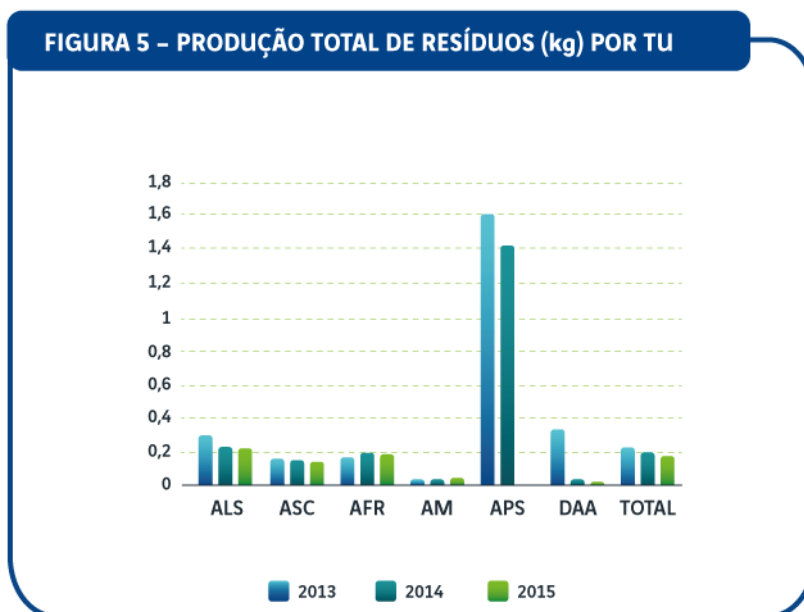
Decorrente dos trabalhos nesta matéria, foi implementado no final de 2014 o “Sistema de reutilização de água dos treinos das viaturas dos Socorros” no Aeroporto do Porto. Este projeto, para além de permitir uma redução significativa do consumo de água associado a esta atividade, na ordem dos 35%, foi ainda vencedor do prémio de “Desenvolvimento Sustentável” da Região Europa dos Prémios de Inovação da VINCI 2015.



6. RESÍDUOS

A ANA foi responsável pela produção de 7077,4 toneladas de resíduos, um incremento de 21,5% face ao valor de 2014, em resultado sobretudo do aumento dos resíduos produzidos nos aeroportos de Lisboa, Porto e Madeira devido, principalmente, ao aumento do tráfego processado.

Em termos de produção específica de resíduos por unidade de tráfego, registou-se para a ANA uma diminuição de 8,1%, sendo em 2015, o valor global ANA de 0,176 kg/TU.



Relativamente ao peso total dos resíduos perigosos, verificou-se um incremento entre 2014 e 2015, passando de 241,4 toneladas para 423,8 toneladas em resultado sobretudo do aumento registado no Aeroporto de Lisboa decorrente da limpeza de separadores de hidrocarbonetos.

Nos aeroportos de Ponta Delgada e Santa Maria houve uma redução significativa na quantidade de resíduos produzidos relativamente a 2014. No Aeroporto de Ponta Delgada esta redução deve-se essencialmente à menor produção de resíduos de gasóleo, absorventes contaminados e de produtos fora de uso, para além da menor produção de gorduras alimentares, RCDs, metal e de embalagens de madeira. Já no caso de Santa Maria, a diminuição deve-se à não produção de resíduos metálicos e de pneus.

No Aeroporto da Madeira, por outro lado, houve um incremento na quantidade global de resíduos produzidos decorrente do aumento na periodicidade de limpeza das caixas separadoras de hidrocarbonetos.

No Aeroporto de Porto Santo houve uma melhoria na contabilização da quantidade de resíduos resultantes das limpezas de jardins, aferindo-se que, os valores considerados nos anos anteriores, eram significativamente sobrevalorizados.

Apesar do aumento da produção de resíduos, registou-se o aumento global da taxa de valorização de resíduos da ANA em 4% face a 2014, sendo que em 2015 se registou uma taxa de valorização global de 82,7%.

Salienta-se que no Aeroporto de Beja apenas são produzidos RSU e estes são recolhidos pela câmara municipal, não existindo quantitativos disponíveis.

Deu-se continuidade à prática de encaminhamento de resíduos para o destino mais adequado, com preferência para soluções de valorização em detrimento do envio para aterro. Reflexo disso foram as elevadas taxas de valorização de resíduos ocorridas nos aeroportos de Lisboa e Aeroporto do Porto. Globalmente é ainda de registar o aumento da taxa de valorização da ANA.

De notar que nos aeroportos dos Açores, Madeira e Porto Santo as elevadas taxas de valorização de resíduos em 2015 se devem essencialmente ao facto de os resíduos sólidos urbanos produzidos nestas infraestruturas serem geridos pelas câmaras municipais, não havendo desta forma contabilização deste tipo de resíduos. Na tabela seguinte, apresentam-se os quantitativos de resíduos ocorridos em 2015.

TABELA 3 - VALORES QUANTITATIVOS DE RESÍDUOS

Aeroportos	Quantidade total de resíduos (toneladas)			Quantidade de resíduos perigosos (toneladas)			Taxa de resíduos valorizados (%)		
	2014	2015	Var. 15/14	2014	2015	Var. 15/14	2014	2015	Var. 15/14
ALS	4.394,27	4.675,12	6,39	102,86	304,35	195,88	85,53	86,96	1,67
ASC	1.103,11	1.184,56	7,38	102,12	67,17	-34,23	85,01	93,49	9,98
AFR	1.208,20	1.088,80	-9,88	18,41	19,88	8,00	10,40	18,99	82,60
DAA	40,45	22,03	-45,53	11,53	8,32	-27,87	98,63	99,23	0,61
AM	82,64	106,79	29,22	6,37	24,11	278,60	96,74	97,82	1,12
APS	144,44	0,08	-99,94	0,10	0,01	-93,00	99,70	99,93	0,23
TOTAL	6.973,11	7.077,38	1,50	241,39	423,83	75,58			
MÉDIA							79,34	82,52	4,01

Nota: Os quantitativos na DAA, APS e AM não incluem RSU's. Estes são geridos pelas entidades camarárias, não sendo fornecidos os quantitativos recolhidos.



7. BIODIVERSIDADE

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 afugentação, como a utilização de bioacústica, canhões de gás ou o controlo de espécies vegetais. A ANA utiliza igualmente a falcoaria como medida complementar às metodologias tradicionais, nomeadamente nos Aeroportos de Lisboa e de Faro, onde a sua aplicação é reconhecidamente mais eficiente.

Face ao exposto acima, a aplicação de medidas de proteção da biodiversidade nas imediações dos Aeroportos é muito limitada. Nesse sentido, e de forma compensatória, a ANA aderiu 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.

Adicionalmente, devido ao facto do Aeroporto de Faro se encontrar implantado numa zona protegida (Ria Formosa), e no âmbito do seu Plano de Desenvolvimento, são implementadas medidas específicas como a monitorização dos recursos hídricos, ecologia, fitoplâncton e ictiofauna. De referir que, em janeiro de 2015 terminou o programa de monitorização da fauna terrestre, após a instalação da Linha de Aproximação da Pista 10, realizado no âmbito da Declaração de Impacte Ambiental. Neste aeroporto está ainda em curso um estudo de avaliação da avifauna na área de influência da infraestrutura e medidas de conservação de avifauna nidificante, em particular da chilreta, *Sternula albifrons*. Este estudo, iniciado em 2012 e com a duração de 5 anos, é desenvolvido pelo IMAR – Instituto de Mar, que elabora relatórios trimestrais.

No Aeroporto de Lisboa foi ainda concluído durante o ano de 2015 o “Recenseamento das Andorinhas e Andorinhões” e encontra-se em desenvolvimento a “Avaliação dos pombais na periferia do ALS e diminuição da disponibilização alimentar nas zonas das pistas” cuja conclusão se prevê no início de 2016.

Foi ainda concluído o projeto de Avaliação da Interação entre a Avifauna e Operações Aeroportuárias nos Aeroportos da Madeira e Porto Santo, que teve por objetivo colmatar a lacuna existente no conhecimento e compreensão da utilização dos aeroportos da Madeira e Porto Santo pelas aves, procurando garantir a segurança das operações aeronáuticas.



8. GESTÃO AMBIENTA DE OBRAS

Em 2015, ocorreu implementação do Plano de Gestão do Ambiente em Obra na 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, responsabilidades e procedimentos nas fases de Avaliação de Impacte Ambiental, Projeto de Execução, Processo de Concurso e Execução da obra.



9. SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL

A nível cooperativo, houve a destacar a participação no MOBI – Jogo de mobilidade, suportado numa plataforma online, em parceria com a empresa TIS. Neste jogo os trabalhadores, organizados em equipas, competiram entre si para identificar a equipa que, semana a semana, realizava maior número de viagens sustentáveis. O projeto MOBI – integrado no *Programa Intelligent Energy Europe* da Comissão Europeia teve uma duração de 4 meses e terminou com sessão formal de encerramento e entrega de prémios a 5 de Junho, ligada à comemoração do dia Mundial do Ambiente.

A ANA participou no evento do Lisboa E-nova “Bike to Work day”, ligado à temática da mobilidade sustentável, tendo ficado em 2º lugar no escalão C - empresas com mais de 50 trabalhadores. Houve ainda lugar a uma palestra com 2 oradores ligada à temática do uso diário da bicicleta em ambiente urbano nas deslocações casa – trabalho – casa.

No ano de 2015 houve o reconhecimento, por parte do Business Council for Sustainable Development Portugal, de algumas medidas implementadas pela ANA, com a publicação de casos de estudos da ANA “Gestão Voluntária de Carbono e Eficiência Energética” no Anuário de Sustentabilidade de 2015, na BIORUMO / BCSD Portugal, “Ar condicionado com motores eficientes no Aeroporto de Faro” e “Smart Metering” no “O potencial económico da eficiência energética – Ação 7 – Demonstrar o valor gerado por projetos de eficiência energética” do BCSD.

A ANA manteve as suas ações regulares de sensibilização interna como o Dia Internacional da Biodiversidade (22 de Maio) e o Dia Mundial da Terra (22 de Abril).

Localmente, os aeroportos também promoveram várias iniciativas a este nível. A comemoração do Dia Mundial do Ambiente no Aeroporto de Lisboa decorreu com o desenvolvimento de uma palestra de sensibilização para a utilização racional de materiais, prevenção da produção de resíduos e utilização racional de água para os colaboradores do aeroporto, e a distribuição de brindes com o intuito de sensibilizar para as melhores práticas de prevenção de produção de resíduos (chávenas de chá e café e garrafas de água reutilizáveis). Para os prestadores de serviço e titulares de licenças de acesso ao mercado foi ainda realizada ação de sensibilização ambiental em sala e

distribuição de folheto.

O aeroporto do Porto participou na Semana Europeia da Prevenção de Resíduos 2015, com a divulgação de exposição e vídeo alusivos à temática na Aerogare. Como é habitual, foram ainda publicitados na aerogare, mensalmente os resultados das análises de água e de informação sobre gestão ambiental do aeroporto.

No aeroporto de Faro foram realizadas diferentes ações de sensibilização, designadamente: a celebração do Dia Mundial de Ambiente, em parceria com o RIAS – Centro de Recuperação e Investigação de Animais Selvagens, mediante a construção de animais em materiais recicláveis, com a ajuda de passageiros infantis. No âmbito de uma visita de estudo realizada a 17 de abril sob o tema “meios de transporte” foi distribuído material de sensibilização, contendo as medidas de minimização ambiental implementadas nesta infraestrutura aeroportuária. Na aerogare, entre julho e setembro de 2015, esteve em exibição a exposição “Explorando os Fundos Marinhos - Projeto MeshAtlantic” sobre os mapas dos habitats e da biodiversidade marinha da costa Atlântica Europeia produzidos no âmbito do projeto Europeu “MeshAtlantic” (em parceria com a Universidade do Algarve).

Já nos aeroportos dos Açores, integrado no Dia Mundial do Ambiente foram oferecidos jogos alusivos ao ambiente. Foi ainda realizada a divulgação dos resultados do controlo da qualidade da água para consumo humano nos Aeroportos de Ponta Delgada e Santa Maria com vista a informar todos os colaboradores, concessionários, prestadores de serviços e clientes sobre a qualidade da água distribuída na rede do Aeroporto. Foram ainda realizadas ações de sensibilização a colaboradores internos e prestadores de serviços sobre boas práticas ambientais, incidindo particularmente na gestão de resíduos e atuação em derrames. Uma vez mais, os aeroportos dos Açores participaram na Campanha SOS Cagarro, entre outubro e novembro.

Nos aeroportos da Madeira e Porto Santo foi realizada ação de sensibilização alusiva ao tema “Boas práticas de recolha seletiva de resíduos no posto de trabalho”. No exercício de emergência realizado à escala total do Aeroporto da Madeira foi simulado um derrame com hidrocarbonetos no meio hídrico e ativado o Plano Mar Limpo da Marinha Portuguesa e os meios marítimos da Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira.

Por último, em termos de sensibilização ambiental ocorreram em todos os aeroportos, visitas de acompanhamento ambiental a terceiros que visaram esclarecer, verificar e promover o cumprimento legal dos requisitos legais e das boas práticas em vigor na ANA nesta matéria.



10. CONCLUSÕES

A ANA apresenta um sistema de ambiente, integrado num modelo de gestão mais vasto (qualidade, segurança e saúde no trabalho e investigação, desenvolvimento e inovação) apresentando-se certificada pela ISO 14001 desde 2008. Como é natural, a sua atividade pauta-se por assegurar uma adequada gestão ambiental, que vá para além do mero cumprimento de requisitos legais, e sempre em busca da melhoria contínua do seu desempenho.

O ano de 2015 foi marcado por um balanço positivo ao nível desta gestão, resultado da eficácia das ações ambientais de carácter local e corporativas desenvolvidas com objetivo de reduzir consumos de energia e emissões de CO₂, consumos de água e produção de resíduos, bem como da gestão eficiente das emissões sonoras e gasosas, para além de ações de compensação relacionadas com a promoção da biodiversidade.

Para o ano de 2016 estão ainda previstas um conjunto de ações em matéria de Ambiente com vista à melhoria global do desempenho ambiental da empresa.