

# RELATÓRIO DE DESEMPENHO AMBIENTAL 2020

01

## **INTRODUÇÃO**

02

## **RUÍDO**

03

## **GESTÃO DAS EMISSÕES GASOSAS E QUALIDADE DO AR**

04

## **GESTÃO VOLUNTÁRIA DE CARBONO**

05

## **ENERGIA**

06

## **ÁGUA**

07

## **RESÍDUOS**

08

## **BIODIVERSIDADE**

09

## **GESTÃO AMBIENTAL DE OBRAS**

10

## **SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL**

11

## **CONCLUSÕES**

# CAPÍTULO 1

# INTRODUÇÃO

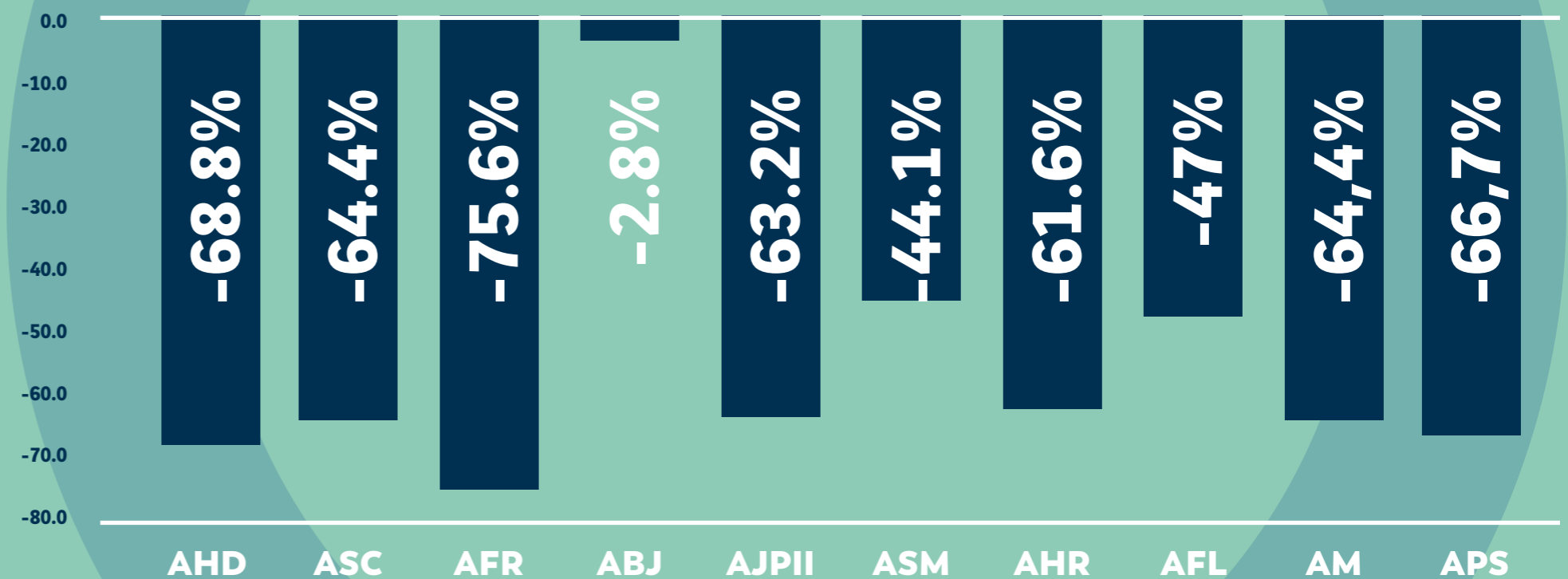
O presente documento visa apresentar os principais resultados do desempenho ambiental da empresa em 2020, sendo veículo de divulgação dos mesmos para as principais partes interessadas da ANA e para o público em geral.

A ANA – Aeroportos de Portugal, SA (ANA) atua visando a melhoria continua do seu desempenho ambiental, sendo que, para o efeito, a empresa detém um Sistema de Gestão Integrado que contempla a componente Ambiente.

Neste são definidos eixos prioritários de atuação no que respeita aos impactes ambientais decorrentes da atividade, consubstanciando-se em objetivos estratégicos de atuação, onde se incluem a eficiência do consumo de energia e de água, a monitorização e redução da emissão de gases com efeito de estufa, o controlo das emissões potencialmente poluentes, a gestão do uso do solo e recursos hídricos, a promoção da redução, reutilização e reciclagem dos resíduos, a gestão do ruído e a preservação da biodiversidade.

O ano de 2020 foi marcado globalmente pela pandemia COVID – 19 e pelos seus efeitos em toda a sociedade, incluindo no setor da aviação mundial, designadamente pela redução substancial do tráfego, em comparação com o período homólogo (Gráfico 1).

**FIGURA 1**  
**EVOLUÇÃO DE TRAFFIC UNIT NOS AEROPORTOS ANA, ENTRE 2020 E 2019**



AHD – Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa; ASC – Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Porto; AFR – Aeroporto de Faro; ABJ – Aeroporto de Beja; AJPII – Aeroporto João Paulo II 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).



Nesse sentido, a gestão ambiental da empresa no ano de 2020 foi sobretudo dedicada a reajustes, reavaliação e readequação dos sistemas ambientais face à nova realidade em presença, sendo um ano repleto de múltiplos desafios, mas também o ano em que a ANA reafirmou o seu empenho com o Ambiente, respondendo ao repto de tornar esta década a “década da transição verde”.

Foi nesse contexto que a empresa lançou em 2020 a nova estratégia ambiental, o AIRPACT 2030, que é aplicável a todos os aeroportos da rede VINCI..

Esta estratégia tem objetivos claros e ambiciosos como:

- Manutenção da certificação ISO 14001;
- Redução dos consumos de energia;
- Redução da Pegada de Carbono;
- Obtenção do nível 4 (otimização) ou 4+ (neutralidade) no *Airport Carbon Accreditation*;
- Redução da quantidade de resíduos produzidos;
- Redução da quantidade de resíduos enviados para aterro;
- Aumento das taxas de valorização material e orgânica;
- Redução dos consumos de água e também o consumo de produtos fitossanitários.

Estes objetivos concretizam-se em metas, planos e ações concretas em cada um dos aeroportos sob gestão da empresa.

CAPÍTULO 2

# RUÍDO



A gestão das emissões de ruído continua a ser de enorme relevância para a ANA, tal como o empenho na Política de Ambiente da Empresa, mantendo-se como área de atuação prioritária a mitigação do seu impacto na área envolvente aos aeroportos, ainda que dependa fortemente das companhias aéreas, pois o ruído na envolvente é gerado pelo sobrevoo das aeronaves sobre a cidade.

Neste contexto, em 2020, 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.

O aeroporto de Lisboa conta com 7 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.

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, os quais são 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 utilizados os indicadores de ruído que decorrem das disposições do Regulamento Geral do Ruído, nomeadamente o Lden e Ln.

Sendo consideradas grandes infraestruturas de transporte aéreo, e em articulação com a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), em 2020 deu-se continuação à implementação das medidas constantes nos Planos de Ação de Redução do Ruído dos aeroportos de Lisboa e Porto.

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.

Atendendo a estes condicionalismos, será necessário efetuar uma reanálise de toda a avaliação estudada, nomeadamente, aquando da revisão dos Planos de Ação, com base no cenário associado aos Mapas Estratégicos de Ruído (MER) referentes ao ano de 2021.

De referir ainda que, em 2020, foi efetuada a monitorização dos pontos negros de ruído no aeroporto do Porto.

Por último, no ano de 2020 foram recebidas cinco reclamações no aeroporto de Lisboa e uma reclamação no aeroporto de Faro.





CAPÍTULO 3

# QUALIDADE DO AR



“

Em termos gerais, conclui-se que a qualidade do ar ambiente exterior, (...) não foi condicionada de forma significativa pelas fontes de emissão existentes na atividade aeroportuária.

”

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. 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.

Em 2020, a qualidade do ar nos aeroportos, em termos de classificações do índice de qualidade do ar obtidas, manteve um nível maioritariamente favorável, apresentando valores inferiores aos valores limite legislados, e com classificações de “Bom” e “Muito Bom”, ainda que existam pontualmente resultados com menor qualidade, associados essencialmente a condicionalismos locais ou a condições atmosféricas indutoras dessa situação.

Em termos gerais, conclui-se que a qualidade do ar ambiente exterior, nos períodos de monitorização, não foi condicionada de forma significativa pelas fontes de emissão existentes na atividade aeroportuária.



CAPÍTULO 4

# GESTÃO VOLUNTÁRIA DE CARBONO

SAIBA MAIS



“

Quando a análise tem em consideração o crescimento dos aeroportos (emissões por TU), as emissões reduzem para ambos os âmbitos (-5% e - 31%, respetivamente).

”

Mantendo o procedimento de cálculo anual da pegada de carbono da empresa (total ANA, Sede e por aeroporto), em 2020 foi calculada a pegada de carbono de 2019 (emissões diretas e indiretas).

A Tabela 1 apresenta a evolução da pegada total da ANA entre 2016 e 2019. Neste último ano, as emissões totais da ANA de âmbito 1 (emissões diretas) e 2 (emissões associadas à eletricidade), sofreram um acréscimo de 2% e um decréscimo de 26%, respetivamente, relativamente ao ano de 2018. Quando a análise tem em consideração o crescimento dos aeroportos (emissões por TU), as emissões reduzem para ambos os âmbitos (-5% e -31%, respetivamente). Já no que se refere ao âmbito 3 (emissões indiretas), as emissões sofreram um aumento de 10% comparativamente ao ano de 2018.

O aumento destas emissões está principalmente associado às emissões das aeronaves (operações LTO) e às deslocações de passageiros, os quais refletem, necessariamente, o aumento de tráfego dos aeroportos do grupo ANA. Assim, as emissões de âmbito 3 por TU, apenas aumentou 3% no último ano.

Tendo em consideração que a VINCI Airports definiu, para 2020, objetivos de redução de intensidade carbônica (-20% GJ/TU) comparativamente com o ano de 2013, optou por se realizar uma análise das emissões de carbono de 2019 face a este ano de referência. Neste caso, verifica-se uma redução das emissões absolutas de âmbito 1 na ordem dos 5% e uma redução das de âmbito 2 na ordem dos 21%.

**TABELA 1**  
**EVOLUÇÃO DA PEGADA DE CARBONO PARA A ANA, POR ÂMBITO**  
 (TON CO<sub>2</sub> eq)

	2016	2017	2018	2019	Δ 18/19
Âmbito 1 (t CO <sub>2</sub> e)	7 976	9 068	9 533	9 703	1.8
Âmbito 2 (t CO <sub>2</sub> e)	37 352	46 325	41 436	30 583	-26.2
Âmbito 3 (t CO <sub>2</sub> e)	718 855	821 336	896 096	986 473	10.1
<b>Âmbito 1 +2 + 3 (t CO<sub>2</sub>e)</b>	<b>764 182</b>	<b>876 729</b>	<b>947 065</b>	<b>1 026 759</b>	<b>8.4</b>

“

... verifica-se um aumento no nível de redução das emissões dos dois âmbitos (-42% e -57%, respectivamente).

”

Quando se introduz o tráfego na contabilização, verifica-se um aumento no nível de redução das emissões dos dois âmbitos (-42% e -57%, respectivamente).

Em relação ao âmbito 3, ocorre um aumento das emissões absolutas na ordem dos 71%, mais uma vez devido, principalmente, às emissões associadas ao LTO e às deslocações de passageiros, revelando a influência do aumento dos passageiros no aeroporto. Assim, quando se faz a análise das emissões por TU, verifica-se uma diminuição de 8%.

**TABELA 2**  
**EVOLUÇÃO DAS EMISSÕES POR**  
**ÂMBITO E PARA CADA UM DOS**  
**AEROPORTOS**  
**2013-2019**

A tabela seguinte permite analisar a evolução das emissões por âmbito e para cada um dos aeroportos.

ASC – Aeroporto Francisco Sá Carneiro, Porto;

AHD – Aeroporto Humberto Delgado, Lisboa;

AFR – Aeroporto de Faro;

ABJ – Aeroporto de Beja;

AJP – Aeroporto João Paulo II, Ponta Delgada;

ASM – Aeroporto de Santa Maria;

AHR – Aeroporto da Horta;

AFL – Aeroporto das Flores;

AM – Aeroporto da Madeira, Funchal;

APS – Aeroporto de Porto Santo.

AEROPORTOS		VARIÇÃO ABSOLUTA (%)		VARIÇÃO POR TU (%)	
		2018-2019	2013-2019	2018-2019	2013-2019
AHD	Âmbito 1	5	14	-3	-41
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	-31	-22	-36	-60
	Âmbito 3	5	77	-2	-8
ASC	Âmbito 1	-13	-14	-20	-58
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	-31	-27	-37	-57
	Âmbito 3	17	87	6	-8
AFR	Âmbito 1	20	85	16	23
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	-31	-26	-34	-51
	Âmbito 3	20	55	16	3
AJP	Âmbito 1	161	148	147	14
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	-6	27	-11	-42
	Âmbito 3	0	66	-5	-24
ASM	Âmbito 1	-35	2	-35	-32
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	-1	10	-2	-27
	Âmbito 3	-12	-14	-13	-43
AHR	Âmbito 1	-22	-10	-26	-37
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	-1	-4	-6	-33
	Âmbito 3	6	11	0	-22
AFL	Âmbito 1	7	25	7	-24
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	38	-6	38	-43
	Âmbito 3	10	47	3	-16
ABJ	Âmbito 1	-44	-38	22	-45
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	-20	-16	76	-26
	Âmbito 3	36	-55	199	622
AM	Âmbito 1	15	-51	14	-64
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	26	-5	25	-30
	Âmbito 3	0	19	-1	-12
APS	Âmbito 1	-23	-11	-24	-49
	Âmbito 2 <sup>1</sup>	2	-7	1	-46
	Âmbito 3	-15	13	-16	-35

Já em relação à elegibilidade dos aeroportos ao nível 2 (redução) do *Airport Carbon Accreditation*, e tendo em consideração os requisitos de cálculo do programa, quando se analisa a evolução das emissões de âmbito 1 e âmbito 2 por TU, verifica-se que todos os aeroportos da ANA são elegíveis à manutenção deste nível de acreditação (tabela seguinte).

ASC – Aeroporto Francisco Sá Carneiro, Porto;  
 AHD – Aeroporto Humberto Delgado, Lisboa;  
 AFR – Aeroporto de Faro;  
 ABJ – Aeroporto de Beja;  
 AJP – Aeroporto João Paulo II, Ponta Delgada;  
 ASM – Aeroporto de Santa Maria;  
 AHR – Aeroporto da Horta;  
 AFL – Aeroporto das Flores;  
 AM – Aeroporto da Madeira, Funchal;  
 APS – Aeroporto de Porto Santo.

**TABELA 3**  
**EVOLUÇÃO DAS EMISSÕES DE ÂMBITO 1 E ÂMBITO 2 POR TU**

	2016	2017	2018	MÉDIA (2016-2018)	2019	VARIAÇÃO (2019 VS MÉDIA 2016-2018)
<b>AHD</b>	0.00082	0.00076	0.00072	0.000769	0.00067	-13%
<b>ASC</b>	0.00104	0.00094	0.00088	0.000953	0.00071	-28%
<b>AFR</b>	0.00046	0.00053	0.00054	0.000508	0.00051	-0.1%
<b>AJP</b>	0.00066	0.00058	0.00058	0.000607	0.00056	-9%
<b>ASM</b>	0.00239	0.00219	0.00227	0.002285	0.00188	-18%
<b>AHR</b>	0.00092	0.00088	0.00089	0.000894	0.00081	-10%
<b>AFL</b>	0.00047	0.00045	0.00042	0.000447	0.00044	-2%
<b>ABJ</b>	0.35551	0.13214	0.02844	0.172028	0.06565	-374%
<b>AM</b>	0.00056	0.00049	0.00049	0.000514	0.00050	-3%
<b>APS</b>	0.00158	0.00133	0.00141	0.001442	0.00140	-3%



CAPÍTULO 5

# ENERGIA

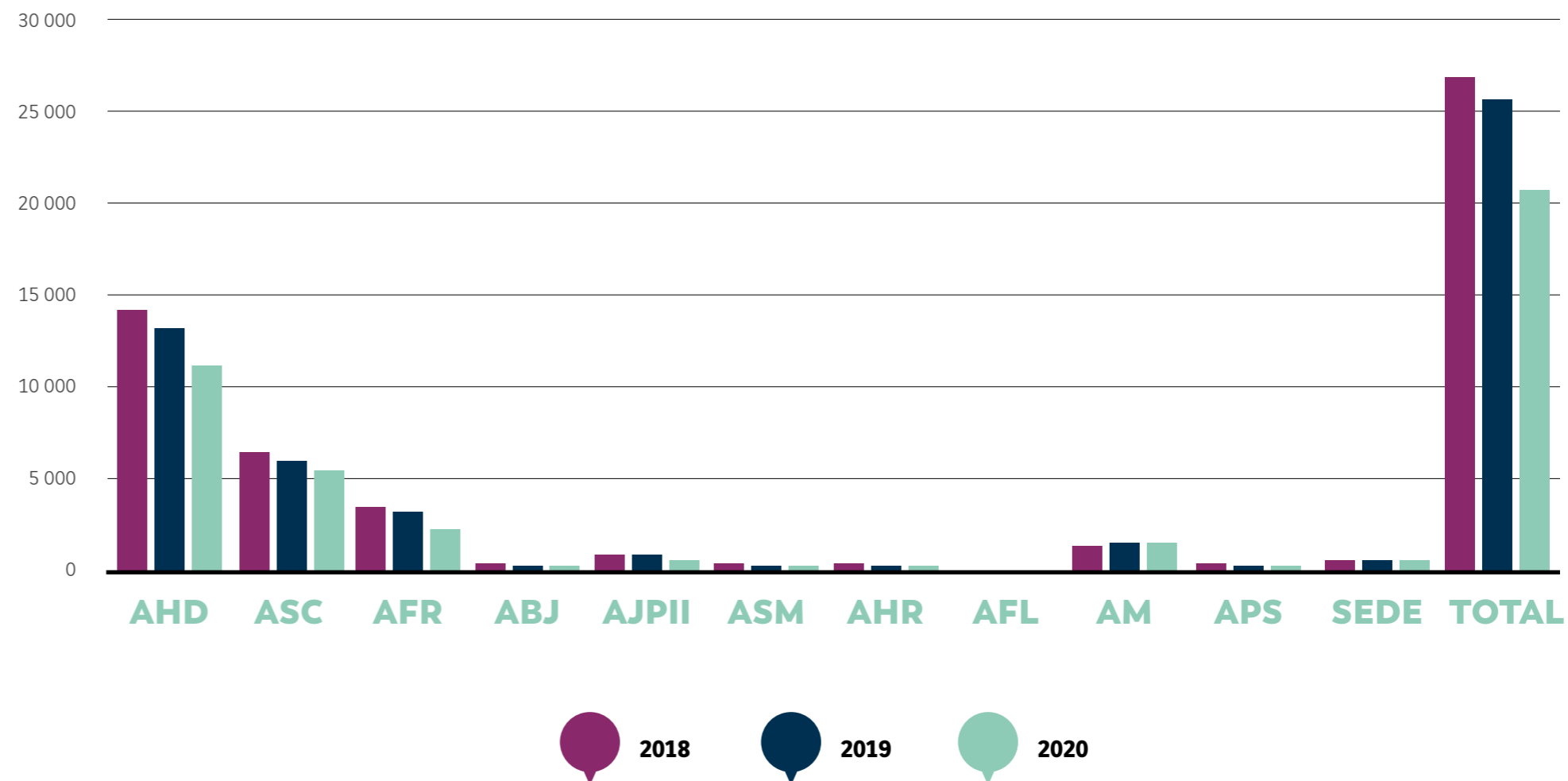


Na ANA é consumida energia direta (gasolina, gasóleo, gás natural, gás propano e gás butano) e energia indireta (eletricidade).

Em 2020, a eletricidade continuou a ser a fonte de energia mais representativa. No gráfico seguinte encontra-se discriminado o respetivo consumo de energia na ANA, expresso em TEP.

O gráfico mostra uma diminuição de 16,9% do consumo global de energia na ANA, entre 2019 e 2020, resultante da redução de consumos absolutos em todos os aeroportos e na sede. Esta redução foi substancialmente relevante nos aeroportos AFR (-35,2%), AJPII (-27,7%) e AHD (-17,9%).

**GRÁFICO 2**  
**CONSUMO DE ENERGIA NOS AEROPORTOS ANA EM TEP**



De notar que, paralelamente à redução de consumos associada à redução de tráfego, houve ainda a implementação de um conjunto de medidas visando a redução de consumos e melhoria da eficiência energética nos aeroportos durante o ano de 2020, designadamente:

### SEDE E AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

Em 2020 foi realizada uma consulta para a instalação de postos de abastecimento de veículos elétricos no aeroporto de Lisboa, dividindo-se entre postos públicos (nos parques de estacionamento do terminal), e privados (que servirão os veículos da empresa assim como veículos privados dos colaboradores, totalizando a alocação de 106 lugares de estacionamento. São ainda disponibilizados pontos de carregamento de tipologia Ultrarrápida (150kW), Rápido (50kW), normal (22kVA) e lento (3,7kVA).

### AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

- RHPL (*Road Holding Position Lights*) - Instalação de semáforos de cor vermelha nos acessos à pista 03-21 com tecnologia LED e equipados com painéis fotovoltaicos;
- Substituição das luminárias exteriores do posto de controlo de segurança da *Fuel Farm* por tecnologia LED;
- Otimização das janelas de regulação da temperatura ambiente nas áreas públicas do terminal, com regulação remota pelo sistema de gestão técnica centralizada (GTC), reduzindo os consumos energéticos, quer no período de verão, quer no de inverno;
- 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 unidades de tratamento de ar (UTA);
- No campo da monitorização de consumos, foram instalados novos contadores de energia elétrica.

## AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO

- Atualização do Sistema de GTC das centrais térmicas (frio e quente). Implementação de funcionalidade de atribuição e controlo de *set points* e melhoria das condições de modelação e controlo das temperaturas da instalação, no âmbito da beneficiação do sistema de controlo de água do circuito de condensação de AVAC do Terminal de Carga;
- Instalação de cortinas de ar no túnel de acesso ao metro;
- Continuidade do programa de substituição de lâmpadas convencionais por tecnologia LED.

## AEROPORTO DE FARO

- Substituição de 50% da iluminação menos eficiente dos edifícios 3 e 4, por tecnologia LED;
- Processo de licenciamento da central solar fotovoltaica em curso, em regime de autoconsumo, com uma potência instalada de 2,9MWp. Esta permitirá o fornecimento estimado de 30% da energia consumida no aeroporto. No fim do ano foi concluído o licenciamento junto de Entidades como a APA, CCDR, ANAC, NAV e CMF, sendo que se prevê a conclusão das obras para início de 2022;
- Substituição progressiva da iluminação menos eficientes de arruamentos e áreas exteriores públicas do aeroporto por tecnologia LED;
- Melhoria do processo de gestão de iluminação da placa de estacionamento de aeronaves em curso.

De referir que estas ações, terão continuidade no ano de 2021.

## AEROPORTO DOS AÇORES

- Continuação do programa de substituição de transformadores por outros de menor potência;
- Continuação do programa de substituição de armaduras convencionais para tecnologia LED;
- Especificamente, no Aeroporto de Ponta Delgada:
  - Substituição de 77 transformadores no centre line (150 -> 45 W) e 51 transformadores de laterais de pista 150W -> 45 W);
  - Substituição de 16 armaduras e transformadores na soleira da pista 30, armaduras com lâmpadas 2x105W -> led 60W e transformadores de 200W -> 65W;
  - Substituição de algumas armaduras fluorescentes por LED, mas de forma muito pontual e sem significado (durante as ações de manutenção).
- Especificamente, no Aeroporto de Santa Maria:
  - Substituição de 12 armaduras fluorescentes por led na iluminação do átrio público.
- Especificamente, no Aeroporto da Horta:
  - Substituição de 33 armaduras para LED na iluminação exterior.

## AEROPORTO DA MADEIRA

- Instalação de tecnologia LED no sistema de iluminação da plataforma de estacionamento de aeronaves;
- Aquisição de *ambulift* elétrico no aeroporto da Madeira;
- Substituição do *chiller* sul e bombas no aeroporto da Madeira;
- Continuação do projeto de substituição dos *people movers* no aeroporto da Madeira;
- Substituição de 4 viaturas a gasóleo por igual número de viaturas híbridas plug-in.

## AEROPORTO DE BEJA

Nesta infraestrutura, as ações de eficiência energética passam, sobretudo, pela monitorização contínua dos consumos (eletricidade e combustível). Contudo, a evolução do comportamento dos consumos de energia ponderada por unidade de tráfego (TEP/TU) foi contrária ao registado em termos absolutos.

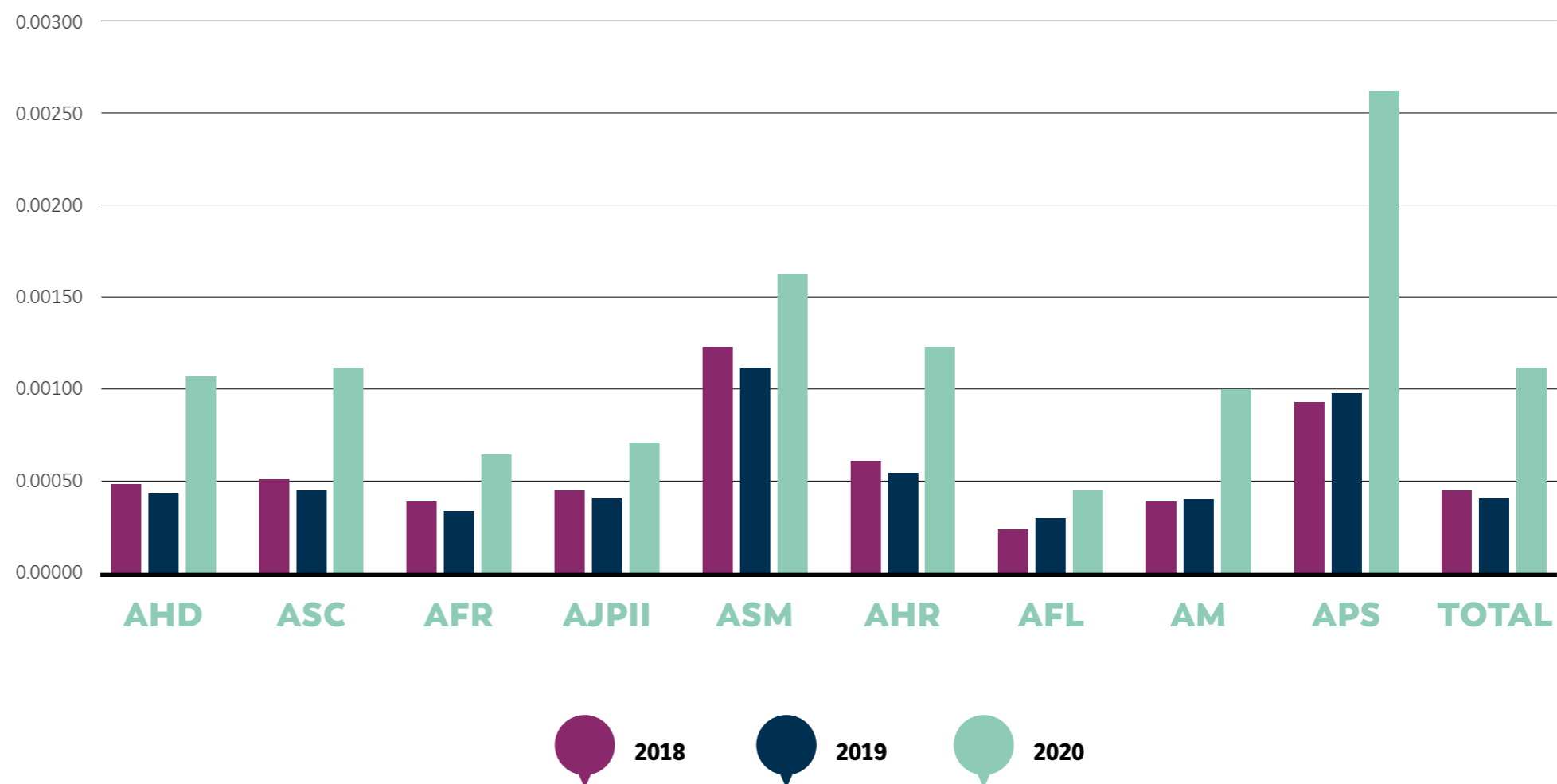
De facto, houve um aumento dos consumos específicos de energia em todos os aeroportos da ANA, fruto da forte redução de tráfego e da manutenção do peso de consumos fixos de energia da estrutura aeroportuária, o que não reflete a realidade das ações e medidas tomadas com vista à redução dos consumos energéticos desenvolvidas ao longo de 2020.

Este aumento ponderado por unidade de tráfego apenas foi menos intenso nos aeroportos de Beja, Santa Maria e Flores, aeroportos onde o decréscimo de tráfego foi menor comparado com o período homólogo.



Ainda assim, e de forma a alinhar a atuação da empresa face aos desafios das novas metas de ambiente, e especificamente no que diz respeito à energia e gestão de carbono, é de referir que no final de 2020 foi criado o Projeto de Gestão Voluntária de Carbono e Energia.

**GRÁFICO 3**  
**CONSUMO ESPECÍFICO DE ENERGIA NOS AEROPORTOS ANA EM TEP/TU**



Nota: ABJ apresentou em 2018 0,021 TEP/TU, em 2019 de 0,048 TEP/TU e 0,050 TEP/TU

CAPÍTULO 6

# ÁGUA





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.

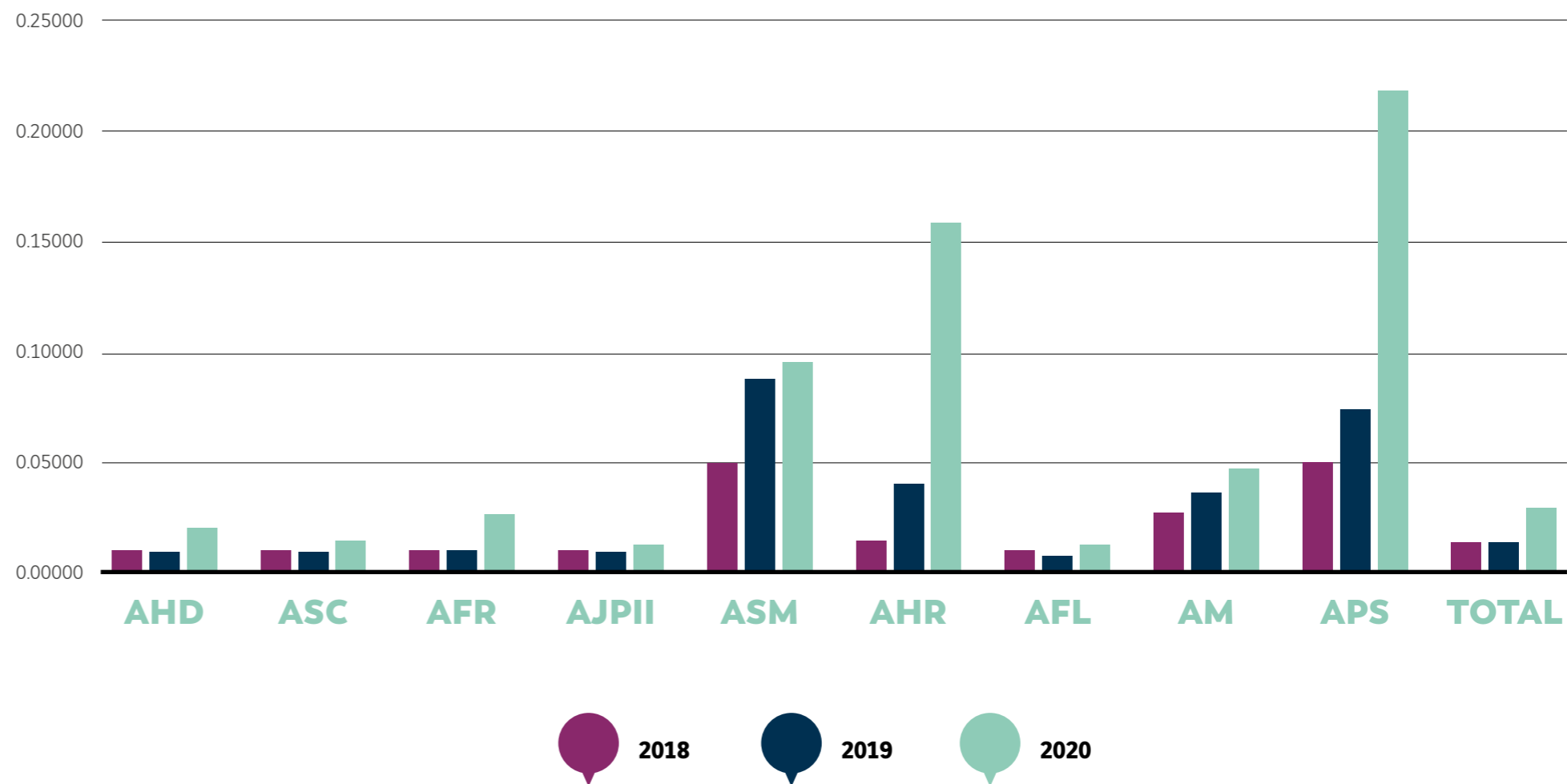
Durante o ano de 2020, a ANA foi responsável pelo consumo total de 493 147,4 m<sup>3</sup> de água, o que representou um decréscimo de 31,4% face a 2019, reflexo de uma redução generalizada no consumo absoluto de água dos aeroportos, à exceção do aeroporto da Horta. Com efeito, neste aeroporto o aumento do consumo de água deveu-se ao facto de ter havido uma reparação num contador de água, que estava inoperacional em 2019, facto que impossibilitou contabilizar a água consumida. Esta situação reflete-se agora nas diferenças de consumo registadas entre os dois períodos homólogos referidos.

Globalmente, a redução do consumo de água não foi proporcional à redução verificada ao nível da atividade, dado que os aeroportos têm consumos fixos (associados a lavagens, regas, à manutenção de atividade mínima, etc.), e são independentes da variação no número de passageiros. De facto, e no que à água em específico diz respeito, a situação pandémica refletiu-se 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, verificou-se em 2020 um valor global de 0,02550 m<sup>3</sup>/TU, tendo-se verificado um aumento dos consumos específicos em todos os aeroportos, à exceção do aeroporto de Beja. Neste aeroporto ocorreu uma redução de 46,6%, onde, aliado ao facto de ser uma infraestrutura com um comportamento particular em termos de tráfego, foram implementadas medidas decorrentes da auditoria hídrica realizada em 2020, foi instalada a ferramenta WONE da EPAL para identificação e correção de fugas na rede de abastecimento e foi aberto um furo para rega de espaços verdes.

**TABELA 4**  
**CONSUMO MÉDIO DE ÁGUA POR TU (M<sup>3</sup>/TU)**



Nota: No ABJ os valores de consumo médio de água foram 1,3330 m<sup>3</sup>/TU em 2018, 0,8940 m<sup>3</sup>/TU em 2019 e 2,1744 m<sup>3</sup>/TU em 2020.



No que às infraestruturas instaladas nos aeroportos diz respeito, é de referir que, em 2020, no aeroporto de Lisboa, foi alargado o projeto de rega preditiva na área ajardinada do lado terra.

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.

No aeroporto de Ponta Delgada, encontra-se em fase de consulta o processo para a construção da ETAR compacta.

Já o aeroporto de Faro apresentou um pedido de alteração do programa de monitorização da qualidade das águas subterrâneas do aeroporto à Agência Portuguesa do Ambiente.

Este pedido foi justificado pela existência de um histórico com 10 anos de resultados, que revelou a eficácia das medidas adotadas para evitar a afetação do recurso natural – água subterrânea, quer por atividades desenvolvidas em obras, quer por atividades de exploração. De referir ainda que, em 2020, foi realizada uma investigação da presença do vírus SARS-

COV2 nas águas residuais dos aeroportos de Faro, Lisboa e Porto como indicador preditivo da doença na comunidade aeroportuária. Foi, ainda, dada continuidade à realização de auditorias hídricas aos aeroportos da ANA, cuja conclusão foi fortemente condicionada pelos efeitos da Pandemia COVID-19.

Relativamente à produção de efluentes líquidos e às águas pluviais ou de escorrência contaminadas, a ANA 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 ou melhoria de programas de monitorização da qualidade das águas residuais, pluviais e de escorrência produzidas.

CAPÍTULO 7

# RESÍDUOS

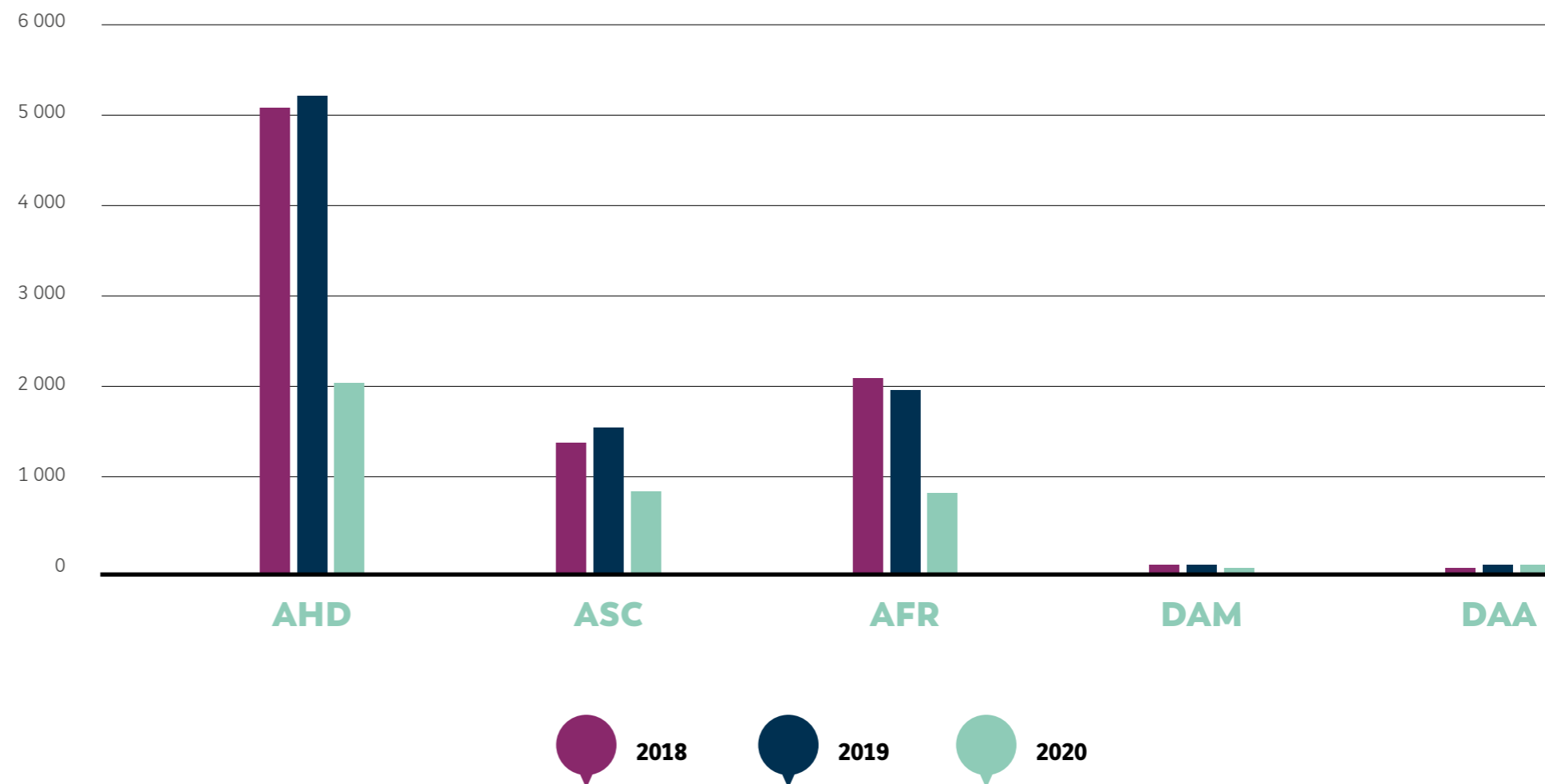
SAIBA MAIS



saída - exit ↑  
autocarros - bus ↑↑  
taxis ↑↑  
operadores turísticos - tour operators ↙

A ANA foi responsável pela produção de cerca de 3825,29 toneladas de resíduos, um decréscimo de 57,4% face ao valor de 2019, decréscimo esse que se verificou em todos os aeroportos e que está diretamente relacionado com a forte contração da atividade aeroportuária.

**GRÁFICO 5**  
**QUANTIDADE TOTAL DE RESÍDUOS PRODUZIDOS (ton)**



Nota: Nos aeroportos da Madeira (DAM) e nos aeroportos dos Açores (DAA), não são contabilizados os RSU, uma vez que estes são recolhidos pelos serviços municipalizados (à exceção do papel e cartão no AJPII). No ABJ apenas são produzidos RSU e os mesmos são igualmente geridos pelos serviços municipalizados, pelo que este indicador não é contabilizado para esta infraestrutura.

Em termos de produção específica de resíduos por unidade de tráfego, registou-se para a ANA um aumento de 34,2%, sendo, em 2020, o valor global da empresa de 0,1978 kg/TU.

Nos aeroportos de Flores e Porto Santo não houve envio de resíduos a destino adequado, sendo que, em termos específicos, apenas houve redução da produção média de resíduos por Unidade de Tráfego processado nos aeroportos de Santa Maria (-55,9%) e Horta (-44,3%).

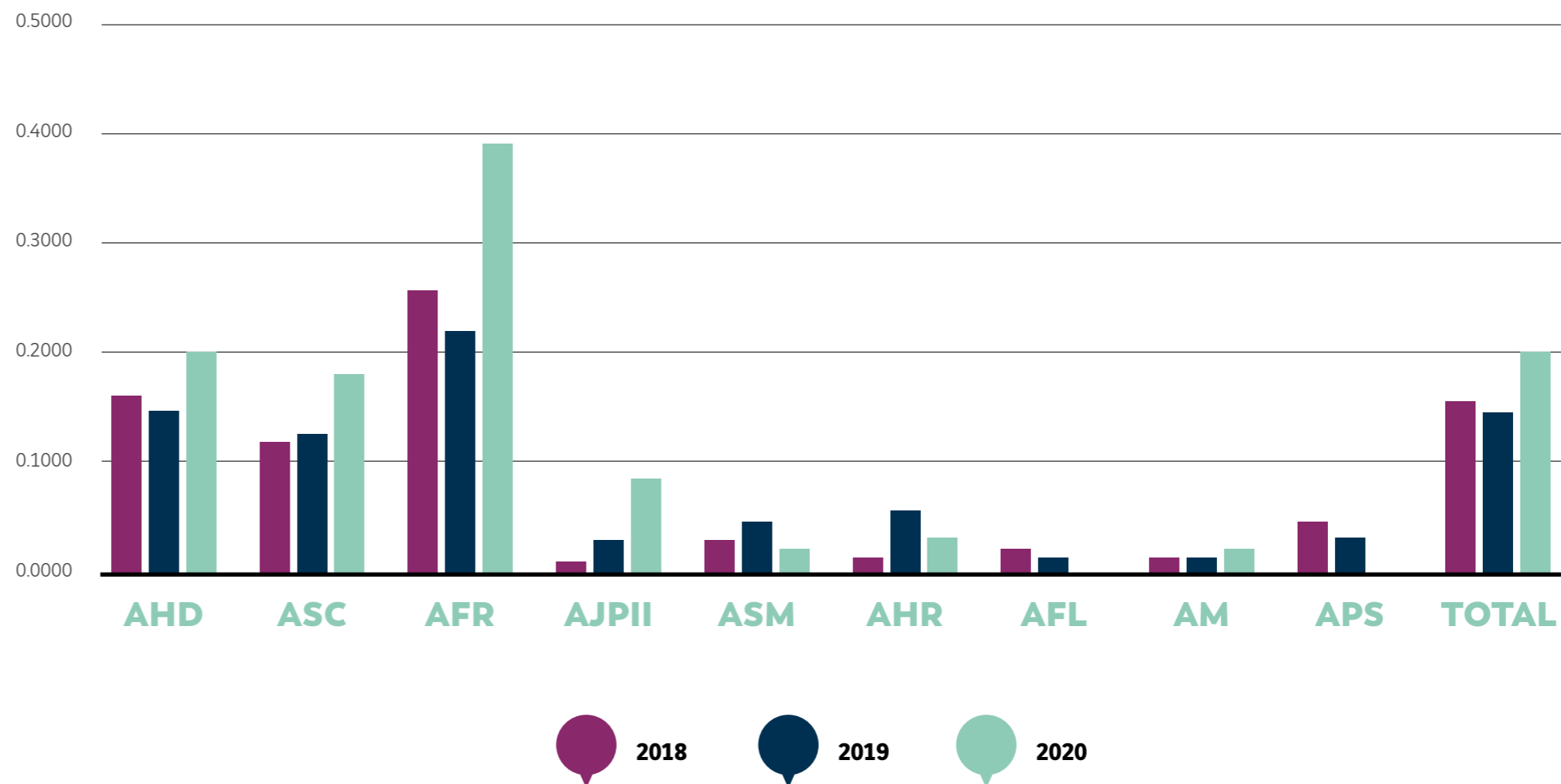
Nos restantes houve um aumento generalizado da produção de resíduos por unidade de tráfego processado, uma vez mais pelas razões anteriormente mencionadas.



De notar que nos aeroportos de Faro e de Ponta Delgada a diminuição da produção de resíduos em resultado da diminuição do tráfego não foi tão notória em face do aumento da produção de resíduos:

- Em Faro, resultante da limpeza de um armazém existente na cave da Aerogare (com o respetivo encaminhamento de resíduos para destino final adequado), realizada na primavera de 2020, assim como aumento do encaminhamento de resíduos perigosos a destino adequado devido a limpezas no Aeroporto (ainda decorrentes da conclusão das obras no novo terminal);
- Em Ponta Delgada, deveu-se à gestão privada do papel e cartão pelo operador de gestão de resíduos licenciado e à gestão dos efluentes provenientes das aeronaves, que deixaram de ser descarregados na rede de águas residuais do AJPII e, até à entrada em funcionamento da futura ETAR do aeroporto, são geridos como resíduos.

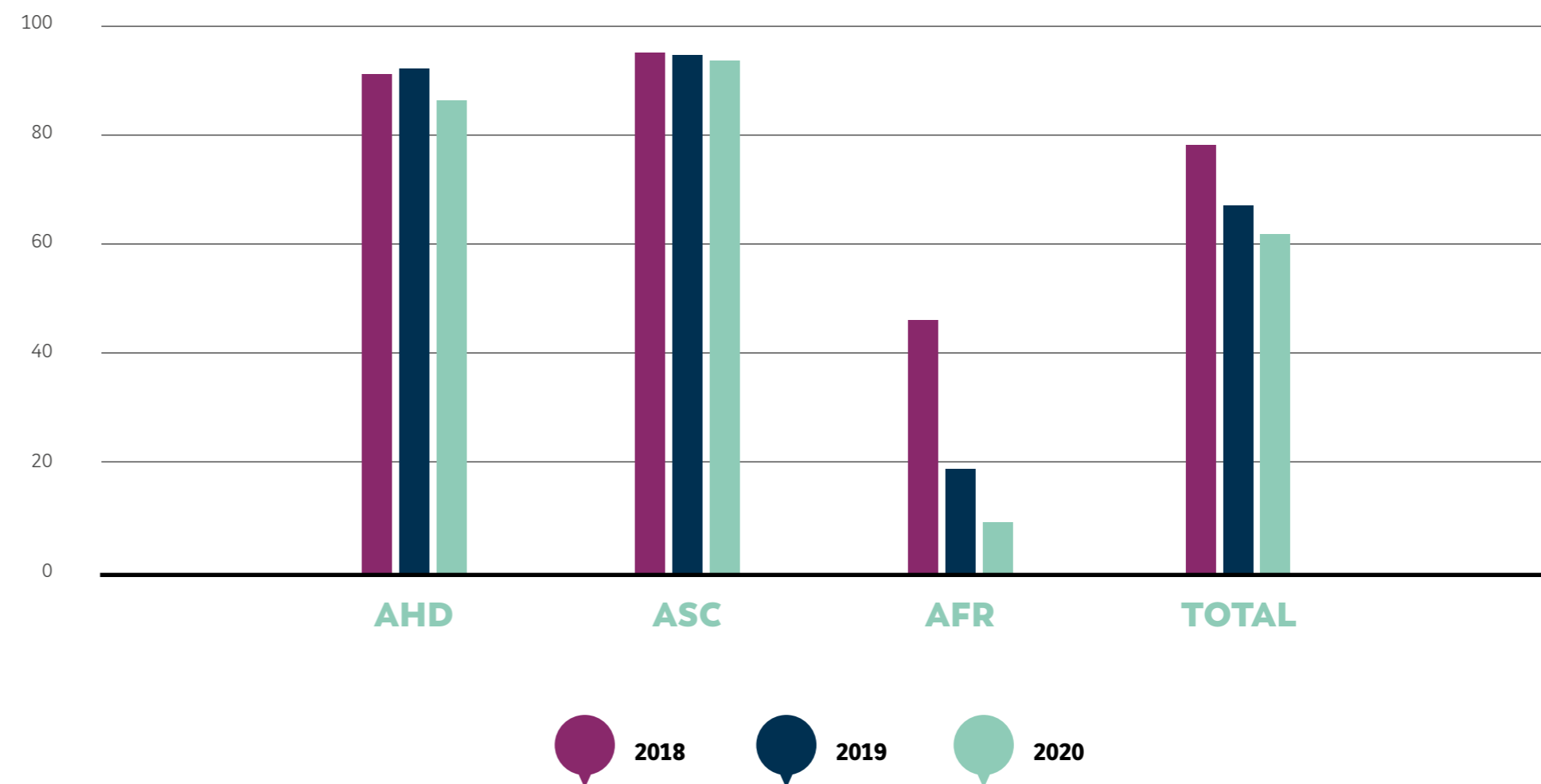
**GRÁFICO 6**  
**PRODUÇÃO ESPECÍFICA DE RESÍDUOS, KG POR TU**



Nota: Nos aeroportos da Madeira e nos aeroportos dos Açores, não são contabilizados os RSU, uma vez que estes são recolhidos pelos serviços municipalizados (à exceção do papel e cartão no AJPII). No ABJ apenas são produzidos RSU e os mesmos são igualmente geridos pelos serviços municipalizados, pelo que este indicador não é contabilizado para esta infraestrutura.

Registou-se uma diminuição global da taxa de valorização de resíduos da ANA face a 2019, sendo que em 2020 a taxa de valorização global foi de 62,7%, principalmente devido ao decréscimo deste indicador no aeroporto de Faro, já que a taxa nos aeroportos de Lisboa e Porto estabilizou próximo dos 90%.

**GRÁFICO 7**  
**QUANTIDADE TOTAL DE RESÍDUOS POR TU**





De notar que, em resposta à pandemia, procedeu-se à aquisição de bolsas e contentores para recolha de resíduos hospitalares perigosos suspeitos de contaminação com SARs-CoV-2, tendo sido criado um ponto de recolha para estes resíduos em todos os aeroportos da ANA.

No final de 2020, foi dado início ao estudo de diagnóstico da gestão de resíduos nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, com vista à otimização e melhoria da gestão de resíduos nestas infraestruturas, visando o incremento das taxas de valorização. Para otimização específica da gestão de resíduos em obra foi, ainda, criada uma task force interna, com representantes de todos os aeroportos, visando uma melhoria dos procedimentos nesta área em concreto nos aeroportos da ANA.

CAPÍTULO 8

# 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 aeronáutica é suscetível à presença de aves no aeroporto e nas suas proximidades (nomeadamente nas áreas de movimentação de aeronaves), 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, como por exemplo, 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. Os compromissos individuais foram delineados no âmbito do Grupo de Trabalho da Biodiversidade (entretanto criado), atendendo à linha estratégica da ANA e da VINCI para esta área, tendo sido publicamente anunciados em dezembro de 2020.

## AINDA EM 2020:

### AEROPORTO LISBOA

No aeroporto de Lisboa, realizou-se o “Estudo sobre Biodiversidade no Aeroporto Humberto Delgado”, que incidiu particularmente no estudo das orquídeas silvestres. Entretanto, o Estudo de Impacte da Gestão da Vegetação Herbácea no Aeroporto, que pretende estudar a altura do prado com a atração da avifauna, que estava em curso, foi suspenso devido à pandemia, prevendo-se o seu reinício no 1º trimestre de 2021.

### AEROPORTO FARO

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 da fauna de grandes crustáceos branquiópodes e de anfíbios (fase larvar) dos charcos temporários existentes na área territorial gerida pelo Aeroporto de Faro.

No âmbito do protocolo com o RIAS (acima mencionado), foi ainda realizado o estudo de “Monitorização da avifauna na central fotovoltaica do Aeroporto de Faro – setembro – dezembro de 2020”. Foi dada continuidade ao Projeto CED (Capturar – Esterilizar – Devolver), em parceria com a PRAVI.org, com o intuito de minimizar e controlar a população de gatos assilvestrados no perímetro do aeroporto.

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 associada à atração de gaivotas na ETAR Faro NW (junto ao aeroporto) e consequente procura de soluções;
- Câmara Municipal de Faro, para controlo da população de pombos domésticos na vizinhança do aeroporto.

Por último, foi ainda realizada a avaliação do risco de ocorrência de *birdstrike* no AFR (2015 a 2020) e, definido o plano anual de gestão de vida selvagem para o aeroporto.



## AEROPORTOS AÇORES

Os aeroportos dos Açores, através da participação na campanha SOS Cagarro, sensibilizam os seus colaboradores e participam, de forma ativa, no resgate dos cagarros encontrados caídos nos aeroportos e consequente entrega aos Serviços de Ambiente da ilha. Estes são posteriormente libertados 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.



Na campanha de 2020, registaram-se 12 resgates de cagarros no aeroporto de Ponta Delgada, 3 no aeroporto da Horta e 5 no aeroporto das Flores. Esta campanha é promovida anualmente pelo Governo dos Açores, entre 1 de outubro e 15 de novembro, e tem como principal objetivo, alertar a população açoriana para a necessidade de preservação desta espécie protegida que nidifica nos Açores. Pretende, igualmente, envolver as populações e entidades no salvamento dos cagarros juvenis encontrados

junto às estradas e na sua proximidade, no período que coincide com a saída dos cagarros juvenis dos ninhos para o primeiro voo oceânico e que, ao serem atraídos pelas luzes artificiais fortes, ficam desorientados, podendo cair em locais de risco de atropelamento ou de predação.

Foi ainda instalado um Apiário Sentinela no aeroporto de Ponta Delgada. A varrose é uma doença das abelhas (*Apis mellifera*), 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 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, com a instalação do referido apiário no AJPII, como medida sanitária para a defesa do território regional das doenças das abelhas. Encontra-se ainda prevista a adesão deste

aeroporto ao projeto piloto intitulado “Abelha Amiga”, que tem como objetivo principal a plantação de espécies melíferas (que estão na origem do mel português e proporcionam a enorme variedade de méis que temos por todo o país), nomeadamente a *Metrosidero* (*Metrosideros excelsea*), Massaroco (*Echium candicans*) e *Weigelia*.

CAPÍTULO 9

# GESTÃO AMBIENTAL DE OBRAS



Em 2020, manteve-se a implementação do Plano de Gestão do Ambiente em Obra da empresa, em vigor desde 2004, com o objetivo de assegurar a implementação dos requisitos ambientais/medidas de minimização de impactes ambientais através da atempada definição de funções, responsabilidades e procedimentos nas fases de projeto de execução, processo de concurso e execução da obra. De igual modo, iniciou-se no final de 2020 a revisão do procedimento, trabalho que se prolongou para o ano de 2021.





CAPÍTULO 10

# SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL



A ANA continua a apostar 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.



Em 2020 ocorreram um conjunto alargado de iniciativas a nível cooperativo, que devido à situação pandémica, privilegiou a via digital. Uma das iniciativas de destaque foi a realização e difusão, em todos os aeroportos e no canal Youtube da ANA, de um filme relativo à sensibilização para a correta gestão dos “novos resíduos” decorrentes da pandemia (luvas, viseiras, máscaras), desenvolvido em parceria com a QUERCUS. Este filme foi disponibilizado após o fim do primeiro confinamento geral, aquando da retoma da atividade nos aeroportos, e foi uma ação dirigida a passageiros, visitantes e público em geral.

DIVULGAÇÃO

# DIA MUNDIAL DO AMBIENTE

Internamente, e de modo a assinalar o Dia Mundial de Ambiente, tendo por tema a Biodiversidade, a ANA reiterou os seus compromissos de ambiente num contexto de acrescidos desafios sociais, económicos e também ambientais. Para tal, para além de uma edição dedicada à sensibilização e partilha das atividades em prol da Biodiversidade na empresa, foi ainda disponibilizado, no canal Youtube, um filme alusivo à gestão da biodiversidade nos aeroportos de Lisboa, Faro e Madeira. Houve ainda oportunidade para difundir internamente a adesão à iniciativa Act4Nature do BCSD Portugal e de outros projetos de biodiversidade em curso nos aeroportos da empresa, tendo-se selecionado para tal o dia 22 de maio, Dia Internacional da Diversidade Biológica.

De facto, e em contraciclo com o que a atividade pandémica faria esperar, a VINCI reforçou o seu compromisso e a sua aposta na área ambiental, com um maior empenho na recuperação sustentável, assumindo que esta seria a década da transição. Nesta linha, o dia 22 de setembro foi definido pelo Grupo VINCI como o Dia do Ambiente VINCI. Para assinalar a data, realizou-se uma conferencia online global da VINCI, que teve igualmente relevo na ANA.



WEB CONFERENCE

# DIA DO AMBIENTE VINCI

Desafiada a apresentar as suas iniciativas ambientais, a ANA realizou nesse dia uma webconferência com o objetivo de divulgar, junto dos trabalhadores, os projetos e boas práticas implementados pelas suas equipas no terreno e, ainda, os que foram desenvolvidos com entidades parceiras. A agenda da conferência dividiu-se em dois temas-chave: “Parcerias para a biodiversidade” e “Gestão eficiente da água e resíduos”, terminando com o testemunho do CEO da empresa, Thierry Ligonnière, que reforçou, uma vez mais, o empenho na área do ambiente.

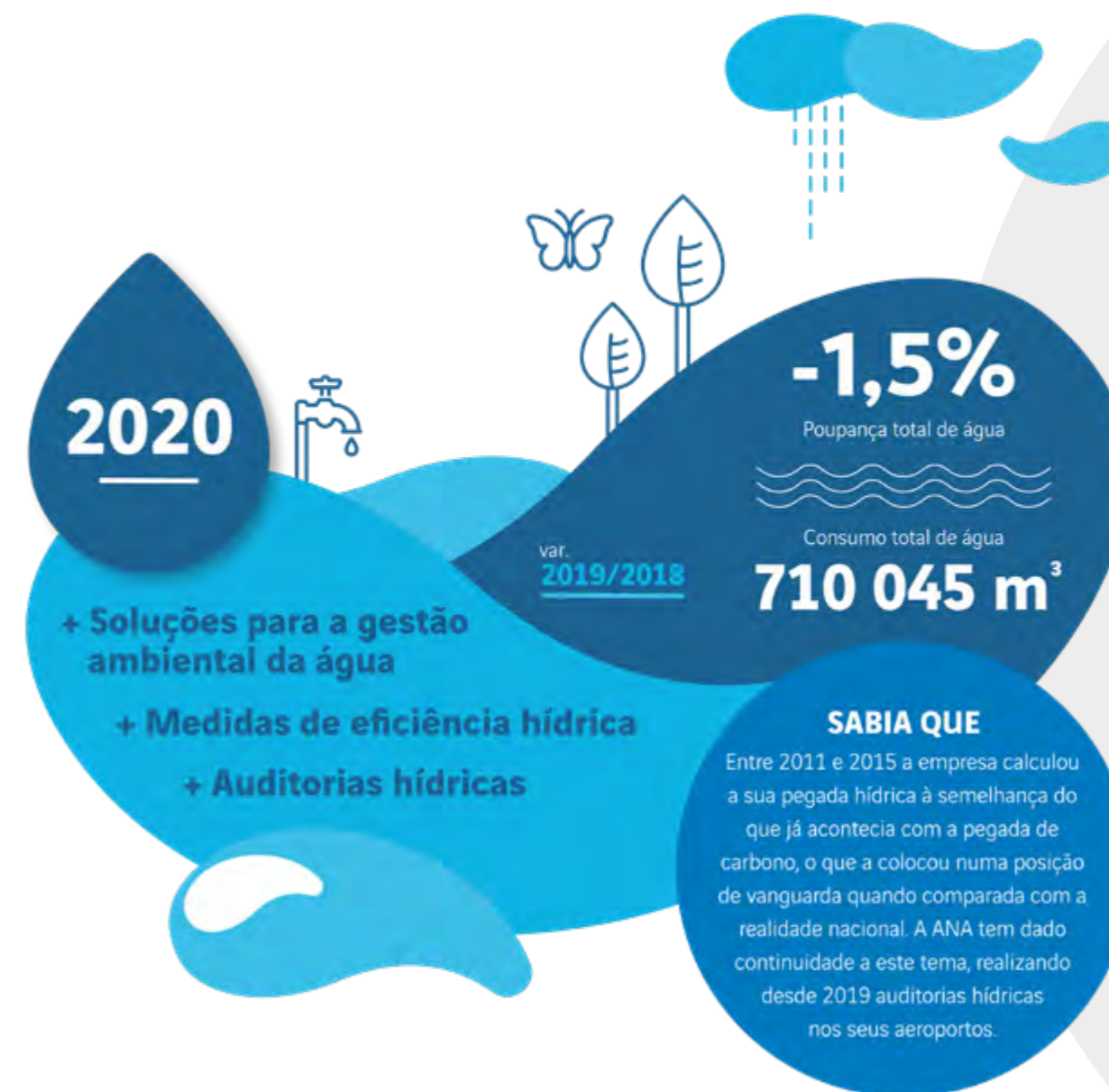
Esta conferência contou com a participação de todos os técnicos de ambiente da ANA, quer na realização de filmes (alusivos às mencionadas boas práticas), quer na preparação de apresentações próprias ou em articulação com entidades parceiras, designadamente o RIAS, o CERVAS, a UALg e a Blueotter.



CAMPANHA

# OUTUBRO: MÊS DA ÁGUA

Ainda em termos corporativos, foi desenvolvida uma campanha interna de divulgação e sensibilização com o tema “Outubro: mês da Água”. Assim, durante o mês de outubro foram sendo divulgadas, semanalmente, as várias iniciativas em curso nos aeroportos da ANA que visam a racionalização de consumos e garantia de qualidade superiores, demonstrando o empenho da empresa em contribuir para melhorar a gestão ambiental da água nos aeroportos e comunidades envolventes.

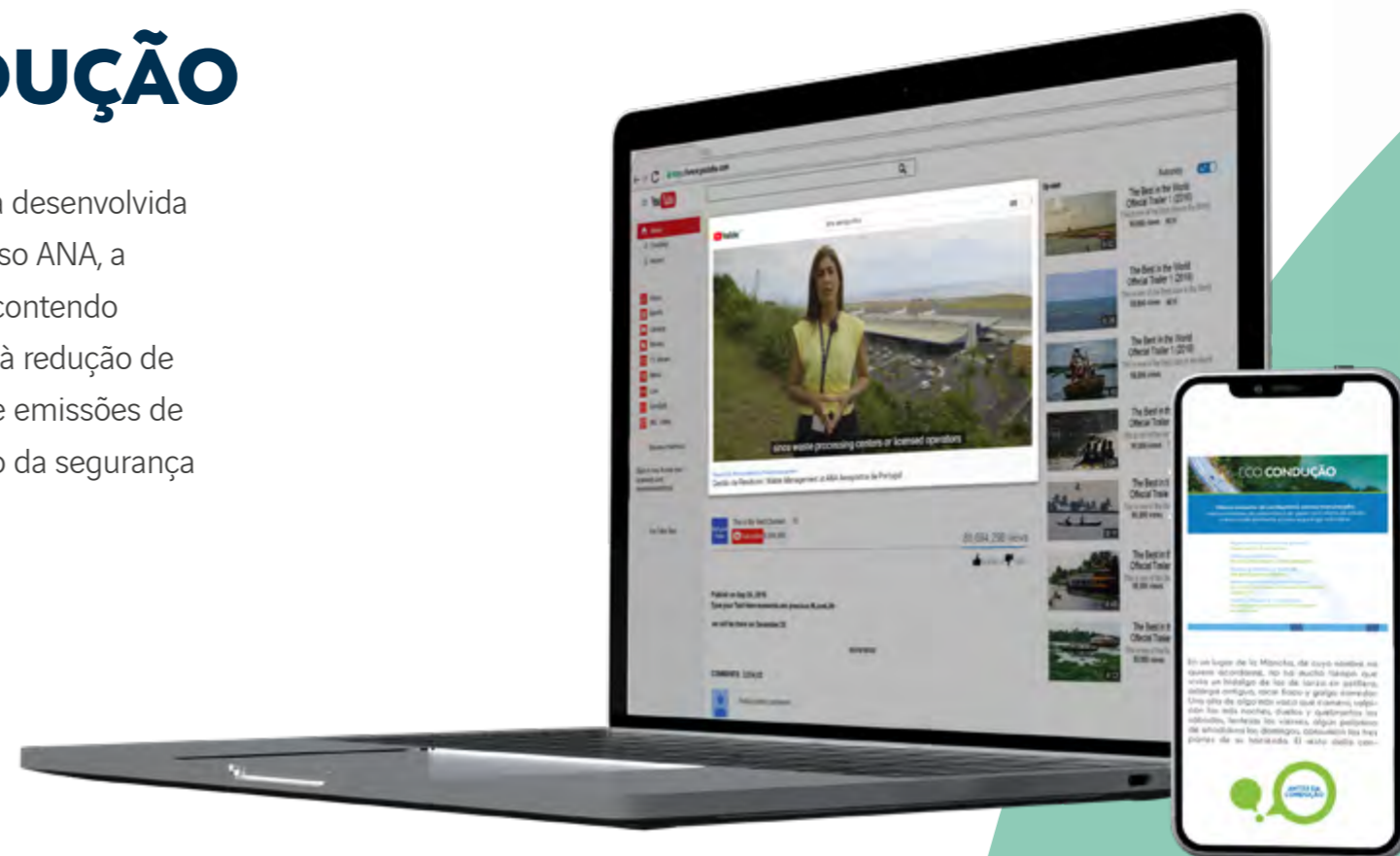


## DIVULGAÇÃO EWWR 2020

Ainda com base em iniciativas digitais, a ANA participou na Semana Europeia de Prevenção de Resíduos (EWWR 2020), com a divulgação, no canal Youtube, de um vídeo de sensibilização para a redução, reciclagem e reaproveitamento de resíduos, dando a conhecer a gestão deste descritor ambiental na empresa e dos vários projetos em curso nos aeroportos. Esta foi uma ação dirigida a passageiros, visitantes e público em geral.

## CAMPANHA ECO-CONDUÇÃO

No final de novembro, foi ainda desenvolvida e partilhada com todo o universo ANA, a campanha de Eco-Condução, contendo informações e dicas com vista à redução de consumos de combustível e de emissões de carbono, para além do fomento da segurança rodoviária.

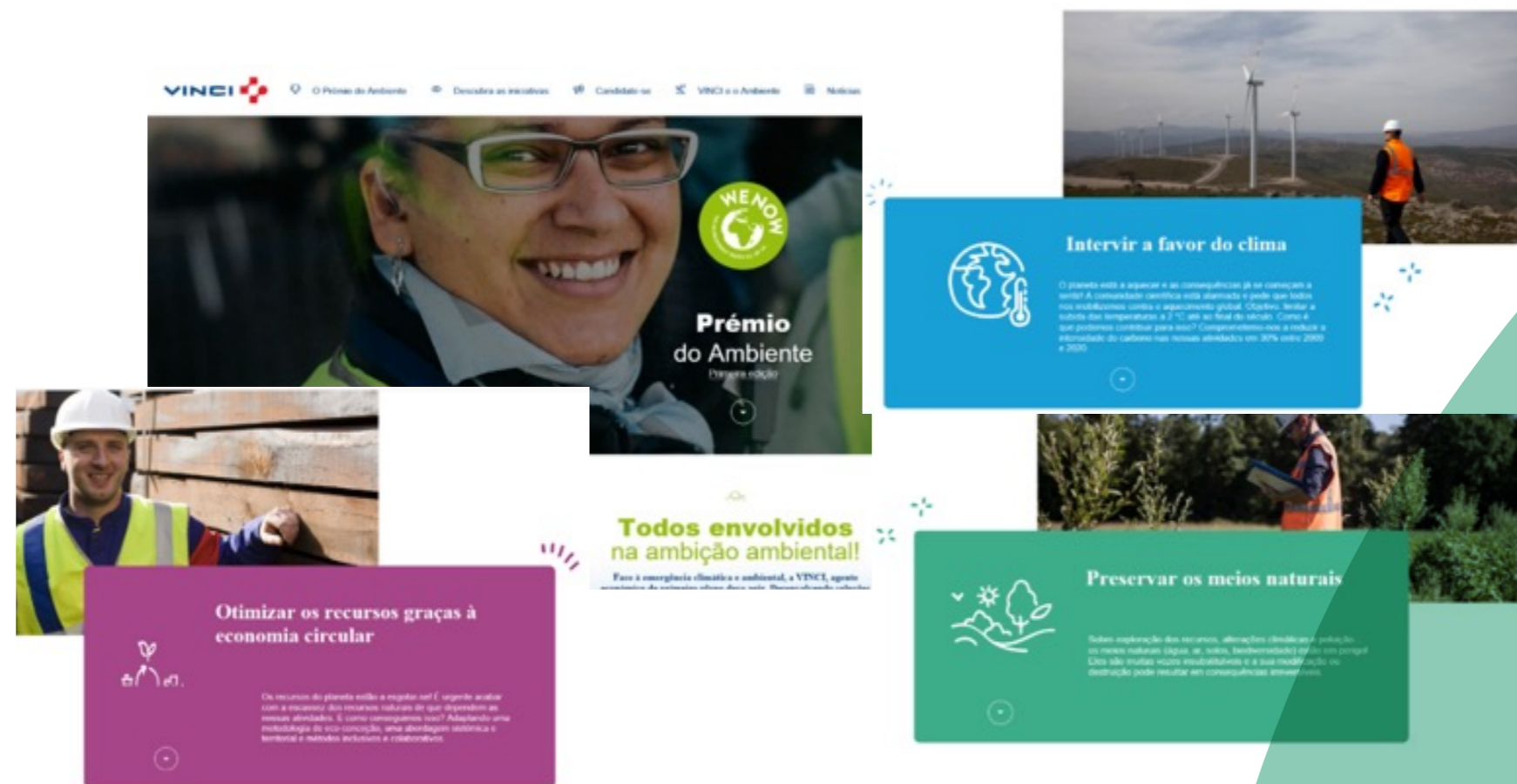


COMPROMISSO

# PRÉMIOS DE AMBIENTE VINCI

A preocupação ambiental está integrada na atividade da ANA e é assumida de forma contínua, procurando sempre fazer-se mais e melhor. Este desejo estende-se ao universo VINCI, no qual os seus 220 mil trabalhadores foram incentivados a participar num processo colaborativo de proporem meios e processos para contribuir positivamente em prol do ambiente, iniciativa que, tendo começado em 2020 se irá prolongar por 2021.

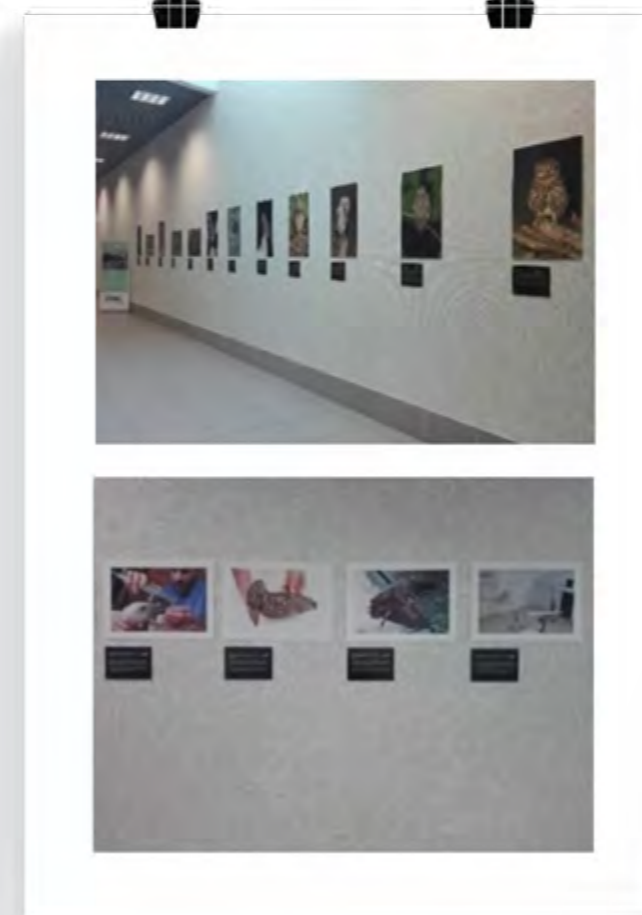
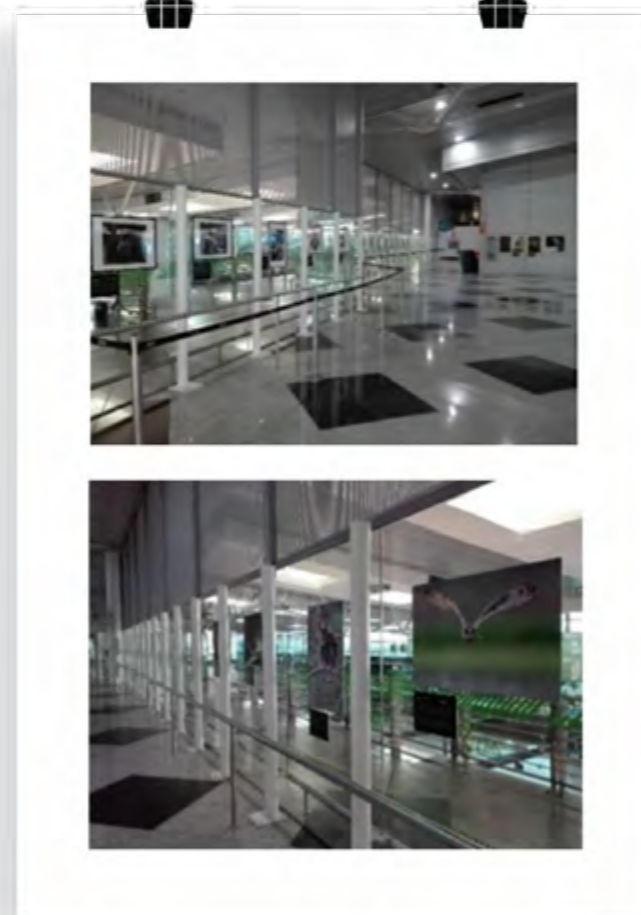
O Prémio de Ambiente VINCI visa, antes de mais, envolver cada trabalhador na ambição ambiental do Grupo, potenciando a sua consciencialização sobre os respetivos compromissos ambientais, compartilhando iniciativas e unindo esforços em prol do ambiente. Encontra-se organizada em torno de 3 áreas: agir contra as alterações climáticas, otimizar os recursos graças à economia circular e preservar os meios naturais.



## EXPOSIÇÃO **CERVAS**

Adicionalmente, e decorrente do protocolo com o CERVAS, foi instalada uma exposição fotográfica itinerante, que viajou até ao aeroporto do Porto e ao aeroporto de Lisboa. A exposição STRI – Aves de Rapina Noturnas em Portugal, cujo objetivo consiste na divulgação da importância das aves de rapina noturnas, juntamente com imagens de fotojornalismo sobre o trabalho do CERVAS, esteve disponível no aeroporto do Porto entre 17 de setembro e 15 de novembro de 2020.

No aeroporto de Lisboa, a exposição teve início a 19 de novembro de 2020 e permanecerá disponível durante os primeiros meses de 2021. Esta exposição seguirá posteriormente para os aeroportos de Faro, Ponta Delgada e Madeira.





Localmente, os aeroportos também promoveram várias iniciativas.

### AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO

O Aeroporto do Porto participou, também, na Semana Europeia da Prevenção de Resíduos de 2020, com a divulgação de filmes sobre o tema “Resíduos invisíveis”, exposições na aerogare em parceria com a Lipor, e publicações no Facebook do aeroporto. Ainda na aerogare, foram publicitados mensalmente os resultados das análises de água e informação sobre gestão ambiental deste aeroporto.

Foi, igualmente, desenvolvida uma ação de sensibilização de resíduos às equipas dos lojistas/restauração e do prestador de serviço da limpeza, tendo sido visitados 28 espaços e abrangidos 130 colaboradores, assim como uma ação de acompanhamento da deposição de resíduos pelos produtores nas áreas de armazenamento intermédio, para esclarecimento de dúvidas e identificação de oportunidades de melhoria.

No âmbito da comemoração 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 intuito de analisar as ações que poderão ser desenvolvidas para a redução da quantidade de resíduos produzidos no AFR encaminhados para aterro sanitário. De igual modo, foi realizada uma reunião com a Groundlink, para avaliar as diferentes possibilidades de efetuar a triagem dos resíduos produzidos a bordo das aeronaves, com o objetivo de incrementar a taxa de valorização de resíduos produzidos no aeroporto.

Foi, ainda, 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 deficiente escoamento, que aumentou fortemente o risco de inundação no aeroporto, com particular destaque para a zona em redor do edifício do SLCI.

### AEROPORTOS AÇORES

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

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

CAPÍTULO 11

# CONCLUSÕES

O ano de 2020 foi um ano de grandes alterações na atividade e desafios acrescidos em matéria ambiental. Em apenas algumas semanas após o início da pandemia COVID-19, a procura pelo transporte aéreo sofreu uma forte retração e a conectividade aérea entrou em colapso. Durante o mês de abril de 2020, quando a pandemia atingiu o seu primeiro pico na maior parte da Europa, os aeroportos registaram uma queda de 98,6% no número de passageiros. Nos aeroportos ANA, a redução de Traffic Unit foi na ordem dos 70%. O impacto do COVID-19 no tráfego aeroportuário europeu e nas receitas será significativo e prolongado.

Ao mesmo tempo, a aviação tem sido fundamental para enfrentar a pandemia, permitindo a transferência de material médico e fornecimento de voos de repatriação. Na verdade, como infraestrutura crítica, os aeroportos em todo o mundo têm estado na vanguarda desta resposta à crise, prestando apoio aos profissionais de saúde e às suas comunidades.

O setor da 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 em todo o mundo, no dia mundial do Ambiente na VINCI, evento também ele assinalado na ANA.

Com efeito, em 2020 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, apostou-se na inovação ambiental, estando a empresa, atualmente, a proceder à redefinição de objetivos, metas e planos de ação face aos novos objetivos ambientais definidos no AIRPACT 2030.

Ser um operador de aeroporto sustentável 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 as bases de um mundo próspero para as gerações futuras.

Assim, em 2020 assistiu-se a uma diminuição significativa dos consumos absolutos de energia e água, bem como da produção de resíduos e efluentes, acompanhando a muito significativa quebra no tráfego dos aeroportos ANA. Foram ainda desenvolvidas ações para garantir o cumprimento da legislação ambiental vigente e adequar o desempenho ambiental à nova realidade presente nos aeroportos.

Em síntese, o desempenho ambiental dos aeroportos da ANA em 2020 foi marcado pelo resultado das diversas ações de ambiente definidas em função da grande alteração imposta pela Pandemia COVID – 19, sendo que estas ações estão consignadas em planos estruturados, como forma de garantir o devido acompanhamento e seguimento por parte dos vários intervenientes nas mesmas.

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 CO<sub>2</sub>, 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 2020, constata-se que 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 2021 seja marcado pela definição dos Planos de Ações para os aeroportos, que irão permitir que os mesmos consigam caminhar para o cumprimento dos objetivos e metas definidos para a VINCI Airports no âmbito do AIRPACT 2030.

**EDIÇÃO**

**ANA - AEROPORTOS DE PORTUGAL, SA**

**JUNHO DE 2021**

**ANA**  
**AEROPORTOS**  
**DE PORTUGAL**

*Powered by*

