

RELATÓRIO DE DESEMPENHO AMBIENTAL 2019

01

INTRODUÇÃO

02

RUÍDO

03

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

A ANA – Aeroportos de Portugal, SA (ANA) atua visando a melhoria contínua do seu desempenho ambiental, implementando uma série de medidas com o fim último de garantir um crescimento empresarial concordante com a preservação do ambiente e, deste modo, contribuir para a construção de um futuro mais sustentável.

O presente documento visa apresentar os principais resultados do desempenho ambiental da empresa em 2019, sendo veículo de divulgação dos mesmos para as principais partes interessadas da ANA e para o público em geral.

CAPÍTULO 2

RUÍDO

As questões associadas ao ruído representam para a ANA enorme relevância, encontrando-se aliás este tema espelhado na Política de Ambiente da empresa como área estratégica de atuação prioritária para a mitigação do impacte em torno dos aeroportos.

As estratégias para minimização do impacte nas infraestruturas aeroportuárias, associadas a este descritor ambiental, podem assumir formas diversas a que correspondem soluções diferenciadas. As possibilidades de redução de ruído residem na atuação na fonte, nos locais de receção e nos percursos de propagação. A solução ótima apresenta-se, em geral, como uma combinação de tantas alternativas quanto possível, de forma a minimizar efetivamente os efeitos do ruído na comunidade vizinha, salvaguardando as condições de operacionalidade, associando-lhe os custos mínimos pela utilização racional de recursos e tendo presente o princípio da “abordagem equilibrada”, amplamente preconizado na União Europeia (Regulamento UE n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014).

Associado ao princípio de melhoria contínua, a minimização dos impactes negativos constitui um desafio permanente, sendo o controlo e a monitorização, ferramentas fundamentais para a prossecução desse objetivo.

Neste sentido, encontra-se implementado nos aeroportos Humberto Delgado, em Lisboa, Francisco Sá Carneiro, no Porto, Faro e Madeira, um Sistema de Monitorização de Ruído (em operação contínua) onde este descritor ambiental assume maior expressão, com o objetivo de monitorizar e controlar os níveis de ruído, com especial ênfase para os gerados pelas aeronaves.



Neste âmbito, o aeroporto de Lisboa conta com 9 estações de monitorização fixas, complementadas com 2 estações no perímetro aeroportuário para efeitos de verificação da utilização do procedimento de travagem com os motores.

O aeroporto do Porto, o Aeroporto de Faro e o Aeroporto da Madeira encontram-se munidos com 3 estações fixas cada. A monitorização é 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 de Ponta Delgada, em Ponta Delgada, os Relatórios de Monitorização do Ruído são realizados por laboratório externo, com base em campanhas de monitorização efetuadas por período IATA.

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, Porto, Faro e Madeira, sendo igualmente realizados para o Aeroporto do Porto Santo, em resultado dos mesmos consistirem de elementos integrantes dos relatórios de monitorização do ruído desse aeroporto.

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 L_{den} e L_n .

A sua realização tem por base o Sistema de Simulação de Ruído instalado na ANA, e o programa de modelação “INM - *Integrated Noise Model*”, desenvolvido pela *Federal Aviation Administration (FAA)* especificamente para o tráfego aéreo, utilizando-se para o efeito o método de cálculo preconizado na legislação aplicável e nas diretrizes da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) para a realização de Mapas de Ruído.

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, sendo igualmente precedida de validação, recorrendo aos resultados das estações de monitorização de ruído em contínuo instaladas na envolvente do aeroporto.

Sendo considerados Grandes Infraestruturas de Transporte Aéreo, em 2018 foram revistos os Planos de Ação de Redução do Ruído do aeroporto de Lisboa e aeroporto do Porto, tendo estes sido submetidos à APA para apreciação e aprovação.

Foram definidas distintas tipologias de intervenções direcionadas para gestão, controlo, minimização e redução de ruído. As intervenções podem ser do tipo (i) funcional, (ii) operacional, ou (iii) de controlo de ruído local, quando aplicável.

Os planos de intervenções consideram uma combinação racionalizada das diferentes tipologias de soluções, numa perspetiva de abordagem equilibrada (*balanced approach*), conforme as boas práticas vigentes e de acordo com a Diretiva 2002/30/UE, que deu o enquadramento inicial relativamente ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários, sendo atualmente enquadrada pelo Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014.

De facto, a otimização, em termos tanto técnicos como financeiros, passa pela adoção combinada de distintas soluções, permitindo benefícios acrescidos sem criar ruturas ou dificuldades de operação, sem comprometer a segurança e sem incorrer em custos incomportáveis, sendo a análise custo-benefício parte fundamental da tomada de decisão das estratégias a adotar.

Em 2019 concluiu-se um estudo de análise da eficácia das medidas de *noise abatement* no aeroporto de Lisboa, tendo idêntico estudo sido iniciado para o aeroporto do Porto.

No ano de 2019 foram recebidas 4 reclamações no Aeroporto de Faro, 12 reclamações no aeroporto de Lisboa e 1 no aeroporto do Porto.



CAPÍTULO 3

QUALIDADE DO AR

“

Em 2019 a qualidade do ar nos aeroportos, (...) manteve um nível maioritariamente favorável, apresentando valores inferiores aos valores limite legislados e com classificações de “Bom” e “Muito Bom” (...)

”

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 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, incidindo em dois pontos de amostragem.

Em 2019 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 no aeroporto não foi condicionada, de forma significativa, pelas fontes de emissão existentes na atividade aeroportuária.

CAPÍTULO 4

GESTÃO VOLUNTÁRIA DE CARBONO



Em 2019 foi calculada a pegada de carbono de 2018, perfazendo um histórico de 10 pegadas contabilizadas na ANA (emissões diretas e indiretas).

TABELA 1
EVOLUÇÃO DA PEGADA DE CARBONO PARA A ANA, POR ÂMBITO
 (TON CO₂ eq)

	2015	2016	2017	2018	Δ 18/17
Âmbito 1 (t CO₂e)	8 354	7 976	9 068	9 532	5%
Âmbito 2 (t CO₂e)	50 472	37 352	46 325	41 438	-11%
Âmbito 3 (t CO₂e)	699 237	718 855	821 336	898 262	9%
Âmbito 1 +2 + 3 (t CO₂e)	758 063	764 182	876 729	949 233	8%

Em termos de conclusões globais, refira-se que as emissões aumentaram em 2018 cerca de 8% face a 2017, relacionado com o aumento das emissões nos âmbitos 1 e 3.

Relativamente às emissões de âmbito 1, estas sofreram um aumento de 5% em 2018, face ao ano anterior, diretamente relacionado com o aumento das emissões associadas ao consumo das caldeiras (podendo estar relacionado com o facto de o inverno de 2018 ter sido mais frio) e de outros equipamentos.

As emissões de âmbito 3 aumentaram 9%. Uma vez que as atividades que mais contribuem para o âmbito 3, continuam a ser o LTO - *Landing and take off* (com 58% das emissões), o transporte de passageiros (39%)

e o consumo de eletricidade por terceiros (1%), o aumento de emissões está essencialmente relacionado com o aumento de atividade nos aeroportos da ANA.

No âmbito 2 (consumos de eletricidade), verificou-se um decréscimo nas emissões de gases com efeito de estufa, neste caso de cerca de 11%. Apesar do aumento do consumo de eletricidade (3%), este decréscimo deve-se sobretudo ao facto de o fator de emissão dos fornecedores ser significativamente inferior face ao ano anterior. Os *mix* energéticos dos fornecedores estão intrinsecamente relacionados com as condições climatéricas registadas no ano, que influenciam a forma de produção da eletricidade.

Relativamente à *Airport Carbon Accreditation*, em 2019 foi renovada a acreditação dos 10 aeroportos da empresa no nível 2 "Redução", evidenciado os resultados positivos alcançados ao nível da redução das emissões relativas (i.e., emissões por unidade de tráfego).

Tendo em conta o aumento do tráfego que se tem verificado, de uma forma geral, nos aeroportos da ANA, realizou-se a análise de elegibilidade ao nível 2, considerando as emissões de 2018 por unidade de tráfego (TU), a qual tem impacto na candidatura do final de 2019/início de 2020.

Tendo em conta o aumento do tráfego que se tem verificado, de uma forma geral, nos aeroportos da ANA, realizou-se a análise de elegibilidade ao nível 2, considerando as emissões de 2018 por unidade de tráfego (TU), a qual tem impacto na candidatura do final de 2019/início de 2020.

TABELA 2

**ANÁLISE DO ENQUADRAMENTO NO NÍVEL 2 DA ACA -
PEGADA DE CARBONO 2018 VS MÉDIA DOS 3 ANOS ANTERIORES**

(emissões de CO₂, âmbitos 1 e 2, por TU, método ACA baseado na localização)

EMISSÕES ÂMBITO 1+2 (t CO₂/TU)

	2015	2016	2017	MÉDIA (2015-2017)	2018	Δ
AHD	0,00101	0,00082	0,00074	0,00086	0,00073	-15,1%
ASC	0,00112	0,00103	0,00089	0,00101	0,00085	-16,2%
AFR	0,00059	0,00042	0,00051	0,00051	0,00053	5,4%
AJP	0,00081	0,00066	0,00055	0,00067	0,00058	-14,3%
ASM	0,00273	0,00239	0,00219	0,00244	0,00227	-6,8%
AHR	0,00108	0,00092	0,00087	0,00095	0,00089	-6,6%
AFL	0,00052	0,00048	0,00044	0,00048	0,00042	-13,3%
ABJ	0,55725	0,35538	0,13184	0,34816	0,02895	-91,7%
AM	0,00064	0,00057	0,00049	0,00057	0,00047	-17,2%
APS	0,00211	0,00155	0,00133	0,00167	0,00141	-15,3%

Aeroporto Humberto Delgado (AHD), Aeroporto Francisco Sá Carneiro (ASC), Aeroporto de Faro (AFR), Aeroporto de Beja (ABJ), Aeroporto João Paulo II (AJPII), Aeroporto de Santa Maria (ASM), Aeroporto da Horta (AHR), Aeroporto das Flores (AFL), Aeroporto da Madeira (AM) e Aeroporto do Porto Santo (APS)

Neste âmbito, verifica-se que todos os aeroportos (com a exceção do Aeroporto de Faro) diminuíram as suas emissões em 2018, relativamente à média dos três últimos anos, pelo que são elegíveis ao nível 2 de acreditação (redução).

Em relação ao Aeroporto de Faro, este foi alvo, durante os anos de 2016 a 2018, de obras de remodelação e ampliação da aerogare, as quais foram desenvolvidas com esta infraestrutura em completo funcionamento, tendo-se garantido as condições necessárias para o processamento de passageiros em segurança, com condições mínimas de conforto. Fazendo uma análise muito geral a esta situação, constata-se que a aerogare aumentou cerca de 42% em volume (passando de 308 412 m³ para 437 542 m³), o que implicou, conseqüentemente, um aumento no consumo de energia (de 11 143 354 kWh para 14 490 313 kWh) para garantir a devida climatização (frio) deste espaço, bem como um aumento dos consumos associados à iluminação de uma área superior.

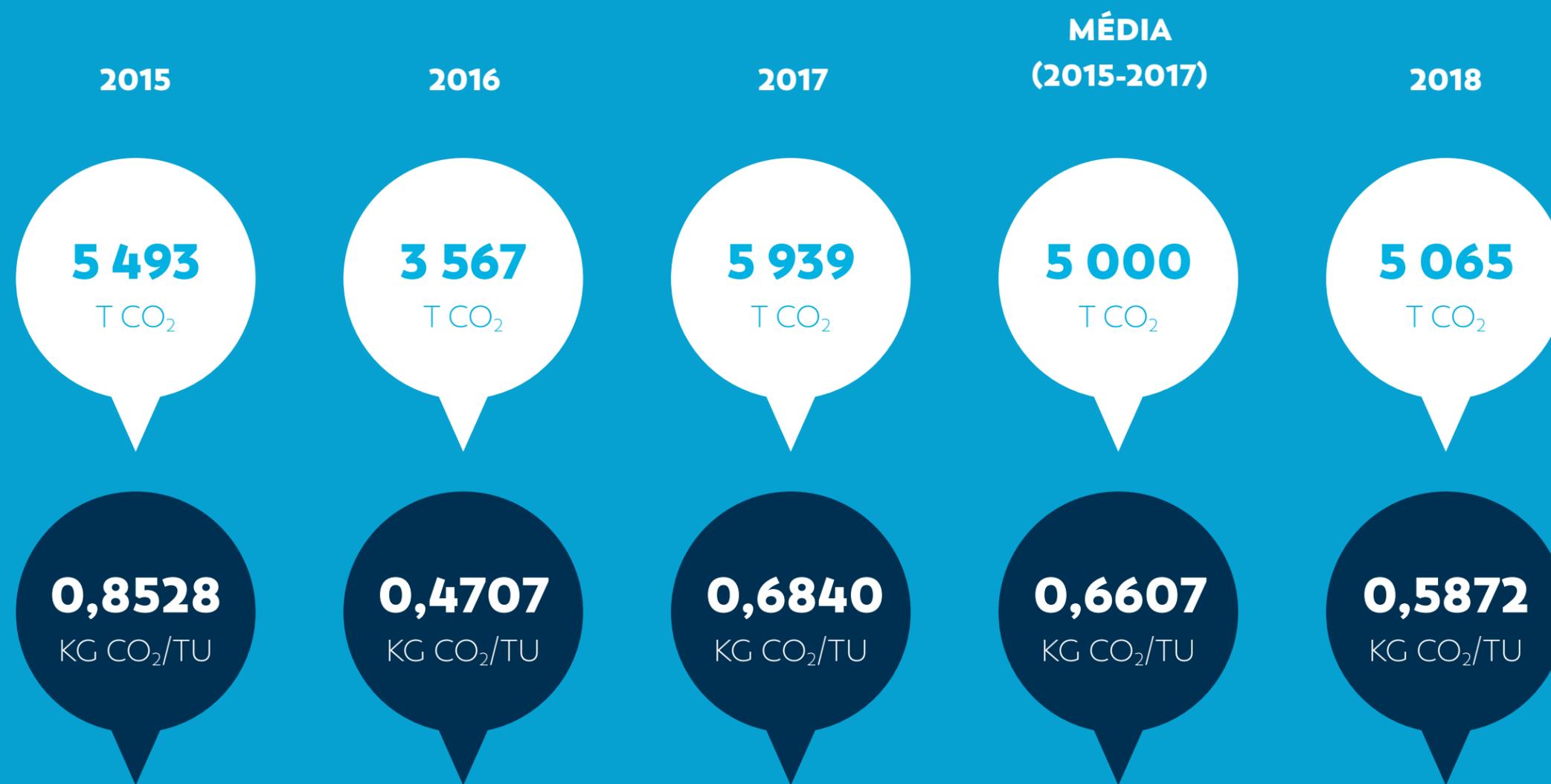
Os consumos de eletricidade são utilizados no cálculo do âmbito 2 da pegada de carbono, sendo as emissões de CO₂ e deste âmbito uma medida de proporcionalidade dos mesmos.

Se se tiver em consideração as emissões de CO₂ e de âmbito 2 do Aeroporto de Faro em 2015 – ano imediatamente antes do início das obras (3 336 t), com as respetivas emissões de 2018 (4 072 t), e calcularmos a pegada relativa utilizando a volumetria da aerogare, obtêm-se os seguintes valores: 0,01087 t CO₂/m³ em 2015 e 0,0093 t CO₂/m³ em 2018, que revelam uma redução de 14% das emissões de âmbito 2. Desta forma, é possível evidenciar que o aumento do consumo de eletricidade não foi proporcional ao aumento da área e volume da aerogare, tendo-se verificado uma redução das respetivas emissões relativas.

Adicionalmente, quando contabilizadas as emissões dos aeroportos pela metodologia baseada no mercado definida pela ACA, verifica-se que o Aeroporto de Faro obtém uma redução das emissões relativas por unidade de tráfego (Tabela 3). Neste sentido, a ACA considera que este aeroporto é igualmente elegível ao nível 2 de acreditação.

TABELA 3
ANÁLISE DO
ENQUADRAMENTO NO
NÍVEL 2 DA ACA - PEGADA
DE CARBONO 2018 VS
MÉDIA DOS 3 ANOS
ANTERIORES

(emissões de CO₂, âmbitos
 1 e 2, por TU, método ACA
 baseado no mercado - AFR)



AEROPORTO DE FARO

Ainda ao nível das medidas com impacto na pegada de carbono da empresa, considera-se importante referir que:

Em 2019, deu-se início ao desenvolvimento de um Plano Mobilidade para a área de Lisboa, que está a decorrer com o estreito envolvimento dos *stakeholders* residentes na área do aeroporto.

Ainda no final desse ano, a ANA assinou o Pacto de Mobilidade Empresarial para a Cidade de Lisboa. A iniciativa da Câmara Municipal de Lisboa, do WBCSD - *World Business Council for Sustainable Development*, e do BCSD Portugal - Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável, junta 57 empresas líderes no compromisso de tornar a mobilidade mais sustentável em Lisboa. Neste âmbito, a ANA compromete-se com três medidas:

- Veículos elétricos: aumentar a promoção de veículos elétricos em frotas de veículos de uso privado e em frotas operacionais;
- Fácil acesso a soluções de mobilidade: promover soluções de mobilidade e infraestrutura, que facilitam o acesso dos colaboradores a meios de transporte sustentáveis (por exemplo, transporte coletivo, mobilidade ativa);
- Sala para reuniões remotas: garantir o espaço disponível e incentivar reuniões à distância.



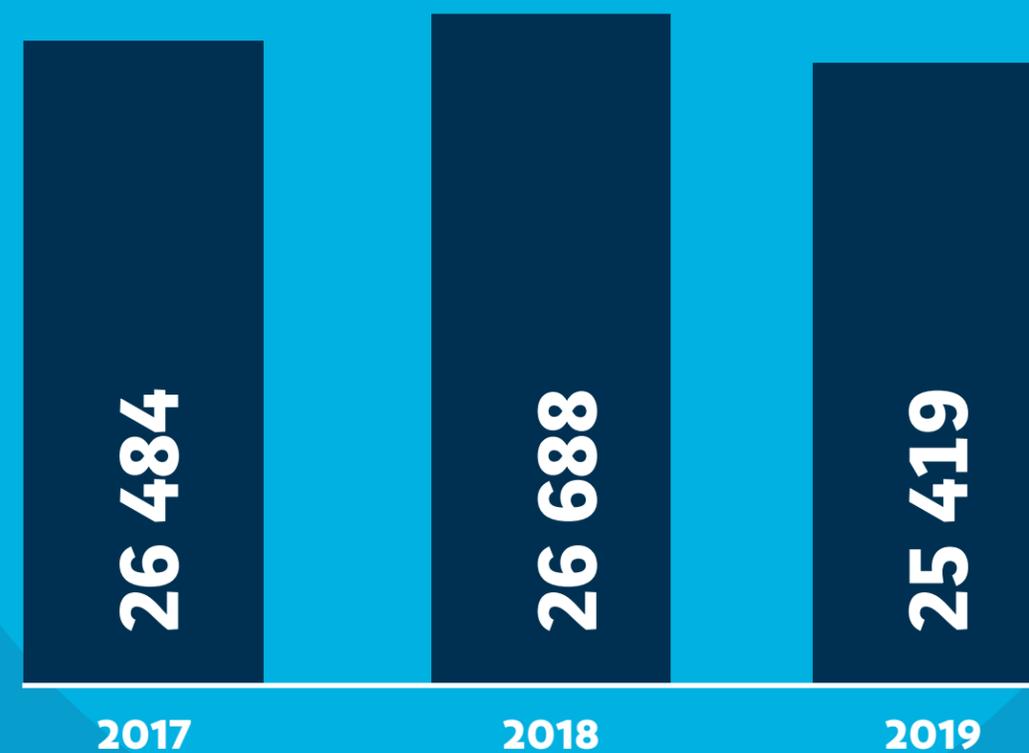
CAPÍTULO 5

ENERGIA



Na ANA é consumida energia direta (gasolina, gásóleo, gás natural, gás butano e gás propano) e energia indireta (eletricidade). Em 2019, a eletricidade continuou a ser a fonte de energia mais representativa. No gráfico seguinte encontra-se discriminado o respetivo consumo de energia na ANA.

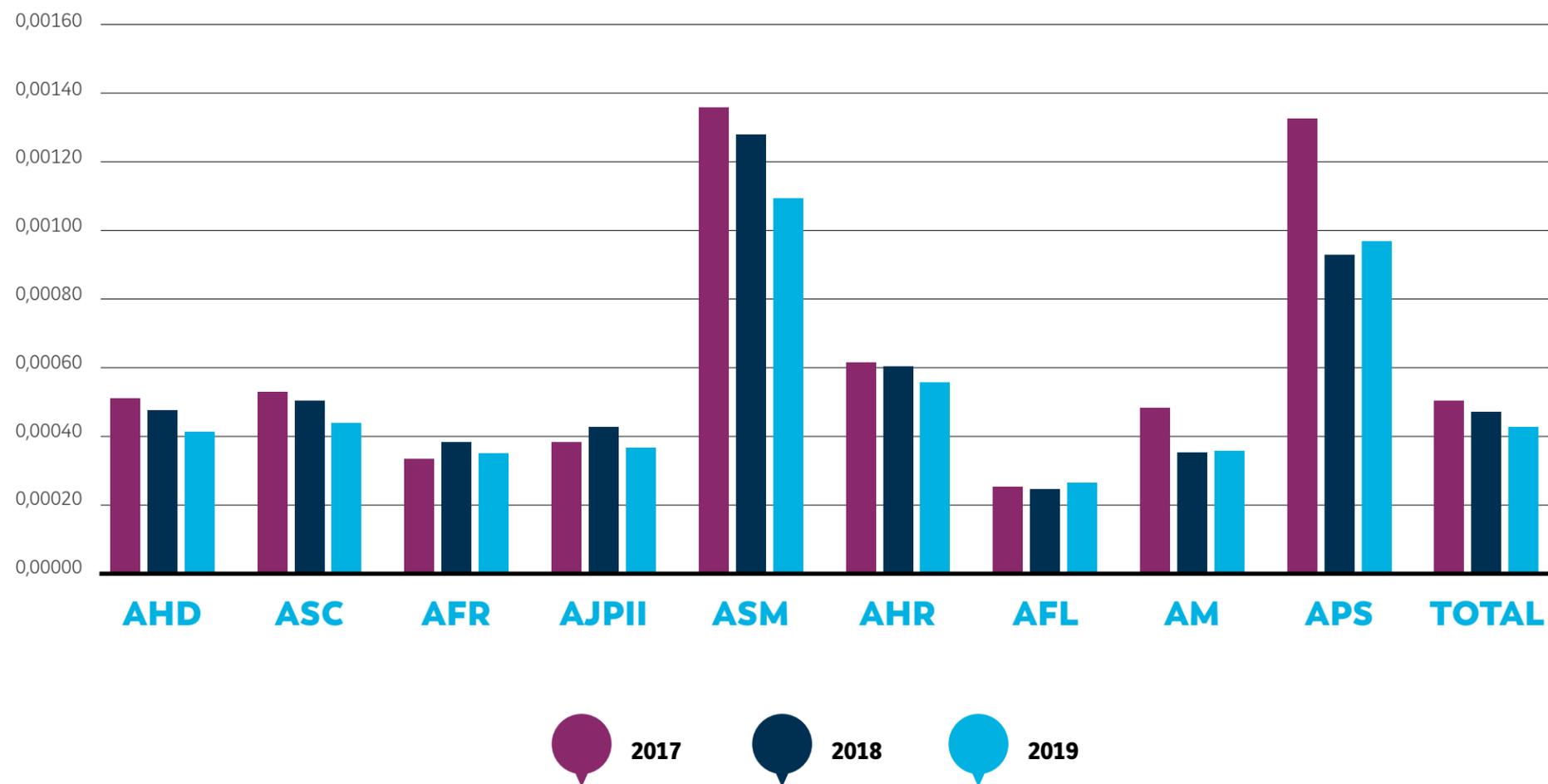
TABELA 4
CONSUMO TOTAL DE ENERGIA NA ANA (TEP)



Embora se tenha verificado novamente o aumento da atividade dos aeroportos, registou-se um decréscimo no consumo global de energia na ANA (-5,3%), resultante da redução de consumos em todas as infraestruturas à exceção dos aeroportos das Flores, Madeira e Porto Santo.

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 unidade de tráfego (TEP/TU)*, caracterizando-se por energia específica, que se apresenta na figura seguinte.

TABELA 5
ENERGIA CONSUMIDA NA ANA TEP/TU



* TU calculada de acordo com DL setorial n.º 254/2012, de 28 de novembro.

Neste caso, verificou-se uma redução dos consumos específicos de energia em todos os aeroportos da ANA, à exceção dos aeroportos de Flores e Porto Santo, pelo aumento significativo da atividade registada em 2019.

Com efeito, no Aeroporto das Flores deveu-se ainda à maior utilização das viaturas de Serviço de Luta Contra Incêndios (SLCI) para os treinos dos socorros, assim como à realização de um exercício à escala total, tendo para o efeito sido utilizado o barco do SLCI.

O desempenho dos aeroportos ao nível da eficiência energética é resultado da implementação de um conjunto de medidas que, para o ano de 2019, teve um grande enfoque na substituição de iluminação existente por tecnologia LED. Alguns aeroportos optaram, adicionalmente, por outro tipo de medidas, como por exemplo, a substituição de veículos existentes por veículos elétricos e a substituição de equipamentos.

Em 2019, a ANA associou-se a um projeto da VINCI Airports, onde está a ser estudada a viabilidade da instalação de energia solar fotovoltaica para autoconsumo. De igual modo, e com a publicação da AIRPACT 2030, estão em estudo o desenvolvimento e a implementação de um conjunto alargado de medidas visando a redução dos consumos energéticos e o incremento da eficiência energética nos aeroportos ANA.



CAPÍTULO 6

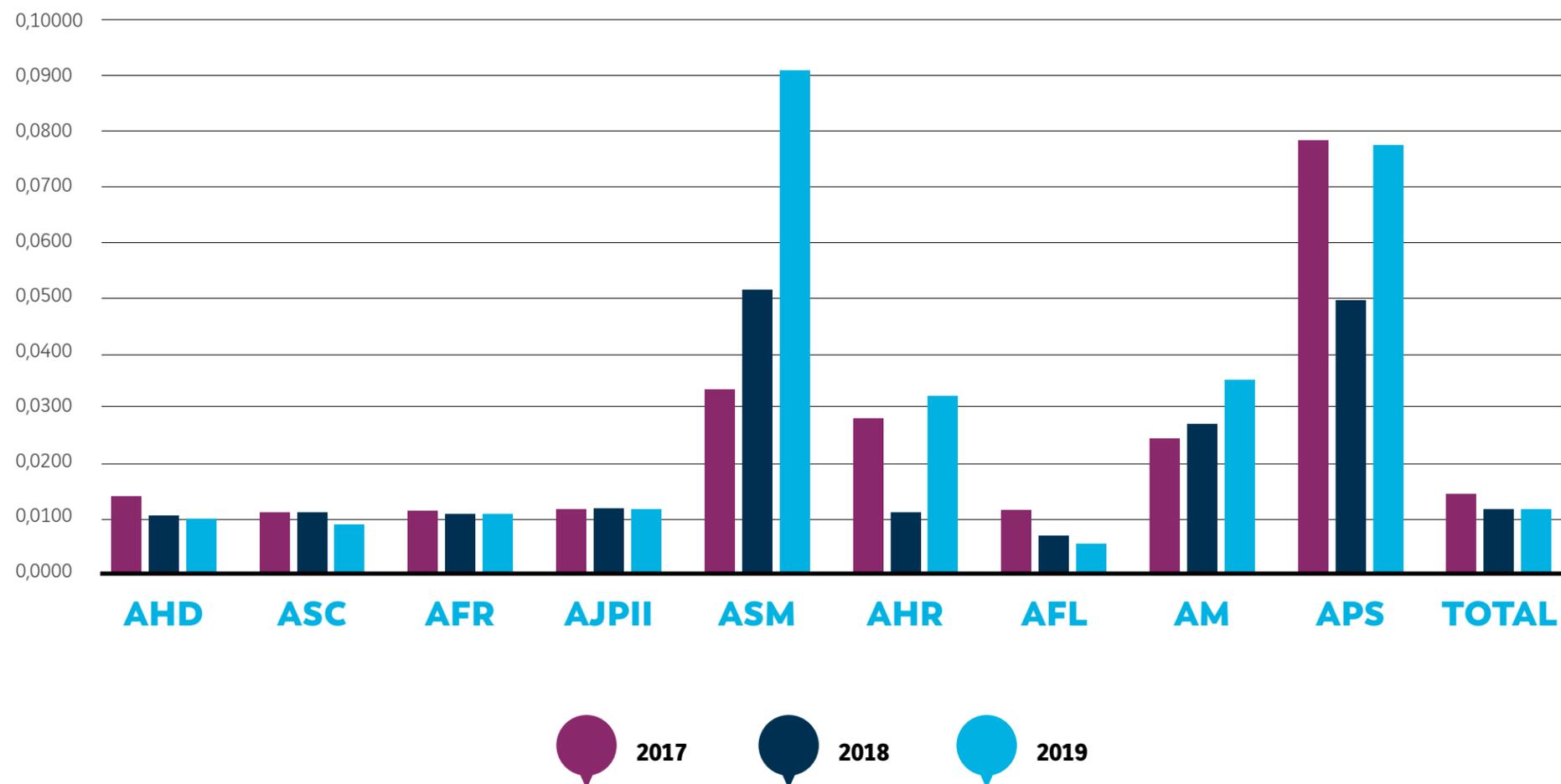
ÁGUA



Durante o ano de 2019, a ANA foi responsável pelo consumo total de 710 045 m³ de água, o que representou um acréscimo de 5,4% face a 2018. No que respeita aos consumos específicos, verificou-se um valor global de 0,01165 m³/TU, o que significou uma redução de 1,5% face aos valores de 2018.

Se em termos gerais a evolução foi globalmente positiva, com incrementos ligeiros na eficiência hídrica global da empresa, a análise da evolução particular dos aeroportos revela uma realidade particular de cada um dos aeroportos.

TABELA 6
ÁGUA CONSUMIDA M³/TU



A disponibilidade de água potável é um tema que tem merecido grande destaque, em face dos últimos anos hídricos e das consequências que estes têm tido na gestão de infraestruturas e dos negócios.

Neste âmbito, em 2011 a empresa arrancou com o projeto da Pegada Hídrica, passando a colocar-se, à semelhança do que aconteceu com a Pegada de Carbono, numa situação de vanguarda comparativamente à restante realidade nacional. Adaptando a metodologia apresentada pelo *"The Water Footprint Assessment Manual"*, calculou a Pegada Hídrica dos seus aeroportos até 2015.

Atualmente, e tendo em consideração os resultados atingidos até à data, incluindo a implementação de projetos e medidas de eficiência hídrica, considera-se que a estratégia para esta área deverá ser mais próxima da associada à eficiência energética.

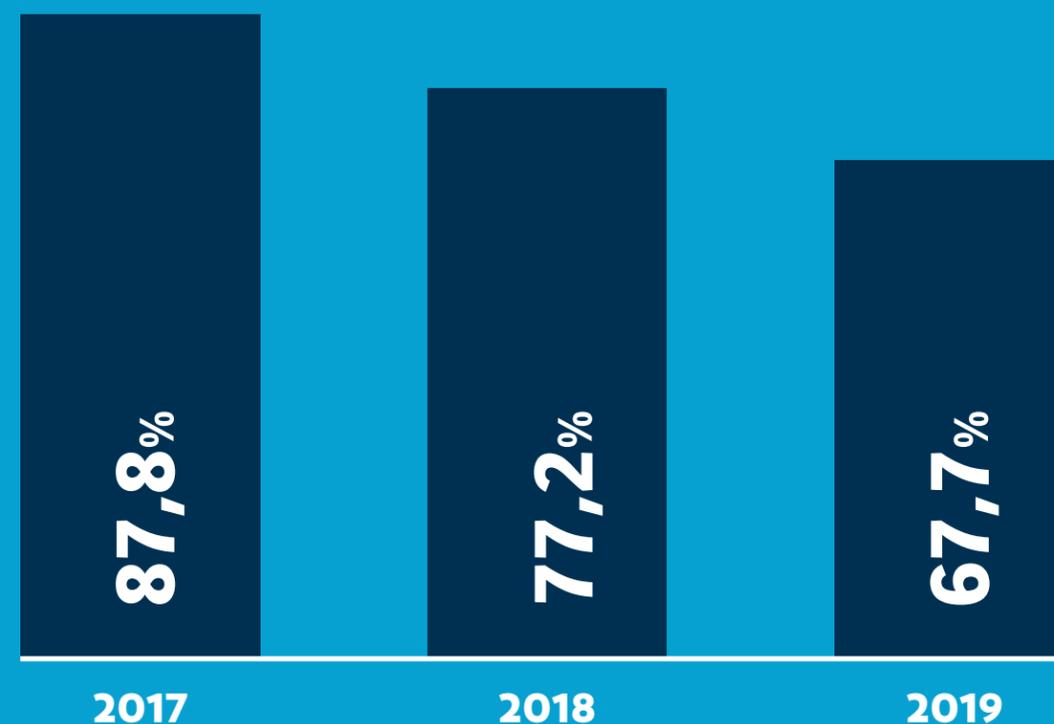
Assim, e à semelhança do que já foi realizado para a área da energia, em 2019 a ANA deu início à realização de auditorias hídricas no Aeroporto de Faro e no Aeroporto de Beja, trabalho que será realizado nos restantes aeroportos em 2020 e 2021.

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

TABELA 7
TAXA DE VALORIZAÇÃO, ANA, %



A empresa foi responsável pela produção de perto de 9 006 toneladas de resíduos, um incremento de 2,1% face ao valor de 2018, em resultado sobretudo do aumento global de movimentos e passageiros processados nestas infraestruturas.

Por outro lado, registou-se uma diminuição global da taxa de valorização de resíduos face a 2018, sendo que em 2019 se registou uma taxa de 67,7%*. Com efeito, ainda que se tenha dado continuidade à prática de encaminhamento de resíduos para o destino mais adequado, com preferência para soluções de valorização em detrimento do envio para aterro, a prestação da empresa foi muito condicionada pela prestação do Aeroporto de Faro, sendo que estão já em curso um conjunto de medidas que visam obviar a esta situação.

Em termos de produção específica de resíduos por unidade de tráfego, registou-se para a ANA uma diminuição de 54,6%, sendo em 2019, o valor global da empresa de 0,1477 kg/TU.

Relativamente ao peso total dos resíduos perigosos, verificou-se uma diminuição, uma vez que em 2018 o valor era 534,5 t e em 2019 de 466,0 t.

De destacar que no ano de 2019 foi dado início ao desenvolvimento de estudos de diagnóstico e planos de ação para a área de resíduos, com vista a melhorar a gestão global da empresa. Prevê-se que o início destes trabalhos ocorra no ano de 2020.

* Para este indicador consideram-se apenas as prestações dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, uma vez que não é possível aferir a totalidade de resíduos produzidos nos restantes aeroportos, devido à gestão dos RSU ser assegurada pelos respetivos serviços municipalizados.

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 aeroportuária não é compatível com a existência de aves (e outros animais) dentro do perímetro aeroportuário e sua envolvente, são implementadas medidas específicas para a sua 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 no aeroporto de Lisboa, Aeroporto de Faro e Aeroporto da Madeira, onde a sua aplicação é reconhecidamente mais eficiente.

Face ao exposto, a aplicação de medidas de proteção da biodiversidade nas imediações dos aeroportos é condicionada. Nesse sentido, e de forma compensatória, em 2008, a ANA aderiu ao projeto *Business & Biodiversity*, promovido pelo então Instituto de Conservação da Natureza, atual Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), 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 com sede em Gouveia e, ao nível do Aeroporto de Faro, o RIAS - Centro de Recuperação e Investigação de Animais Selvagens de Olhão, ambos geridos pela Associação ALDEIA. Este último, abarca igualmente a realização de estudos de especialidade para o Aeroporto de Faro.

Foi ainda assinado 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.

AEROPORTO LISBOA

No aeroporto de Lisboa, em 2019, foi desenvolvido o “Estudo sobre Biodiversidade no Aeroporto Humberto Delgado”, visando o levantamento e a definição de uma proposta de gestão das espécies de orquídeas silvestres existentes no lado ar, assim como o “Estudo de impacto da gestão da vegetação herbácea Aeroporto Humberto Delgado”, que pretende avaliar o impacto da gestão do prado na atração da avifauna.

AEROPORTO PORTO

No aeroporto do Porto foi desenvolvido e implementado o Plano de Ação da Vida Animal, na sequência da conclusão do “Estudo da Avifauna no Aeroporto do Porto e área envolvente”, tendo ainda sido definido o Plano Anual de Gestão da Vegetação Herbácea e Arbustiva.

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 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.

Neste aeroporto foi ainda definido um plano de ações para minimização de fontes de atração da avifauna, o qual foi analisado no âmbito do Comité de Vida Selvagem, encontrando-se em curso as medidas propostas.

Ainda em 2019, o Aeroporto de Faro foi convidado, juntamente com 28 aeroportos internacionais, a participar num projeto de colaboração com um grupo de companhias aéreas (Easy Jet, Wizz Air, Volotea e Jet2.com), suportado pela UKAA e EASA (*European Union Aviation Safety Agency*). O seu objetivo é a partilha de exemplos de gestão da vida

selvagem na rede do grupo das companhias aéreas e a inserção de oportunidades de melhoria nos Planos de Gestão da Vida Selvagem, para redução do risco de *birdstrikes* com dano. Nesse âmbito, no dia 30 de outubro de 2019, o aeroporto recebeu a visita de um especialista em gestão da vida selvagem.

No âmbito do Protocolo estabelecido com o RIAS - Centro de Recuperação e Investigação da Vida Selvagem da Ria Formosa, foi realizado o "Estudo de Monitorização da Avifauna na envolvente do Aeroporto de Faro", que decorreu entre setembro de 2018 e agosto de 2019.

Ainda neste aeroporto, 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.

CAPÍTULO 9

GESTÃO AMBIENTAL DE OBRAS

Em 2019, 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.

CAPÍTULO 10

SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL



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 trabalhadores, titulares de licenças de ocupação e/ou exploração, clientes e/ou comunidade vizinha.

Em 2019, a nível cooperativo destaca-se a comemoração do Dia Mundial do Ambiente, que ocorreu no dia 5 de junho, e que consistiu na realização de uma ação transversal à rede de aeroportos ANA, no continente e na Região Autónoma da Madeira. Esta foi dirigida a passageiros, visitantes e público em geral, numa temática em linha com a AIRPACT.

Localmente, os aeroportos promovem várias iniciativas.

AEROPORTO LISBOA

No aeroporto de Lisboa a celebração do Dia Mundial do Ambiente foi assinalada com o já tradicional “pequeno-almoço” para os trabalhadores internos. Foi ainda efetuada a sensibilização a entidades terceiras sobre água de abastecimento e águas residuais.

Foi também disponibilizado, no ano de 2019, um conjunto de reportagens desenvolvidas pela RTP/Quercus tendo por objeto o Aeroporto de Lisboa. Estes vídeos integraram o programa “Minuto Verde” da RTP (com a qual se pretende divulgar gestos e boas práticas para a sustentabilidade ambiental) e ficaram disponíveis na página de Facebook do aeroporto. O primeiro teve como tema a Compensação das Emissões de CO₂ originadas pelas deslocações de avião, emitido em novembro de 2018. Os restantes 6 episódios foram emitidos no primeiro trimestre de 2019, com os seguintes temas: Acessibilidades – vá até ao aeroporto de Metro ou Aerobus; viaje apenas com bagagem de cabine; utilize a tecnologia e não imprima reservas ou *boarding pass*; dúvidas com os líquidos no controlo de segurança; como o aeroporto monitoriza o impacto ambiental; estacionamento veículos elétricos.

AEROPORTO PORTO

Por sua vez, o aeroporto do Porto participou na Semana Europeia da Prevenção de Resíduos de 2019, em colaboração com a LIPOR, com a divulgação de exposição e vídeo alusivos à temática na aerogare, para além de divulgação no Facebook do aeroporto. Ainda na aerogare deste aeroporto, foram publicitados mensalmente os resultados das análises de água e informação sobre gestão ambiental do aeroporto.

Neste aeroporto, foi igualmente desenvolvida uma ação de sensibilização de resíduos “*on-job*” 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 exibição da exposição “Ambiente no Aeroporto”.

AEROPORTO FARO

Já no Aeroporto de Faro foram realizadas reuniões sobre a gestão de ruído no aeroporto com a Associação APROQUILA - Associação de Proprietários da Quinta do Lago e a Associação dos Proprietários de Vale do Lobo.

Foi ainda estabelecido um programa de colaboração com o CCMAR/ Universidade do Algarve - Centro de Ciências do Mar, para disseminar e aumentar a consciência ambiental da comunidade aeroportuária, incluindo passageiros, com o objetivo de promover o conhecimento da riqueza natural da área circundante (Ria Formosa) e outras áreas naturais do Algarve, assumindo assim um papel fundamental na preservação e conservação do ambiente desta região.

Ainda em 2019, o Aeroporto de Faro participou numa sessão de esclarecimento, organizado pela ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil, à população do Algarve, nomeadamente residentes em Albufeira, Faro e Loulé, nacionais e estrangeiros, sobre a operação das aeronaves que descolam e aterram nesta infraestrutura aeroportuária.

Neste aeroporto, com o intuito de incrementar a recolha seletiva de papel produzido nas áreas de escritório, foram distribuídos contentores para a deposição desta tipologia de resíduo.



AEROPORTOS AÇORES

Os aeroportos dos Açores ofereceram um cabaz com produtos regionais e nota de agradecimento aos moradores onde são instalados os sonómetros, para as campanhas semestrais de monitorização do ruído no Aeroporto de Ponta Delgada. Estes aeroportos continuam a colaborar na campanha SOS Cagarro, que tem como principal objetivo envolver as populações e entidades, no salvamento dos cagarros juvenis encontrados junto às estradas e na sua proximidade.

Houve ainda participação em vários workshops, como a apresentação sobre “Gestão da Fauna”, realizada no âmbito de um seminário que decorreu no Aeroporto de Ponta Delgada sobre *Birdstrikes*.

No Aeroporto de Santa Maria foi realizada uma ação de sensibilização relativa à gestão ambiental no aeroporto, direcionada aos seus trabalhadores mais recentes.

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

Em síntese, o desempenho ambiental dos aeroportos da ANA em 2019 permite inferir um balanço positivo do sistema de gestão ambiental da empresa, sendo este resultado das diversas ações de ambiente que estão consignadas em planos estruturados, como forma de garantir o devido acompanhamento e seguimento por parte dos vários intervenientes da mesma.

Este ano colocou desafios crescentes em matéria de ambiente, na medida em que o tráfego continuou a aumentar, impondo um incremento no número de ocorrências e atividades a desenvolver com vista a minimizar eventuais impactes e minimizar consumos, apostando em paralelo, e com ganhos sucessivos, na eficiência ambiental. Foi desse esforço que foi possível diminuir os consumos médios de energia e água globais da empresa, ainda que, ao nível de resíduos, a prestação tenha na globalidade sido menos favorável.

Ainda a destacar as recentes e importantes alterações no terminal do Aeroporto de Faro, o que introduziu maior pressão na gestão das matérias ambientais, bem como as contínuas alterações na zona do terminal do aeroporto de Lisboa, tendo sido desenvolvido e apresentado à APA o Estudo de Impacte Ambiental do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades, o qual obteve Declaração de Impacte Ambiental Favorável Condicionada em janeiro de 2020.

De qualquer 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.

Por último, em face do que se prevê para 2020, estão desde já elencadas ações tendentes à manutenção e incremento da eficiência na gestão de matérias ambientais na ANA, em articulação com as várias unidades, de carácter local e corporativo. De destacar que 2020 será marcado pela definição dos Planos de Ações para os aeroportos no âmbito do AIRPACT 2030, que irão permitir que os mesmos consigam caminhar para o cumprimento dos desafiantes objetivos e metas definidos pela VINCI Airports.

EDIÇÃO

ANA - AEROPORTOS DE PORTUGAL, SA

JUNHO DE 2020

ANA
AEROPORTOS
DE PORTUGAL

Powered by

