



RELATÓRIO DE DESEMPENHO AMBIENTAL

2016



ÍNDICE

1. Introdução.....	3
2. Ruído e Qualidade do Ar	4
3. Gestão Voluntária de Carbono	6
4. Energia	7
5. Água	9
6. Resíduos	11
7. Biodiversidade.....	14
8. Gestão Ambiental de Obras	17
9. Sensibilização Ambiental	18
10. Conclusões	20



1. Introdução

A ANA – Aeroportos de Portugal, SA (ANA) assumiu na sua gestão quotidiana a responsabilidade de garantir a preservação do ambiente com vista à melhoria contínua do seu desempenho ambiental, o que representou, em 2016, um investimento de 1,6 milhões de euro na vertente ambiental.

Neste âmbito insere-se o Sistema de Gestão Integrado (SGI) – Componente Ambiente adotado pela empresa, que é certificada segundo a norma ISO 14001:2004 desde 2008.

A valorização do papel da empresa junto da comunidade envolvente ao aeroporto, procurando orientar e sensibilizar os diferentes agentes económicos para uma atuação mais responsável, reveste-se igualmente de significativa importância, sendo o presente documento modo de divulgação do desempenho ambiental da ANA em 2016 a todos os stakeholders.



2. Ruído e Qualidade do Ar

Existe implementado um Sistema de Monitorização e Simulação de Ruído nos Aeroportos (em operação contínua), com o objetivo de permitir uma avaliação do 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 e de mapas de ruído.

Durante 2016 ocorreu o processo de upgrade do Sistema instalado para a versão mais atual. Desta forma, pretende a ANA, S.A, continuar a ficar munida das ferramentas mais atuais em termos da gestão de ruído.

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.

Em 2016, foram elaborados, para o aeroporto da Madeira, Estudos de Procedimentos de Noise Abatement¹.

De igual forma manteve-se a participação 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 impactes no ambiente, quer na componente de ruído, quer nos gases (CO² e NO_x).

Na envolvente dos aeroportos, a maior parte da população está exposta aos níveis mais baixos de ruído proveniente da infraestrutura aeroportuária.

¹ Trata-se de um Estudo, com vista a serem identificados eventuais procedimentos que poderão ser implementados ao nível do envelope operacional das aeronaves, com o objetivo da redução do impacte do ruído na envolvente do Aeroporto.

No que concerne às reclamações de ruído em 2016, foram recebidas 11 reclamações no aeroporto de Lisboa, sendo de referir que grande parte das queixas reportadas, não derivou de um aumento do impacte das emissões sonoras existente na envolvente do Aeroporto, mas sim de aumentos da perceção ao ruído, por motivos de obras, tendo-se procedido em certos períodos de tempo, nomeadamente no período noturno, ao desvio de tráfego para a pista menos utilizada (pista 35-17). Em 2016, ocorreram ainda 2 reclamações de ruído no Aeroporto de Faro.

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, designadamente chaminés de caldeiras. De igual forma, é realizada a monitorização da qualidade do ar nos Aeroportos Humberto Delgado, Francisco Sá Carneiro, 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.

No aeroporto João Paulo II, a realização das campanhas é feita com uma periodicidade trianual, tendo em agosto de 2016 sido feita uma campanha.

A qualidade do ar nos aeroportos, em termos de classificações do índice de qualidade do ar obtidas, registou um nível maioritariamente favorável em 2016, apresentando valores inferiores aos valores limite legislados.

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.

No Aeroporto de Faro foram ainda realizadas duas campanhas de monitorização da qualidade do ar exterior, em fase de exploração, no âmbito da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) do projeto "Infraestruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro".



3. Gestão Voluntária de Carbono

No âmbito da Gestão Voluntária de Carbono, em 2016 a ANA calculou a sua pegada de carbono referente à atividade de 2015, tendo sido verificada por uma entidade externa as pegadas associadas às emissões diretas e às emissões que consegue controlar (âmbitos 1 e 2).

TABELA 1 – EMISSÕES (Ton CO2 eq) DA ANA				
	2015	2014	2013	Var. 14/15
Âmbito 1 (emissões diretas)	8.354	8.776	9.206	-5%
Âmbito 2 (emissões indiretas de eletricidade)	50.471	39.026	38.635	29%
Âmbito 3 (outras emissões indiretas)	699.199	617.599	574.899	13%
Total	758.025	665.402	622.740	14%

As emissões globais do conjunto dos 10 aeroportos geridos pela ANA e da sede aumentaram 92.623 TCO2eq comparativamente a 2014. O aumento global foi determinado pela variação do âmbito 3, o qual aumentou 13% face a 2014. As emissões do âmbito 2 também sofreram um aumento de 29% enquanto as emissões de âmbito 1 mostraram uma diminuição (-5%) comparativamente a 2014 (cujos dados foram objeto de recálculo).

Constata-se assim que as fontes de emissão direta estão de facto controladas, com tendência para diminuir. No que diz respeito à produção da energia elétrica adquirida constata-se que, apesar dos consumos de energia elétrica terem sido, na maior parte dos casos, menos significativos do que em 2014, os fatores de emissão associados aos comercializadores de energia foram, na generalidade dos casos, mais elevados, não permitindo assim, a redução das emissões indiretas de âmbito 2. As restantes emissões indiretas, de âmbito 3 estão fortemente relacionadas com a atividade aeroportuária que aumentou cerca de 11% em termos do número de passageiros entre 2014 e 2015.

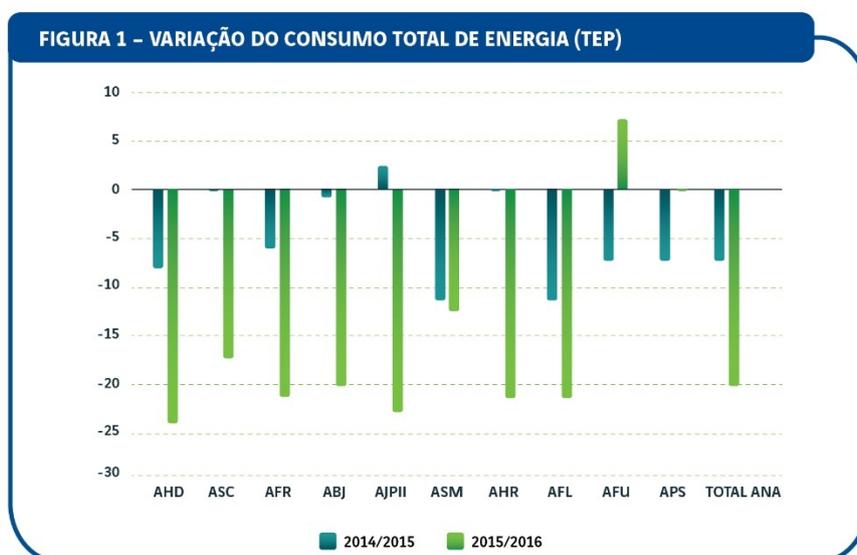
O desempenho positivo da empresa ao nível da gestão das emissões de carbono viu-se refletido ao nível da acreditação da ANA no programa independente do ACI, o Airport Carbon Accreditation (ACA). Em 2016, a empresa renovou a acreditação dos seus 10 aeroportos, tendo oito no nível 2 (Reduction) e dois no nível 1 (Mapping).



4. Energia

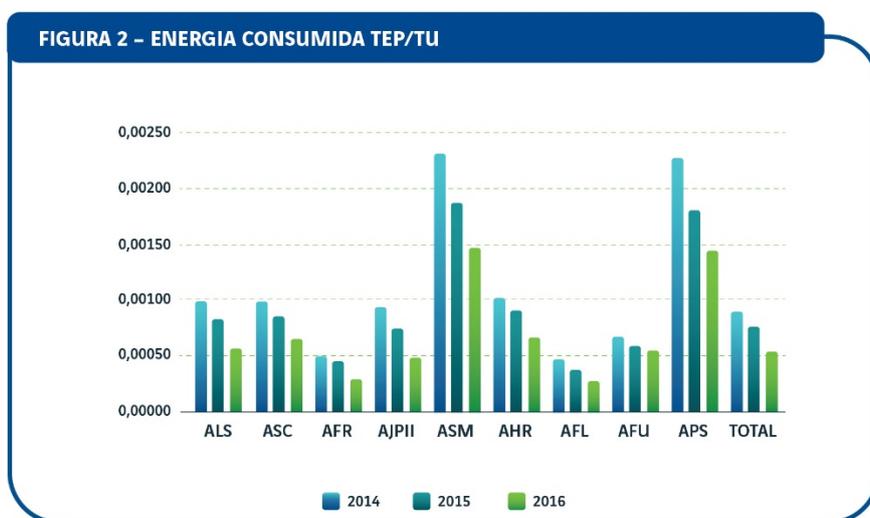
A eficiência energética assume particular relevância na atividade aeroportuária, quer em termos de repercussões económicas, quer associadas aos impactes ambientais resultantes de emissões atmosféricas e dos gases com efeito de estufa, representando um aspeto fundamental de atuação no sentido da sustentabilidade.

Na ANA é consumida energia direta (gasolina, gasóleo, gás natural, gás butano e gás propano) e energia indireta (eletricidade) tendo em 2016 consumido um total de 24 458 TEP, o que significou uma redução de 20% no consumo global de energia, entre 2015 e 2016, decorrente das ações de redução dos consumos e incremento de eficiência energética desenvolvidos no âmbito do Grupo de Gestão e Eficiência Energética, 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, Ponta Delgada, Horta, Flores e Faro.



A correta avaliação da evolução do comportamento dos aeroportos em matéria de energia necessita ser ponderada por Traffic Unit (TEP/TU)², caracterizando-se por energia específica, que se apresenta na figura seguinte.

Neste caso verificou-se uma redução dos consumos específicos de energia em todos os aeroportos da ANA³, 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 Beja (-46,8%), João Paulo II (-34,7%), Faro (-33,2%) e Lisboa (-31,5%).

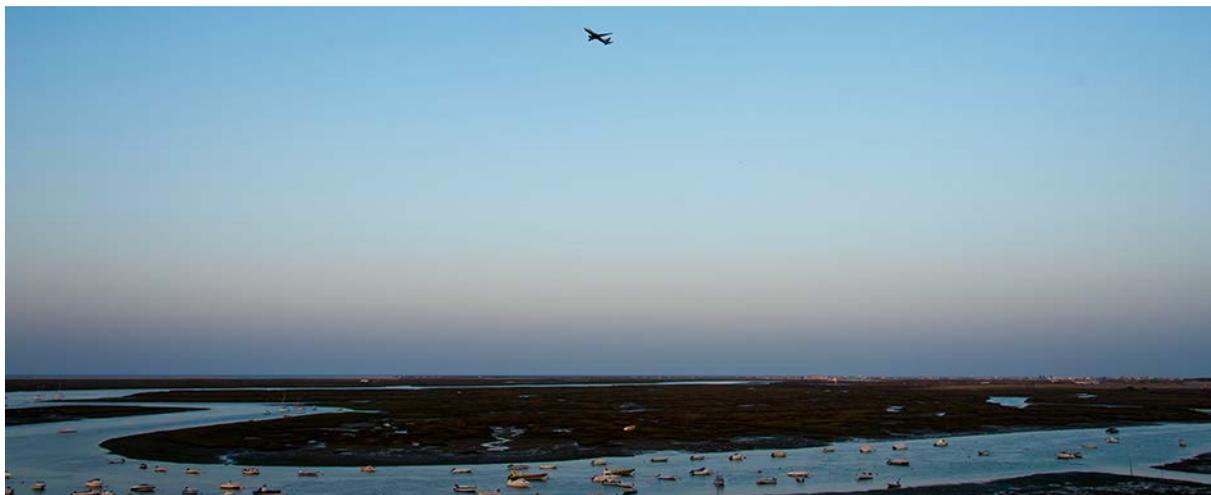


Em 2016 a ANA deu início à realização de auditoria energética à empresa em conformidade com as disposições explanadas no Decreto-Lei n.º 68-A/2015, de 30 de abril, bem como a consequente definição de proposta de planos de ações de eficiência energética.

Encontra-se igualmente contemplada a realização de um levantamento dos edifícios que se encontram abrangidos pela certificação energética nos termos do Decreto-Lei n.º 118/2013, e respetivas alterações, e consequente elaboração de plano de certificação, por forma a assegurar o integral cumprimento desta legislação na empresa.

² TU calculado de acordo com DL setorial n.º 254/2012 de 28 de novembro.

³ Não se faz a análise dos consumos por TU no Terminal Cível 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.

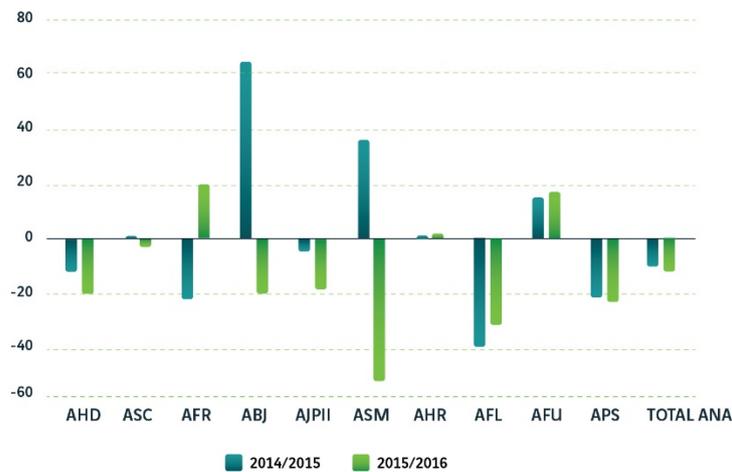


5. Água

Durante o ano de 2016, a ANA foi responsável pelo consumo total de 639.543 m³ de água, o que representou um incremento de 1,7% face a 2015. Este esteve sobretudo ligado ao aumento do número de passageiros processados e, no caso do consumo da Madeira, em virtude da ocorrência de fugas, e no caso do Aeroporto de Faro pelo incremento do consumo de água na rega de espaços ajardinados e existência de fugas decorrentes de danos provocados pela obra de ampliação da aerogare.

No que respeita aos consumos específicos, verificou-se em 2016 um valor global de 0,0143 m³/TU, o que significou uma redução de 10,9% face aos valores de 2015. Os aeroportos com maior redução ao nível destes consumos foram os aeroportos de Santa Maria (-53,1%) e Flores (-30,9%). Apenas os aeroportos de Faro, Madeira e Horta apresentaram um aumento dos consumos específicos e absolutos, sendo que na Horta em 2016 ocorreu a drenagem da rede de água na aerogare para reparação da mesma, assim como a desinfecção da rede de água na CEE, perto da Aerogare e SLCI, onde a água foi renovada, pelo menos, 2 vezes.

FIGURA 3 – VARIACÃO DO CONSUMO DE ÁGUA (m³/TU)



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.

Os resultados obtidos pelos programas de monitorização em curso, em 2016, 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, sendo que em 2016 a ANA calculou a pegada hídrica de 2015. No triénio 2013 a 2015, no que à pegada hídrica azul diz respeito, os aeroportos com desempenho hídrico mais favorável são o Aeroporto do Porto, o Aeroporto de Faro e o Aeroporto da Horta. De todos os aeroportos da ANA, o Aeroporto de Beja, com um valor médio de 10,369 m³/TU, é o que apresenta desempenho hídrico menos favorável, em virtude do baixo tráfego.

Em termos globais é de registar que o consumo médio por Traffic Unit para a ANA diminuiu face ao ano de 2014, passando de 0,016 m³/TU para 0,015 m³/TU em 2015.

Decorrente dos trabalhos nesta matéria, está em funcionamento desde o final de 2014 o “Sistema de reutilização de água dos treinos das viaturas dos Socorros” no Aeroporto do Porto, estando em implementação um projeto similar no Aeroporto de Lisboa.

TABELA 2 - DESEMPENHO HÍDRICO DOS AEROPORTOS ANA - PEGADA HÍDRICA AZUL

AEROPORTOS	PH Azul / TU (m ³ / TU)			
	2013	2014	2015	MÉDIA (13-15)
AHD	0.018	0.018	0.017	0.018
ASC	0.006	0.005	0.007	0.006
AFR	0.009	0.013	0.009	0.010
ABJ	1.516	10.858	18.732	10.369
AFU	0.021	0.025	0.030	0.025
APS	0.111	0.100	0.085	0.099
ASM	0.073	0.046	0.051	0.056
AJP	0.020	0.018	0.017	0.018
AHR	0.011	0.011	0.012	0.011
AFL	0.014	0.023	0.014	0.017
TOTAL Aeroportos ANA	0.015	0.016	0.015	0.015



6. Resíduos

A ANA foi responsável pela produção, em termos absolutos, de 8097,4 toneladas de resíduos, um incremento de 11,9% face ao valor de 2015, em resultado sobretudo do aumento dos resíduos produzidos na generalidade dos aeroportos de em virtude do incremento significativo de movimentos e passageiros processados em 2016. O aumento da produção de resíduos foi registado em todos os aeroportos da rede, à exceção do aeroporto da Madeira.

No aeroporto de Lisboa o aumento da produção de resíduos está ainda relacionado com as obras aí existentes no decorrer de 2016, sendo que em Faro o aumento é ainda decorrente das limpezas dos separadores de hidrocarbonetos dos Rent-a-cars e a remodelação, em curso, de toda a aerogare.

O aumento da produção de resíduos no Aeroporto de Ponta Delgada decorre da maior produção de RCD's resultantes de obras de manutenção e da remodelação dos parques 1 e 2. Nos Aeroportos de Santa Maria e Horta o aumento da produção de resíduos relaciona-se ainda com processos de abate de equipamentos obsoletos e, no aeroporto das Flores o aumento está ligado ao encaminhamento de um veículo em fim de vida e maior produção de óleos usados.

No Aeroporto de Porto Santo houve uma melhoria na contabilização da quantidade de resíduos resultantes das limpezas de jardins.

Apesar do aumento da produção de resíduos, registou-se o aumento global da taxa de valorização de resíduos da ANA face a 2015, sendo que em 2016 se registou uma taxa de valorização global de 85,2%.

Em termos de produção específica de resíduos por unidade de tráfego, registou-se para a ANA uma diminuição de 1,7%, sendo em 2016, o valor global ANA de 0,1771 kg/TU.

Relativamente ao peso total dos resíduos perigosos, verificou-se uma estabilização com 431,07 ton. em 2015 e 432,27 ton em 2016.

Salienta-se que nos aeroportos da Madeira e nos aeroportos dos Açores não são contabilizados os RSU, uma vez que estes são recolhidos pelos serviços municipalizados. No Terminal Civil de Beja, apenas são produzidos RSU e os mesmos são igualmente geridos pelos serviços municipalizados, pelo que este indicador não é contabilizado para esta infraestrutura.

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 Francisco Sá Carneiro (acima de 92%) e o forte incremento da taxa de valorização registada no Aeroporto de Faro (de 17,7% em 2015 para 49,4% em 2016) – este facto está relacionado com a mudança no destino final de uma grande quantidade de resíduos indiferenciados, que outrora eram encaminhados para eliminação e passaram a ser valorizados.

FIGURA 4 - PRODUÇÃO TOTAL DE RESÍDUOS (kg) POR TU

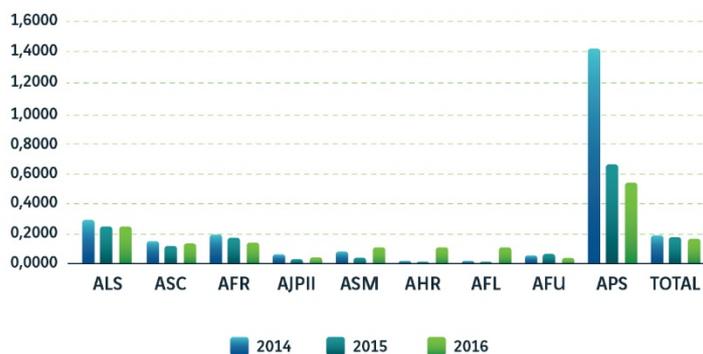
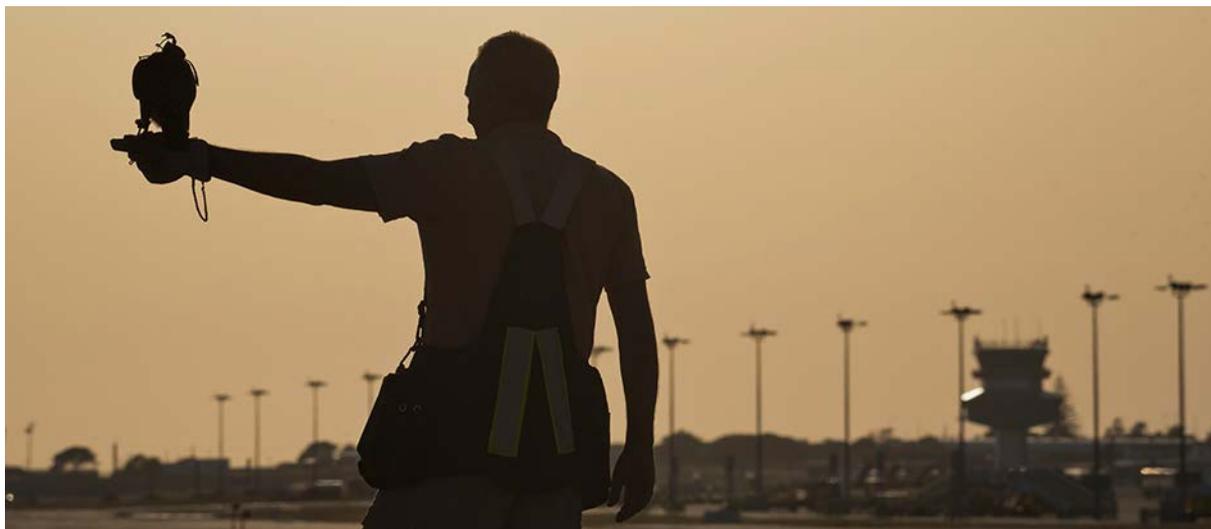


TABELA 3 - TAXA DE RESÍDUOS VALORIZADOS (%)

Aeroportos	2015	2016	Var. 15/16
AHD	86,96	92,38	6,23
ASC	93,49	92,86	-0,67
AFR	17,70	49,40	179,10
DAA	96,35	99,48	3,24
DAM	97,82	97,08	-0,76
APS	99,93	94,35	-5,58
TOTAL Aeroportos ANA	79,18	85,21	7,62



7. Biodiversidade

Com uma estratégia corporativa imbuída da valorização e proteção do ambiente natural e humana, a ANA contribui ativamente para a promoção da biodiversidade. Por isso, é parte integrante do seu plano de atividades as questões da proteção e conservação das espécies e ecossistemas, indispensáveis ao equilíbrio da qualidade ambiental.

A Empresa defende que a promoção de “projetos-bandeira” é uma atividade decisiva para desenvolver a consciência coletiva para os desafios da biodiversidade e conseguir a mobilização e o empenho de todos.

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. Contudo, 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 (o CERVAS e o RIAS), contribuindo desta forma para a conservação da biodiversidade em Portugal.

Adicionalmente, devido ao facto de o Aeroporto de Faro se encontrar implantado numa zona protegida (Ria Formosa), e no âmbito do seu Plano de Desenvolvimento, são implementadas medidas específicas, designadamente com:

_Instituto do Mar da Universidade de Coimbra (IMAR) - Avaliação da área de influência do Aeroporto de Faro (censos de aves num raio de 13 km do aeroporto) e medidas de conservação aplicadas a aves nidificantes, em particular, à Chilreta (*Sternula albifrons*).

_Conduril (e subempreiteiro, Discoverdi) – Erradicação de espécies invasoras (em especial, acácias e chorão) em áreas da Ria Formosa, definidas pelo PNRF/ICNF.

No período em análise foram também realizadas as seguintes parcerias com outras entidades, com fins diversos no âmbito da conservação da biodiversidade no aeroporto de Faro:

_Universidade do Algarve:

Centros de Investigação Científica, Centro de Ciências do Mar (CCMAR) e Centro de Investigação Marinha e Ambiental (CIMA) – Monitorizações das águas superficiais, da ecologia aquática e do fitoplâncton da Ria Formosa. Constituem medidas minimizadoras decorrentes da Declaração de Impacte Ambiental do Projeto “Infraestruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro”.

Estação de Investigação Científica do Ramalhete - Utilização de água subterrânea proveniente de uma nora do aeroporto, com excelentes características, devido à mistura de água doce com água salgada da intrusão salina, sendo ótima para a reprodução e desenvolvimento de chocos em aquacultura - projeto de investigação científica piloto a nível mundial. A utilização da água deste furo foi autorizada, em regime de exceção pela entidade autoritária, visto destinar-se ao uso científico.

PRAVI.org – Controlo da população de gatos selvagens no aeroporto, através da captura, esterilização e reintegração no meio, promovendo, prioritariamente, a adoção sempre que possível.

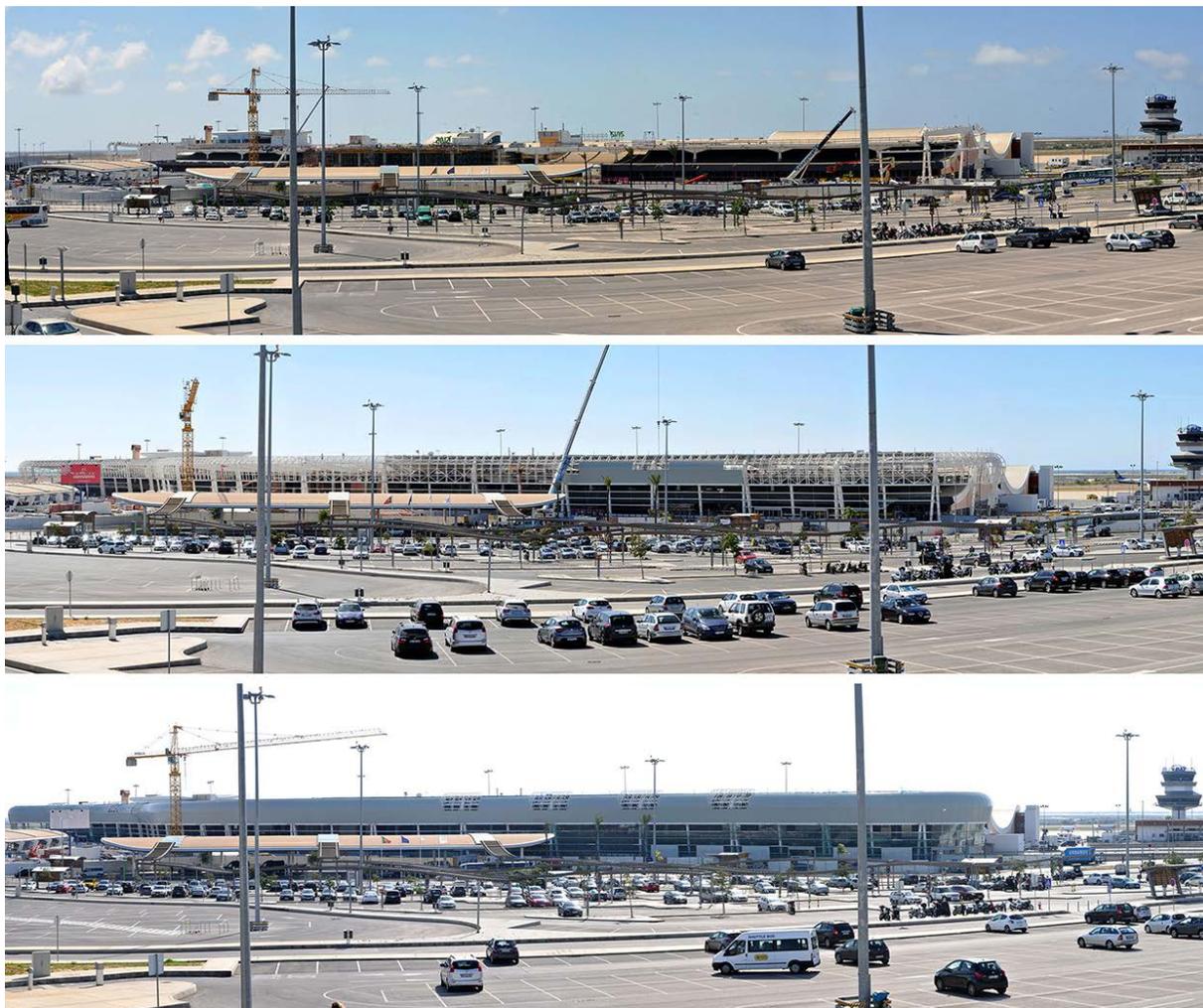
Administração Regional de Saúde (ARS) do Algarve / ACES Central Algarve - Controlo da propagação de vetores de doenças (diferentes espécies de mosquitos), sobretudo, provenientes de áreas tropicais e subtropicais.

Direção Regional de Agricultura e Pescas (DRAP) do Algarve e Direção Geral de Agricultura e Veterinária (DGAV) - prospeção de insetos nocivos (*Diabrotica virgifera virgifera* LeConte).

Neste aeroporto foi ainda realizado o relatório da “Avaliação do Risco de Ocorrência de Bird Strikes no AFR”, baseado nos últimos 5 anos de registos deste tipo de ocorrências (1 de junho de 2011 a 31 de maio de 2016), o qual foi divulgado às companhias aéreas que operam no AFR. Foi assim informado, como resultado desta avaliação, que apesar do AFR estar localizado numa área de enorme riqueza ecológica e, sobretudo, ornitológica, continua a apresentar a menor categoria de risco para este tipo de ocorrências (Nível 1). Perante esta categoria de risco e de acordo com as recomendações do International Bird Strike Committee, deverão ser mantidas as práticas existentes no aeroporto para a gestão da vida selvagem local (canhões de gás, bioacústica, técnicas de dispersão visual e de gestão de habitats e aves de presa em voo livre – Falcoaria).

No aeroporto de Lisboa foram realizados durante o ano de 2016 recenseamentos dirigidos a Andorinhas e Andorinhões para além do “Estudo para avaliação da situação dos pombais na periferia do aeroporto e diminuição da disponibilização alimentar nas zonas das pistas”.

Foi iniciada a implementação do plano de ações constantes no estudo de Avaliação da Interação entre a Avifauna e Operações Aeroportuárias nos Aeroportos da Madeira e Porto Santo, que foi concluído em 2015, 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 Ambiental 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 impactes 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 ANA aposta na sensibilização ambiental como uma ferramenta primordial para a promoção da mudança de comportamentos, desenvolvendo ao longo do ano várias ações, quer informativas, quer solicitando a participação ativa dos seus colaboradores, concessionários, clientes e/ou comunidade vizinha.

Em 2016, a nível cooperativo destacamos a participação no evento “Bike to Work day”, ligado à temática da mobilidade sustentável, assim como a divulgação de notícias na intranet sobre o Dia Mundial do Ambiente. Localmente, os aeroportos também promovem várias iniciativas. A comemoração do Dia Mundial do Ambiente foi disso exemplo no Aeroporto de Lisboa, ligada ao tema da redução dos consumos e com entrega aos colaboradores de plantas. Por sua vez, o Aeroporto do Porto participou na Semana Europeia da Prevenção de Resíduos 2016, com a divulgação de exposição e vídeo alusivos à temática na aerogare. Ainda na aerogare deste aeroporto foram publicitados mensalmente os resultados das análises de água e informação sobre gestão ambiental do aeroporto. Neste ano foram ainda desenvolvidas ações de sensibilização de resíduos dirigidas aos concessionários de restauração e prestador do serviço de limpeza, para além da Exposição "Ambiente no Aeroporto" divulgada nas áreas públicas da Aerogare (partidas e chegadas), no âmbito do Dia Mundial do Ambiente e o arranque do funcionamento da Horta Biológica para funcionários do Aeroporto do Porto.

No Aeroporto de Faro foram realizadas diferentes ações de sensibilização, designadamente: a celebração do Dia Mundial de Ambiente, em parceria com o RIAS, com o tema “Luta contra o comércio ilegal da fauna e flora selvagens”, tendo sido distribuídos jogos didáticos contruídos com materiais reciclados. Neste aeroporto foi ainda celebrado o dia internacional da Biodiversidade, igualmente em parceria com o RIAS, com a libertação de uma águia – d’asa -redonda. Foi ainda divulgado às companhias aéreas os resultados do estudo da “Avaliação do risco de ocorrência de Birdstrikes no AFR”, desenvolvido com base no registo deste tipo de ocorrências entre 1 de junho de 2011 e 31 de maio de 2016.

Já nos aeroportos dos Açores foi comemorado o Dia Mundial do Ambiente com a promoção da campanha “Reutilizar solidário” com o convite à comunidade para doar artigos ou bens materiais em bom estado (roupa e sapatos de criança ou adulto, livros e material escolar, artigos de puericultura, brinquedos, etc.), fomentando a aplicação da política dos 4 r’s (reduzir, reutilizar, reciclar e recuperar). Os materiais recolhidos foram doados a instituições de solidariedade social em cada uma das ilhas dos aeroportos da ANA. Foi ainda realizada a divulgação dos resultados do controlo da qualidade da água para consumo humano no aeroporto de Ponta Delgada, informando a todos os trabalhadores, concessionários, prestadores de serviços e clientes da 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 do Porto Santo foram realizadas ações de sensibilização alusivas à temática de redução dos consumos de água e da produção de resíduos, foi ainda realizada a campanha de sensibilização com o tema “Sustentabilidade faça a sua parte”, com distribuição de garrafas para utilização de água potável da rede, divulgação de indicadores de desempenho ambiental aos colaboradores e melhoria da sensibilização / controle das performances ambientais de terceiros com disponibilização de plataforma para troca de informação de carácter ambiental entre estes e a gestão dos aeroportos da Madeira e Porto Santo.

Em todos os aeroportos, foram realizadas ações de sensibilização dos prestadores de serviços, clientes e concessionários relativas a gestão de resíduos, gestão de produtos perigosos e redução de consumos de água e energia através de visitas de acompanhamento ambiental.



10. Conclusões

Em síntese, o desempenho ambiental dos aeroportos em 2016, permite inferir um balanço manifestamente positivo do sistema de gestão ambiental da empresa, sendo este resultado das diversas ações de Ambiente que estão consignadas em planos estruturados pelas áreas de ambiente, como forma de garantir o devido acompanhamento e seguimento por parte dos vários intervenientes da mesma.

O ano de 2016 colocou desafios crescentes em matéria de ambiente na medida em que o tráfego aumentou exponencialmente, impondo um incremento no número de ocorrências e atividades a desenvolver com vista a minimizar eventuais impactes e minimizar consumos, apostando em paralelo com ganhos sucessivos na eficiência ambiental. Foi desse esforço que foi possível diminuir os consumos médios de energia, água e até resíduos por TU, para além do incremento significativo da taxa de valorização de resíduos alcançada globalmente pela empresa.

Ainda de relevo é de destacar as importantes alterações construtivas em curso no aeroporto de Faro, o que introduziu maior pressão na gestão das matérias ambientais, para além das contínuas alterações na zona do terminal do Aeroporto de Lisboa.

De qualquer modo, é de relevar assim a importância de ações ambientais de carácter local e corporativas para redução de consumos de energia, emissões de CO₂, água, 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 todos os stakeholders dos aeroportos.

Por último, em face do que se prevê para 2017, 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.

