



# RELATÓRIO DE DESEMPENHO AMBIENTAL 2018



# ÍNDICE

1

**INTRODUÇÃO**

PAG. 04

2

**RUÍDO E  
QUALIDADE DO AR**

PAG. 05

3

**GESTÃO VOLUNTÁRIA  
DE CARBONO**

PAG. 8

4

**ENERGIA**

PAG. 11

5

**ÁGUA**

PAG. 15

6

**RESÍDUOS**

PAG. 17

7

**BIODIVERSIDADE**

PAG. 19

8

**GESTÃO AMBIENTAL  
DE OBRAS**

PAG. 22

9

**SENSIBILIZAÇÃO  
AMBIENTAL**

PAG. 23

10

**CONCLUSÕES**

PAG. 26

# 1 INTRODUÇÃO

A ANA – Aeroportos de Portugal, SA (ANA) procura que a sua gestão quotidiana garanta a preservação do ambiente, visando a melhoria do seu desempenho ambiental e, na justa medida das suas possibilidades, contribuir para a construção de um futuro mais sustentável.

Neste sentido, o presente documento pretende demonstrar os principais resultados da gestão ambiental da ANA em 2018, constituindo um meio de divulgação privilegiado disponível para as principais partes interessadas da ANA e para o público em geral.



# RUÍDO E QUALIDADE DO AR

A atividade aeroportuária tem vindo a incluir na sua agenda, com importância crescente, as questões ambientais e de sustentabilidade, de onde o descritor ambiental “Ruído” assume especial enfoque. Dada a enorme relevância para a ANA das questões associadas ao ruído, estas encontram-se, espelhadas na Política de Ambiente da Empresa como área estratégica de atuação prioritária.



As estratégias para minimização do impacto 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 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. Isto é feito salvaguardando as condições de operacionalização, associando-lhe os custos mínimos pela utilização racional de recursos e, tendo presente, o princípio da “abordagem equilibrada”, amplamente preconizado na União Europeia.

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

Neste sentido, encontra-se implementado um Sistema de Monitorização de Ruído nos Aeroportos (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.

Em 2018 procedeu-se à ampliação do Sistema no Aeroporto Humberto Delgado com a aquisição de mais duas estações de monitorização.

Neste âmbito o aeroporto de Lisboa conta com 9 estações de monitorização fixas, encontrando-se os Aeroporto Sá Carneiro (Porto), Aeroporto de Faro e Aeroporto da Madeira munidos com 3 estações. 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 em caso de resposta a eventuais reclamações. No Aeroporto de Porto Santo recorre-se a 1 estação portátil para realização de monitorização em contínuo.

No caso concreto do Aeroporto João Paulo II (Ponta Delgada), os Relatórios de Monitorização do Ruído são realizados por um 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 específico das aeronaves.

Neste sentido, são realizados Mapas de Ruído para os aeroportos de Lisboa, do Porto, Faro e Madeira, sendo igualmente realizados para o aeroporto de Porto Santo, constituindo elementos integrantes dos relatórios de monitorização do ruído desse mesmo 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 LDEN e LNoite.

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 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. Estes são precedidos 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 respetivos Planos de Ação de Redução do Ruído dos aeroportos de Lisboa e do Porto, tendo os mesmos sido submetidos à APA.

De igual forma, iniciou-se em 2018 um estudo de análise de benefícios das medidas de "noise abatement" no aeroporto de Lisboa, com conclusão prevista para o primeiro semestre de 2019.

No ano de 2018 foram recebidas 2 reclamações no aeroporto de Faro e 9 reclamações no aeroporto de Lisboa.

# GESTÃO VOLUNTÁRIA DE CARBONO

A empresa determinou pelo nono ano consecutivo a sua pegada de carbono, desta feita referente ao ano de 2017, e que foi objeto de verificação por uma entidade externa, nomeadamente as pegadas associadas às emissões diretas e às que consegue controlar (âmbitos 1 e 2).





**Tabela 1** Emissões (Ton CO<sub>2</sub> eq) da ANA

<b>Emissões (Ton Co<sub>2</sub> eq)</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>Var. 16/17</b>
Âmbito 1 (emissões diretas)	8.354	7.976	9.068	14%
Âmbito 2 (emissões indiretas de eletricidade)	50.472	37.352	46.325	24%
Âmbito 3 (outras emissões indiretas)	699.237	718.855	821.336	14%
<b>Total</b>	<b>758.063</b>	<b>764.182</b>	<b>876.729</b>	<b>15%</b>

No global, observou-se que as emissões aumentaram em 2017 cerca de 15% face a 2016, fruto do aumento das emissões nos três âmbitos. Tal como nos anos anteriores, o âmbito 3 representa a maior fatia de emissões, com 94% em relação ao total da ANA. As atividades que mais contribuem para o âmbito 3 continuam a ser o LTO (relativo à aterragem e descolagem de aviões) com 60% das emissões de âmbito 3, o transporte passageiros (36%) e o consumo de eletricidade por terceiros (1%). Deste modo, o aumento de emissões verificado neste âmbito está essencialmente relacionado com o aumento de atividade nos aeroportos da ANA.

Relativamente às emissões de âmbito 1, estas sofreram um aumento de 14% em 2017 face ao ano anterior, diretamente relacionado com o aumento das emissões associadas às fugas de gases refrigerantes. Embora a ANA cumpra todas as suas obrigações legais associadas à manutenção e gestão dos equipamentos que se encontram associados a estas emissões, por vezes ocorrem situações ao nível do seu funcionamento que a ANA não consegue prevenir e evitar.

Também no âmbito 2 se verificou um incremento nas emissões de GEE, neste caso de cerca de 24%, devido ao aumento no consumo de eletricidade (9%). Estes aumentos encontram-se relacionados com o aumento da atividade da ANA e com os fatores de emissão apurados pelos fornecedores de energia elétrica. Os mix energéticos dos fornecedores estão intrinsecamente relacionados com as condições climáticas registadas no ano a que se referem, influenciando a forma de produção da eletricidade.



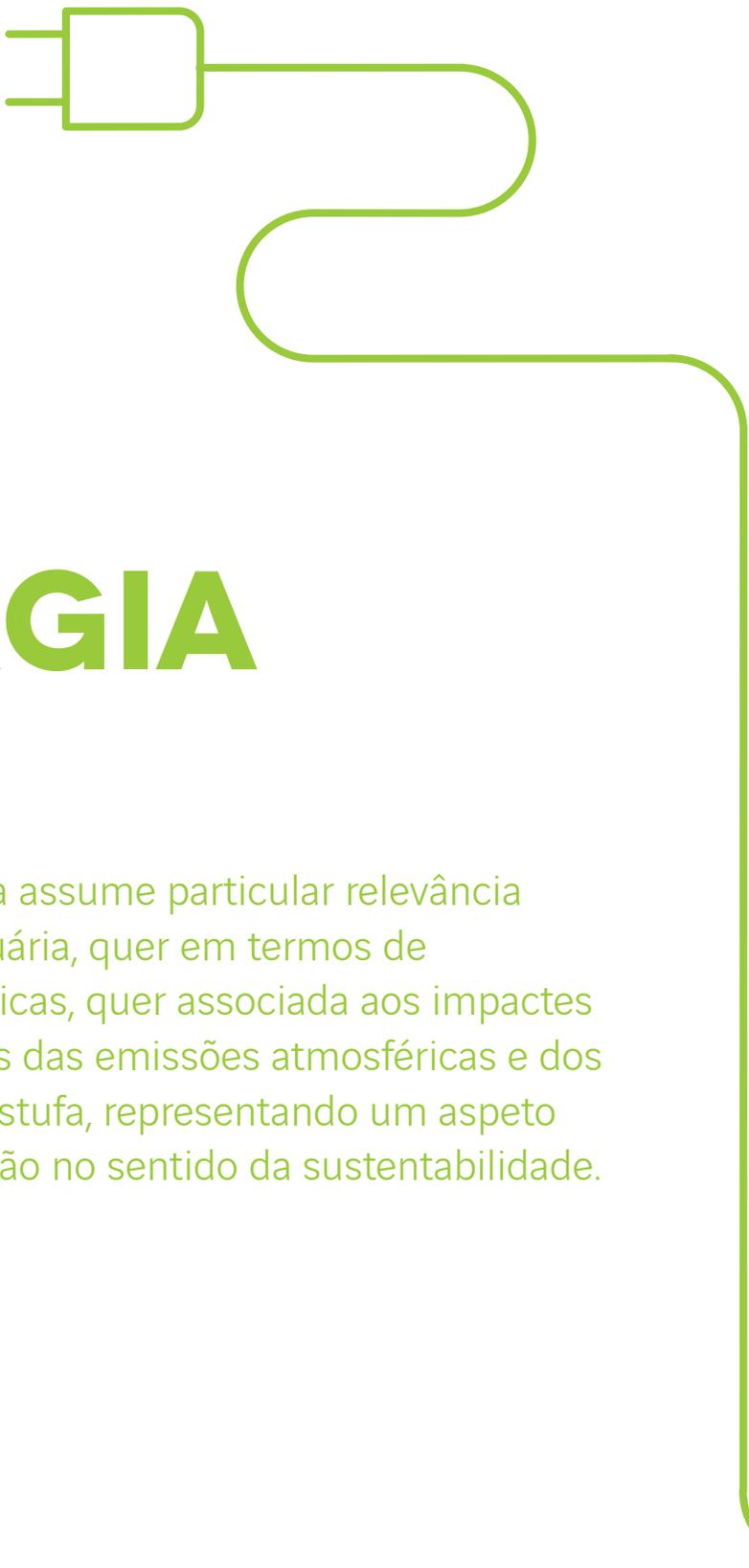
Relativamente ao Airport Carbon Accreditation, em 2018 foi renovada a acreditação dos 10 aeroportos da empresa no nível 2 “Redução”, evidenciado os resultados positivos alcançados ao nível da redução das emissões relativas (i.e., emissões por unidade de tráfego).

Com os resultados da pegada de 2017, a ANA reúne condições para manter este nível de acreditação em 2019:

**Tabela 1** Análise do enquadramento no nível 2 da ACA - Pegada de carbono 2017 vs média dos 3 anos anteriores (emissões de CO<sub>2</sub>, âmbitos 1 e 2, por TU)

Aeroportos*	2014	2015	2016	Média 13/15	2017	Δ
<b>AHD</b>	0,00112	0,00101	0,00082	0,00098	0,00074	-24,9%
<b>ASC</b>	0,00133	0,00112	0,00103	0,00116	0,00089	-23,5%
<b>AFR</b>	0,00063	0,00059	0,00042	0,00055	0,00051	-5,9%
<b>AJP</b>	0,00103	0,00081	0,00066	0,00083	0,00055	-34,3%
<b>ASM</b>	0,00288	0,00273	0,00239	0,00267	0,00219	-18,1%
<b>AHR</b>	0,00120	0,00108	0,00092	0,00107	0,00087	-22,7%
<b>AFL</b>	0,00066	0,00052	0,00048	0,00055	0,00044	-19,7%
<b>ABJ</b>	0,15526	0,55725	0,35538	0,35596	0,13184	-63,0%
<b>AM</b>	0,00088	0,00064	0,00057	0,00070	0,00049	-29,4%
<b>APS</b>	0,00273	0,00211	0,00155	0,00213	0,00133	-37,5%

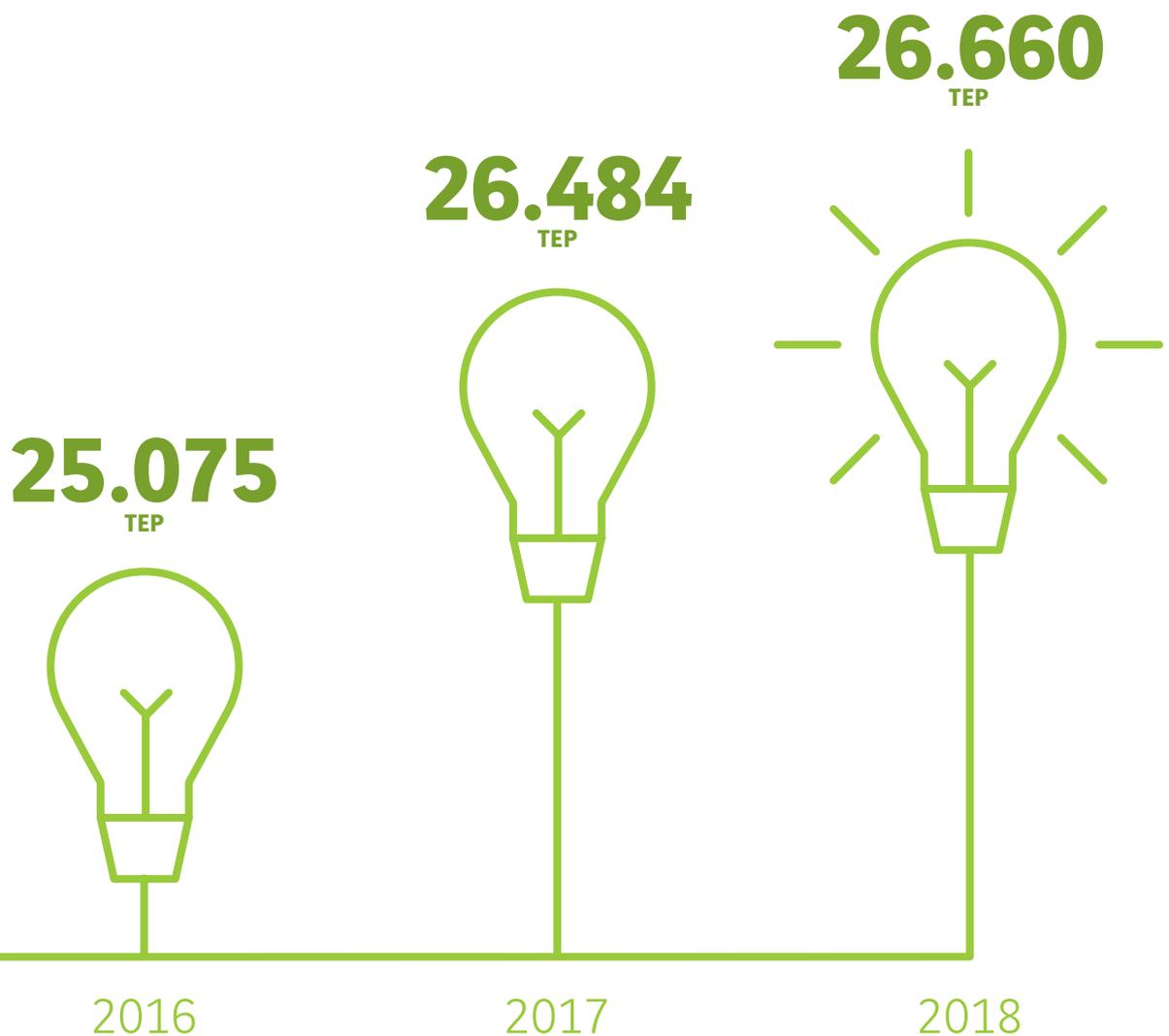
\* Aeroporto Humberto Delgado (AHD), Aeroporto Francisco Sá Carneiro (ASC), Aeroporto de Faro (AFR), Aeroporto de Beja (ABJ), Aeroporto João Paulo II (AJP), Aeroporto de Santa Maria (ASM), Aeroporto da Horta (AHR), Aeroporto das Flores (AFL), Aeroporto da Madeira (AM) e Aeroporto de Porto Santo (APS)



# 4 ENERGIA

A eficiência energética assume particular relevância na atividade aeroportuária, quer em termos de repercussões económicas, quer associada aos impactes ambientais resultantes das 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). Em 2018, a eletricidade continuou a ser a fonte de energia mais representativa. No gráfico seguinte encontra-se discriminado o respetivo consumo de energia na ANA.

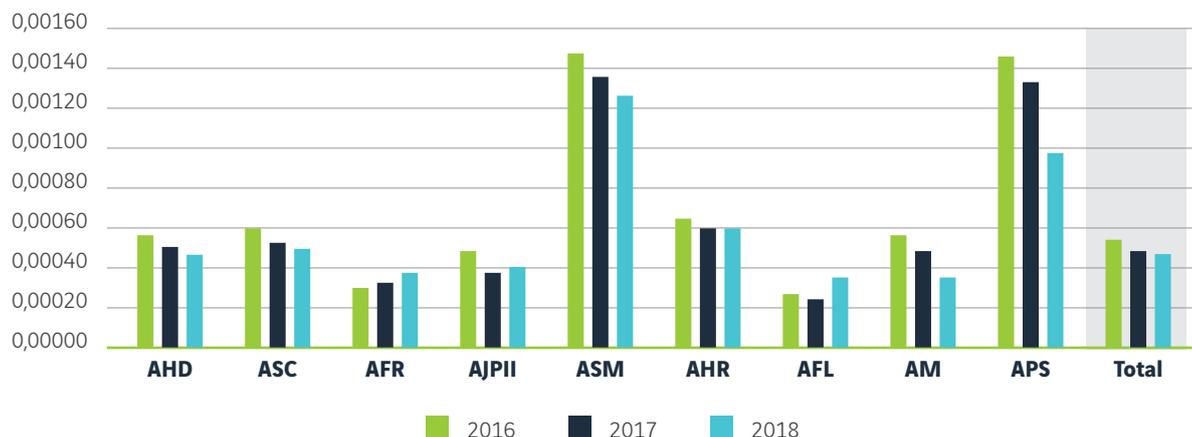


Embora se tenha verificado novamente um aumento da atividade dos aeroportos, registou-se apenas um ligeiro aumento no consumo global de energia na ANA (+0,7%), resultante da estabilização/ redução de consumos nos aeroportos de Lisboa, Madeira e Porto Santo, para além da Sede.

A correta avaliação da evolução do comportamento dos aeroportos em matéria de energia (incluindo consumos de eletricidade, combustíveis líquidos e gás natural/propano) necessita ser ponderada por Traffic Unit (TEP/TU)<sup>1</sup>, caracterizando-se por energia específica que se apresenta na figura seguinte (Fig. 2). Neste caso, verificou-se uma redução dos consumos específicos de energia em todos os aeroportos da ANA, à exceção dos aeroportos de Faro, Ponta Delgada, Horta e Flores.

Com efeito, no aeroporto de Faro os trabalhos de remodelação da aerogare não estão ainda completamente concluídos pelo que o Sistema de Comando e Controlo da Aerogare não está em funcionamento, facto este que inviabilizou a realização de uma gestão energética mais eficiente desta infraestrutura. Nos aeroportos dos Açores referidos, o incremento dos consumos energéticos prende-se com o aumentado tráfego e, no caso do aeroporto da Horta, ainda pela realização de um Simulacro Exercício de Emergência em Larga Escala ocorrido em 2018.

**Figura 2** Energia consumida TEP/TU

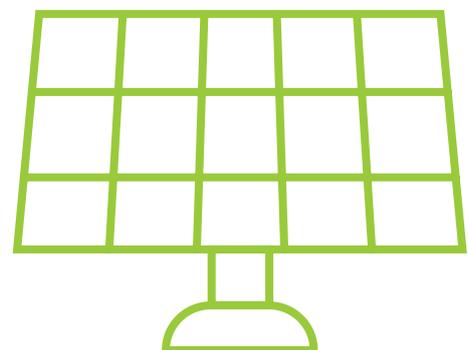
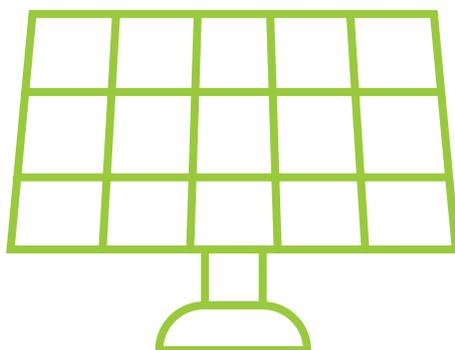


<sup>1</sup> TU calculado de acordo com DL setorial n.º 254/2012 de 28 de novembro.

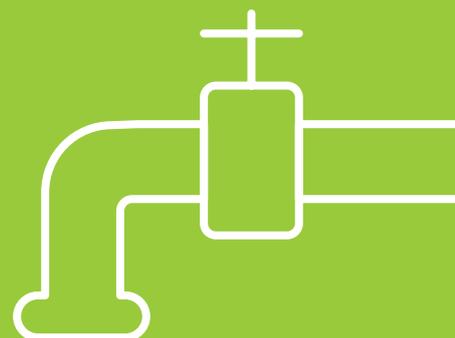


O desempenho dos aeroportos ao nível da eficiência energética, é resultado da implementação de um conjunto de medidas que, para o ano de 2018, teve um grande enfoque na substituição da iluminação existente por tecnologia LED. Alguns aeroportos optaram adicionalmente por outro tipo de medidas como por exemplo, a substituição de veículos existentes por veículos elétricos e a substituição de equipamentos.

Em 2018, 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 e cujas conclusões estão previstas para 2019. Refira-se ainda que no ano transato, foi renovada a certificação energética de todos os edifícios da ANA aplicáveis, de acordo com os requisitos do Decreto-Lei n.º 118/2013, e subsequentes alterações.



# 5 ÁGUA

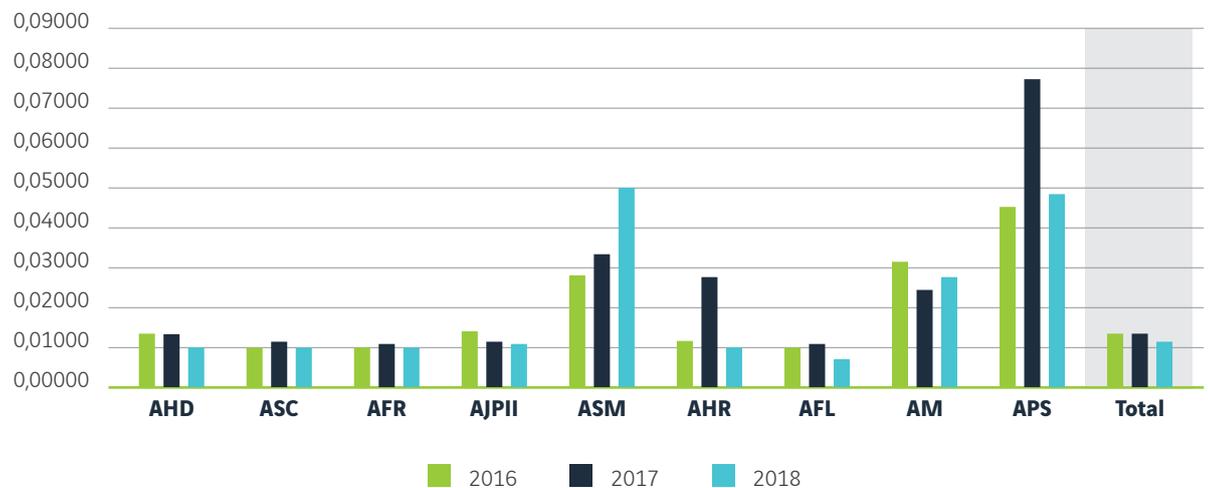


Durante o ano de 2018, a ANA foi responsável pelo consumo total de 673 982 m<sup>3</sup> de água, o que representou um decréscimo de 5,3% face a 2017. No que respeita aos consumos específicos, verificou-se em 2018 um valor global de 0,01183 m<sup>3</sup>/TU, o que significou uma redução de 15,3% face aos valores de 2017.



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 a realidade particular de cada um dos aeroportos.

**Figura 3** Água consumida m<sup>3</sup>/TU



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.

# 6 RESÍDUOS

A ANA foi responsável pela produção de 8823,5 toneladas de resíduos, um incremento de 0,5% face ao valor de 2017, em resultado sobretudo do aumento global de movimentos e passageiros processados nestas infraestruturas.

Apesar do aumento da produção de resíduos, registou-se uma diminuição global da taxa de valorização de resíduos da ANA face a 2017, sendo que em 2018 foi registada uma taxa de 77,2% considerando apenas as prestações dos aeroportos de Lisboa, do Porto e de Faro. 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, cujo terminal foi objeto de uma significativa remodelação.

Em termos de produção específica de resíduos por unidade de tráfego, registou-se para a ANA uma diminuição de 5,9%, sendo em 2018 o valor global da empresa de 0,1549 kg/TU.

Relativamente ao peso total dos resíduos perigosos, verificou-se um aumento uma vez que em 2017 o valor era 415,4 ton e em 2018 de 534,5 ton.

Salienta-se que nos aeroportos da Madeira e Porto Santo, e nos aeroportos dos Açores não são contabilizados os RSU, uma vez que estes são recolhidos pelos serviços municipalizados.

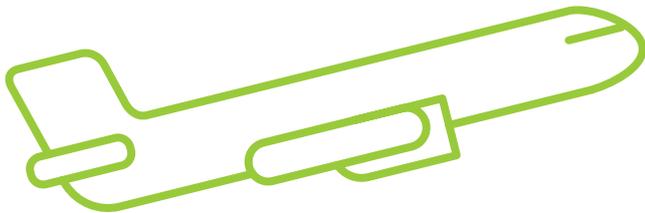
No aeroporto de Beja apenas são produzidos RSU e os mesmos são igualmente geridos pelos serviços municipalizados, pelo que este indicador não é contabilizado para esta infraestrutura.

**Figura 5** Taxa de Valorização, ANA, %



# 7 BIODIVERSIDADE

Com uma estratégia corporativa imbuída da valorização e proteção do ambiente natural e humano, a ANA contribui ativamente para a promoção da biodiversidade. Por isso, são 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 afugentar as mesmas, 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.

Face ao exposto acima, a aplicação de medidas de proteção da biodiversidade nas imediações dos aeroportos é muito limitada. Nesse sentido e de forma compensatória, a ANA aderiu ao projeto Business & Biodiversity, promovido pelo então Instituto de Conservação da Natureza, no âmbito do qual vem patrocinando dois centros de recuperação de animais selvagens, contribuindo desta forma para a conservação da biodiversidade em Portugal. São eles, a nível central, 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.

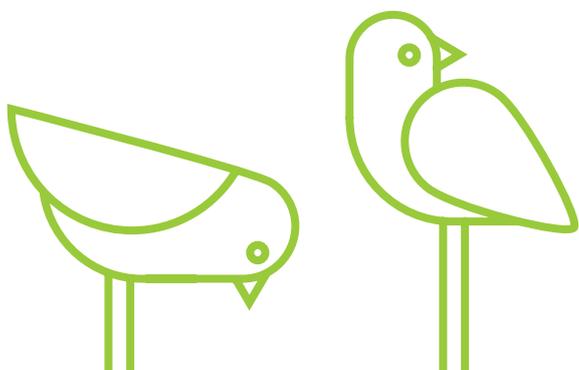
Adicionalmente, foi celebrado um protocolo de colaboração entre a ANA, SA e a Associação ALDEIA, visando promover a realização de atividades de sensibilização e divulgação sobre a conservação da natureza e a preservação da biodiversidade. Estas incluíram também a realização de um estudo de monitorização da avifauna na envolvente do AFR, iniciado em setembro de 2018 e com a duração de um ano. Este estudo visa conhecer quais as espécies mais comuns e os seus movimentos comportamentais, o que permitirá melhorar a gestão da vida selvagem nesta infraestrutura aeroportuária, numa ótica de promoção da segurança aeronáutica e preservação da biodiversidade.



Ainda neste aeroporto, foi dada continuidade ao Projeto CED (Capturar – Esterilizar – Devolver) em parceria com a PRAVI.org, desenvolvido com o intuito de minimizar e controlar a população de gatos assilvestrados no perímetro do aeroporto. Com este projeto conseguiu-se reduzir fortemente o número de gatos (de cerca de 60 indivíduos, com algumas prenhas, em 2016, para 9 indivíduos em 2018), tendo-se atingido um número populacional ótimo para controlo da população, o qual evita o repovoamento por novos indivíduos existentes nas comunidades vizinhas (Gambelas, Montenegro e Praia de Faro).

Para cumprimento 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” foi realizada a 4ª campanha anual de monitorização do descritor ambiental “Ecologia Aquática”, em fase de exploração.

Na Estação de Investigação Científica do Ramalhete continua a ser utilizada a água subterrânea proveniente de uma nora localizada no aeroporto. Esta apresenta 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 competente, visto destinar-se ao uso científico. Por último, é ainda de referir que a Administração Regional de Saúde (ARS) do Algarve / ACES Central Algarve realizou o controlo da propagação de vetores de doenças (diferentes espécies de mosquitos), sobretudo provenientes de áreas tropicais e subtropicais, no interior do perímetro aeroportuário.



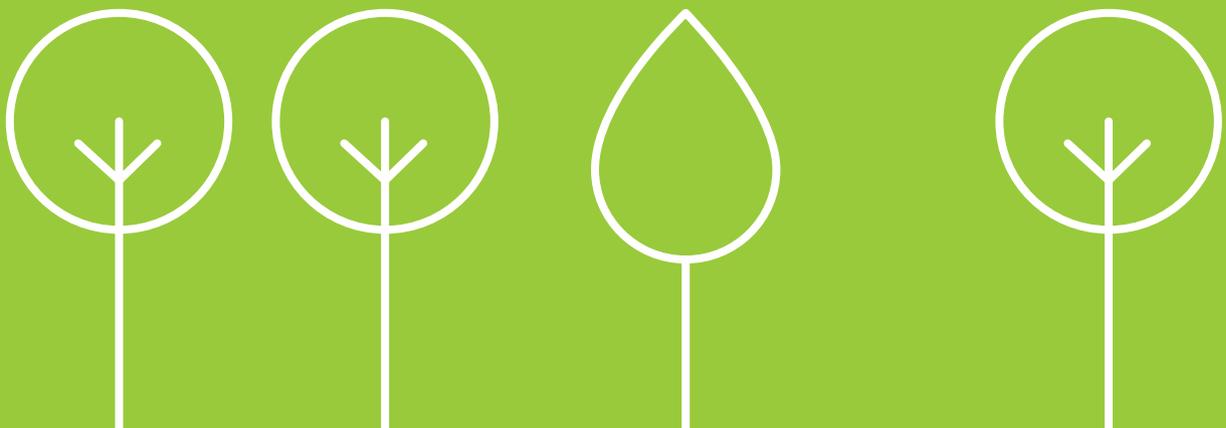


# GESTÃO AMBIENTAL DE OBRAS

Em 2018 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.

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





Em 2017 a nível cooperativo, destacamos a comemoração do Dia Mundial do Ambiente que ocorreu no dia 5 de junho, e que consistiu na realização de ação transversal à rede de aeroportos ANA no continente e na Região Autónoma da Madeira, passageiros, visitantes e público em geral. No âmbito desta celebração, foram colocadas mensagens alusivas à luta contra a poluição por plástico nos monitores de informação dos aeroportos. A nível interno, houve ainda lugar à realização de um quiz de ambiente a todos os colaboradores ANA.

Localmente, os aeroportos também promovem várias iniciativas. No aeroporto de Lisboa a Celebração do dia do Ambiente foi ainda assinalada com o já tradicional “pequeno almoço” para os colaboradores internos. Foi ainda efetuada sensibilização a entidades terceiras sobre Água de Abastecimento e Águas Residuais.

Por sua vez, o aeroporto do Porto participou na Semana Europeia da Prevenção de Resíduos 2018, 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 ano ocorreu ainda uma sessão de sensibilização destinada aos operadores de serviço de gestão de resíduos com o objetivo de envolver e motivar as respetivas equipas do Aeroporto. Para além disto, foram realizadas seis sessões de sensibilização dirigidas às entidades cujas atividades se consideram ter um maior impacto na gestão de resíduos do aeroporto, designadamente concessionários da restauração, lojistas e equipas do prestador de serviços de limpeza.

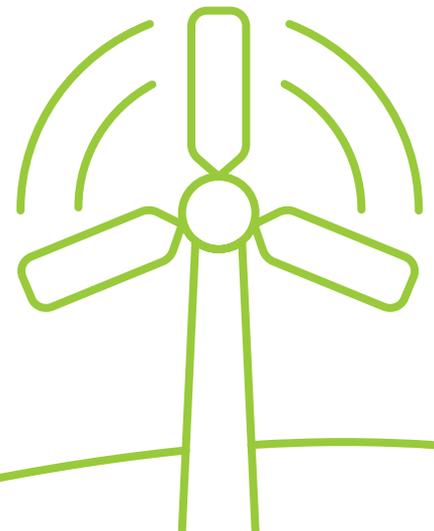
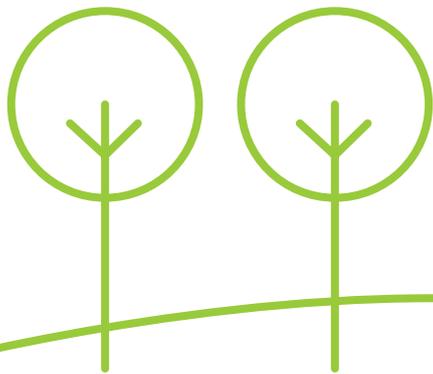




Já no aeroporto de Faro, no dia 22 de abril, foi assinalado dia internacional da Terra no Facebook do aeroporto, divulgando a parceria entre esta infraestrutura e o RIAS, cujo trabalho estava igualmente exposto na área 1 do check-in. No aeroporto de Faro foi ainda realizada uma sessão de sensibilização direcionada a concessionários sobre a gestão de resíduos sólidos urbanos, visando sensibilizar a comunidade aeroportuária para o seu contributo para o incremento da taxa de valorização de resíduos do aeroporto. De igual modo, é ainda de assinalar a participação do aeroporto no “Seminário sobre birdstrikes”, com uma comunicação sobre esta temática realizada pela Associação Portuguesa de Oficiais de Operações Aeroportuárias, que se realizou a 15 de novembro de 2018.

Os aeroportos dos Açores ofereceram a todos os colaboradores da DAA uma garrafa de vidro para consumo de água de rede, em substituição das garrafas PET. Estes aeroportos continuam a colaborar na campanha SOS Cagarro e, durante o ano de 2018, ocorreu ainda participação em vários workshops sobre o programa regional para as Alterações Climáticas dos Açores. Foi ainda realizado um acordo de parceria com o projeto internacional Urban-Waste, com implementação da medida de tradução e disseminação das instruções de separação dos resíduos noutras línguas nos aeroportos da DAA.

Em todos os aeroportos, foram realizadas ações de sensibilização dos prestadores de serviços, clientes e titulares de licenças de ocupação e/ou exploração através de visitas de acompanhamento ambiental.



# 10 CONCLUSÕES

Em síntese, o desempenho ambiental dos aeroportos em 2018, 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, 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 com ganhos sucessivos na eficiência ambiental. Foi desse esforço que foi possível diminuir os consumos médios globais de energia e água da empresa.

Ainda a destacar as importantes alterações construtivas em curso 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.

De qualquer modo, é de salientar a importância de ações ambientais de carácter local e corporativo para a redução de consumos de energia, emissões de CO<sub>2</sub>, consumos de água, produção de resíduos, para além de ações de compensação relacionadas com a promoção da biodiversidade e ações de sensibilização ambiental de todos os stakeholders dos aeroportos.

