

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2025



ÍNDICE

1.	Mensagem do Presidente do Conselho de Administração	3
2.	Perfil da APL	6
3.	Sustentabilidade na APL: enquadramento e prioridades de reporte	11
4.	Estratégia, governação e modelo de gestão	15
5.	Relação com partes interessadas, território e comunidade	19
6.	Desempenho económico, organizacional e operacional	24
7.	Desempenho ambiental	32
8.	Dimensão social e laboral	41
9.	Digitalização, dados, inovação e projetos estratégicos	46
10.	Referencial metodológico e índice GRI	51

1. MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

GRI 2-22

O Conselho de Administração da Administração do Porto de Lisboa, S.A. apresenta o Relatório de Sustentabilidade de 2025, reafirmando o compromisso da APL com uma atuação responsável, transparente e orientada para a criação de valor sustentável.

Num contexto exigente para o setor marítimo-portuário, marcado pela transição energética e digital, e pela crescente necessidade de articulação entre porto e os territórios adjacentes, a atividade da APL manteve-se alinhada com os principais instrumentos estratégicos nacionais e setoriais, de que destaca a Estratégia PORTOS 5+, o Plano Estratégico e de Ação do Porto de Lisboa 2035 e o Programa ECO.AP 2030.

Ao longo do ano, foram desenvolvidas iniciativas relevantes nos domínios ambiental, operacional e organizacional, com destaque para a consolidação do reporte de emissões, o reforço da monitorização ambiental, o desenvolvimento de soluções de transição energética e o reforço das capacidades digitais e de gestão.

No plano social e de governação, a APL prosseguiu o seu compromisso com a valorização das pessoas, a integridade, a gestão de risco e a relação com a comunidade e as partes interessadas.

O presente relatório foi preparado com referência às GRI Standards, constituindo um instrumento de transparência e sistematização da informação sobre o desempenho da organização.

O Conselho de Administração agradece o contributo de todos os que participaram neste processo, reiterando o compromisso da APL com a modernização, a responsabilidade ambiental e social, e o reforço do seu papel como infraestrutura estratégica ao serviço da economia e do território.

(Presidente do Conselho de Administração)





Paulo Ventosa • Ana Lemos • Nuno Viterbo • Vítor Caldeirinha

Conselho de Administração

GRI 2-9; GRI 405-1

Durante 2025, a APL registou uma alteração na composição do Conselho de Administração. No início do ano, o órgão era presidido por Carlos Alberto do Maio Correia e integrava, como vogais, Carla Maria Lamego Ribeiro, António Hugo Lindo dos Santos Caracol, Isabel Sofia de Moura Ramos e Ricardo Jorge de Sousa Roque.

O novo Conselho de Administração iniciou funções em 28 de julho de 2025, para o mandato 2025–2027. Em 31 de dezembro de 2025, era constituído por Vítor Caldeirinha, presidente, e por Ana Lemos, Nuno Viterbo e Paulo Ventosa, vogais executivos. Esta composição era comum à Administração do Porto de Lisboa, S.A. e à Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A., reforçando a coordenação estratégica entre as duas administrações portuárias.

Compete ao Conselho de Administração definir a orientação estratégica da APL, acompanhar a concretização dos objetivos da empresa e assegurar uma gestão responsável, transparente e orientada para a criação de valor público.

<https://www.portodelisboa.pt/orgaos-sociais>

Sobre este Relatório

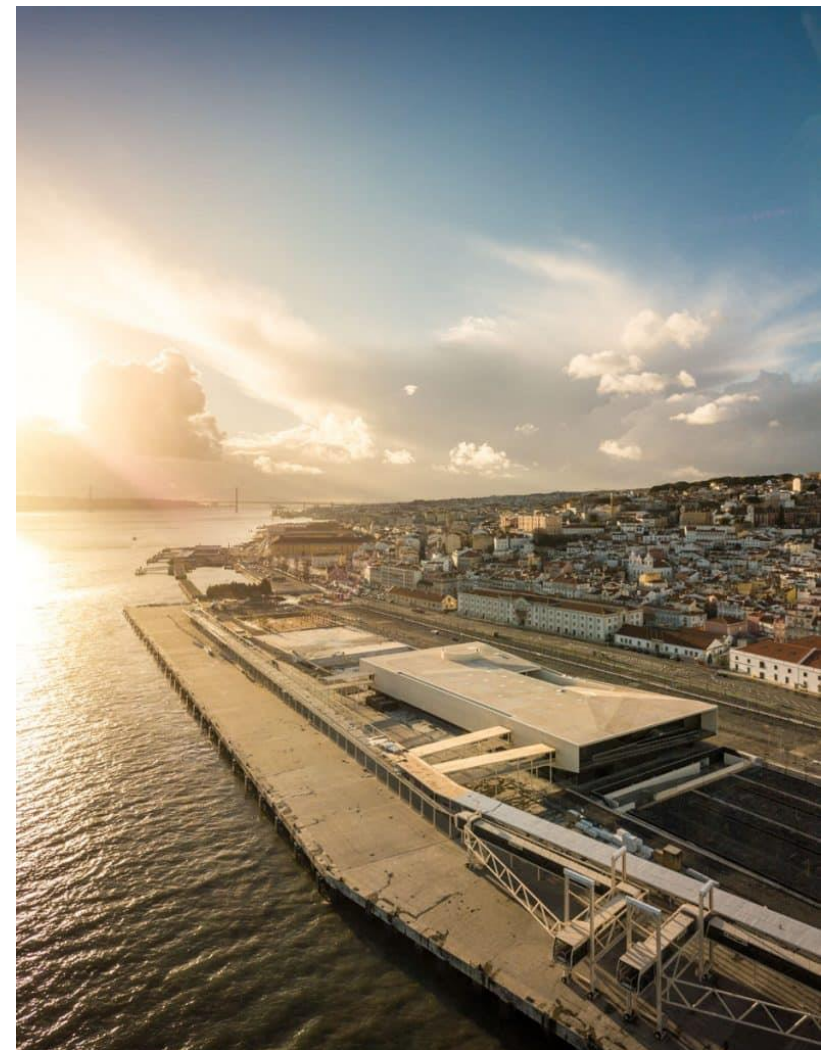
GRI 2-2

O Relatório de Sustentabilidade 2025 apresenta o desempenho da Administração do Porto de Lisboa, S.A. nas dimensões económica, ambiental, social e de governação, reunindo informação sobre a atividade desenvolvida ao longo do ano, os principais projetos implementados e os resultados alcançados.

Enquanto autoridade portuária responsável pela gestão de uma infraestrutura estratégica nacional, a APL desenvolve a sua atividade num contexto particularmente exigente, em que convergem responsabilidades económicas, ambientais, territoriais e sociais. Neste enquadramento, a sustentabilidade constitui um princípio orientador da gestão, promovendo uma atuação assente na eficiência operacional, na criação de valor público, na proteção do estuário do Tejo e na articulação com o território e as comunidades.

Este relatório pretende proporcionar uma visão integrada da organização, evidenciando os principais desafios, iniciativas e resultados associados ao desenvolvimento sustentável da atividade portuária. Sempre que relevante, distingue-se a atuação direta da APL do desempenho do ecossistema portuário, permitindo uma leitura clara do âmbito da intervenção da organização e das responsabilidades que lhe estão cometidas.

Os capítulos seguintes apresentam o perfil da organização, o enquadramento estratégico, o desempenho económico, ambiental e social, bem como os principais projetos desenvolvidos em 2025, complementados pelo referencial metodológico e pelo Índice GRI.



2. Perfil da APL



2. Perfil da APL

GRI 2-1; GRI 2-2; GRI 2-6

A Administração do Porto de Lisboa, S.A. é a entidade responsável pela administração portuária na área sob jurisdição do Porto de Lisboa. A sua atuação integra funções de gestão, coordenação, licenciamento, planeamento, exploração direta e indireta, gestão dominial, acompanhamento contratual e apoio ao desenvolvimento da atividade portuária e marítima.

O Porto de Lisboa desenvolve-se ao longo do estuário do Tejo, com uma configuração territorial extensa, policêntrica e funcionalmente diversificada. A área sob responsabilidade da APL inclui cais, terminais, docas, infraestruturas de apoio, áreas edificadas, espaços dominiais e zonas ribeirinhas com usos múltiplos, e um extenso plano de água com canais de navegação.

O porto de Lisboa integra um nó principal da Rede Transeuropeia de Transportes, inserido no Corredor Atlântico e no Espaço Marítimo Europeu.



A atividade portuária integra a movimentação de mercadorias – contentores, granéis sólidos e líquidos, carga geral –, cruzeiros, náutica de recreio, atividade marítimo-turística, serviços de apoio a navios, funções dominiais e a gestão territorial. Uma parte significativa da operação é assegurada por concessionários, operadores e outras entidades terceiras, cabendo à APL funções de enquadramento, regulação, supervisão, licenciamento e articulação.

O Porto de Lisboa constitui uma infraestrutura estratégica relevante para a economia regional e nacional. A sua localização no principal centro de consumo do país, a diversidade de funções que acolhe e a ligação a cadeias logísticas nacionais e internacionais conferem-lhe um papel importante no abastecimento, na atividade produtiva, no comércio, na logística, no turismo marítimo e na relação entre cidade, porto e estuário.



A atuação da APL articula funções de autoridade portuária, gestão dominial, planeamento, supervisão da atividade concessionada e relação com o território.



3. Sustentabilidade na APL

enquadramento e prioridades de reporte



3. Sustentabilidade na APL: Enquadramento e prioridades de reporte

GRI 3-1; GRI 3-2; GRI 3-3

A sustentabilidade na APL decorre da sua função enquanto autoridade portuária responsável por infraestruturas críticas, gestão territorial e articulação com o ecossistema portuário do estuário do Tejo. Neste contexto, o presente relatório organiza-se em torno dos temas mais relevantes para compreender os impactes, responsabilidades e áreas de atuação da organização.

A identificação dos temas prioritários de reporte teve por base a análise de documentação institucional e temática relevante, incluindo o Plano Estratégico e de Ação do Porto de Lisboa 2035 (PEAP35), o Relatório de Carbono 2025, o Plano de Eficiência e Descarbonização ECO.AP 2030 (PED ECO.AP 2030) da APL, S.A., para o triénio 2025-2027, dados operacionais e ambientais, informação sobre projetos estratégicos e contributos das unidades orgânicas. Foram também consideradas as perspetivas de partes interessadas incorporadas no processo de elaboração do PEAP35, que envolveu entidades públicas, municípios, comunidades portuárias e outros atores relevantes. Esta abordagem permitiu estruturar prioridades de reporte alinhadas com os GRI Standards, não correspondendo, contudo, a uma auscultação especificamente realizada para efeitos de materialidade nem a um exercício formal de dupla materialidade.



A associação aos ODS resulta da leitura dos temas prioritários de reporte da APL, em articulação com a Estratégia PORTOS 5+ e com a Agenda 2030. Esta correspondência identifica os ODS mais diretamente relacionados com a atuação da APL e com o ecossistema portuário, não constituindo, contudo, uma avaliação formal de contributo ou impacto sobre cada objetivo.

Temas prioritários de reporte



1. ELEVADA CENTRALIDADE

Temas com maior centralidade para a estruturação do relato e para a compreensão dos principais impactos, responsabilidades e áreas de atuação da APL.



2. CENTRALIDADE RELEVANTE

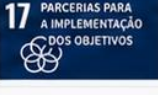
Temas com impactos significativos ou relevância elevada, que exigem gestão e acompanhamento contínuos.



3. CENTRALIDADE ESTRUTURANTE / TRANSVERSAL

Temas habilitadores que suportam a estratégia, o reporte e a criação de valor sustentável.

Temas prioritários de reporte, ODS e capítulos

 Tema prioritário de reporte	 ODS associados	 Capítulos principais
 Transição energética, descarbonização e adaptação climática	 	ODS 7, 13 3, 4, 7
 Modernização portuária, investimento estratégico e intermodalidade	  	ODS 8, 9, 13 4, 6
 Relação porto–cidade, comunidades e uso partilhado do território	 	ODS 11, 17 3, 5
 Proteção ambiental, biodiversidade e gestão do estuário	  	ODS 12, 13, 14 5, 7
 Governança, ética, integridade, gestão de risco e segurança	 	ODS 16, 17 4, 9, 10
 Pessoas, competências e capacidade organizacional		ODS 8 8
 Digitalização, dados e inovação	 	ODS 9, 16 9
 Cadeia de valor portuária e relação com concessionários e operadores	  	ODS 9, 12, 17 5, 6, 7, 9
 Criação de valor económico e relevância territorial	  	ODS 8, 9, 11 2, 5, 6



4. Estratégia, governação e modelo de gestão

4. Estratégia, governação e modelo de gestão

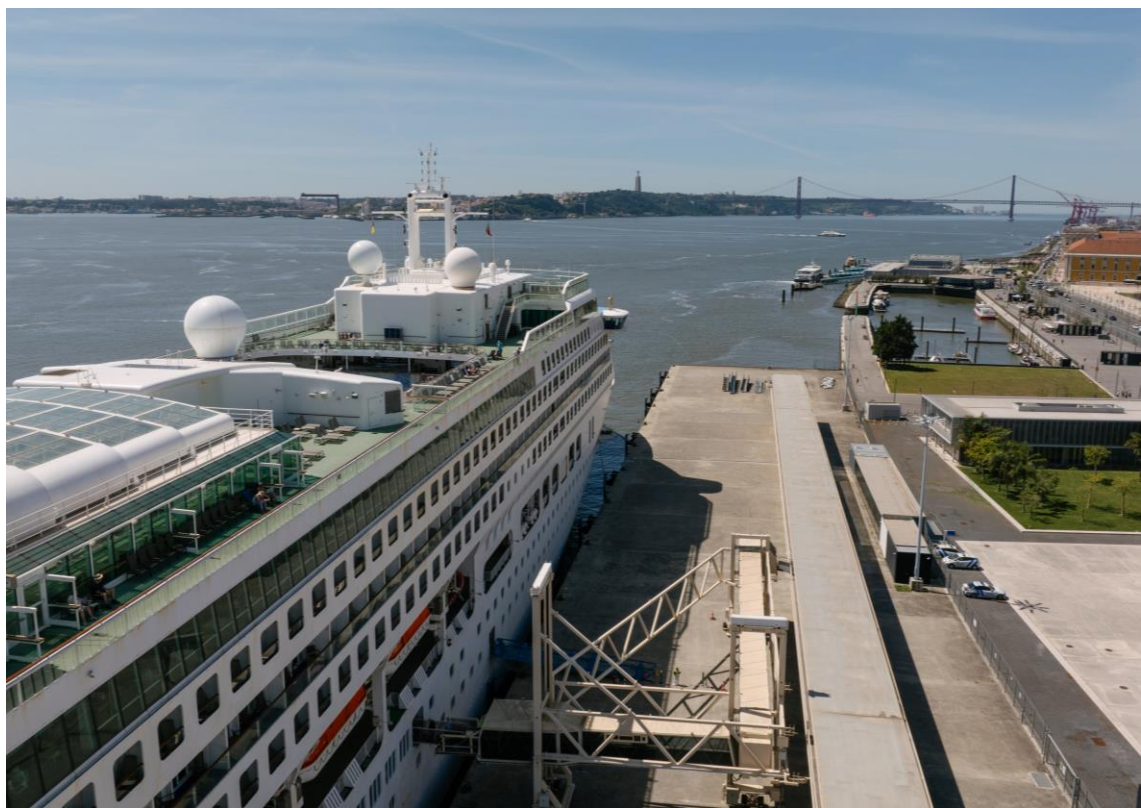
GRI 2-9; GRI 2-12; GRI 2-23; GRI 2-24; GRI 2-26; GRI 2-27;
GRI 3-3

A atuação da APL, em 2025, enquadrou-se numa fase de transformação do setor marítimo-portuário, em que competitividade, descarbonização, digitalização, intermodalidade, segurança e integração territorial se afirmam como prioridades estruturantes.

A Administração do Porto de Lisboa assume-se como uma infraestrutura estratégica de interesse nacional, com um papel estruturante na articulação entre o território, a economia e o sistema logístico.

No plano económico, o Porto de Lisboa constitui um nó relevante nas cadeias de abastecimento, assegurando ligações marítimas e logísticas com impacto direto e indireto na economia nacional.

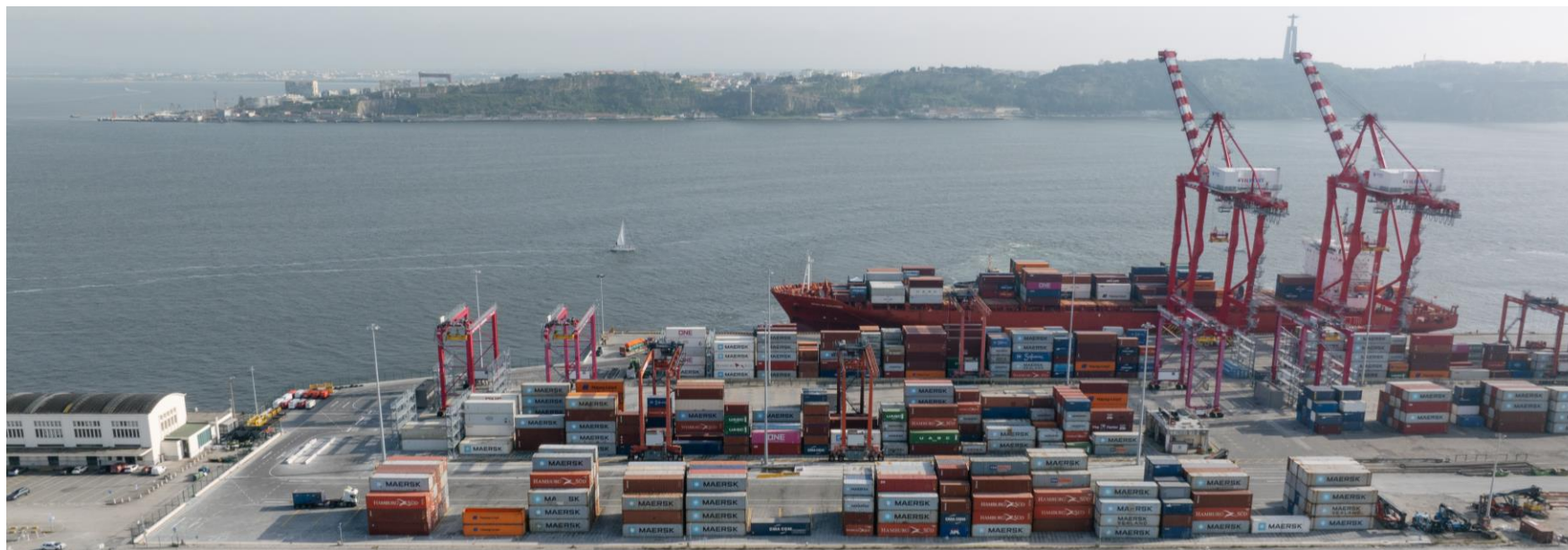
No plano territorial, a sua atuação desenvolve-se num contexto particularmente sensível — o estuário do Tejo — exigindo uma gestão equilibrada entre funções portuárias, ambientais e urbanas, bem como uma articulação contínua com municípios e comunidades.



No plano urbano e social, a interface porto-cidade assume crescente relevância, traduzindo-se em iniciativas de uso partilhado do território e valorização das frentes ribeirinhas. Neste enquadramento, a atuação da APL deve ser compreendida não apenas enquanto gestão de infraestruturas portuárias, mas como contributo para o desenvolvimento económico, a coesão territorial e a sustentabilidade do território.

A orientação estratégica da organização assenta na consolidação do Porto de Lisboa como infraestrutura multifuncional relevante para o abastecimento da região, para cadeias logísticas nacionais e internacionais, para os cruzeiros, para a náutica de recreio e para a atividade marítimo-turística.

Entre as prioridades destacam-se a modernização portuária, os projetos com incidência na navegabilidade e acessibilidades, a melhoria das interfaces logísticas, o desenvolvimento de soluções energéticas mais sustentáveis, a reorganização de áreas portuárias, a qualificação de frentes ribeirinhas e o reforço de instrumentos digitais e geoespaciais de apoio à gestão. É de destacar, no exercício de 2025, a continuidade da implementação do projeto OPS, o início do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projeto de navegabilidade do estuário do Tejo, a apresentação da candidatura a financiamento comunitário do projeto Smart Port Lx, e o início da preparação de protocolos de gestão partilhada com diversos municípios.



Enquanto sociedade anónima de capitais públicos, a APL dispõe de um modelo de governo enquadrado pelas regras aplicáveis ao setor empresarial do Estado. A gestão das matérias relacionadas com sustentabilidade apoia-se em instrumentos de gestão previsional aprovados pelo acionista Estado, como sejam o Plano Estratégico e o Plano de Atividades e Orçamento, incluindo o Plano de Investimentos, ou outros instrumentos de gestão, como planos e regulamentos, aprovados pelo Conselho de Administração, de que são exemplo, o PED ECO.AP 2030, o Plano de Integridade e o Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas. A execução e monitorização distribuem-se pelas unidades orgânicas com competências nos domínios ambiental, social, operacional, financeiro, de risco e de segurança da informação.

A APL desenvolve a sua atividade no quadro legal e regulamentar aplicável ao setor portuário, dispondo de instrumentos e procedimentos internos de prevenção, controlo e acompanhamento da conformidade, designadamente nos domínios da integridade, gestão de riscos, contratação, ambiente e atividade portuária.

A gestão de risco inclui dimensões operacionais, financeiras, ambientais, reputacionais, tecnológicas, jurídicas e institucionais. Em 2025, mantiveram relevância os riscos associados à execução de investimento, contratação pública, licenciamento, dependência de terceiros, capacidade interna, cibersegurança, continuidade operacional e articulação territorial.





5. Relação com partes interessadas, território e comunidade

5. Relação com as partes interessadas, território e comunidade

GRI 2-28; GRI 2-29; GRI 3-3; GRI 413-1

A relação com as partes interessadas, o território e a comunidade é central para a atuação da APL. O Porto de Lisboa desenvolve-se num espaço onde a atividade portuária convive com frentes urbanas, áreas residenciais, espaços de lazer, ecossistemas sensíveis, atividades económicas e diferentes níveis de administração pública.

A APL relaciona-se com entidades públicas, municípios, autoridades reguladoras, concessionários, operadores, armadores, clientes, trabalhadores, instituições académicas, organizações da sociedade civil e comunidades locais. Esta diversidade exige articulação permanente, compatibilização de usos e procura de soluções equilibradas.

Uma parte significativa da atividade é assegurada por concessionários e operadores, cabendo à APL funções de enquadramento, regulação e articulação em matérias como investimento, segurança, digitalização, descarbonização e qualificação territorial. A relação porto-cidade manifesta-se igualmente na gestão das áreas dominiais, das frentes ribeirinhas e das atividades de cruzeiros, náutica de recreio e turismo marítimo.



Principais relações da Administração do Porto de Lisboa



INICIATIVAS COM COMUNIDADE E TERRITÓRIO



CRUZEIROS PELA COMUNIDADE



Ligação às escolas e à comunidade escolar, promovendo educação, cidadania e sustentabilidade.



DOAÇÃO DE BENS POR NAVIOS DE CRUZEIRO



Apoio a instituições sociais através da doação de bens, reforçando a solidariedade e o impacto positivo do setor.



AÇÕES DE LIMPEZA DE PRAIA



Conservação do litoral e do ambiente urbano através da mobilização de voluntários.



ALL ABOARD!



Educação e sensibilização junto de alunos para o mar, o porto e a sustentabilidade.



BANDEIRA AZUL NA DOCA DE SANTO AMARO



Reconhecimento das boas práticas ambientais na náutica de recreio e gestão sustentável da marina.



FÓRUM PARA A ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA



Diálogo com operadores e entidades para impulsionar o desenvolvimento sustentável do setor.

COMPROMISSOS QUE GERAM IMPACTO

Em 2025, o Porto de Lisboa reforçou iniciativas que aproximam o porto das pessoas, valorizam o território e promovem a sustentabilidade.



10 DEZEMBRO 2025
Nova fase da intervenção nos murais de Almada Negreiros
Parceria com o World Monuments Fund para a conservação do património artístico e cultural.



12 SETEMBRO 2025
Presença na Seatrade Europe
Apresentação de projetos pioneiros de sustentabilidade e inovação no setor dos cruzeiros.



MARÇO 2025
Prémios Cruzeiros pela Comunidade
Reconhecimento a operadores de cruzeiros pelo compromisso com a sustentabilidade e o impacto positivo na comunidade.



03 NOVEMBRO 2025
Compromisso com a náutica de recreio
Portos de Lisboa e de Setúbal reafirmam parceria para o desenvolvimento sustentável da náutica de recreio.



PESSOAS
No centro das nossas ações



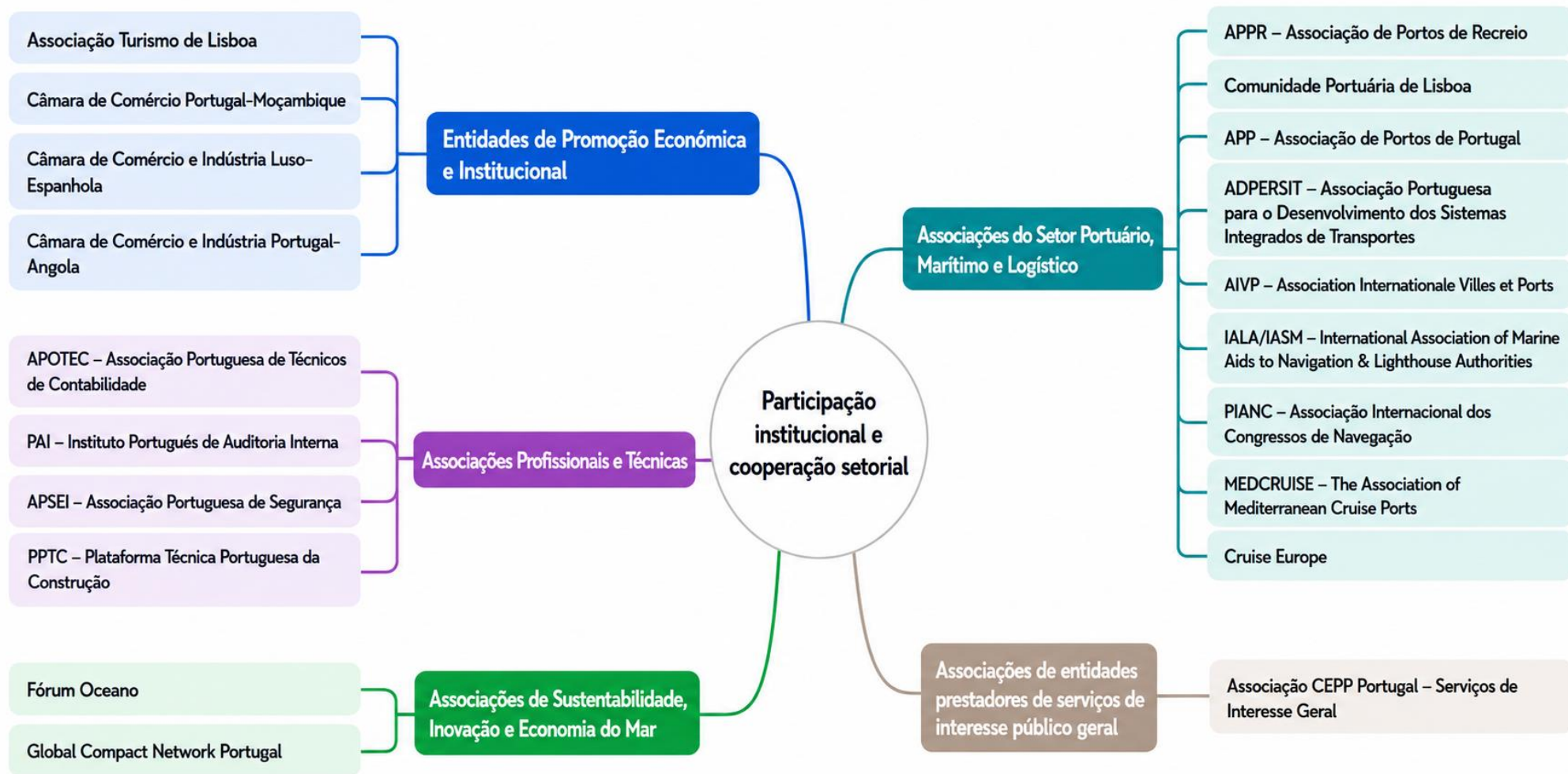
AMBIENTE
Preservar hoje para o amanhã



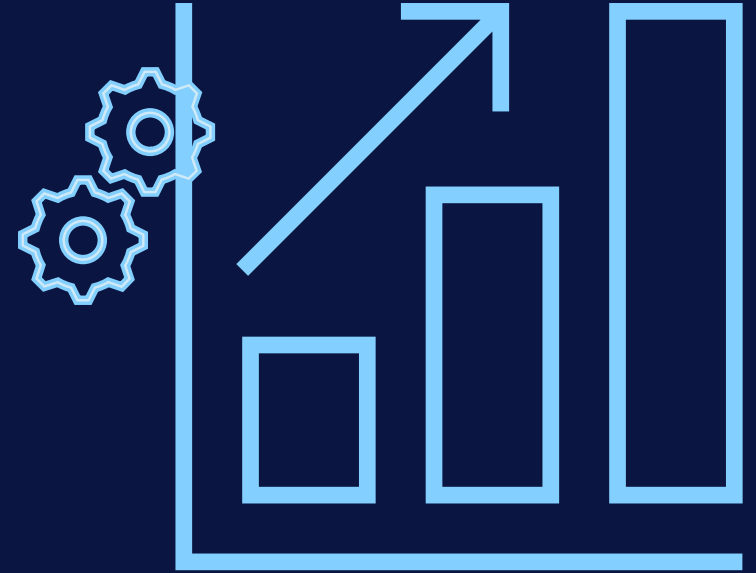
PARCERIAS
Juntos por um futuro sustentável



TERRITÓRIO
Valorizar o que nos une



Em 2025, a APL manteve a participação em associações e plataformas relevantes para o setor, acompanhando matérias com interesse para a atividade portuária e para a sua relação com o território.



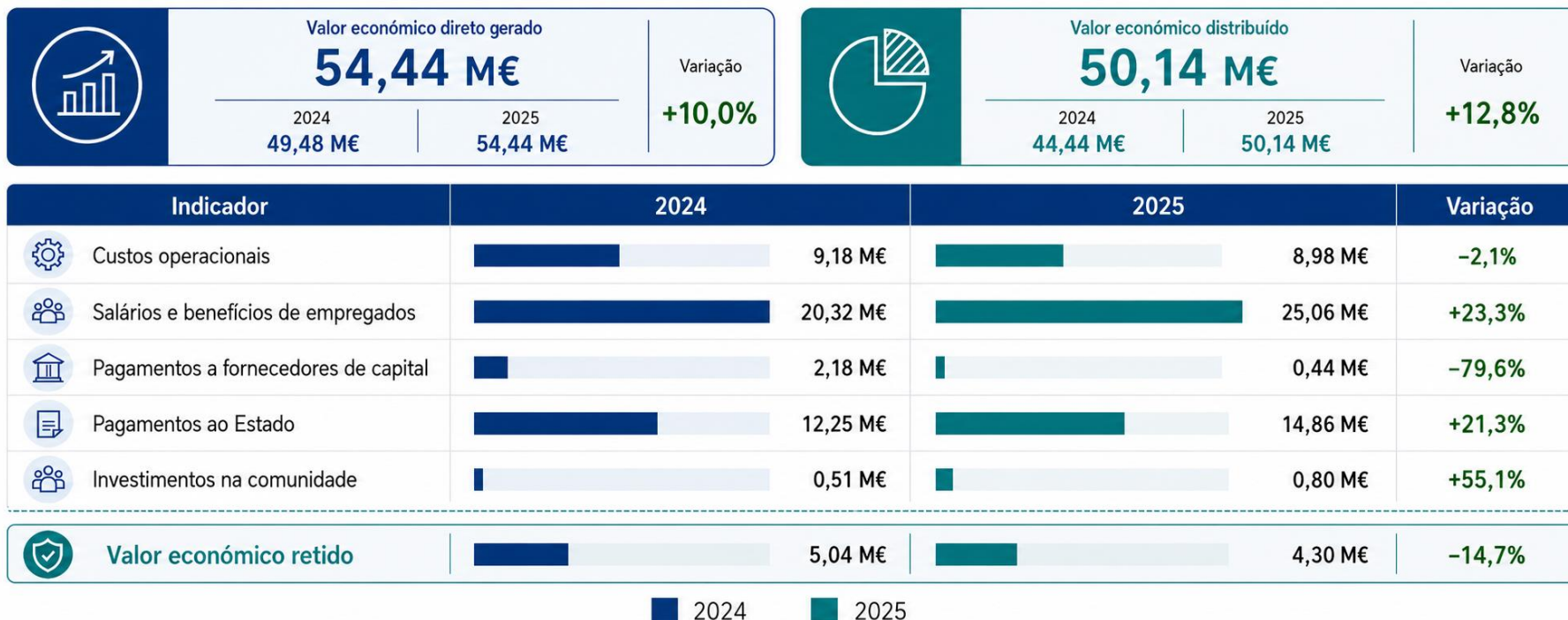
6. Desempenho económico, organizacional e operacional

6. Desempenho económico, organizacional e operacional

GRI 3-3; GRI 201-1; GRI 203-2

O desempenho económico, organizacional e operacional da APL articula a evolução económico-financeira, a dinâmica da atividade portuária e a capacidade de concretização do investimento. A sua leitura deve considerar o papel da APL enquanto autoridade portuária e a intervenção de concessionários, operadores e outras entidades.

A informação financeira evidencia um aumento de 10,0% do valor económico direto gerado entre 2024 e 2025, que atingiu 54,44 milhões de euros. No mesmo período, o valor económico distribuído aumentou 12,8%, para 50,14 milhões de euros, refletindo os recursos destinados a custos operacionais, trabalhadores, fornecedores de capital, Estado e comunidade. O valor económico retido situou-se em 4,30 milhões de euros, menos 14,7% do que em 2024.



Em 2025, registou-se um total de 2329 navios entrados, dos quais 1864 de carga e 246 de passageiros.

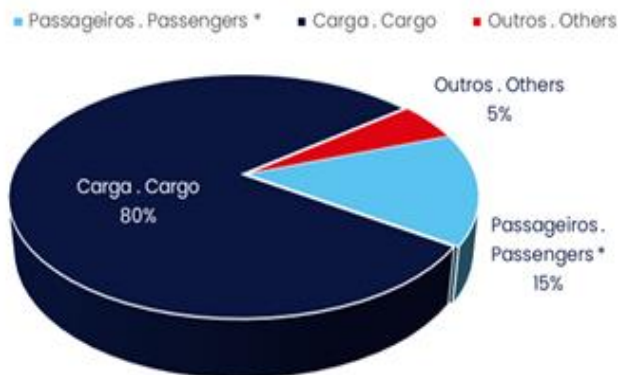
Em 2025, o Porto de Lisboa movimentou 11 826 504 toneladas de mercadorias, registando uma variação de +1,3% em relação ao ano anterior. Destas, 11 531 200 toneladas corresponderam a mercadoria manifestada, 242 411 toneladas a gastos de bordo e 52 893 toneladas a tráfego fluvial.

Dos grupos de mercadorias movimentadas no porto de Lisboa, em 2025, destacam-se carga geral, com um total de 5 472 499 toneladas, registando um acréscimo de 3,5% em relação a 2024, e os granéis sólidos, com um total de 4 707 388 toneladas, 2,7% abaixo do registo do ano anterior, sobretudo por via da redução da movimentação de Cimentos (incluindo clínquer) que observou uma redução de 29,9%.

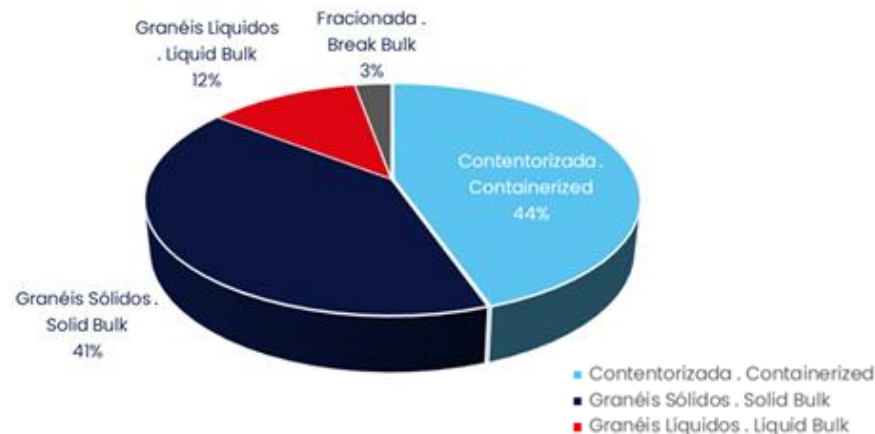
no que respeita à carga geral, cerca de 94% corresponde a carga contentorizada, tendo movimentados 481 396 TEU, 3,5% acima de 2024.

A movimentação de granéis líquidos, sobretudo produtos refinados de petróleo, totalizou 1 351 313 toneladas, cerca de 5% abaixo do registo do ano anterior.

TIPOLOGIA DE NAVIOS



TIPOLOGIA DA CARGA MANIFESTADA





Mercadorias manifestadas (carga manifestada)

2024

11,29 Mt

2025

11,53 Mt

Variação

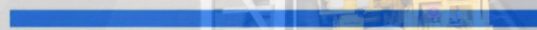
↑ +2,1%

2024



11,29 Mt

2025



11,53 Mt



TEU movimentados

2024

460 746

2025

481 396

Variação

↑ +4,5%

2024



460 746

2025



481 396

No segmento dos cruzeiros, foram registadas 335 escalas em 2025, face a 369 em 2024, e 705 437 passageiros, comparativamente a 763 752 no ano anterior. Esta redução deve ser analisada em conjunto com o reforço do segmento *turnaround*, que registou 206 226 passageiros, 121 escalas e 105 900 passageiros embarcados. Este segmento assume particular relevância económica pela sua ligação às estadias, à logística de embarque e desembarque, aos serviços turísticos e à articulação com a cidade.

Na náutica de recreio, foram contabilizados 1 426 movimentos de embarcações em 2025, face a 1 495 em 2024. Este indicador corresponde ao número anual de movimentos e não ao número de embarcações acolhidas ou presentes nas infraestruturas náuticas num determinado momento.

Os resultados de 2025 evidenciam evoluções distintas entre os segmentos operacionais, com crescimento da carga movimentada e do segmento *turnaround* e redução das escalas e dos passageiros de cruzeiro, bem como dos movimentos da náutica de recreio. Neste contexto, a concretização dos investimentos e projetos estruturantes continua condicionada por procedimentos de contratação e licenciamento, financiamento, disponibilidade de recursos e decisões de terceiros.





Cruzeiros e turnaround — indicadores operacionais 2024/2025



Navios de cruzeiro

2024	2025	Variação
369	335	↓ -9,2%
2024		
2025		



Passageiros de cruzeiro

2024	2025	Variação
763 752	705 437	↓ -7,6%
2024		
2025		



Escalas turnaround

2024	2025	Variação
110	121	↑ +10,0%
2024		
2025		



Passageiros embarcados

2024	2025	Variação
84 715	105 900	↑ +25,0%
2024		
2025		



Resumo 2024/2025



Redução em navios e passageiros de cruzeiro.



Crescimento nas escalas turnaround e nos passageiros embarcados.



Movimento de embarcações — Marina de Lisboa (n.º)

2024

1 495

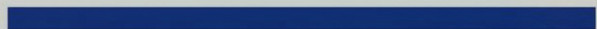
2025

1 426

Variação

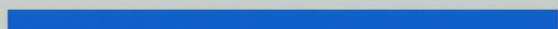
↓ -5%

2024



1 495

2025



1 426

Indicador da marina: movimento anual de embarcações.



Resumo 2024/2025



Subida do indicador disponível da náutica de recreio.



Crescimento moderado da carga manifestada.



Reforço da carga contentorizada em TEU.

Fontes: APL — Estatísticas: Movimentação Portuária 2024 e 2025;
Náutica de Recreio, dezembro de 2024 e dezembro de 2025.



7. Desempenho ambiental

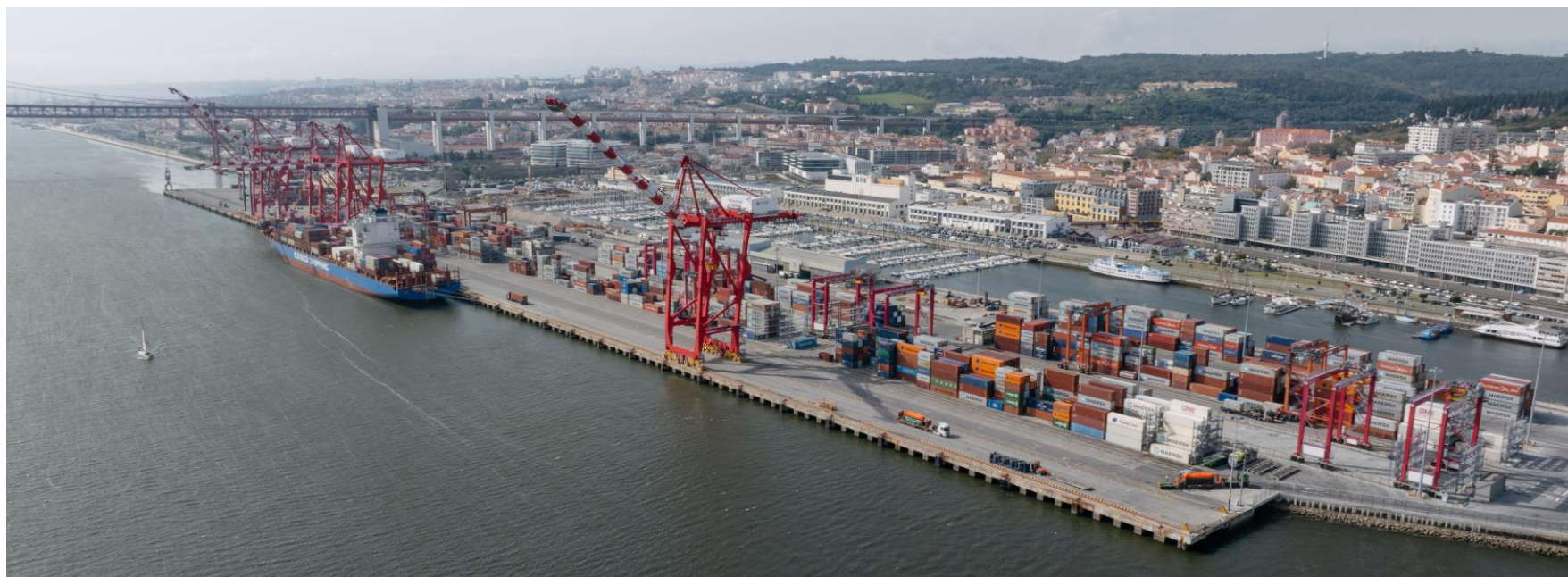
7. Desempenho ambiental

GRI 3-3; GRI 301-1; GRI 301-2; GRI 303-2; GRI 303-5; GRI 101-5; GRI 305-1; GRI 305-2; GRI 305-3; GRI 306-2

O desempenho ambiental da APL em 2025 distingue, sempre que aplicável, os dados sob controlo direto da organização dos relativos ao ecossistema portuário, refletindo a especificidade da atividade portuária, a diversidade de agentes envolvidos e a influência de fatores externos à atuação direta da APL.

Em 2025, as emissões totais da APL, excluindo navios, ascenderam a cerca de 5 161 tCO₂e, face a 9 918 tCO₂e em 2024, traduzindo uma redução global. Esta variação resulta sobretudo de alterações no perfil de gestão de resíduos, não correspondendo necessariamente a uma redução transversal das emissões, tendo-se verificado um aumento nos âmbitos 1 e 2 associado à atividade operacional e ao consumo de energia.

As emissões dos navios na área portuária (151 982 tCO₂e em 2025) são apresentadas separadamente por não se encontrarem sob controlo operacional direto da APL, e por terem sido estimadas com base em extrapolação dos resultados de simulações para os primeiros 6 meses do ano, pelo que têm que ser tomadas como indicativas, mas, ainda assim, proporcionando uma visão mais completa da pegada carbónica do sistema portuário.

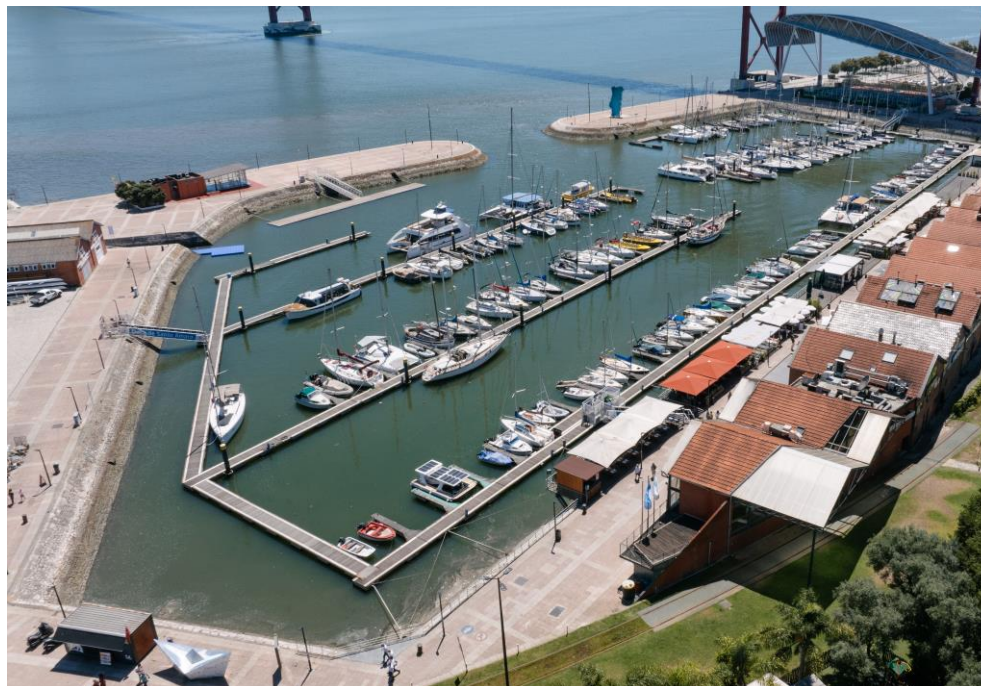


Esta redução não resultou de uma diminuição generalizada de todas as fontes emissoras.

As emissões diretas de Âmbito 1 aumentaram de 561 tCO₂e para 700 tCO₂e, refletindo maior atividade operacional. O aumento do consumo de combustível observado em 2025 está principalmente associado à maior atividade da frota de embarcações da APL refletindo uma maior procura operacional e intensificação dos movimentos de navios na área portuária, enquanto o consumo de combustível da frota rodoviária diminuiu devido à introdução progressiva de veículos híbridos. As emissões de Âmbito 2 aumentaram de 384 tCO₂e para 471 tCO₂e, acompanhando o acréscimo do consumo elétrico, ainda que, no ano de 2025, se tenha registado a produção de 38 100 KWh a partir de fontes renováveis (Projeto piloto fotovoltaico instalado no Edifício Infante D. Henrique, em parceria com a GALP), e que proporcionou uma autonomia energética de 1,2%.

A redução global resulta sobretudo da diminuição das emissões de Âmbito 3, excluindo navios, associada a alterações no perfil de tratamento de resíduos, com menor recurso a eliminação e reforço das operações de valorização.

Quanto aos resíduos provenientes de navios, a APL disponibiliza meios portuários de receção e assegura o respetivo encaminhamento para destino final adequado através de operadores autorizados..



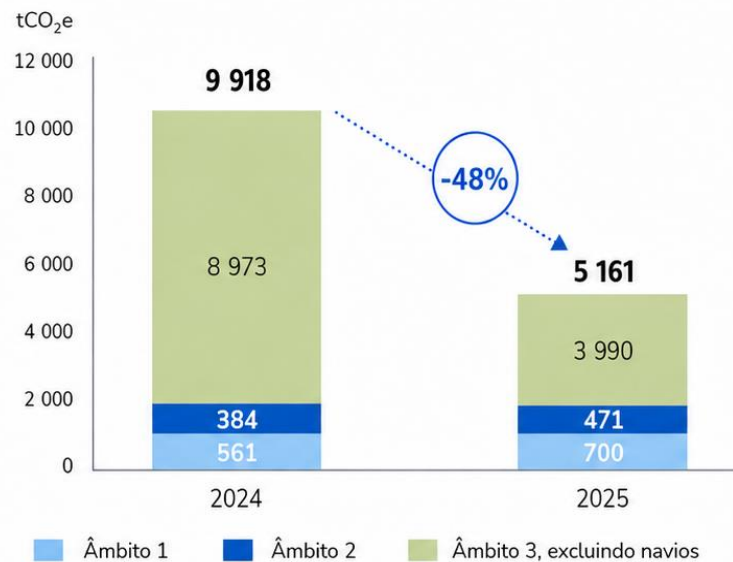
As emissões de navios na área portuária foram estimadas em 151 982 tCO₂e em 2025. Pela sua dimensão e natureza, são reportadas separadamente como emissões indiretas estruturais do ecossistema portuário. A sua monitorização é relevante porque a APL pode influenciar esta componente através de instrumentos regulatórios, tarifários, operacionais, tecnológicos e de articulação com operadores e armadores, nomeadamente por via do OPS e do Environmental Port Index.

A evolução entre 2024 e 2025 evidencia, assim, comportamentos distintos entre os diferentes âmbitos de emissão.

O aumento dos âmbitos 1 e 2 está associado à atividade operacional e ao consumo de energia. A redução do âmbito 3 (excluindo navios) resulta sobretudo de alterações no perfil de gestão de resíduos, não traduzindo necessariamente uma diminuição transversal das emissões.

Emissões da APL, excluindo navios

Âmbito	2024	2025	Leitura
Âmbito 1	561 tCO ₂ e	700 tCO ₂ e	Aumento associado à atividade operacional.
Âmbito 2	384 tCO ₂ e	471 tCO ₂ e	Aumento associado ao consumo elétrico.
Âmbito 3, excluindo navios	8 973 tCO ₂ e	3 990 tCO ₂ e	Redução associada sobretudo à gestão de resíduos.
Total APL, excluindo navios	9 918 tCO₂e	5 161 tCO₂e	Redução global de cerca de 48%.



Emissões dos navios

Indicador	2025	Tratamento metodológico
Emissões de navios na área portuária	151 982 tCO₂e	Reporte separado como emissões estruturais do ecossistema portuário.

O desenvolvimento do projeto *Onshore Power Supply* (OPS) assume relevância estratégica para a redução das emissões associadas à permanência dos navios em porto. A concretização dos seus benefícios depende, designadamente, da capacidade elétrica disponível, da compatibilidade e adesão dos navios, do investimento nas infraestruturas e do enquadramento regulatório e tarifário.

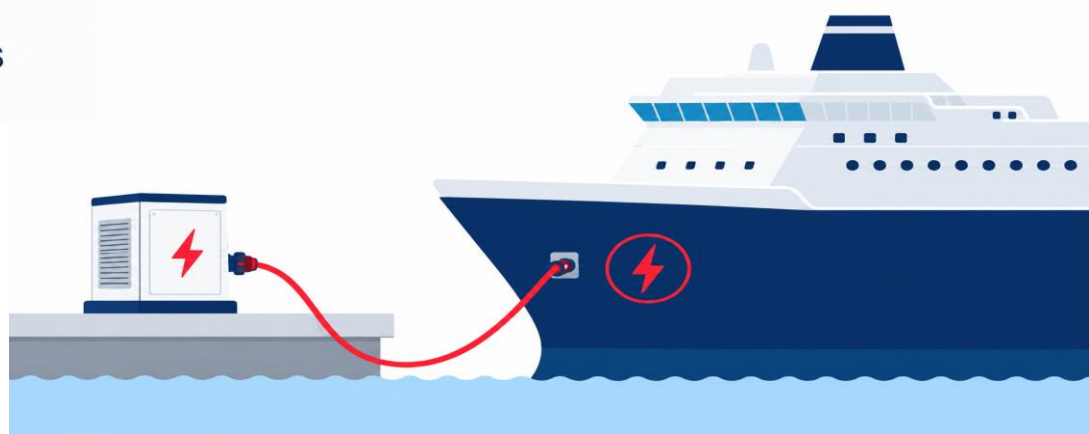
No segmento dos cruzeiros, a implementação do Environmental Port Index (EPI), iniciada em 2025, introduziu uma ferramenta de avaliação ambiental das escalas, baseada em informação relativa ao consumo de energia, às emissões atmosféricas e à utilização de tecnologias de mitigação. Nesta primeira fase, a aplicação do EPI incidiu na operacionalização do sistema, definição de procedimentos e monitorização dos dados e resultados.

Quanto aos consumos da APL, o PED ECO.AP 2030 para o triénio 2025–2027 estabelece, face a 2023, metas de aumento da eficiência energética de 2%, 8% e 10%, de incorporação de energias renováveis de 2%, 9% e 10%, de eficiência hídrica de 2%, 13% e 21%, e de eficiência no uso de materiais de 10%, 20% e 30%. O acompanhamento destas metas é efetuado anualmente.



EPI

Avaliação ambiental
das escalas de navios



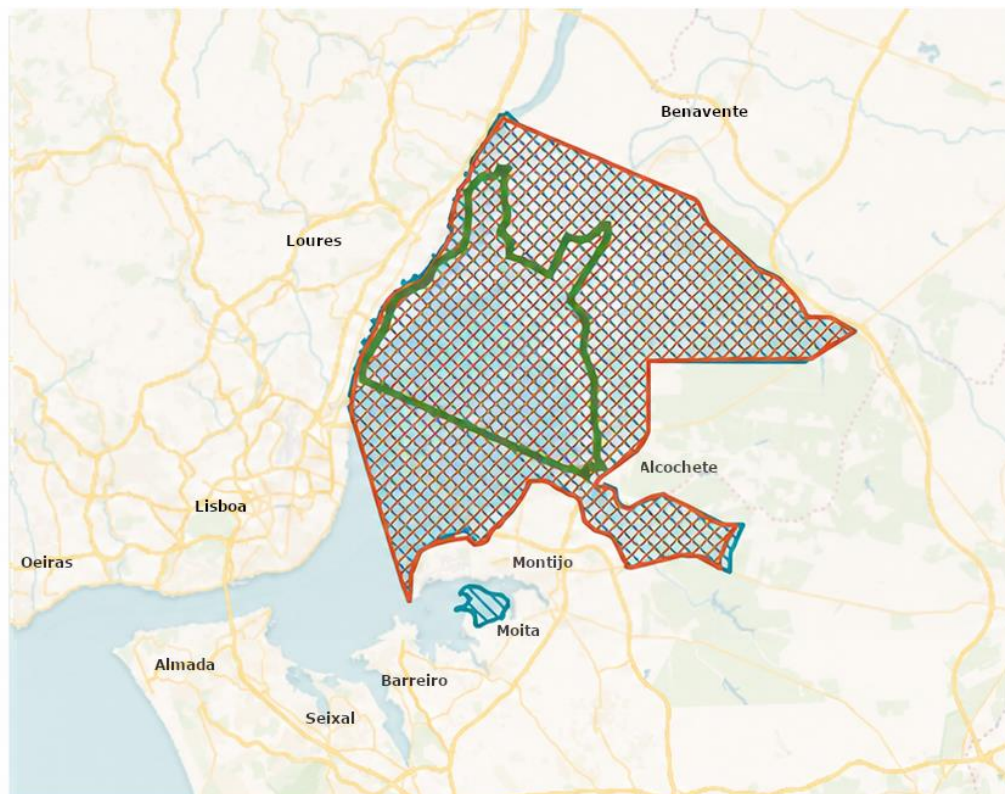
Além das emissões, a APL acompanha um conjunto de indicadores ambientais, quer físico e químicos, quer ecológicos associados às operações portuárias. Neste âmbito executa regularmente a monitorização hidrográfica de canais, bacias de manobra e docas, à caracterização dos sedimentos a dragar, e à monitorização da qualidade da água superficial, entre outros, para efeitos de gestão e de avaliação dos impactos das operações. A evolução observada em 2025 reflete, em parte significativa, o reforço dos processos de monitorização ambiental, em particular no domínio da caracterização de sedimentos, o que influencia a leitura comparativa com o período anterior.

A gestão da água no contexto portuário abrange também o acompanhamento das operações de lastro e deslastro declaradas pelos navios. Em 2025, foram registadas operações de deslastro correspondentes a 6 496 230,59 toneladas e operações de lastro correspondentes a 1 774 706,25 toneladas. No âmbito da recolha de informação associada a estas operações, foram recebidos 353 questionários. Estes dados respeitam à atividade dos navios na área portuária e não correspondem a consumos ou descargas de águas residuais produzidas diretamente pela APL.



Dados relativos à atividade dos navios na área portuária — não correspondem a descargas de águas residuais produzidas diretamente pela APL.

Estuário do Tejo – território de elevado valor ecológico



**Reserva Natural do
Estuário do Tejo**

RNET

Área protegida de âmbito nacional



**Zona de Proteção Especial
Estuário do Tejo**

ZPE – PTZPE0010

Rede Natura 2000 (Diretiva Aves)



**Zona Especial de Conservação
Estuário do Tejo**

ZEC – PTCON0009

Rede Natura 2000 (Diretiva Habitats)

As áreas classificadas apresentam delimitações territoriais próprias e parcialmente sobrepostas.

O estuário do Tejo integra áreas abrangidas por diferentes regimes de proteção e conservação da natureza, incluindo a Reserva Natural do Estuário do Tejo, a Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo – PTZPE0010 – e a Zona Especial de Conservação do Estuário do Tejo – PTCON0009. Estas classificações reconhecem a relevância ecológica do estuário, nomeadamente enquanto zona húmida e habitat de aves aquáticas migradoras, e reforçam a necessidade de considerar a biodiversidade no planeamento, licenciamento, monitorização ambiental e gestão das atividades portuárias.

Em 2025, a informação ambiental disponível incidirá sobretudo na monitorização da qualidade da água, na caracterização de sedimentos, nas dragagens e no acompanhamento das águas de lastro. Estes elementos traduzem o reforço da monitorização ambiental, não permitindo, por si só, avaliar alterações no estado da biodiversidade ou nos habitats do estuário.



Indicadores ambientais

Indicador		2024	2025	Variação
	Consumo de água — atividade portuária e serviços de apoio (m³)	17 395	14 419	↓ -17,1%
	Monitorização hidrográfica (n.º de levantamentos)	114	109	↓ -4,4%
	Volume de sedimentos dragados (m³)	420 854	516 040	↑ +22,6%
	Volume de areias reutilizadas para equilíbrio do sistema costeiro (m³)	355 414	103 877	↓ -70,8%
	Campanhas de dragagens realizadas (n.º)	2	2	→ 0,0%
	Pontos de amostragem para caracterização de sedimentos (n.º)	0	113	n.d.
	Subamostras de sedimentos (n.º)	0	298	n.d.
	Determinações analíticas de sedimentos (n.º)	0	4 470	n.d.
	Pontos de amostragem da qualidade da água superficial (n.º)	28	22	↓ -21,4%
	Amostras de qualidade da água superficial (n.º)	359	341	↓ -5,0%
	Parâmetros analisados na qualidade da água superficial (n.º)	10	13	↑ +30,0%
	Determinações analíticas da qualidade da água superficial (n.º)	3 590	3 431	↓ -4,4%

Importa referir que parte das variações observadas entre 2024 e 2025 decorre do reforço dos sistemas de monitorização ambiental e do alargamento da cobertura de dados, nomeadamente ao nível da caracterização de sedimentos.

Assim, a evolução dos indicadores deve ser interpretada tendo em conta esta melhoria metodológica, não correspondendo exclusivamente a alterações de desempenho ambiental.



CONSUMO DE MATERIAIS (2024–2025)

 MATERIAL	 UNIDADE	 2024	 2025	 VARIAÇÃO
 Papel	kg	13 127	11 219	-14,5% 
 Tinteiros e toners	un.	161	155	-3,7% 
 Combustíveis (frota)	litros	60 725	62 794	+3,4% 
 Produtos de limpeza	litros	2 470	2 315	-6,3% 
 Água engarrafada	litros	1 320	1 106	-16,2% 



MATERIAIS COM INCORPORAÇÃO RECICLADA (2024–2025)

 MATERIAL	 UNIDADE	 2024	 2025	 VARIAÇÃO
 Papel	%	92,0%	93,5%	+1,5 p.p. 
 Tinteiros e toners	%	100%	100%	0 p.p. 
 Produtos de limpeza	%	48,0%	52,3%	+4,3 p.p. 

A APL acompanha o consumo de materiais associados à sua atividade, incluindo consumíveis e materiais de manutenção. A informação apresentada reflete os principais materiais utilizados e, quando disponível, a incorporação de materiais reciclados, permitindo uma leitura da evolução dos consumos no período em análise.



8. Dimensão social e laboral

8. Pessoas, competências e dimensão laboral

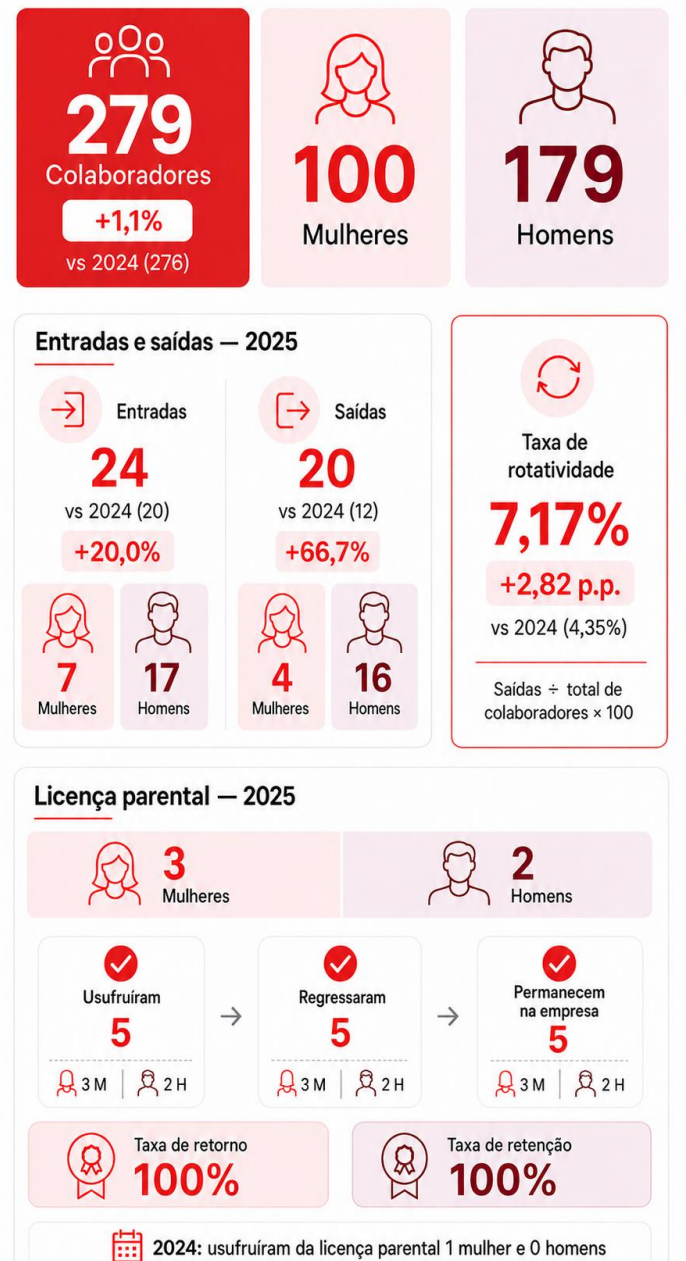
GRI 2-7; GRI 2-8; GRI 2-30; GRI 3-3; GRI 401-1; GRI 401-3; GRI 403-5; GRI 403-8; GRI 403-9; GRI 403-10; GRI 404-1; GRI 404-2; GRI 404-3; GRI 405-1

A dimensão social e laboral da APL está diretamente ligada à sua capacidade organizacional, à adequação das competências e às condições necessárias à transformação portuária.

Em 2025, a APL registou 279 trabalhadores, face a 276 em 2024, dos quais 100 mulheres e 179 homens. Deste total, 274 integravam o quadro da empresa — 98 mulheres e 176 homens — e cinco eram trabalhadores além do quadro. Todos exerciam funções a tempo inteiro. Não foram identificados trabalhadores que não fossem empregados e cujo trabalho fosse controlado pela APL. No mesmo período, registaram-se 24 entradas e 20 saídas, face a 20 entradas e 12 saídas em 2024. Considerando o número de saídas e o efetivo no final de cada ano, a taxa de rotatividade aumentou de 4,35% para 7,17%.

No domínio das relações laborais, 84,23% dos trabalhadores encontravam-se abrangidos por instrumentos de negociação coletiva em 2025, face a 83,70% em 2024. Os acordos aplicáveis envolvem várias administrações portuárias e estruturas representativas dos trabalhadores de diversos setores profissionais, seja através de acordos diretamente firmados, seja por via de posteriores mecanismos de adesão.

Colaboradores, rotatividade e licença parental



Em 2025, registaram-se seis acidentes de trabalho e 139 dias perdidos, face a 14 acidentes e 220 dias perdidos em 2024. Não foram registados óbitos nem doenças profissionais em nenhum dos anos. O sistema de saúde e segurança no trabalho abrangia os 279 trabalhadores da APL, correspondendo a 100% do efetivo. As taxas relativas aos acidentes de trabalho foram calculadas com base em 447 221,5 horas efetivamente trabalhadas, ao longo de 2025, sem conversão em equivalentes a tempo inteiro (ETI/FTE). Foram ainda realizadas 10 ações de formação em saúde e segurança no trabalho, às quais estão associados 165 registos de participação e um número médio de horas de formação de 31,5 horas.



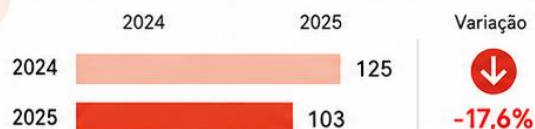


1. AÇÕES DE FORMAÇÃO

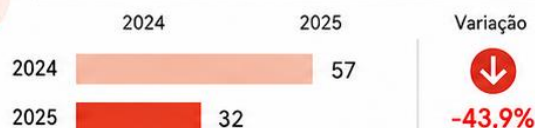
Foco nas ações realizadas



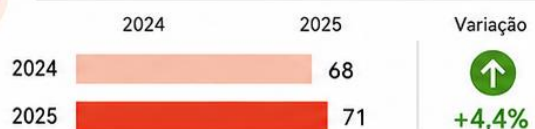
1) Total de ações de formação



2) Ações internas



3) Ações externas



Redução do número total de ações de formação em 2025.

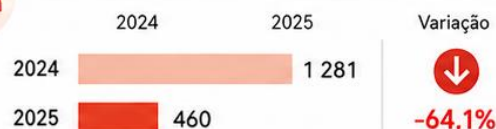


2. PARTICIPAÇÃO

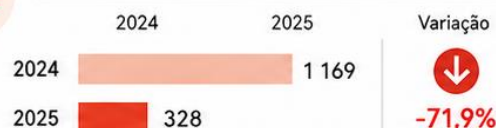
Foco na participação em ações de formação



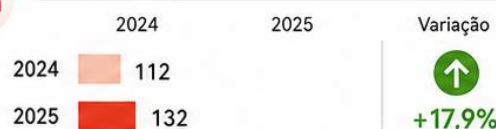
4) Total de participações



5) Participações em ações internas



6) Participações em ações externas



Redução expressiva do número de participações, sobretudo em ações internas.



3. INVESTIMENTO E INTENSIDADE DA FORMAÇÃO

Foco no investimento e na intensidade formativa



7) Custos de formação



Média de horas de formação por trabalhador – 2025



Mulheres: 14,63 horas



Homens: 34,53 horas



Média global: 27,39 horas



Em 2025, a média de horas de formação foi superior entre os homens, refletindo sobretudo o peso da formação inicial legalmente obrigatória dos novos Pilotos da Barra.

Nota: Indicadores apresentados como dados de processo, sem extrapolações qualitativas sobre desempenho individual ou organizacional.

Em 2025, foram realizadas 103 ações de formação, face a 125 em 2024, correspondendo a 460 participações. O investimento em formação passou de 63 678,89 euros para 35 095,58 euros. Foram contabilizadas 7 643 horas de formação, equivalentes a uma média de 27,39 horas por trabalhador.

As mulheres frequentaram 1 463 horas de formação, correspondentes a uma média de 14,63 horas por trabalhadora, e os homens 6 180 horas, equivalentes a 34,53 horas por trabalhador. Esta diferença resulta, em larga medida, das 5 360 horas de formação inicial legalmente obrigatória associadas à integração de cinco pilotos estagiários.

A avaliação de desempenho abrangeu 228 trabalhadores — 75 mulheres e 153 homens —, correspondendo a 81,72% do efetivo: 75,00% das mulheres e 85,47% dos homens.



9. Digitalização, dados, inovação e projetos estratégicos



9. Digitalização, dados, inovação e projetos estratégicos

GRI 3-3

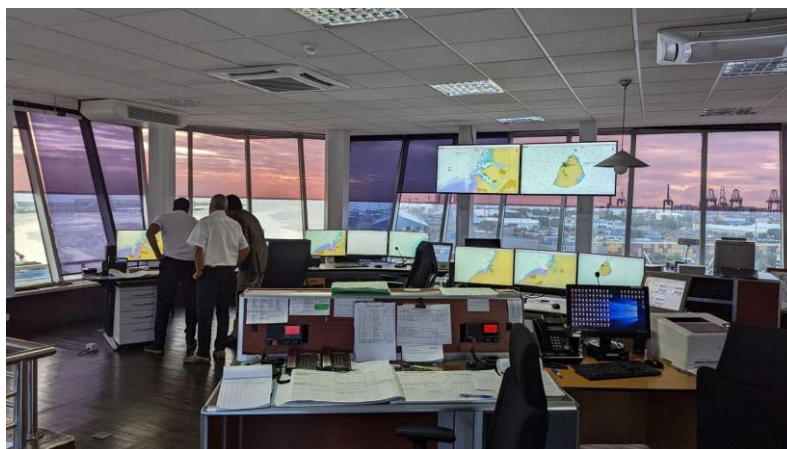
Em 2025, a digitalização, os dados e a cibersegurança mantiveram um papel transversal na modernização da APL, contribuindo para a eficiência dos processos, a continuidade operacional e o apoio à decisão.

A Direção de Sistemas de Informação manteve a certificação ISO 27001 e prosseguiu a atualização dos procedimentos e controlos de segurança. O *Security Operations Center* funcionou ao longo do ano, com relatórios mensais desde fevereiro. Foram realizadas duas campanhas de simulação de *phishing*, reforçada a gestão de vulnerabilidades e acompanhados os requisitos da NIS2, tendo sido preparada a evolução para um modelo MDR.

No domínio da continuidade operacional, foi implementada a replicação de máquinas virtuais entre o centro de dados principal e a infraestrutura de recuperação, abrangendo 25 nós. Prosseguiram também a modernização da rede, dos controlos de acesso e das soluções de monitorização.

A inteligência artificial foi abordada através de uma prova de conceito com o Copilot e de ações de capacitação. Uma sessão de literacia em inteligência artificial envolveu 102 trabalhadores e foi definido um grupo de 35 pessoas para a fase seguinte.

A cooperação tecnológica com a APSS incluiu infraestruturas comuns, evolução das aplicações SAP, *dashboards* financeiros e operacionais e o desenvolvimento de um sistema de informação integrado, apoiado num *data lake* e em vários *data marts*.



SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

COMPROMISSO CONTÍNUO



SISTEMA DE GESTÃO
DA SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

- MANUTENÇÃO DA CERTIFICAÇÃO
- ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTAÇÃO E PROCEDIMENTOS
- REFORÇO DE CONTROLOS
- ADAPTAÇÃO A UM CONTEXTO EXTERNO DE RISCO ACRESCIDO

CIBERSEGURANÇA

PRIORIDADE ESTRATÉGICA



SECURITY
OPERATIONS CENTER



EVOLUÇÃO PARA
MODELO MDR



GESTÃO DE
VULNERABILIDADES



CAMPANHAS
DE PHISHING



COOPERAÇÃO COM
O CENTRO NACIONAL
DE CIBERSEGURANÇA



PARTICIPAÇÃO EM
INICIATIVAS SETORIAIS



ACOMPANHAMENTO
DOS REQUISITOS NIS2



MONITORIZAÇÃO E DIGITALIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS



CENTRO DE
SEGURANÇA
PORTUÁRIA



EXPANSÃO DE
VIDEOVIGILÂNCIA



INTEGRAÇÃO
DE SISTEMAS



MODERNIZAÇÃO
DE CONTROLOS
DE ACESSOS



EVOLUÇÃO DA
PLATAFORMA DE
COMANDO E CONTROLO



SENSORIZAÇÃO
EM PROJETOS
ESTRATÉGICOS



INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

UMA ABORDAGEM PRUDENTE E ESTRUTURADA



ADOÇÃO INICIAL
DE LICENÇAS COPILOT



AÇÕES DE
LITERACIA EM IA



DEFINIÇÃO DE
GRUPOS-ALVO



PREPARAÇÃO DO
PLANO DE
IMPLEMENTAÇÃO

APOIO À EFICIÊNCIA E À DECISÃO



Porto de Lisboa



Porto de Setúbal

JUNTOS, MAIS DIGITAIS,
MAIS EFICIENTES, MAIS PRÓXIMOS.



PROJETOS ESTRATÉGICOS EM CURSO OU EM PREPARAÇÃO



NOVO
DATACENTER



REFORÇO DO
PLANO DE
DISASTER RECOVERY



RENOVAÇÃO DE
INFRAESTRUTURAS
DE REDE



EVOLUÇÃO DOS
SISTEMAS
DOCUMENTAIS



EXPANSÃO DE
APLICAÇÕES
RH E SAP



DESENVOLVIMENTO
DE DASHBOARDS



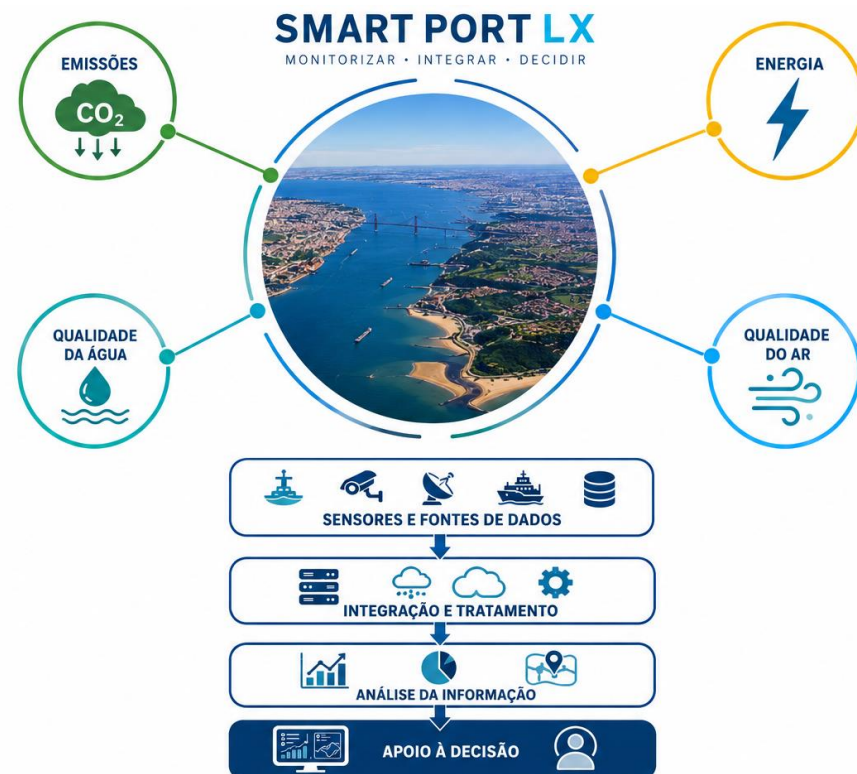
APROXIMAÇÃO
TECNOLÓGICA
ENTRE APL E APSS

Projeto Smart Port Lx

O Smart Port LX – Monitorização Inteligente de Sustentabilidade para o Porto de Lisboa é um projeto orientado para o desenvolvimento de uma infraestrutura tecnológica integrada de recolha, tratamento e análise de dados, destinada a reforçar a monitorização ambiental e operacional, e o apoio à decisão na gestão portuária.

O projeto prevê a utilização de sensores e a integração de informação para acompanhamento de diferentes componentes ambientais e operacionais, incluindo a monitorização de emissões, consumo energético e qualidade da água e do ar e ruído, entre outros.

Em 2025, o projeto encontrava-se em fase de desenvolvimento e preparação da sua implementação, tendo sido realizada uma sessão alargadas para apresentação de soluções de plataformas de gestão inteligente, e iniciado o respetivo procedimento de contratação. Foi, ainda, submetida a candidatura a financiamento através do Sustentável 2030/PACS.



Projeto SAFARI

No domínio da resiliência das infraestruturas portuárias, a APL participa igualmente no projeto europeu SAFARI, financiado pelo Horizonte 2030, um projeto-piloto com uma componente de inovação aplicada, monitorização e gestão de risco, orientado para o reforço da capacidade de adaptação das infraestruturas portuárias a fenómenos meteorológicos extremos.

SAFARI – Resiliência das Infraestruturas Portuárias



INOVAÇÃO • MONITORIZAÇÃO • GESTÃO DE RISCO • COOPERAÇÃO EUROPEIA

CAPACIDADES DIGITAIS DA APL

CAPACIDADE	EVIDÊNCIA 2025	CONTRIBUTO PARA A SUSTENTABILIDADE
 Segurança da informação	 Certificação ISO 27001 mantida	 Confiança, resiliência e continuidade operacional.
 Cibersegurança	 SOC, vulnerabilidades, phishing, CNCS, NIS2	 Proteção de infraestruturas críticas e dados.
 Smart Port LX	 Monitorização, sensores e integração de sistemas	 Eficiência, ambiente e apoio à decisão.
 Dados e BI	 Dashboards e modelos de dados	 Decisão mais rápida e baseada em evidência.
 Inteligência artificial	 Plano de implementação e capacitação	 Eficiência administrativa e operacional.
 Infraestruturas digitais	 Datacenter, disaster recovery, rede	 Continuidade e robustez tecnológica.



Capacidades digitais que geram valor, reforçam a resiliência e impulsionam a sustentabilidade do Porto de Lisboa.



10. Referencial metodológico e índice GRI

10. Referencial metodológico e índice GRI

GRI 1: Foundation 2021; GRI 2-2; GRI 2-3; GRI 2-4; GRI 2-5

O Relatório de Sustentabilidade 2025 da Administração do Porto de Lisboa, S.A. foi preparado com referência aos GRI Standards, utilizados como principal referencial para a seleção, organização e apresentação da informação. Esta opção não corresponde a uma declaração de conformidade integral com os GRI Standards.

A Administração do Porto de Lisboa, S.A. reportou as informações citadas neste índice de conteúdos GRI para o período de 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2025, com referência aos GRI Standards. O relatório tem periodicidade anual. Para esclarecimentos, o ponto de contacto é o Gabinete de Estudos e Planeamento, através do e-mail geral@portodelisboa.pt

A informação foi preparada a partir de documentos estratégicos, relatórios técnicos, dados operacionais e sistemas internos da APL. A estrutura articula os temas prioritários de reporte com os conteúdos GRI selecionados. Sempre que relevante, distingue-se a atuação direta da APL dos resultados do ecossistema portuário. São apresentados dados comparativos de 2024 sempre que disponíveis, identificando-se eventuais diferenças de metodologia, perímetro ou fonte.

Não foram efetuadas reformulações de informação anteriormente reportada. As diferenças de comparabilidade identificadas resultam, quando aplicável, do alargamento da cobertura dos dados, da introdução de novos indicadores ou do reforço dos processos de monitorização.

O relatório não foi sujeito a verificação externa independente. O índice identifica os conteúdos efetivamente reportados, a respetiva localização e as limitações de informação relevantes.

No domínio da biodiversidade, foi considerada a GRI 101: Biodiversity 2024, aplicável a relatórios publicados a partir de 1 de janeiro de 2026 e que substitui a GRI 304: Biodiversity 2016. O índice identifica as divulgações da GRI 101 efetivamente cobertas pela informação disponível e assinala as limitações existentes.



Como ler o relatório

(estrutura GRI)



Este fluxo mostra como a informação do relatório está estruturada:

CAPÍTULOS DO RELATÓRIO → TEMAS → NORMAS GRI → INDICADORES



O índice de conteúdos GRI permite identificar os conteúdos reportados, a sua localização no relatório e as respetivas fontes de informação. O Relatório de Sustentabilidade 2025 foi preparado com referência aos GRI Standards, sem declaração de conformidade integral.

O estado “Reportado” indica que o relatório apresenta informação correspondente ao conteúdo GRI citado. O estado “Parcial” assinala situações em que apenas parte da informação solicitada pelo conteúdo se encontra disponível. Esta classificação não substitui a verificação dos requisitos específicos de cada conteúdo GRI.

O perímetro organizacional do relatório corresponde à Administração do Porto de Lisboa, S.A. A informação relativa a concessionários, operadores ou outras entidades é identificada como informação do ecossistema portuário e não integra o perímetro organizacional da APL.

As referências a documentos institucionais ou páginas externas complementam a informação apresentada e devem permitir o acesso direto à fonte utilizada.

Índice de conteúdos GRI — Relatório de Sustentabilidade 2025

Preparado com referência aos GRI Standards. As páginas correspondem à numeração impressa no Relatório de Sustentabilidade 2025. O estado não constitui declaração de conformidade integral.

Norma GRI	Conteúdo	Página(s) do relatório	Estado	Ligação institucional
GRI 1: Foundation 2021	Referencial e princípios de utilização dos GRI Standards	52-54	Utilizado como referencial	
GRI 2-1	Detalhes da organização	7-10; 18	Reportado / fonte institucional	https://www.portodelisboa.pt/identidade-e-estatutos
GRI 2-2	Entidades incluídas no reporte de sustentabilidade	5; 7; 52	Reportado parcialmente	
GRI 2-3	Período, frequência e ponto de contacto do reporte	52	Reportado	
GRI 2-4	Reformulações de informação	52	Reportado	
GRI 2-5	Verificação externa	52	Reportado	
GRI 2-6	Atividades, cadeia de valor e outras relações de negócio	7-10; 20	Reportado parcialmente	
GRI 2-7	Empregados	42	Reportado	
GRI 2-8	Trabalhadores que não são empregados	42	Reportado	
GRI 2-9	Estrutura de governação e composição	4; 18	Fonte institucional complementar	https://www.portodelisboa.pt/orgaos-sociais
GRI 2-12	Papel do órgão máximo de governação na supervisão da gestão de impactos	18	Reportado parcialmente / fonte complementar	https://www.portodelisboa.pt/orgaos-sociais
GRI 2-22	Declaração sobre a estratégia de desenvolvimento sustentável	3	Reportado	
GRI 2-23	Compromissos de política	18	Reportado parcialmente / fonte complementar	https://www.portodelisboa.pt/plano-integridade
GRI 2-24	Incorporação dos compromissos de política	18	Reportado parcialmente	
GRI 2-26	Mecanismos de aconselhamento e apresentação de preocupações	18	Reportado parcialmente / fonte complementar	https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes

Norma GRI	Conteúdo	Página(s) do relatório	Estado	Ligação institucional
GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	18	Reportado parcialmente	https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes
GRI 2-28	Associações de que a organização é membro	23	Reportado parcialmente	
GRI 2-29	Abordagem ao envolvimento das partes interessadas	20-23	Reportado parcialmente	
GRI 2-30	Acordos de negociação coletiva	42	Reportado	
GRI 3-1	Processo de determinação dos temas materiais	12-14	Reportado parcialmente	
GRI 3-2	Lista de temas materiais	13-14	Reportado como temas prioritários	
GRI 3-3	Gestão dos temas materiais	12-14; 16-50	Reportado parcialmente	
GRI 201-1	Valor económico direto gerado e distribuído	25	Reportado	
GRI 203-2	Impactos económicos indiretos significativos	25-31	Reportado parcialmente	
GRI 301-1	Materiais utilizados por peso ou volume	40	Reportado parcialmente	
GRI 301-2	Materiais reciclados utilizados	40	Reportado parcialmente	
GRI 303-2	Gestão de impactos relacionados com a descarga de água	37-39	Reportado parcialmente	
GRI 303-5	Consumo de água	39	Reportado parcialmente	
GRI 101-5	Localizações com impactos na biodiversidade	38	Reportado parcialmente	
GRI 305-1	Emissões diretas de GEE (Âmbito 1)	33-35	Reportado- Relatório de Carbono	
GRI 305-2	Emissões indiretas de GEE associadas à energia (Âmbito 2)	33-35	Reportado- Relatório de Carbono	
GRI 305-3	Outras emissões indiretas de GEE (Âmbito 3)	33-35	Reportado- Relatório de Carbono	
GRI 306-2	Gestão de impactos significativos relacionados com resíduos	34	Reportado parcialmente	

Norma GRI	Conteúdo	Página(s) do relatório	Estado	Ligação institucional
GRI 401-1	Novas contratações e rotatividade de empregados	42	Reportado	
GRI 401-3	Licença parental	42	Reportado parcialmente	
GRI 403-5	Formação de trabalhadores em saúde e segurança no trabalho	43	Reportado parcialmente	
GRI 403-8	Trabalhadores abrangidos por sistema de gestão de saúde e segurança	43	Reportado parcialmente	
GRI 403-9	Lesões relacionadas com o trabalho	43	Reportado parcialmente	
GRI 403-10	Doenças profissionais	43	Reportado parcialmente	
GRI 404-1	Média de horas de formação por ano por empregado	44-45	Reportado parcialmente	
GRI 404-2	Programas de gestão de competências e formação contínua	44-45	Reportado parcialmente	
GRI 404-3	Empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira	45	Reportado parcialmente	
GRI 405-1	Diversidade dos órgãos de governação e empregados	4;42	Reportado parcialmente / fonte complementar	https://www.portodelisboa.pt/orgaos-sociais
GRI 413-1	Operações com envolvimento da comunidade local, avaliação de impactos e programas de desenvolvimento	20-22	Reportado parcialmente	

A análise do índice permite evidenciar o nível de cobertura dos indicadores considerados no presente relatório e identificar as áreas em que subsistem oportunidades de reforço da informação reportada.

Este exercício constitui uma base para a melhoria contínua do reporte de sustentabilidade da APL, apoiando a evolução da sistematização dos dados, o alargamento da cobertura temática e o alinhamento progressivo com os referenciais internacionais aplicáveis.

**Coordenação**

Administração do Porto de Lisboa, S.A.

Elaboração

Gabinete de Estudos e Planeamento

Fotografias

@arquivo APL @banco de imagens Magnific

Ano de referência

2025

Data de publicação

agosto de 2026