

2021
RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE

Administração do Porto de Lisboa

Mensagem do Conselho de Administração

1. Governação

- 1.1 Modelo de Gestão
- 1.2 Valores e Princípios
- 1.3 O Porto de Lisboa
- 1.4 Estratégia Desenvolvimento Sustentável
- 1.5 Envolvimento com os *Stakeholders*
- 1.6 Síntese do desempenho económico

2. Responsabilidade Ambiental

- 2.1 Os nossos projetos
- 2.2 Minimização do impacte ambiental
- 2.3 Monitorização da qualidade do ambiente
- 2.4 Rumo à eficiência na utilização de recursos

3. Responsabilidade Social

- 3.1 Perfil da Equipa
- 3.2 Formação e desenvolvimento profissional
- 3.3 Segurança e Saúde no trabalho
- 3.4. Fornecedores e Clientes
- 3.5. Relação com a Comunidade

4. Indicadores de Desempenho

- 4.1 Metodologia
- 4.2 Indicadores GRI

Anexo: Tabela GRI

SOBRE O NOSSO RELATÓRIO

O Relatório de Sustentabilidade 2021 da APL, S.A. é o documento de referência do nosso desempenho nas três dimensões de sustentabilidade, e constitui o principal instrumento de relato não financeiro, onde são apresentados os indicadores sociais, económicos e ambientais.

Nele estão incluídas todas as atividades da Empresa realizadas durante ano de 2021 (1 de janeiro a 31 de dezembro de 2021) em alinhamento com o Relatório e Contas.

A elaboração deste relatório segue as Diretrizes para a Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade divulgados pela Global Reporting Initiative (GRI), na sua versão GRI Standards, de acordo com a opção Essencial, cuja referência vai sendo feita ao longo do texto, com vista a uma melhor compreensão dos objetivos pretendidos em cada ponto apresentado. O relatório integra, também, uma tabela de indicadores que completam toda a informação reportada.

O presente relatório pretende transmitir os princípios e compromissos adotados pela empresa em termos de sustentabilidade do desenvolvimento do seu negócio, o modo de assegurar a sua concretização e, ainda, a medição do seu grau de cumprimento.

O ano de 2021, começou como acabou 2020 com a ameaça da pandemia do COVID 19 a pairar sobre a nossa atividade, os nossos clientes e fornecedores e a vida dos nossos colaboradores, o que nos manteve em permanente alerta e reflexão sobre o impacto sem precedentes desta pandemia.

Não obstante o sucesso do programa de vacinação promovido pelo governo, a APL, SA conseguiu ser resiliente perante este desafio global da saúde humana e da economia, mantendo-se firme na sua missão, sem nunca descurar a salvaguarda da saúde pública em geral e dos seus colaboradores em particular.

Durante o ano de 2021 tudo fizemos para cumprir as orientações das Autoridades de Saúde, desde logo, no respeito pelas normas sugeridas de distanciamento social, utilização de máscaras de proteção individual e colocação de desinfetante para as mãos nas nossas instalações, bem como, na realização de testagem regular aos nossos colaboradores em coordenação com os nossos concessionários e utentes.

Adotamos, sempre que possível, o teletrabalho como instrumento de trabalho ao dispor da empresa e dos seus colaboradores.

Neste campo, importa destacar que, em momento algum foi posto em causa o cumprimento das obrigações da empresa e a sua capacidade de atuação, sendo de destacar, entre outros, os serviços que mantiveram um contacto direto permanente com entidades terceiras, como sejam a pilotagem, a fiscalização e a gestão da marina de Lisboa.

O próximo relatório será publicado em 2023 e reportará a evolução do desempenho da APL em 2022.

Gostaríamos de conhecer a sua opinião e comentários à estratégia e desempenho apresentados neste relatório. Para quaisquer contributos ou esclarecimento de dúvidas sobre esta publicação, contactar:

Eng.ª Paula Sengo (psengo@portodelisboa.pt)

MENSAGEM DO CONSELHO
DE ADMINISTRAÇÃO



MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O respeito pelos princípios fundamentais do desenvolvimento sustentável norteia hoje todas as políticas, projetos e ações empreendidas pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.

É pois com imensa satisfação que a APL, S.A. apresenta, pela primeira vez, um relatório autónomo de Sustentabilidade referente ao ano de 2021, prosseguindo, desta forma, a divulgação dos compromissos assumidos e iniciativas desenvolvidas no âmbito das responsabilidades económicas, sociais e ambientais a que uma gestão equilibrada obriga.

Com este Relatório de Sustentabilidade a APL, S.A. ambiciona evidenciar a crescente necessidade de prosseguir objetivos económicos de rentabilidade sem comprometer as gerações futuras, tendo sempre presente a responsabilidade social da empresa no que diz respeito a fatores ambientais e humanos, cada vez mais inevitáveis numa economia global e atenta à sustentabilidade do meio circundante.

Em 2021, não obstante ter sido um ano de grandes desafios, a responsabilidade social e o contributo para a sustentabilidade continuaram a nortear a nossa missão. A natural apreensão com o impacto da pandemia na economia, não nos distraiu da nossa missão junto da Comunidade, antes tendo reforçado o nosso compromisso, alicerçado no contributo de todos.

Durante o ano de 2021 tudo fizemos para cumprir as orientações da Autoridade de Saúde, no que respeita ao controlo da pandemia não pondo em causa a prestação de serviço público à comunidade.

O Conselho de Administração da APL, S.A. agradece a todos os que, com o seu empenho, contribuíram para que o ano de 2021 tenha sido ultrapassado com êxito sobre todas as adversidades que enfrentámos, quer a nível profissional quer pessoal, muito condicionados pela situação de pandemia vivida.

Temos consciência que sobre a crise estrutural provocada pelas alterações climáticas, vivemos uma sucessão de crises conjunturais, desde a económico-financeira, passando pela de saúde e pela atual situação de guerra na Europa, que implicam um novo paradigma social, económico e ambiental. Para a APL esta nova realidade deverá ser encarada como uma oportunidade de mudar substancialmente a forma de trabalhar, tirando partido dos desenvolvimentos tecnológicos que se encontram à nossa disposição, de melhorar a saúde e o bem-estar dos nossos colaboradores e a forma como se relacionam entre si e com os nossos parceiros, de reduzir a nossa pegada ecológica, promovendo uma rápida transição energética e acelerando o caminho para a economia circular, e simultaneamente, proporcionar melhores resultados económicos e financeiros, sem nunca perder de vista o compromisso de trabalhar em prol dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 2030 das Nações Unidas.

Assim, em 2022, pretendemos reforçar o compromisso com a sustentabilidade através da adoção de um Plano de Sustentabilidade que norteie a ação da APL, S.A até ao final da década, e que permita incrementar o envolvimento com os nossos principais *stakeholders* para ajudar e contribuir a moldar um futuro sustentável rumo à neutralidade carbónica e onde a economia circular possa e deva fazer parte do nosso dia-a-dia.

Como não podia deixar de ser, importa fazer uma **referência Elogiosa** e um **Agradecimento Especial a todas e todos as/os Colaboradores** que, atingindo a idade e o tempo de trabalho exigidos, optaram por se aposentarem, depois de décadas de dedicação, empenho e trabalho para com esta sua segunda casa, desejando-lhes muitas Felicidades nesta nova fase da sua vida. Bem-hajam!

O Conselho de Administração

José Castel-Branco

Carlos Correia

Ricardo Medeiros

Ricardo Roque

1. GOVERNAÇÃO



1. GOVERNAÇÃO

1.1. MODELO DE GESTÃO

A APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A. é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, criada através do Decreto-Lei n.º 336/98, de 3 de novembro, que visa assegurar o exercício das competências necessárias ao regular funcionamento do Porto de Lisboa nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e ainda as atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias.

A estrutura do modelo de governo societário definida para a APL assegura a efetiva segregação de funções de administração e fiscalização da empresa, e pode ser consultada, assim como a composição e competências dos diversos órgãos sociais, em <https://www.portodelisboa.pt/orgaos-sociais>.

O Conselho de Administração é composto por um presidente e quatro vogais, que são comuns à Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. e exercem funções em regime de acumulação (Decreto-Lei n.º 15/2016, de 9 de março). Em 28 de fevereiro de 2021 cessou funções a Presidente do Conselho de Administração, Dra. Lídia Sequeira, permanecendo em funções os restantes elementos do Conselho de Administração.

Representantes nos órgãos sociais

| Órgãos sociais | Total |
|--------------------------------|-----------|
| Assembleia Geral | 2 |
| Conselho de Administração | 4 |
| Conselho Fiscal | 3 |
| Revisor Oficial de Contas | 1 |
| Total de representantes | 10 |



Vogal: José Emílio Coutinho Garrido Castelo Branco
Auditoria Interna e Qualidade; Negócio Portuário e Logística; Gestão Financeira



Vogal: Ricardo Miguel Medeiros dos Santos
Turismo Marítimo; Desenvolvimento do Território; Centro de Documentação e Arquivo da Secretaria Geral



Vogal: Ricardo Jorge de Sousa Roque
Contratação Pública; Secretaria Geral, com exceção do Centro de Documentação e Arquivo; Segurança, Pilotagem e Operação Portuária; Gestão de Recursos Humanos



Vogal: Carlos Alberto do Maio Correia
Sistemas de Informação; Gabinete de Estudos e Planeamento; Infraestruturas e Engenharia

A autonomia de gestão dos Conselho de Administração das empresas do Setor Empresarial do Estado, como é o caso da APL, S.A. está fixada legalmente através do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro.

A avaliação do desempenho dos titulares dos órgãos de gestão é efetuada nos termos estabelecidos no Estatuto do Gestor Público (Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março) através da avaliação do cumprimento dos objetivos fixados nas orientações previstas no Decreto-Lei n.º 133/2013, ou decorrentes do contrato de gestão, bem como dos critérios definidos em Assembleia Geral.

1.2. VALORES E PRINCÍPIOS



MISSÃO

A prestação de um serviço multifuncional de base portuária orientada para o Cliente – nossa base de sustentação – e segundo princípios de Racionalidade Operacional e Económico-financeira, de Eficácia Social e Ambiental e de acordo com as melhores práticas de Segurança Marítima e Patrimonial.



VISÃO

Sermos herança e a referência do Porto de Lisboa como Porto Atlântico, afirmando a sua multifuncionalidade segundo os melhores padrões de qualidade e eficácia.



VALORES

São considerados valores e comportamentos essenciais para o cumprimento da Missão e Visão os seguintes princípios gerais, pelos quais se deve reger a atuação pessoal e profissional no âmbito das normas específicas vigentes:

- A lealdade, a ética e o respeito pelo esforço de todos/as, e de cada um/a, em função das suas capacidades, competências e das responsabilidades cometidas à APL, SA;
- A transparência de ações, atuações e decisões;
- O respeito pelo esforço de cada colaborador/a, pelas suas expectativas e pelo seu empenho e dedicação;
- A visão global dos objetivos partilhados, de acordo com as orientações e políticas da Empresa;
- A capacidade crítica, a criatividade e a capacidade de inovar, como formas estruturadas de desenvolvimento e sobrevivência da Empresa;
- O respeito e a preocupação de cooperação ativa com os/as clientes da APL, SA, dentro dos princípios de racionalidade e equidade;
- O compromisso de praticar a igualdade de oportunidades e de tratamento e não discriminação por razão familiar, ideológica, condição psicofísica, sexo, orientação sexual e identidade de género.

GESTÃO DE RISCOS

A gestão de riscos é um elemento central na gestão da estratégia de qualquer organização. O Plano de Prevenção de Riscos de Gestão incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas define a forma como a APL, S.A. organiza a sua gestão de riscos, definindo um conjunto de processos e de procedimentos tendentes a minorar a probabilidade de ocorrência das situações de risco ou a detetar o seu curso de forma a minimizar os seus efeitos.

Este plano, cuja primeira versão foi aprovada pelo Conselho de Administração em 30 de dezembro de 2009, encontra-se atualmente na sua versão n.º 6 aprovada em 18.03.2021, e dá cumprimento à obrigação estabelecida na Recomendação do Conselho de Prevenção da Corrupção (CPC) n.º 1/2009, de 1 de julho, e às demais recomendações.

O Plano de Prevenção de Riscos de Gestão incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas e respetivos relatórios de execução, incluindo o referente a 2021, estão disponíveis em: <https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes> e na plataforma SIRIEF.

No ano de 2021 não foram identificados casos de corrupção, conforme relatado no Relatório Anual de Execução de Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas.

CÓDIGO DE ÉTICA E CONDUTA

O Código de Ética e Conduta da APL, S.A. estabelece os valores fundamentais, e identifica e clarifica os princípios e normas de conduta que todos os colaboradores, independentemente do seu vínculo, devem observar em qualquer atuação praticada em nome da organização, através das suas decisões, comportamentos e atitudes, de modo a serem eticamente irrepreensíveis.

Estes devem, no exercício da sua atividade, observar os seguintes valores fundamentais:

- A lealdade, a ética e o respeito pelo esforço de todos/as, e de cada um/a, em função das capacidades, competências e das responsabilidades cometidas à APL, S.A.;
- A transparência de ações, atuações e decisões;
- O respeito pelo esforço de cada colaborador/a, pelas suas expectativas e pelo seu empenho e dedicação;
- A visão global dos objetivos partilhados, de acordo com as orientações e políticas da Empresa;
- A capacidade crítica, a criatividade e a capacidade de inovar, como formas estruturadas de desenvolvimento e sobrevivência da Empresa;
- O respeito e a preocupação de cooperação ativa com as/os clientes da APL, S.A. dentro dos princípios de racionalidade e equidade;
- O compromisso de praticar a igualdade de oportunidades e de tratamento e a não discriminação por razão familiar, ideológica, condição psicofísica, sexo, orientação sexual e identidade de género.

E, os seguintes princípios:

- Igualdade de tratamento e não discriminação;
- Direito de informação e igualdade de oportunidades;
- Legalidade e boa-fé;
- Verdade e transparência;
- Integridade;
- Respeito e lealdade;
- Independência;
- Profissionalismo;
- Confidencialidade

Este código, cuja primeira versão foi aprovada pelo Conselho de Administração em 28 de fevereiro de 2008, foi objeto de revisão, estando a sua versão atual, disponível em: <https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes>, sido aprovada em 18.11.2021.

Em 2021, foi aberto um processo disciplinar relacionado com este tema.

IGUALDADE DE GÉNERO

Em 2016, a APL, S.A. subscreveu uma Carta de Compromisso para a implementação de um Plano de Ação para a Igualdade entre Mulheres e Homens e aderiu ao Fórum Empresas para a Igualdade de Género – O nosso Compromisso.

Em 2019, o Conselho de Administração aprovou o Plano para a Igualdade entre Mulheres e Homens para o triénio 2020-2022.

Dando cumprimento ao que se determina no nº 1 do artigo 7.º da Lei n.º 62/2017, de 1 de agosto, a APL apresentou o seu Plano para a Igualdade 2021, disponível em <https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes>.

É de assinalar que, em 2021 não foram identificados quaisquer casos de discriminação.

SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO E PRIVACIDADE

Em 2019, a APL, S.A. adotou a Política de Segurança da Informação da APL, S.A., que constitui a base para a adoção de padrões de segurança organizacional e de práticas eficazes na gestão da segurança da informação, fornecendo confiança nas comunicações e relações inter-organizacionais na empresa.

Simultaneamente, a APL dispõe de uma Política de privacidade que norteia a recolha e tratamento dos dados pessoais que lhe são fornecidos através dos diversos meios disponíveis, assim como clarifica o exercício dos direitos dos seus titulares nesta matéria, em conformidade com o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados Pessoais (Regulamento nº 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016), visando assim a proteção da privacidade e dos dados pessoais. Esta política encontra-se disponível em <https://www.portodelisboa.pt/politica-de-privacidade>.

No ano de 2021, não foi recebida nenhuma queixa relativa a violação da privacidade e perda de dados de clientes.

RECLAMAÇÕES, SUGESTÕES E ELOGIOS

Os procedimentos relativos à gestão de reclamações estão definidos na Ordem de Serviço n.º 18/2020.

A APL,S.A. disponibiliza cinco formas de apresentação de reclamações através dos seguintes meios (<https://www.portodelisboa.pt/web/guest/reclamacoes>):

- no portal, através de formulário disponibilizado para o efeito;
- por carta, enviada para o endereço da sede da APL;
- no livro de reclamações eletrónico;
- no livro de reclamações existente nos diversos edifícios de serviços da APL e nas docas de recreio;
- por contacto ou e-mail dirigido ao Provedor do Cliente.

Em 2021 registaram-se um total de 32 reclamações, 13 sugestões, 2 comentários e 1 elogio.

A predominância de reclamações respeitam a assuntos relacionados com as Infraestruturas e Engenharia (29%) e com os Sistemas de Informação (23%), e a taxa de resposta efetiva observada é de 53%.

Os canais preferidos e comunicação com a APL foram o formulário no Portal e o e-mail.

1.3. O PORTO DE LISBOA

O Porto de Lisboa é um porto marítimo situado na grande região de polarização de Lisboa, sendo um porto multifuncional que acolhe diversas áreas de negócio, que compreendem a movimentação de mercadorias e logística portuária, os cruzeiros e a náutica de recreio e a gestão da utilização de áreas dominiais para fins diversos.

É um grande porto europeu de orientação atlântica e uma porta direta ao mercado ibérico, inserido no maior centro de consumo (Região de Lisboa e Vale do Tejo) e principal região económica de Portugal, constituindo assim uma infraestrutura vital para a economia de Portugal.

- **> 4 MILHÕES DE RESIDENTES**
- **30% DO TERRITÓRIO NACIONAL**
- **41% DAS EMPRESAS INSTALADAS NO PAÍS**
- **43% DO EMPREGO**
- **50% DA RIQUEZA GERADA**

Fonte: Augusto Mateus & Associados



Grande região de polarização de Lisboa

Situado no estuário do Tejo, confinando com 11 municípios, é um porto natural que possui excelentes condições para a navegação e para a atividade portuária.

Em conjunto com outros portos nacionais, o porto de Lisboa apresenta uma localização geográfica privilegiada no cruzamento de diversas rotas marítima internacionais integrando o conjunto de portos principais da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

CARGA E LOGÍSTICA PORTUÁRIA

O porto de Lisboa constitui uma importante plataforma logística multimodal, a sua centralidade geoestratégica, aliada à sua multidisciplinariedade em termos de serviços portuários, confere-lhe um estatuto de relevo nas cadeias logísticas do comércio internacional, servido de uma rede de ligações marítimas com os principais portos do mundo através dos mais importantes armadores internacionais. De igual modo, é um porto estratégico no tráfego nacional com os portos dos Arquipélagos da Madeira e Açores e dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

Considerado um importante elo de ligação entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa e como placa giratória do comércio internacional entre a Europa, a América e África, no porto de Lisboa são movimentados diversos tipos de carga, desde carga contentorizada, a granéis sólidos e líquidos e carga fracionada, operados em 15 terminais concessionados distribuídos por ambas as margens do estuário.

Na margem Norte está concentrada a movimentação de carga contentorizada, Roll-on/Roll-off e a maioria da carga fracionada. Na margem sul estão localizados diversos terminais especializados nos graneis líquidos e sólidos.



Carga movimentada nos terminais do porto de Lisboa

Em 2021, o porto de Lisboa movimentou cerca 9,7 milhões de toneladas de mercadorias¹, o que se reflete num crescimento de cerca de 7,4% em relação a 2020, sendo que ambos os anos foram fortemente marcados pelos efeitos da pandemia.



Movimentação de mercadorias no porto de Lisboa em 2021

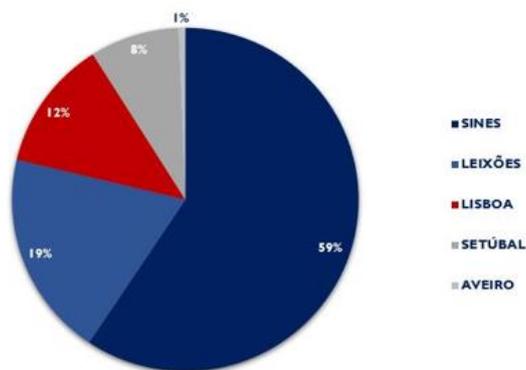
Em termos de mercados preferenciais regista-se ao desembarque uma preponderância dos graneis agroalimentares provenientes do Brasil, Ucrânia, França e Roménia, também a Carga contentorizada tem alguma relevância com as maiores origens a serem o UK, China e EUA.

Para o embarque, o predomínio é para a Carga Contentorizada, e com destino para os Arquipélagos da Madeira e Açores, bem como para Angola e UK. No que respeita aos Granéis Sólidos, é muito relevante o cimento, exportado maioritariamente para o norte de África.

De acordo com o benchmarking efetuado com os principais portos do continente, o porto de Lisboa

¹ Os dados apresentados referentes a 2021 são provisórios, consequência da mudança de sistema (IUP->JUL) e da impossibilidade de apresentação de Estatísticas consolidadas à data de elaboração deste relatório.

apresenta-se na terceira posição , com um market share de 12%, atrás do porto de Leixões (com 18%) e do porto de Sines (com 59%).



Market share dos portos do continente, em 2021

Fonte: sites das Administrações Portuárias

CRUZEIROS

A gestão da atividade de cruzeiros no porto de Lisboa é, desde o dia 26 de agosto de 2014, da responsabilidade da LCP – Lisbon Cruise Ports (LCP), um consórcio constituído pela Global Liman Isletmeleri A.S., Grupo Sousa Investimentos SGPS Ld.ª, Royal Caribbean Cruises Ltd. e Creuers del Port de Barcelona S.A. com quem a APL celebrou, no dia 17 de julho de 2014, o contrato de concessão de Serviço Público da atividade de cruzeiros no Terminal de Cruzeiros de Lisboa, por 35 anos, terminando no dia 26 de agosto de 2049.

O Terminal de Cruzeiros de Lisboa, que integra a nova Gare Marítima e o Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia, oferece as melhores condições para acolher navios e passageiros de cruzeiro com exigências cada vez maiores, prestando, assim, um serviço de excelência a quem pretende visitar Lisboa a bordo de um navio de cruzeiros. O Terminal de Cruzeiros de Lisboa está equipado com a tecnologia mais recente e moderna que suporta o cumprimento das regras internacionais em termos de segurança, proteção e ambiente. A Gare Marítima da Rocha Conde de Óbidos também pode ser utilizada para operações de navios de cruzeiro em dias de grande afluência de navios de cruzeiro ao Porto de Lisboa.

A atividade de cruzeiros no Porto de Lisboa tem sido pautada por um ciclo de mais de 20 anos de crescimento sucessivo interrompido em 2020 em virtude da Pandemia da Covid-19, que levou à interdição do desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro nos portos nacionais desde o dia 14 de março de 2020 até 16 de maio de 2021.

Após mais de um ano sem escalas comerciais de navios de cruzeiro, e da atividade de cruzeiros ter sido autorizada nos portos do território nacional continental a partir do dia 17 de maio de 2021, no dia 26 de julho de 2021 um novo capítulo começou a ser escrito na atividade de cruzeiros do Porto de Lisboa com a chegada do World Navigator, o primeiro navio de cruzeiros em escala comercial pós Pandemia.

No total, durante o ano de 2021 o porto de Lisboa registou 97 escalas de navios de cruzeiro e 115 984 passageiros. No que diz respeito à proveniência dos passageiros, a Europa continuou a ser o principal mercado emissor dos passageiros que visitaram Lisboa em 2021. Do mercado europeu, os britânicos continuam a ser os turistas predominantes neste mercado, seguido pelo mercado alemão, italiano, americano e português.

World Travel Awards Europa Melhor porto de cruzeiros da Europa



O Porto de Lisboa conquistou, pelo sexto ano consecutivo e pela sétima vez desde 2009, o prémio de melhor porto de cruzeiros da Europa, naquele que foi o Europe Winners Day 2021, dos World Travel Awards Europa, que decorreu virtualmente no dia 22 de outubro de 2021, em substituição da habitual Cerimónia de Gala na Europa.



NÁUTICA DE RECREIO

A Marina de Lisboa com as suas quatro docas de recreio, geridas de forma integrada e localizadas na margem norte do rio Tejo - Alcântara, Santo Amaro, Belém e Bom Sucesso - disponibiliza vários serviços e tem capacidade para aproximadamente 900 embarcações. Com uma localização privilegiada na área ribeirinha de Lisboa, os seus clientes beneficiam ainda de todos os serviços que uma grande metrópole tem para oferecer.

Em 2020, assistiu-se a uma desaceleração do crescimento verificado nos últimos anos, devido à Pandemia da Covid-19, mas em 2021, a Marina de Lisboa recebeu nas suas quatro docas 1.399 embarcações, sendo que 1.024 tinham bandeira portuguesa e 375 bandeira estrangeira, a que correspondeu um aumento de 13,5%, quando comparado com o ano de 2020. A maior parte das embarcações registadas nas docas de recreio da Marina de Lisboa têm bandeira nacional. Contudo, analisando as embarcações de bandeira estrangeira que visitaram a Marina de Lisboa em 2021 (375) eram provenientes de 29 países, sendo que as de origem francesa continuam a ocupar o primeiro lugar, no ano de 2021 com 93 embarcações, correspondentes a cerca de 25%, com destaque relativamente às restantes nacionalidades. Destacam-se ainda o número de embarcações com bandeira da Bélgica e Holanda (58 e 50, respetivamente) e ainda as embarcações de bandeira da Alemanha (35).

Os períodos de confinamento generalizado e a circulação limitada, ainda devido ao contexto de situação pandémica de COVID-19, não só em Portugal como em todo o mundo, continuaram a fazer-se notar sobretudo relativamente às embarcações estrangeiras de estadias curtas, as denominadas passantes, pese embora se tenha já notado em 2021 uma tendência favorável de crescimento.

Neste fabuloso estuário do Tejo é também exercida a atividade de Marítimo-Turística, com diversas embarcações dedicadas a passeios pelo Tejo, restauração e organização de eventos a bordo. Desde 2014, o crescente número de operadores e de embarcações dedicados a esta atividade reflete o potencial e a sua mais-valia para a evolução do conceito de turismo estuarino. A posição pró-ativa da APL assenta no apoio e incentivo direto a estas atividades. Em 2021 foram atribuídas 102 licenças, mais 27 operadores licenciados que em 2020 (+36%). Estes operadores desenvolveram a sua atividade com 182 embarcações (mais 36 que no ano anterior (+25%).

Com o gradual aligeirar de algumas medidas de confinamento durante 2021, verificou-se uma evolução muito positiva. Não só foi superado o recorde do número de operadores licenciados (102) como também, relativamente às embarcações registadas (182) foram atingidos números idênticos ao período anterior ao início da pandemia, demonstrando a retoma desta atividade com maior robustez e confiança.

Para apoio às embarcações que se encontram na Marina de Lisboa, os nautas dispõem do Polo Náutico de Belém, uma infraestrutura dedicada à reparação naval com efetivas e plenas competências no segmento da náutica de recreio, isto para além de dispor de uma área de estacionamento a seco que permite receber embarcações até 20 metros.

UTILIZAÇÃO DE ÁREAS DOMINIAIS

O porto de Lisboa acolhe na área sob sua jurisdição e domínio diversas atividades complementares da atividade portuária, como sejam, por exemplo, a reparação naval e a pesca, e outras atividades como serviços diversos, restauração, eventos, atividades culturais e científicas, entre outras.

No ano de 2021, destaca-se o arranque da concretização do Plano estratégico do Ocean Campus, com outorga de dois contratos de concessão à Fundação Champalimaud e à Fundação Calouste Gulbenkian, para instalação de dois centros de investigação e inovação nas antigas instalações da Doca Pesca em Pedrouços, visando o desenvolvimento de um espaço aglutinador e catalisador da economia azul, através de um conceito inovador de partilha de meios e conhecimento.

Ocean Campus a nova centralidade de excelência na ligação da cidade ao rio



Objetivos, ações e resultados esperados: Reabilitar e renovar uma vasta frente com cerca de 64 hectares, alavancando o desenvolvimento da Economia Azul em Portugal num quadro de investigação e de inovação empresarial suportado numa forte aposta na área do conhecimento e na criação de emprego.

Criar um cluster de inovação nas diferentes vertentes da economia azul, desde *start-ups* a empresas e laboratórios de ID&D, incluindo uma *Blue Business School*, um hotel e residências temporárias para investigadores, para além de infraestruturas para a atividade marítimo-turística e náutica de recreio e de espaços públicos e de comércio e serviços à população.

Prazo: A desenvolver em 4 fases, até 2030.



1.4. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Os **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável** (ODS) das Nações Unidas, ratificados por Portugal, identificam 17 pilares elementares para acabar com a pobreza, preservar e promover os recursos naturais, assegurar o desenvolvimento económico e social e garantir os direitos humanos até 2030. O modelo de negócio e as principais atividades da APL, SA têm impacto direto em diversos ODS, razão pela qual a empresa reconhece a relevância de incluir nas suas políticas o compromisso de adoção de boas práticas associadas aos fatores ambientais, sociais e económicos.

Principais ODS impactados pelo modelo de negócio e atividades da APL, S.A.



Ao procurar-se identificar, promover e adotar ações que contribuam para a prossecução dos ODS, acredita-se que a APL, SA também estará a dar o exemplo aos seus stakeholders, incentivando-os, mesmo que de forma indireta, a prosseguirem o caminho da sustentabilidade.

Um dos principais desafios do desenvolvimento sustentável é a exigência de escolhas inovadoras e novas formas de pensar. Se, por um lado o desenvolvimento de conhecimento e de tecnologia contribui para o crescimento económico, por outro, também pode contribuir para solucionar os riscos e danos que esse crescimento traz à sustentabilidade das nossas relações sociais e do meio ambiente.

A APL, SA tem vindo a atuar em consonância com a sua **Estratégia de Desenvolvimento Sustentável**, tendo por base a sua Visão de Sustentabilidade alicerçada em 4 princípios fundamentais:

- o princípio da responsabilidade **SOCIAL**
- o princípio da responsabilidade **AMBIENTAL**
- o princípio da sustentabilidade **ECONÓMICA**
- o princípio da **TRANSPARÊNCIA**

Visão de Sustentabilidade da APL, S.A.

Na Administração do Porto de Lisboa entendemos que conseguiremos atingir um nível de desenvolvimento sustentável do negócio da empresa, se formos capazes de assegurar as melhores práticas de desempenho da atividade portuária, quer ao nível dos colaboradores e da organização quer ao nível dos clientes, fornecedores e demais parceiros que conosco trabalham, em cumprimento dos princípios da responsabilidade social, ambiental e transparência, num profundo respeito pelos interesses das gerações atuais e futuras.

Com este compromisso pretendemos alcançar um estatuto de referência no conjunto de portos europeus e, por consequência, constituir-nos como um polo aglutinador de vontades e de criação de riqueza para as empresas que direta ou indiretamente intervêm no negócio portuário.

O princípio da Responsabilidade SOCIAL consubstancia-se em iniciativas destinadas a manter uma relação de bem-estar e partilha com os colaboradores, clientes, fornecedores e comunidades locais.

Os colaboradores são uma prioridade, reconhecemo-los como suporte e mais-valia que representam, tendo presente o permanente reconhecimento das variadas capacidades profissionais.

O porto de Lisboa e o estuário do Tejo são o traço comum que liga 11 municípios, desde há séculos geminados com a vivência das suas gentes. É neste contexto que pretendemos continuar a enriquecer esta relação, constituindo um espaço aberto à comunidade e apoiando iniciativas nas áreas da educação, desporto, cultura e lazer.

Como responsáveis pela gestão do porto, ambicionamos envolver os nossos clientes e fornecedores, encorajando-os a partilhar os nossos princípios. Por isso, queremos mostrar-lhes de forma inequívoca e transparente como gerimos os compromissos assumidos, com vista à formulação de objetivos claros e partilhados que melhorem o desempenho integrado do porto.

O princípio da Responsabilidade AMBIENTAL visa uma cada vez melhor integração do porto nas envolventes urbana e natural, permitindo o desenvolvimento da nossa atividade e a integração mútua de interesses, num contexto futuro sempre mais exigente.

O porto de Lisboa integra-se no estuário do Tejo, a maior zona húmida da Europa Ocidental, que apresenta importantes valores naturais, espécies e habitats a preservar. Este estuário congrega a maior área metropolitana do país, com cerca de 25% da população nacional, cuja qualidade de vida é de primordial importância. Esta realidade é razão necessária e suficiente para que a APL adote uma atitude proactiva na defesa do ambiente estuarino.

O princípio da Sustentabilidade ECONÓMICA visa garantir a autonomia orçamental, consagrada nos estatutos, e a capacidade da APL criar valor para as gerações atuais e futuras. Enquanto entidade administrante, a APL,SA deve promover a competitividade do porto e a sua crescente importância socioeconómica a nível ibérico, privilegiando a racionalização dos seus recursos, a rentabilidade dos capitais próprios e, naturalmente, a sua capacidade de investir na permanente modernização do porto de Lisboa.

O princípio da TRANSPARÊNCIA é o modo natural e aberto como desenvolvemos as nossas atividades, como encaramos as nossas ambições e como comunicamos os resultados que vamos alcançando.

É também a forma como pomos em discussão aberta as ideias e projetos de participação comum e ponderada entre o porto e as comunidades envolventes.

Estratégia de Sustentabilidade da APL, S.A.

Acreditamos que as gerações futuras têm o legítimo direito de poder usufruir de um porto de nível europeu, ou mundial, com um ambiente que lhes proporcione estabilidade e as melhores condições de vida e de emprego. Pretendemos, por isso, desenvolver um porto de qualidade internacional, com impacto regional positivo ao nível socioeconómico, e que possa representar um atrativo para a instalação de atividades diversas, suportado num bom ambiente de trabalho e em condições de operacionalidade sustentável.

Pilares da Estratégia de Sustentabilidade da APL, S.A.

Envolvimento dos Stakeholders

Consideramos que os colaboradores e os parceiros são fundamentais para o desenvolvimento do porto nas suas múltiplas vertentes. Por essa razão, investimos na comunicação bidirecional com os colaboradores e com os parceiros, promovendo a sua informação, formação e participação ativa na vida da empresa.

Conscientes da relevância do desempenho e da atitude da comunidade portuária no desenvolvimento do negócio portuário, é nosso propósito definir estratégias que suportem o crescimento do negócio, incorporando os objetivos, anseios, apoios e propostas dos nossos parceiros.

O envolvimento com as comunidades é motivo de uma bandeira específica: a relação porto-cidades.

Estamos atentos às expectativas de todos os restantes *stakeholders*, através de canais de comunicação sempre abertos e que queremos aprofundar.

Valorização do Estuário do Tejo

Atentos às principais características biofísicas do estuário do rio Tejo, o maior plano marítimo-fluvial da Europa e um dos de maior valor ecológico, constituindo um património cuja valorização, em todas as suas vertentes, é fundamental, pretendemos ter um conhecimento cada vez mais aprofundado do equilíbrio dinâmico deste sistema e adotar práticas de gestão que promovam a sua preservação e qualificação. Merecem a nossa particular atenção as questões relacionadas com o equilíbrio hidrodinâmico das barras do Tejo e zonas costeiras adjacentes e o incremento da qualidade ambiental do estuário, em sentido lato.

Pretendemos, em estreita colaboração com as restantes entidades com responsabilidades no estuário, minimizar o passivo ambiental existente, estabelecer compromissos com base em estratégias de gestão amigas do ambiente e potenciar o turismo.

Impacto na economia regional

Reconhecendo a importância do impacto económico que a atividade de um porto provoca sobre a região envolvente, procuramos promover, nas quatro cadeias de valor em que participamos (carga, cruzeiros, náutica de recreio e marítimo-turística) a produção de riqueza por via direta e induzida (consequência do aumento de rendimento dos trabalhadores e outros agentes e que, pela via do consumo privado, se traduzem numa série de aumentos de produção de bens e serviços).

Navegação Segura e Não Poluente

O transporte marítimo é a forma de transporte que apresenta os melhores desempenhos em termos de sustentabilidade ambiental e energética, assumindo os portos uma importância estratégica no desenvolvimento de sistemas de transporte integrados e mais eficientes.

Estamos empenhados em garantir a qualidade e a segurança do tráfego marítimo portuário, pelo que nos posicionámos na vanguarda da utilização de meios tecnológicos de apoio à navegação. Esta aposta permite-nos garantir o respeito pelos ambientes marinho e portuário e pelas comunidades envolventes, potenciando o desenvolvimento do negócio.

É nossa firme intenção assegurar, de forma cada vez mais eficaz e eficiente a prestação de serviços à navegação de modo a prevenir e minimizar incidentes de poluição marinha, bem como incrementar o controlo sobre as recolhas de resíduos de navios, as descargas de águas de lastro, a movimentação de mercadorias perigosas e as emissões gasosas de navios.

Queremos simultaneamente modernizar e adequar a nossa capacidade de resposta a situações de emergência, enquadrados no Sistema Nacional de Proteção Civil.

Relação Porto – Cidades

Tendo em conta a realidade geográfica do porto de Lisboa, pretendemos integrar, de forma qualificada, as áreas portuárias e urbanas, tendo em atenção as necessidades da atividade portuária e os anseios das populações.

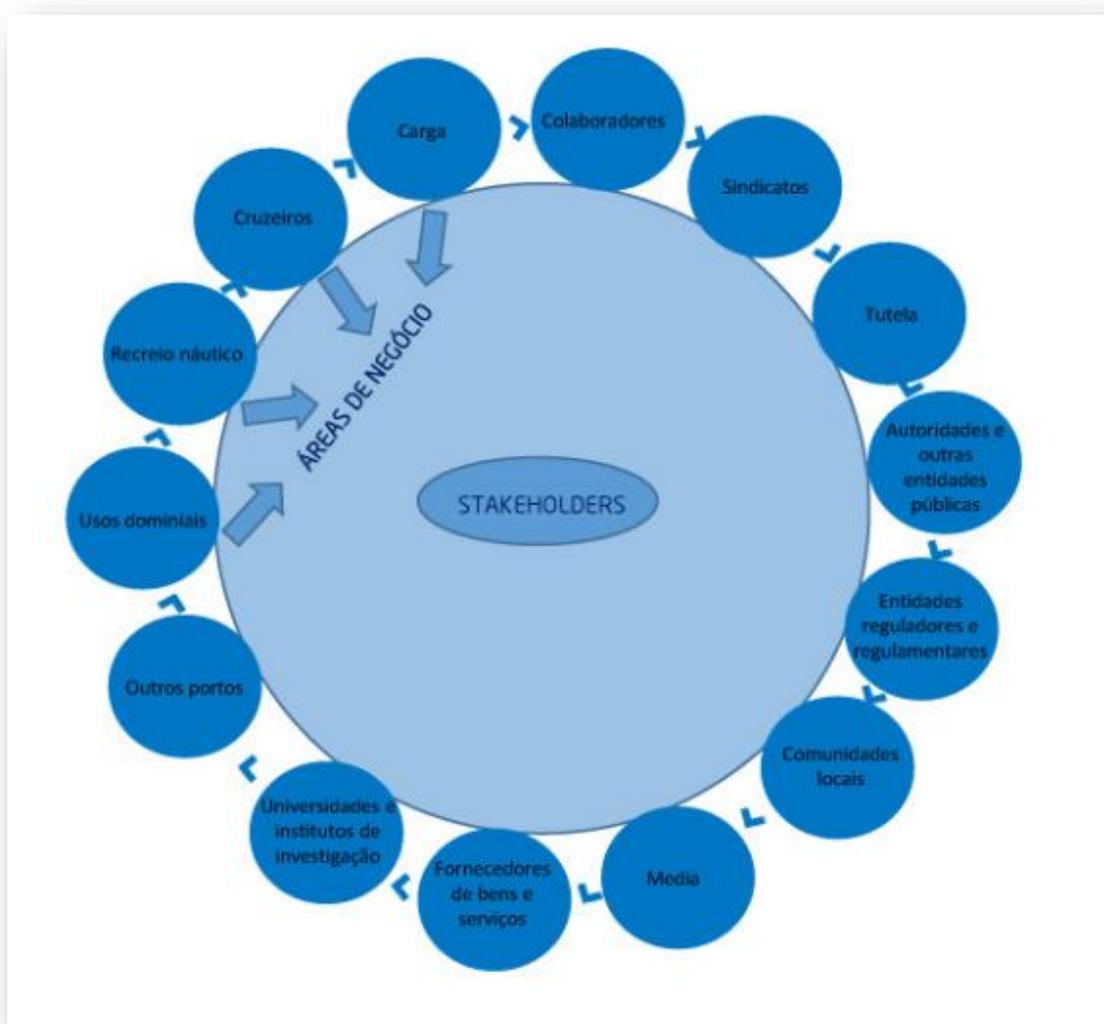
O estabelecimento de protocolos e de acordos de parceria com os municípios, consolida e exponencia os bons resultados que paulatinamente temos vindo a obter, sobretudo através da participação na elaboração dos diversos instrumentos de gestão territorial, por nós entendidos como fundamentais com vista à articulação de objetivos e propósitos.

Pretende-se promover a utilidade social do espaço sob jurisdição portuária, privilegiando as utilizações de interesse público, fortalecendo a identificação do cidadão com o porto, com os seus desígnios, as suas aspirações e os seus objetivos de desenvolvimento futuros.

1.5. ENVOLVIMENTO COM OS STAKEHOLDERS

A relação com os *stakeholders* é determinante para a eficácia da atuação da APL, S.A. enquanto autoridade e administração portuária. A qualidade dos serviços prestados depende do envolvimento de todos os *stakeholders*, quer internos, quer externos. Por essa razão a comunicação fluida, clara e transparente entre as partes interessadas é fundamental para a concretização da nossa missão.

A diversidade de atuação da APL, S.A. integrada em quatro cadeias de valor – Carga, Cruzeiros, Recreio Náutico e Usos Dominiais –, e que é resultado das suas atribuições estatutárias, o seu estatuto jurídico e a extensão e localização da sua área de jurisdição numa zona de alto interesse cultural e ambiental, são determinantes para a grande diversidade no conjunto dos *stakeholders* desta administração e para o esforço na comunicação bidirecional permanente com os mesmos, que permita a manutenção de relações duradouras.



GRUPOS DE *STAKEHOLDERS* DA APL, S.A.

A empresa dispõe de diversos canais de comunicação com os seus *stakeholders* por forma a garantir a sua informação e auscultação regular, atempada, acessível e transparente, e responder às suas preocupações e expectativas.

No ano de 2021, a APL continuou o seu trabalho de consolidação da relação institucional com os diferentes parceiros clubes, privilegiado, em muitas situações o contacto virtual, em virtude da pandemia.

No caso específico da atividade de cruzeiros, por se encontrar suspensa, o ano de 2021 não foi propício à realização de iniciativas usualmente levadas a cabo pela APL, que têm como principal objetivo envolver todos os *stakeholders*, para que, em conjunto, tenham um envolvimento proactivo com a comunidade local para que esta compreenda a indústria dos cruzeiros e se possa sentir parte de um futuro sustentável para a cidade

Além da relação de proximidade que a APL mantém com os diversos municípios da sua área de jurisdição, colabora também de forma integrada com as diferentes entidades gestoras do estuário do Tejo, bem como com restantes agentes e *stakeholders* do sector, potenciando sinergias para melhoria global do negócio, sendo também reflexo disso a contínua comunicação, através de meios eletrónicos, com todos os clientes e utentes e com os diversos *players*, permitindo inclusive difundir rápida e eficazmente quaisquer avisos e editais emitidos pela Capitania, ou outra informação relevante para a operacionalidade do porto.

Principais canais utilizados pela APL, S.A. para comunicação com os *stakeholders*



Janela Única Logística (JUL)

O ano de 2021 foi mais um marco na evolução da principal aplicação de negócio portuário com a transição da JUP (Janela Única Portuária) para a JUL (Janela Única Logística).

A JUL é um ecossistema digital para o desenvolvimento do negócio e criação de valor nas redes logísticas e portuárias, que surge como uma evolução da Solução JUP. Foi desenvolvido em colaboração com todas as restantes administrações portuárias, envolvendo os *Stakeholders* da Comunidade Portuária e Logística, entidades oficiais e operadores vários.

As capacidades oferecidas pela JUL permitem promover um sistema logístico-portuário muito mais competitivo, que sincroniza e otimiza as operações logísticas, tornando-as muito mais ágeis. A sua implementação abrange todos os portos nacionais, permitindo uma total transparência de processos e uma continuidade no desígnio da digitalização alargada a um maior número de utilizadores.

Entrada em produção na APL: 14 de abril de 2021

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| Formação 1193,5 horas 2167 participantes | Suporte JUL Permanente na fase de arranque | Reuniões com utilizadores 3 X semana | Página Portal da APL https://jul.nsw.pt/ | Comunicação por email <i>Mailing list</i> |
|---|--|--|--|---|

No âmbito do seu envolvimento com os múltiplos *stakeholders*, a APL, S.A. promove, apoia e acolhe diversos eventos, desde visitas ao porto e às Gares Marítimas de Alcântara e da Rocha Conde d'Óbidos, classificadas, desde 2012, como Monumentos de Interesse Público, a eventos desportivos e de âmbito ambiental, entre outros.

Envolvimento com *stakeholders*

O Porto de Lisboa recebeu, em 2021, um total de 597 visitantes, quer no âmbito da ação "**Porto de Lisboa aberto às escolas**", quer no âmbito da abertura das Gares Marítimas de Alcântara e Rocha d'Óbidos para **visitas aos painéis de Almada Negreiros** no último fim de semana de cada mês.



Neste ano, foram também **isentados de taxas de utilização de espaços** do domínio público mais de 20 eventos:

- 8ª Regata do Clube de Canoagem de Amora
- 15ª edição da Corrida da Mulher
- 30ª Meia Maratona de Lisboa
- Superpedestrian*, Semana Europeia da mobilidade
- Ações de limpeza de praias
- Filmagens diversas
- “Campeonato Regional de Fundo” do Clube de Canoagem Amora
- “Evento de Natal” da Junta freguesia da Estrela
- “Conferência dos 35 Anos da Bandeira Azul”
- Evento *She Sails - Empowering Women Sail*
- “FIBA 3x3 U17 *Europe Cup*” Doca de Pedrouços
- Festival Stª Casa Alfama 2021 LCP
- Maratona Lisboa / Meia Maratona Portugal
- Projeção de um filme no cais Olho Boi
- Semana Europeia Mobilidade na Doca de Santo Amaro
- Taça do Mundo de Lisboa - Triatlo
- Treinos de *jetski* na Cova do Vapor
- Eventos enquadrados na 38ª Seixalíada

EVENTOS E PARCERIAS COM OS STAKEHOLDERS

500º Aniversário da viagem de Fernão de Magalhães Associação Nacional de Cruzeiros e Asociación "500 años, I Circunnavegación a vela" 22 de julho

A APL associou-se às Comemorações dos 500 Anos da Primeira Viagem de Circum-navegação de Fernão de Magalhães, com o apoio à IV Travessia Lisboa – Andaluzia – Ceuta – Alcoutim, que contou com mais de 30 veleiros que partiram da Doca de Alcântara no dia 22 de julho escoltados por embarcações da Marinha do Tejo.



Seminário "She Sails – Empowering Women to Sail" Associação Seawoman 30 de outubro

A APL apoiou e acolheu este seminário que teve como objetivo influenciar o público feminino para que veja na vela a possibilidade de integrar um estilo de vida mais ativo e saudável, independentemente da idade, experiência e condição social, mas também atrair mais mulheres para a vela, não só como velejadoras, mas também treinadoras, juízes, dirigentes, ou simplesmente, como público. A ação envolveu participantes de diversos países, que puderam contar a sua experiência e metodologias utilizadas no treino e promoção da vela feminina.

GLEX2021 - Global Exploration Summit Explorers Club 6 de julho



A APL acolheu, na Gare Marítima de Alcântara, o evento realizado no âmbito dos 500 anos da primeira expedição científica humana, a circunavegação de Magalhães e Elcano, o qual reuniu virtualmente os maiores exploradores mundiais que puderam partilhar relatos das suas expedições e investigações científicas, à medida que exploram a terra, o mar e o espaço, discutindo os avanços mais recentes em cada uma das suas respetivas áreas de atuação.

Conferência de Comemoração dos 35 anos do Programa Bandeira Azul Associação Bandeira Azul da Europa (ABAE) 19 de novembro

A APL acolheu, na Gare Marítima de Alcântara, o evento festivo que celebrou sobretudo o empenho e a dedicação das várias entidades detentoras do galardão Bandeira Azul.



Seminário 'A Logística na Área Metropolitana de Lisboa' Transportes Metropolitanos de Lisboa 16 de novembro



A APL acolheu e patrocinou este seminário no qual se abordaram temas como, a importância da logística, a rede de mercados enquanto instrumento de política pública, a evolução da logística, o papel do sistema rododiferroviário, a importância da inovação e da coesão territorial, a organização da cadeia logística, e as políticas e financiamentos europeus para a logística urbana serão alguns dos temas abordados no seminário.

Blue Flag Med Week 2021 Associação Bandeira Azul da Europa (ABAE) 5 a 11 de julho

A APL associou-se a esta iniciativa e, com o contributo da escola de vela Terra Incógnita, desafiou cerca de 50 jovens, dos 6 aos 16 anos, a experienciarem a navegação como verdadeiros velejadores a bordo de 5 veleiros, e onde foram sensibilizados para a problemática do lixo marinho e para a importância do mar que nos une e do trabalho essencial de todos na sua recuperação e conservação.



Dia Internacional dos Monumentos e Sítios 2021 DGPC 18 de abril

A APL associou-se a esta celebração, enquadrada no tema: PASSADOS COMPLEXOS, FUTUROS DIVERSOS, convidando à realização de uma visita virtual aos Painéis do pintor Almada Negreiros nas Gares Marítimas de Alcântara e Rocha Conde D'Óbidos.



Dia Internacional da Mulher iGen—Fórum Organizações para a Igualdade 8 de março

A APL associou-se às comemorações do Dia Internacional da Mulher, convidando para assistir ao lançamento online do primeiro livro publicado pelo o iGen—Fórum Organizações para a Igualdade, "O Longo Caminho para a Igualdade. Mulheres e Homens no Século XXI".



PARTICIPAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES

A APL, S.A. é membro de diversas associações. Em 2021, a quotização para as associações abaixo listadas somou cerca de 29 500€.

CPL – Comunidade Portuária de Lisboa

APP – Associação dos Portos de Portugal

APSEI – Associação Portuguesa de Segurança

APPR - Associação Portuguesa de Portos de Recreio

Agência Portuguesa Transporte Marítimo Curta Distância

Associação Internacional Permanente de Congressos de Navegação

ATL – Associação Turismo de Lisboa

IPAI - Instituto Português de Auditoria Interna

APOTEC - Associação Portuguesa de Técnicos de Contabilidade

CCIPA - Câmara do Comércio e Indústria de Portugal-Angola

CCPM - Câmara do Comércio Portugal- Moçambique

CCILE - Câmara do Comércio e Indústria Luso-Espanhola

Fórum Oceano – Associação da Economia do Mar

Cruise Europe

Associação SGI Portugal (ex- CEEP Portugal)

PTPC – Plataforma Técnica Portuguesa da Construção

IALA/AISM – International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities

AIVP – Association Internationale Villes et Ports

MedCruise - Association of Mediterranean Cruise Ports

1.6. SÍNTESE DO DESEMPENHO ECONÓMICO

O ano de 2021 ficará para a História como o ano em que se começou a controlar a pandemia provocada pelo SARS-Cov-2, permitindo dessa forma um regresso a uma relativa normalidade na vida das pessoas e das empresas.

Impulsionado pelo aumento dos preços, o levantamento das restrições sanitárias e a forte procura, apoiada em medidas estatais de estímulo económico, o comércio mundial registou uma tendência positiva em 2021.

“O comércio mundial de bens e serviços atingiu um máximo histórico de 25,1 biliões de euros em 2021, um aumento anual de 25%. O resultado foi também superior em 13% ao verificado no ano pré-pandémico de 2019.(in Boletim Económico do Banco de Portugal de dezembro 2021).

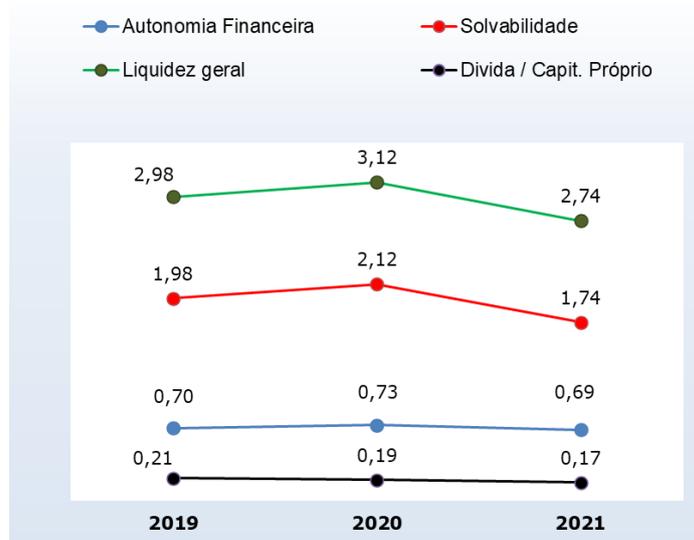
Considerando o comércio nas principais economias mundiais, o último trimestre de 2021 apresentou um aumento de 43% nas exportações chinesas, em comparação com os números pré-pandémicos, nos Estados Unidos, na União Europeia e no Japão o aumento é de 12%, 10% e 6%, respetivamente.

Regionalmente, o crescimento no último trimestre de 2021, permaneceu muito forte em todas as regiões geográficas, embora tenha sido menor na Europa, Estados Unidos e leste da Ásia. As regiões exportadoras de “commodities” apresentaram resultados superiores, com o aumento dos preços das exportações.” .(in Boletim Económico do Banco de Portugal de dezembro 2021).

A APL, SA acompanhou essa tendência com uma ligeira recuperação do movimento de navios mercadorias bem como com o regresso dos navios de cruzeiros permitindo dessa forma colocar a empresa, de novo, na senda do crescimento económico.

Essa retoma, a par de um controlo de despesa e custos, foi indispensável para alcançar uma redução significativa da dívida bancária.

No que diz respeito aos rácios de autonomia financeira, solvabilidade e de endividamento é possível verificar que apesar da evolução verificada na figura seguinte, fruto da conjuntura, a APL continua a apresentar indicadores favoráveis.



Evolução dos rácios de autonomia financeira, solvabilidade e de endividamento

A diminuição do nível de endividamento conjugado com os níveis historicamente baixos das taxas de juro tem permitido à empresa obter decréscimos contínuos nos juros e gastos similares suportados, permitindo dessa forma reorientar parte dessas verbas para a rubrica de investimento.

Evolução dos encargos financeiros

| ANOS | (valores em euros) | | | | |
|-----------------------------------|--------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
| Encargos financeiros (€) | 607 989 | 723 696 | 1 158 303 | 1 697 090 | 2 082 223 |
| Taxa média de financiamento (%) * | 1,5% | 1,6% | 2,2% | 2,6% | 2,6% |

* Considerando: Juros financiam.^{to} / [(Dívida anoN-1 + Dívida anoN)/2]

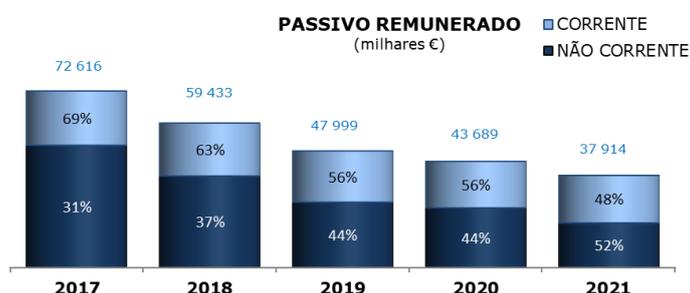
Quanto ao risco de liquidez tem vindo a ser minimizado apesar do rigoroso cumprimento do serviço da dívida, decorrente de financiamentos bancários contratualizados. Para tal, contribuíram a racionalização de todos os gastos e investimentos da empresa.

Não obstante a adoção de isenções ao nível da cobrança de taxas de utilização privativa durante o período em que as diversas atividades estiveram impedidas de operar ou fortemente condicionadas, a APL deixou de faturar em 2021, por isenção e/ou emissão de notas de crédito, cerca de 2,9 milhões de euros, que acumulados com 2020 totalizaram cerca de 5,5 milhões de euros foi possível manter a normalidade da atividade da empresa bem como manter o plano de redução do endividamento bancário.

Varição do endividamento

| Variação do Endividamento (execução) | (valores em euros) | |
|--|--------------------|------|
| | 2021 | 2020 |
| Financiamento Remunerado (corrente e não corrente) | 43 689 488 | |
| Capital Social/Capital Estatutário | 60 000 000 | |
| Novos Investimentos em 2021 (com expressão material) | 0 | |
| Variação do Endividamento | -4,0% | |

Evolução Passivo remunerado



APL, S.A. cumpriu e superou a orientação referente ao limite de variação do endividamento, com um decréscimo em termos absolutos de cerca de 5 776 milhares de euros face ao ano de 2020.

As amortizações de capital efetuadas incluem-se nas condições contratualizadas previstas nos contratos de financiamento de médio/longo prazo assinados com a Caixa Geral de Depósitos e Sindicato Bancário Caixa Geral de Depósitos/Novo Banco.

Durante o ano de 2021 não foram celebrados novos contratos de financiamento. Foi utilizada parcialmente uma linha de financiamento de curto prazo pré-existente com Banco Santander Totta.

2. RESPONSABILIDADE AMBIENTAL



2. RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

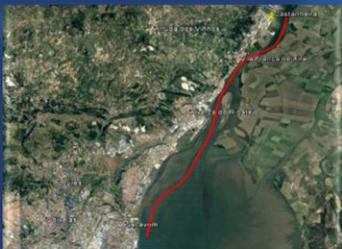
O Porto de Lisboa, situa-se num dos maiores e mais ricos estuários da Europa, no que respeita aos valores naturais. Mais de 50% da sua área de jurisdição localiza-se em área integrada na Rede Natura 2000.

Além disso, e para além de integrar as frentes ribeirinhas dos territórios de onze dos municípios que circundam o estuário do Tejo - Alcochete, Almada, Barreiro, Benavente, Lisboa, Loures, Moita, Montijo, Oeiras, Seixal e Vila Franca de Xira - grande parte da área operacional do porto de Lisboa localiza-se na zona central da capital.

Neste contexto, a APL, S.A. adota uma atitude pró-ativa de conciliação da sua atividade e dos seus projetos de desenvolvimento, com os interesses das populações vizinhas e da conservação da natureza.

2.1. OS NOSSOS PROJETOS

Navegabilidade do Estuário do Tejo até Castanheira do Ribatejo



Objetivos, ações e resultados esperados: Criar condições para incrementar o transporte fluvial no porto de Lisboa e na sua ligação aos terminais portuários localizados na zona montante do estuário do Tejo e à zona de atividades logísticas de Castanheira do Ribatejo.

Estabelecimento de um canal navegável, com cerca de 30km, entre o limite montante do Canal de Cabo Ruivo, em Lisboa, e Castanheira do Ribatejo, em Vila Franca de Xira, onde será construído um terminal de contentores. Permitirá o transporte fluvial sem restrições por barças com 90m de comprimento (100 TEU), e comboios de 2 ou 4 barças de braço dado, bem como, acesso condicionado à maré a navios *sea-river* (5000 dwt).

Até 2043:

N.º de veículos retirados à estrada: **7,6M veículos x Km**

N.º de barças (100T EU): **3200**

Redução de CO2 (ton): **5000**



Abastecimento de energia elétrica *Shore-to-Ship*

nos terminais da zona oriental e no terminal de cruzeiros de Lisboa



Objetivos, ações e resultados esperados: Minimizar o impacto das atividades portuárias, pela melhoria da qualidade do ar na cidade de Lisboa através da redução de emissões dos navios em cais (t CO2 eq.) e da adoção de energias ambientalmente sustentáveis nos terminais da zona oriental de Lisboa - Terminal de Cruzeiros e terminais de Contentores de Santa Apolónia, Multipurpose de Lisboa, Multiusos do Beato, Granéis Alimentares do Beato e Multiusos do Poço Bispo.

Inclui criação de infraestruturas nos cais e novas infraestruturas de rede em área urbana, para ligação ao Posto de Corte do Alto de São João, numa extensão de 3,3km.

A partir de 2025:

Melhoria da qualidade do ar na cidade de Lisboa.



2.2. MINIMIZAÇÃO DO IMPACTE AMBIENTAL

A APL tem a responsabilidade de compatibilizar a atividade portuária com a preservação e qualificação do estuário do Tejo. Para tal, a cooperação com as entidades com as quais partilha essa responsabilidade é fundamental, no sentido de minimizar o passivo ambiental, e estabelecer estratégias de gestão ambiental.

A APL tem, por isso, a preocupação de gerir a sua atividade norteando-se por princípios de precaução e autocontrolo. Por essa razão, executa diversos trabalhos de caracterização monitorização e avaliação dos impactes ambientais.

DRAGAGENS

Para a execução das Dragagens de manutenção de fundos no Porto de Lisboa, a APL procede ao planeamento cuidadoso dos trabalhos, tendo por base rigoroso e regular controlo hidrográfico de fundos no Porto de Lisboa, que realiza com meios próprios, e uma caracterização de sedimentos detalhada.

Em 2021, foram realizadas 3 campanhas de dragagem, mais 2 que em 2020, e dragados 1 018 619 m³ de sedimentos, com reutilização de 418 391 m³ de areias, contribuindo desta forma para o equilíbrio do sistema das barras e para a alimentação das praias adjacentes. Neste ano, para apoio às operações de dragagem foram, também, efetuados cerca de 120 levantamentos hidrográficos e diversos trabalhos de caracterização e monitorização.

| | Unidade | 2020 | 2021 |
|---|----------------|---------|-----------|
| Campanhas de dragagens realizadas | Nº | 1 | 3 |
| Volume de sedimentos dragados | m ³ | 182.463 | 1.018.619 |
| Volume de areias reutilizadas para contribuição para o equilíbrio do sistema das barras e para a alimentação das Pontos de amostragem no âmbito da caracterização de sedimentos | m ³ | 0 | 418.391 |
| Subamostras no âmbito da caracterização de sedimentos | Nº | 113 | 4 |
| Parâmetros analisados no âmbito da caracterização de sedimentos | Nº | 262 | 12 |
| Determinações analíticas no âmbito da caracterização de sedimentos | Nº | 15 | 15 |
| Pontos de amostragem no âmbito da monitorização qualidade água superficial | Nº | 3946 | 180 |
| Amostras no âmbito da monitorização qualidade água superficial | Nº | 31 | 53 |
| Parâmetros analisados no âmbito da monitorização qualidade água superficial | Nº | 309 | 512 |
| Determinações analíticas no âmbito da monitorização qualidade água superficial | Nº | 20 | 27 |
| Pontos de amostragem no âmbito da avaliação da qualidade da areia | Nº | 2855 | 4960 |
| Amostras no âmbito da avaliação da qualidade da areia | Nº | 0 | 1 |
| Determinações analíticas no âmbito da avaliação da qualidade da areia | Nº | 0 | 1 |
| Amostras no âmbito da avaliação de organismos marinhos | Nº | 0 | 6 |
| Parâmetros analisados no âmbito da avaliação de organismos marinhos | Nº | 0 | 16 |
| Determinações analíticas no âmbito da avaliação de organismos marinhos | Nº | 0 | 11 |
| | Nº | 0 | 176 |

ÁGUAS DE LASTRO

A movimentação de águas de lastro está na origem da introdução de espécies marinhas invasoras em muitas áreas portuárias, com graves consequências ecológicas e económicas.

Para fazer face a esta ameaça foi adotada, em 2004, a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios. Portugal aderiu a esta convenção que entrou em vigor no nosso país em janeiro de 2018.

Neste contexto a APL procede ao controlo da movimentação de águas de lastro.

| Movimentação de águas de lastro | | 2020 | 2021 | Δ 2021-2020 |
|--|----|---------|-----------|-------------|
| Nº de navios | | 1.661 | 1.714 | 3 |
| Questionários respondidos | Nº | 580 | 460 | -21 |
| | % | - | 27% | - |
| Navios com movimentação de águas de lastro | Nº | 299 | 359 | 20 |
| | % | - | 21% | - |
| Deslastro (ton.) | | 146.236 | 524.907 | 259 |
| Lastro (ton.) | | 700.265 | 1.808.319 | 158 |

INSPEÇÕES AMBIENTAIS A NAVIOS

No ano do relato, com o objetivo verificar os tipos de combustível e os equipamentos de minimização de emissões instalados a bordo, no âmbito das imposições decorrentes da legislação europeia, foram realizadas 19 visitas de inspeção ambiental aos navios, mais 7 que no ano anterior.

RESÍDUOS

A APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A., ou APL, enquanto autoridade portuária é responsável por garantir a realização de todas as operações de gestão de resíduos provenientes das embarcações, que escalam ou operam na sua área de jurisdição, por terra através de equipamentos fixos ou de outros meios adequados para o efeito, ou ao largo através de meios flutuantes apropriados.

Complementarmente, procede, também, à limpeza urbana e recolha de resíduos sólidos urbanos, entre Algés e a Matinha, na sua área de jurisdição.

Considerando o contexto de pandemia e de modo a adequar os procedimentos de gestão de resíduos de navios com a nova realidade foi necessário estabelecer novos procedimentos de comunicação com entidades como a Sanidade de Lisboa e a Alfandega Marítima de Lisboa.

Num contexto de pandemia COVID-19 e com navios atracados em porto com casos de COVID-19 a bordo, o operador de gestão de resíduos BLUEOTER deu continuidade aos procedimentos de desinfecção dos meios portuários de receção de resíduos de navios, no momento da sua mobilização para a viatura e retirada do cais, para transporte a destino final adequado. Esta decisão enquadrou-se no seu plano de contingência como uma medida preventiva para a salvaguarda dos seus colaboradores internos, nomeadamente dos motoristas diretamente em contacto com os contentores e dos funcionários afetos às estações de triagem dos resíduos transportados. Baseou-se ainda num sentido de responsabilidade alargada à sociedade em geral, no sentido de reduzir o risco associado à propagação da COVID 19. Os operadores de resíduos, EGEO PRESSÃO e RESICORREIA, também adotaram procedimentos de adição direta de desinfetantes às cisternas que transportam as águas residuais descarregadas pelos navios, antes da descarga na estação de tratamento de águas residuais.

Recolha de resíduos de navios

| Resíduos de navios (ton) | 2020 | 2021 | Δ 2021-2020 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Resíduos perigosos | 3802,58 | 3008,96 | -20,87% |
| Resíduos não perigosos | 5546,52 | 3014,67 | -45,65% |
| Recolha de resíduos de navios | 9349,10 | 6023,63 | -35,57% |

Neste anos realizaram-se , também, ações de sensibilização e divulgação do Sistema de Gestão de Resíduos de Navios e ao levantamento dos meios portuários de receção de resíduos de embarcações instalados nas docas com vista à sua substituição e realocização.

2.3. MONITORIZAÇÃO DA QUALIDADE DO AMBIENTE

O Porto de Lisboa, situa-se num dos maiores e mais ricos estuários da Europa, no que respeita aos valores naturais. Cerca de 56% da sua área de jurisdição localiza-se em área integrada na Rede Natura 2000 no estuário do Tejo, que compreende as seguintes áreas sensíveis/protegidas, classificadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho, na sua atual redação dada pelo Decreto-Lei nº 42-A/2016, de 12 de agosto:

- Reserva Natural do Estuário do Tejo, criada pelo Decreto-Lei nº565/76, 19 de julho, é uma área protegida integrada na Rede Nacional de Áreas Protegidas
- Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo (PTZPE0010), criada pelo Decreto-Lei nº 280/94, de 5 de novembro, é uma área integrada na Rede Natura 2000
- Zona Especial de Conservação do Estuário do Tejo (PTCON0009), que corresponde ao Sítio de Importância Comunitária do Estuário do Tejo, Decreto Regulamentar nº1/2020, de 16 de março, é uma área integrada na Rede Natura 2000.

Assim, para além de garantir a gestão diária das questões ambientais relacionadas com as operações portuárias, e com as ocupações do domínio público que se encontra afeto à sua gestão, a APL desenvolve diversos estudos ambientais, entre os quais, estudos de monitorização ambiental.

A informação obtida com os estudos de monitorização visa caracterizar a qualidade do ambiente, avaliar em que medida as atividades portuárias contribuem para a sua degradação e tomar decisões de gestão e operação no sentido de minimizar esses impactes.

Ao longo dos anos a APL tem vindo a monitorizar diversos descritores, alguns de forma regular, outros associados à execução de projetos em concreto. Os descritores monitorizados ao longo dos anos incluem: Sedimentos, Águas Superficiais, Ruido e Arqueologia.

No ano de 2021 a APL desenvolveu os seguintes estudos de monitorização ambiental com vista à minimização dos impactes da sua atividade:

- Caracterização de sedimentos no âmbito das dragagens de manutenção na Doca do Bom Sucesso.
- Monitorização ambiental das dragagens de manutenção nos locais sujeitos a dragagens e no local de imersão de dragados, no interior do estuário, e no Canal da Barra Sul, no local de imersão do Cachopo Norte, e no Local de Imersão de materiais dragados ligeiramente contaminados na proximidade da Barra Sul, no exterior do estuário;
- Avaliação microbiológica à areia e água, em Braço de Prata, Lisboa;
- avaliação do estado de manutenção de embarcações abandonadas com vista à sua remoção e/ou desmantelamento, no Polo Náutico de Belém e em Pedrouços.

Compromisso Lisboa Capital Verde



No início de 2020, a APL, S.A. Lisboa aderiu à iniciativa Compromisso Lisboa Capital Verde Europeia 2020 – Ação Climática Lisboa 2030 lançada pela Câmara Municipal de Lisboa no âmbito das ações que distinguiram a cidade com o galardão de Capital Verde Europeia 2020.

A APL comprometeu-se a levar a cabo 19 ações que integram uma ambiciosa agenda a desenvolver até 2030, nas áreas da Energia, Mobilidade, Água, Economia Circular e Cidadania e Participação.

Em 2021, pra além das ações em curso, a APL apresentou a comunicação “Port of Lisbon – Lisbon European Green Capital 2020” a estudantes franceses do curso “Turismo Costeiro” provenientes de Quimper (Bretanha), para divulgação do compromisso.

2.4. RUMO À EFICIÊNCIA NA UTILIZAÇÃO DE RECURSOS

ENERGIA

Com vista melhorar a eficiência no consumo de energia elétrica, a APL tem vindo ao longo dos anos a implementar diversa medidas que visam a reduzir os consumos a partir de fontes diretas e indiretas, desde a substituição de lâmpadas por LED, quer nas suas instalações, quer na via pública, pela instalação de sistema de gestão inteligente da iluminação, quer pela substituição de viaturas por viaturas elétricas.

No que respeita à substituição de lâmpadas em edifícios e locais públicos, em 2021, deu-se continuidade aos trabalhos já iniciados, dispondo-se, atualmente de 25% LED no conjunto de iluminação nos edifícios e espaços públicos da APL.

Total de Lâmpadas nos Edifícios e Locais Públicos da APL

| Lâmpadas | Total | LED's | % LED |
|--|-------------|-------------|-----------|
| Edifícios | | | |
| Edifício do VTS | 822 | 72 | 9 |
| Edifício das Operações Marítimas | 87 | 7 | 8 |
| Edifício dos Pilotos na Doca do Bom Sucesso (Oficinas) | 28 | 15 | 54 |
| Escritório da Doca de Belém | 32 | 8 | 25 |
| Polo Náutico de Belém | 12 | 12 | 100 |
| Escritório da Doca de Sto. Amaro | 119 | 5 | 4 |
| Escritório da Doca de Alcântara | 55 | 43 | 78 |
| Edifício Infante D. Henrique | 959 | 419 | 44 |
| Gare Marítima de Alcântara | 449 | 62 | 14 |
| Gare Marítima da Rocha do conde de Óbidos | 490 | 66 | 13 |
| Iluminação Pública | | | |
| Em arruamentos, com exceção das Docas | 982 | 120 | 12 |
| Doca de Pedrouços | 6 | 0 | 0 |
| Doca do Bom Sucesso | 35 | 35 | 100 |
| Doca de Belém | 58 | 58 | 100 |
| Doca de Sto. Amaro | 57 | 52 | 91 |
| Doca de Alcântara | 116 | 97 | 84 |
| Total | 4333 | 1097 | 25 |

Em 2021, o consumo de energia elétrica na APL sofreu uma redução de 3,6% face a 2020, que pode ser parcialmente explicada por estes investimentos.

Consumo de energia dentro da organização

| | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|---------------------------------|---------|---------|-------------|
| Gasóleo (GJ) | 6965,86 | 5382,20 | +29,42% |
| Gasolina (GJ) | 269,94 | 368,94 | -26,83% |
| Gás (GJ) | 1162,20 | 1245,00 | -6,65% |
| Total de energia direta (GJ) | 8398,00 | 6996,14 | +20,04 |
| Eletricidade (GJ) | 14965 | 15531 | -3,64% |
| Total de Energia Indireta (GJ) | 14965 | 15531 | -3,64% |
| Total de Energia Consumida (GJ) | 23363 | 22527 | +3,71% |

Já o consumo de energia direta e indireta sofreu um aumento de 3,7% em relação ao ano anterior, que se deve certamente ao aumento gradual dos consumos de combustíveis resultantes da realização de mais

deslocações em serviço, sobretudo as de cariz operacional que acompanham ao crescimento da atividade portuária.

No ano de 2021, foi possível apurar um consumo de energia indireta nas atividades de consumo intensivo de combustíveis contratadas pela APL, S.A.: dragagens e recolha de resíduos e limpeza pública.

Consumo de energia fora da organização

| Gasóleo (GJ) | 2021 |
|---|----------|
| Dragagens | 18024,78 |
| Recolha de resíduos e limpeza pública | 865,19 |
| Total de Energia Consumida fora da organização (GJ) | 18889,98 |

Nota: Nas operações de dragagem foi utilizado MGO (marine gasoil), que vinha a bordo da draga à chegada a Lisboa e gasóleo rodoviário abastecido em porto durante os trabalhos. Para efeito de estimativa do consumo de energia nesta atividade considerou-se, por simplificação, a utilização de gasóleo rodoviário.

O consumo total de energia em 2021 está assim estimado em 46726 GJ. A intensidade energética face ao consumo de energia estimado dentro e fora da organização, por unidade de carga movimentada, foi neste ano de 0,0048 GJ/t.

Já no que respeita à intensidade energética face ao consumo total de energia dentro da organização, por unidade de carga movimentada, foi em 2021 de 0,0024 GJ/t, observando-se uma redução de cerca de 3,4% face ao ano anterior.

Intensidade energética por unidade de carga face ao consumo de energia dentro da organização

| | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|---------------------------------|---------|----------|-------------|
| Total de Energia Consumida (GJ) | 23363 | 22527,14 | +3,71% |
| Total de carga movimentada (t) | 9690409 | 9023690 | +7,4% |
| Intensidade energética (GJ/t) | 0,0024 | 0,0025 | -3,4% |

ÁGUA

A interação da APL com os recursos hídricos é vasta, não se limitando ao consumo, uma vez que a empresa administra uma vasta área de domínio público hídrico correspondente a grande parte do estuário do Tejo e suas margens.

Na prossecução da sua atividade a APL consome água para diversos fins, nomeadamente, para abastecimento dos edifícios e das docas, para rega e lavagem de espaços públicos e para abastecimento aos navios.

Em 2021, verificou-se um consumo total de água na APL de 60182m³, mais 20% que o consumido em 2020. Destes, a maior percentagem (cerca de 82%) respeita a consumos na rede, destinados aos edifícios docas e espaços público.

Consumo de água na APL

| Consumos de água | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|---|-------|-------|-------------|
| Edifícios, docas e espaços públicos | | 43413 | +13,6% |
| Abastecimento aos navios | 10851 | 6728 | 61,3% |
| Total de Água Consumida (m ³) | 60182 | 50141 | -20,0% |

3. RESPONSABILIDADE SOCIAL



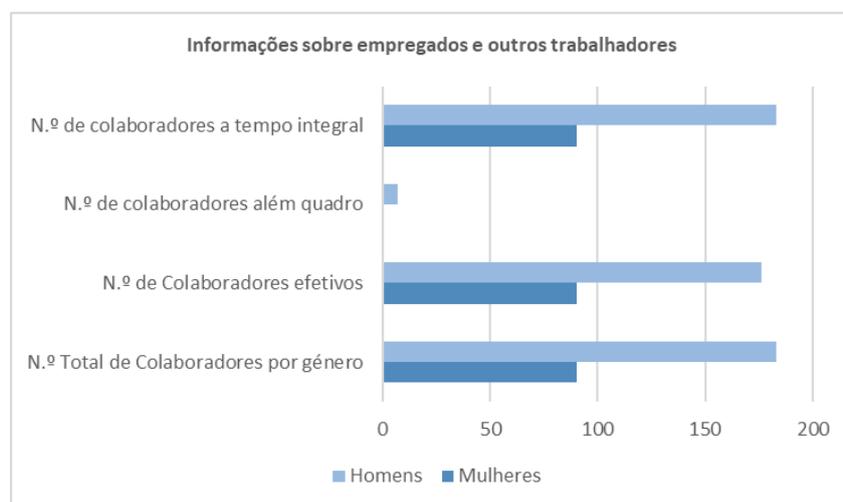
3. RESPONSABILIDADE SOCIAL

3.1. PERFIL DA EQUIPA

A APL contou, em 2021, com um total de 273 colaboradores próprios, menos 14% que no ano anterior, com predominância para os quadros superiores e para os profissionais altamente qualificados, que representam respetivamente, 58% e 34% daquele total.

| Colaboradores próprios | 2021 |
|---|------------|
| Dirigentes | 4 |
| Quadros superiores | 158 |
| Quadros médios | 0 |
| Quadros intermédios | 1 |
| Profissionais qualificados e altamente qualificados | 92 |
| Profissionais semiquualificados | 16 |
| Profissionais não qualificados | 2 |
| Total de colaboradores | 273 |

Observa-se, também, no ano em relato, uma predominância de colaboradores do género masculino em qualquer das categorias de relação de emprego.



Em 2021 verificou-se um índice de rotatividade de 4,21%, 2,3% superior ao verificado em 2020. Este índice de rotatividade resultou da admissão de 5 novos colaboradores e da saída de outros 18 colaboradores, sobretudo indivíduos de idade superior a 50 anos (20) e do género masculino (13).

A remuneração média anual dos colaboradores da APL foi, em 2021, de 46 964,64€, sendo em média superior para os colaboradores do género masculino (48 426,10€) relativamente às colaboradoras do género feminino (45 483,18€).

Relativamente à proporção de salário base das mulheres e dos homens, verificou-se nas categorias profissionais dos quadros superiores e dos profissionais altamente qualificados e qualificados, um rácio de 77,4% e de 77,2%, respetivamente.

3.2. FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL

A APL, S.A. proporciona aos seus colaboradores ações de formação profissional contínua, que é determinante para o desenvolvimento pessoal e profissional dos mesmos, visando a continua melhoria dos seus níveis de qualificação.

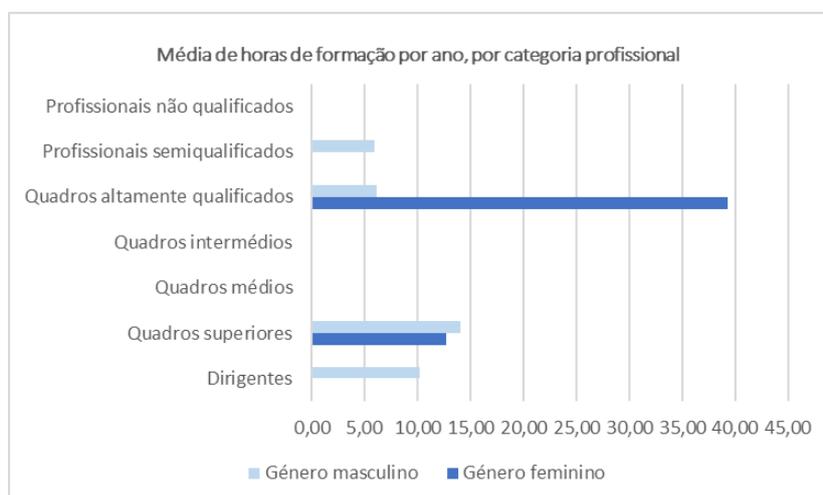
Para este efeito dispõe de instalações dedicadas, no Centro de Formação do Porto de Lisboa (CFPL), localizadas na Gare Marítima da Rocha Conde d'Óbidos.

Disponibiliza, também, a possibilidade de realização de formação no local de trabalho, através de estágios curriculares e/ou profissionais.

No ano de 2021, foram realizadas 62 ações de formação, mais 8 do que em 2020, incluindo ações internas e externas, abrangendo um total de 613 participantes – um acréscimo de 455 participantes em relação a 2020.

A média de horas de formação dos colaboradores do género feminino foi de 19,8, enquanto que do género masculino, foi de 9,22. Verifica-se que o número médio de horas de formação anula, é mais elevado nos quadros latamente qualificados do género feminino (39, 29 horas/ano).

| Formação contínua | 2021 |
|---|----------|
| N.º total de ações de formação | 62 |
| Número de ações internas | 38 |
| Número de ações externas | 24 |
| Número total participantes | 613 |
| Número de participantes em ações internas | 576 |
| Número de participantes em ações externas | 37 |
| Índice de formação | 0,0073 |
| Custos de formação (€) | 7.931,00 |



No ano em reporte, 223 colaboradores da APL receberam avaliação de desempenho, dos quais 68% do género masculino.

Vale a pena relevar, no que respeita a formação específica de âmbito eminentemente portuário, a conclusão do 1º módulo do Curso de Sobrevivência e Resgate no Mar, que se havia iniciado em 2019, em parceria com o ISN – Instituto de Socorros a Náufragos, o qual, entre pilotos, mestres, motoristas marítimos e marinheiros, contou um total agregado de 73 participantes diretamente envolvidos nas operações marítimas associadas à segurança e pilotagem.

Realce ainda, agora na modalidade on-line, para o conjunto alargado de ações formativas promovidas durante o 1º semestre do ano sobre a implementação do projeto JUL – Janela Única Logística - compreendendo sessões de apresentação, testes práticos e esclarecimento de dúvidas, que sendo direcionadas, em primeira instância, para a comunidade portuária, comportou também sessões internas que envolveram 63 trabalhadores da APL,SA.

Uma última nota de particular destaque, em sede da execução do Plano de Igualdade entre Mulheres e Homens de 2021, para a sessão temática de sensibilização levada a efeito através da plataforma Teams, especificamente dirigida ao pessoal com cargo de chefia, a qual reuniu na ocasião 21 titulares de diferentes unidades orgânicas da empresa.

No que respeita à disponibilização de estágios, a situação epidemiológica que se continuou a atravessar durante o último ano e os ajustamentos ciclicamente ditados pela mesma no normal funcionamento da generalidade dos serviços, voltaram a condicionar o regular acolhimento de finalistas/licenciados ou de alunos do ensino técnico-profissional nesta conjuntura.

Note-se que, em regra, o principal propósito dos estágios, mormente quando de natureza curricular, consiste justamente na obtenção de uma experiência prática por via do contacto direto com as estruturas físicas das entidades de integração e do acompanhamento, ativo e participante, das atividades correntes, circunstâncias objetivamente prejudicadas por força da prevenção e controlo da COVID-19.

Assinala-se, ainda assim, a viabilização durante o mês de setembro de um estágio profissional de muito curta duração (3 semanas) de aluno da licenciatura em Gestão de Transportes e Logística, da Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, o qual pôde conhecer de perto o essencial das atribuições cometidas às Direções de Negócio Portuário e Logística e de Segurança, Pilotagem e Operação Portuária.

Na medida das disponibilidades funcionais dos seus serviços e em nome da responsabilidade social corporativa que nesta dimensão se procura materializar, a APL,SA continuará apostada em prosseguir uma política de colaboração e abertura, oferecendo aos candidatos a possibilidade de completarem o seu percurso escolar, em muitos casos, enquanto componente indispensável para a conclusão do ciclo de estudos e/ou para obtenção do respetivo grau académico.

3.3. SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

O sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho está a ser implementado na APL,S.A. por opção (melhoria na organização do serviço), visto não haver qualquer obrigação legal nesta matéria. Este sistema está a ser implementado com base nas normas ISO 45001 e é suportado na legislação em vigor.

O sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho aplica-se a toda a empresa, ou seja, todos os colaboradores, incluindo colaboradores externos, atividades e locais de trabalho. No ano de 2021, foram abrangidos pelo sistema de gestão de higiene e segurança no trabalho, 278 colaboradores.

Para a identificação dos riscos existentes para os colaboradores, incluindo aqueles que não são empregados da empresa, foi feita a avaliação de riscos aos locais de trabalho havendo uma rotina de auditorias internas periódicas que nos dá o conhecimento necessário para efetuar, ou não, a atualização da avaliação de riscos.

Este processo garante a qualidade do serviço e é executado por técnicos competentes na área da segurança e saúde do trabalho.

São levadas a cabo formações anuais na área da segurança do trabalho que os alerta para eventuais perigos e situações de perigosidade, sendo dado conhecimento do facto aos serviços competentes. Neste ano, foi realizada uma ação de capacitação no âmbito da higiene e segurança no trabalho, com 25 horas de formação, que abrangeu 16 colaboradores.

No ano de 2021, verificou-se um total de 155 dias perdidos devido a acidentes de trabalho, menos 153% que no ano anterior, resultantes de um total de 9 acidentes de trabalho, e que afetaram, sobretudo colaboradores do género masculino (7). Não foram observados quaisquer óbitos ou doenças do foro profissional. É realizado um inquérito normalizado para apuramento das causas que levaram à ocorrência de incidentes de trabalho e que permite implementar as necessárias medidas corretivas. É, igualmente, dado conhecimento do relatório anual sobre os acidentes de trabalho ocorridos no ano transato garantindo o envolvimento de todos na atividade dos serviços de segurança da empresa.

No âmbito do sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho é, ainda, realizada uma consulta individual, cujos resultados são analisados, podendo dar origem à implementação das medidas de segurança necessárias em função da sua pertinência.

No ano de 2021, fortemente marcado pela pandemia, a empresa esteve, maioritariamente em teletrabalho - desde o início do ano até ao mês de setembro - tendo sido providenciado todo o suporte necessário, à semelhança de 2020.

O teletrabalho na APL foi fundamentalmente suportado pelas tecnologias de informação que foram postas ao dispor dos trabalhadores e por todo um processo de organização do trabalho, de formação e de suporte.

Manteve-se um nível de alerta elevado na monitorização e acompanhamento permanente da infraestrutura da APL, com 2 apoios do suporte informático um local e outro remoto que reforçaram os alertas aos colaboradores em termos do cumprimento de padrões de cibersegurança na utilização diária das tecnologias de informação.

Voltou a verificar-se uma utilização massiva das VPNs, tendo sido configuradas cerca de 140 ligações. Dessas existiu uma média diária de utilização de 110 ligações (mais 20 ligações que em 2020) Os números de sessões de utilizadores, foram em uma média 300/dia, com uma ligeira redução no período de férias e uma queda abrupta no fim do período de teletrabalho.

3.4. FORNECEDORES E CLIENTES

A APL, S.A. centraliza na sua Divisão de Contratação Pública, os procedimentos que formalizam a compra de bens e serviços, bem como de empreitadas, para fazer face às necessidades da empresa, seguindo as disposições do Código de Contratação Pública. Para este efeito publicita os Concursos Públicos em Diário da República e na plataforma eletrónica de contratação pública SaphetyGov, onde é realizada a tramitação dos mesmos.

Em 2021, o número total de fornecedores contratados por esta via, foi de cerca de 90 entidades, entre empresas ou pessoas individuais com capacidade de prestar serviços, realizar empreitadas ou vender bens. O valor estimado de pagamentos efetuados a fornecedores é de 5M euros.

A grande maioria dos fornecedores são nacionais, com predominância por empresas da área da Grande Lisboa (+50%), e não utilizam mão-de-obra intensiva, exceto a na prestação de serviços de limpeza e segurança.

O Porto de Lisboa tem sido uma peça essencial para o crescimento da Região, desempenhando um papel estratégico na modernização do transporte marítimo e do comércio exterior do país. Soma-se a isso a capacidade de receber os navios de cruzeiro que ali fazem escala e os milhares de turistas que vêm passear pelas ruas desta maravilhosa cidade portuária, reconhecida internacionalmente pela sua arquitetura e história. O Porto de Lisboa faz parte de uma cadeia logística que inclui diversos atores e autoridades do setor marítimo/portuário. O Porto de Lisboa constitui o principal nó de intercâmbio modal terrestre-marítimo para cargas que entram e saem dos mais importantes centros de produção e consumo do país.

A APL S.A. tem vindo, ao longo do tempo a substituir, sempre que possível, a utilização de documentos em suporte físico por ferramentas digitais onde se inclui a faturação eletrónica.

Relativamente à Faturação eletrónica a clientes, em termos gerais e conforme tabela seguinte, em 2021 em comparação com 2020 houve um aumento de 1% no número total de faturas eletrónicas que constituíram 73% do total de faturas emitidas.

| Faturas | 2020 | 2021 |
|---------------------|-------|-------|
| Faturas eletrónicas | 8982 | 9628 |
| Faturas em papel | 3552 | 3595 |
| Total de faturas | 12534 | 13223 |

3.5. RELAÇÃO COM A COMUNIDADE

Com uma vasta área de jurisdição, a APL tem que se relacionar com 11 municípios e, na sua atuação, considerar as legítimas expectativas dos seus cidadãos.

COMUNICAÇÃO

Saber mais sobre o porto e o seu funcionamento facilita a compreensão da sua importância como parceiro das comunidades da região de Lisboa, pelo que a utilização intensiva dos canais de comunicação da empresa é fundamental. As redes sociais, a par do portal da APL são, pois essenciais para essa comunicação.

Assim, foram incluídas no nosso portal informações de interesse para o cidadão, que informam, não só das iniciativas levadas a cabo pela APL, mas também, por exemplo, informações relativas aos espaços de lazer existentes na frente ribeirinha, e que contribuem para um melhor aproveitamento dos mesmos, e informações sobre horários de transportes públicos que servem a frente ribeirinha incentivando, assim a mobilidade sustentável.

SEGURANÇA DE PESSOAS E INSTALAÇÕES

As questões de segurança de pessoas e património na frente ribeirinha assumem grande importância para a APL. Por forma a contribuir para uma melhor gestão da segurança nestes espaços e, simultaneamente, proporcionar um melhor usufruto de toda a área ribeirinha, a APL decidiu, em 2020, integrar todos os sistemas de segurança da empresa numa plataforma única, visando uma otimização de recursos quer em termos operacionais quer em termos de licenciamento e manutenção. Outro grande objetivo foi permitir a mudança do paradigma da segurança da APL, permitindo a redução de vigilância humana por sistemas automatizados, de menor custo e maior eficácia. A sua implementação assenta nos seguintes pilares nucleares: segurança operacional, segurança patrimonial, segurança de negócio.

A fase executada durante 2021 permitiu à APL dispor de um sistema único e centralizado de todos os acessos e sistemas de CCTV, monitorizados e geridos a partir de qualquer local.

Neste projeto foram instaladas 37 câmaras, das quais 2 PTZ e 8 com 4 lentes integradas (visão 360º). Todas estas câmaras correspondem a 61 visualizações e ângulos distintos. Acrescem ainda os 25 videoporteiros que totalizam 86 câmaras/visualizações novas.

O CSP ficou capacitado de um videowall onde é possível ter a big picture, em permanência, de todo o sistema e espaços vigiados.

INTEGRAÇÃO URBANA

A Administração do Porto de Lisboa, para além de acompanhar os planos diretores municipais (PDM) das onze autarquias com as quais faz fronteira, promove ainda o desenvolvimento de projetos e obras, em parceria com os municípios através de protocolos de cooperação, tendo em vista a reorganização da frente ribeirinha e a melhoria das condições de usufruto dos espaços, por parte da população. O porto de Lisboa deu mais um passo na concretização do Ocean Campus, com a assinatura de dois contratos de concessão, entre a APL e a Fundação Calouste Gulbenkian, e entre a APL e a Fundação Champalimaud.

Exemplo disso, é o projeto Ocean Campus, a desenvolver numa área portuária de cerca de 64ha, e que pretende criar um espaço de inovação e empreendedorismo que junta na área de jurisdição do Porto de Lisboa, um Cluster de atividades ligadas à economia azul e ao mar assente nos pilares do Conhecimento, Economia, Investigação e Vida, um espaço aberto a todos os cidadãos que privilegiará soluções ambientalmente sustentáveis e de mobilidade suave. Este projeto, tira partido de uma localização excecional no estuário do Tejo, e iniciou já a sua concretização através da outorga de dois contratos de concessão com as fundações Champalimaud e Gulbenkian.

PRAIAS

A APL,S.A. tem na sua área de jurisdição, em ambas as margens do rio Tejo, praias nos concelhos de Oeiras, Alcochete, Almada, Barreiro e Seixal.

No âmbito do acompanhamento da gestão ambiental das praias durante a época balnear com outras entidades, municípios e APA, a APL efetuou o levantamento dos locais e a colocação de sinalética nas praias.

Número de praias e ações de acompanhamento da época balnear

| Locais/Ações | 2020 | 2021 |
|--|------|------|
| Praias identificadas como águas balneares e qualificadas para banhos | 4 | 4 |
| Praias identificadas como águas balneares e com necessidade de reposição de sinalética | 0 | 0 |
| Praias não identificadas como águas balneares nem qualificadas para banhos | 11 | 12 |
| Praias não identificadas como águas balneares e com necessidade de reposição de sinalética | 5 | 3 |

4. INDICADORES DE DESEMPENHO



4. INDICADORES DE DESEMPENHO (GRI)

Neste capítulo são apresentados os indicadores de desempenho que não foram apresentados ao longo do texto.

4.1. METODOLOGIA

No cálculo de indicadores ambientais relacionados com a energia e emissões CO2 foram utilizados os seguintes fatores de conversão:

| Quilowatt hora (kWh) | Gigajoules (GJ) |
|----------------------|-----------------|
| 1 | 0,0036 |

| Combustível | Densidade (kg/l) | Fator de emissão (kg CO ₂ /GJ) | Fator de oxidação | Poder Calorífico Inferior GJ/t |
|-------------|------------------|---|-------------------|--------------------------------|
| Gasóleo | 0,837 | 74,1 | 0,990 | 43,07 |
| Gasolina | 0,75 | 73,7 | 0,990 | 44,00 |

| Combustível | Fator de emissão (kg CO ₂ /GJ) | Fator de oxidação | Poder Calorífico Inferior GJ/tNm ³ x10 ³ |
|-------------|---|-------------------|--|
| Gás Natural | - | 0,995 | 38,44 |

Fonte: https://apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/CELE/Tabelas_Fatores_Calculo/tabela_PCI_FE_FO_2013.pdf

As emissões provenientes do consumo de eletricidade foram calculadas com base nas emissões por fonte de energia apresentadas nas respetivas faturas.

Todos os valores para o movimento portuário para 2021 são valores provisórios.

4.2. INDICADORES GRI

CONTEÚDOS GERAIS

GRI Standard 102-7

Dimensão da organização

| | 2020 | 2021 | Δ 2021-2020 |
|--------------------------------------|----------------------|----------------------|-------------|
| N.º Total de Colaboradores | 287 | 273 | -14 |
| Resultado líquido (€) | 1.336.320 | -726.592 | -2.062.911 |
| Vendas e Prestações de serviços (€) | 37.111.882 | 36.194.325 | -917.557 |
| Movimento de navios (n.º) | 1661 | 1679 | 18 |
| Movimento de Mercadorias Total (ton) | 9023690 | 9690409 | 666719 |
| Movimento de passageiros (n.º) | 52294 | 124904 | 72610 |
| Total de ativos (€) | 332.623.406 | 352.659.307 | 20.035.901 |
| Propriedade efetiva | 100% capital público | 100% capital público | - |

GRI Standard 102-38

Proporção da remuneração total anual

A Proporção entre a remuneração total anual do indivíduo mais bem pago da organização e a remuneração total anual média de todos os empregados foi, em 2021, de 239,83%.

GRI Standard 102-41

Acordos de negociação coletiva

Foi celebrado um Acordo Coletivo de Trabalho entre as Administrações Portuárias do Continente e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações Portuárias em 15 de setembro de 2015. Este Acordo foi publicado no Boletim do Trabalho e Emprego n.º 46, Vol. 82, em 15 de dezembro de 2015.

No dia 29 de julho de 2018 foi publicada a 1.ª revisão ao referido ACT (BTE n.º 28) e em 8 de setembro de 2019 foi publicada a 2.ª revisão (BTE n.º 33).

No ano de 2021, 92,31% dos colaboradores da APL encontravam-se abrangidos por este acordo, mais 0,67% que no ano anterior.

DESEMPENHO ECONÓMICO

GRI Standard 201-1

Valor económico direto gerado e distribuído

Valor económico direto gerado e distribuído (milhares de Euros)

| | | 2020 | 2021 | Δ 2021-2020 |
|---------------------------------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Valor económico gerado | | | | |
| Receitas | Vendas + Prestações de serviços | 37.111.882 | 36.194.325 | -917.557 |
| | Aplicações financeiras | 0 | 0 | 0 |
| | Mais valias em venda de ativos | 9.003 | 77.974 | 68.971 |
| | Total | 37.120.885 | 36.272.299 | -848.586 |
| Valor económico distribuído | | | | |
| Custos operacionais | Pagamentos a fornecedores de bens e serviços (inclui royalties) | 5.197.025 | 6.422.632 | 1.225.606 |
| | Taxas de licenças | | | |
| | Outros custos operacionais | | | |
| | Sub-total | 5.197.025 | 6.422.632 | 1.225.606 |
| Salários e benefícios de empregados | Custos com pessoal (salários e valores pagos ao estado em nome do trabalhador, como impostos e outros encargos) | 13.474.127 | 13.175.188 | -298.939 |
| | Benefícios (Seguros, Bolsas de estudo, assistência médica e medicamentosa, etc) | 1.212.764 | 1.128.405 | -84.359 |
| | Sub-total | 14.686.891 | 14.303.593 | -383.297 |
| Pagamentos para provedores de capital | Pagamentos ao accionista | 0 | 840.000 | 840.000 |
| | Pagamentos de Juros a instituições financeiras | 723.696 | 607.989 | -115.707 |
| | Sub-total | 723.696 | 1.447.989 | 724.293 |
| Pagamentos ao Estado | Impostos | 9.875.158 | 7.950.529 | -1.924.629 |
| | Multas pagas | 19.406 | 188 | -19.219 |
| | Sub-total | 9.894.564 | 7.950.717 | -1.943.847 |
| Investimentos na comunidade | Investimentos | 70.594 | 154.612 | 84.017 |
| | Donativos | | | 0 |
| | Participações e patrocínios | 70.000 | 14.844 | -55.156 |
| | Sub-total | 140.594 | 169.456 | 28.861 |
| Total | | 30.642.771 | 30.294.387 | -348.384 |
| Valor económico retido | | 6.478.114 | 5.977.912 | -500.202 |

GRI Standard 201-3

Cobertura das obrigações previstas no plano de benefícios da organização e outros planos de reforma

Plano de pensões pessoal de pilotagem do ex-INPP

GRI Standard 202-2

Proporção de cargos de gestão de topo ocupados por indivíduos provenientes da comunidade local

| | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|-------------------------------|------|------|-------------|
| Total de trabalhadores locais | 287 | 273 | -14,00 |
| Nº de chefias locais | 43 | 42 | -1,00 |
| Nº administradores locais | 5 | 4 | -1,00 |
| Nº total de administradores | 5 | 4 | -1,00 |

GRI Standard 203-1

Investimentos em infraestruturas e serviços oferecidos

Em 2021, procedeu-se à reposição do pavimento do acesso aos moinhos de Alburrica, no Barreiro, com um valor de 35 409€.

GRI Standard 204-1

Proporção de gastos com fornecedores locais

Proporção de gastos com fornecedores locais

| | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 | |
|-----------------------------------|--------------------|------------|-------------|----|
| Localização geográfica (sede),N.º | Local (AML) | 385 | 408 | 23 |
| | Continente (resto) | 56 | 60 | 4 |
| | Ilhas | 0 | 0 | 0 |
| | Internacional | 28 | 23 | -5 |
| Custo total (€) | 14.890.922 | 13.581.370 | -1.309.552 | |

Nota: Custo total refere a faturação total de fornecedores (IVA incluído)

GRI Standard 205-2

Comunicação e formação em políticas e procedimentos de combate à corrupção

No ano em reporte não foram efetuadas ações de formação sobre prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas.

Foram, contudo, utilizados para comunicação deste tema, os canais de comunicação interna e externa.

GRI Standard 205-3

Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas

No ano de 2021 não foram identificados casos de corrupção, conforme relatado no Relatório Anual de Execução de Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas.

GRI Standard 206-1

Ações judiciais por concorrência desleal, antitrust e práticas de monopólio

No ano em reporte não ocorreu nenhuma ação judicial concorrência desleal, antitrust e práticas de monopólio

DESEMPENHO AMBIENTAL

GRI Standard 304-4

Espécies incluídas na lista vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações da organização

A APL tem na sua área de jurisdição várias espécies de interesse conservacionista, em virtude das áreas classificadas existentes no estuário do Tejo. É possível consultar as listas de espécies com estatuto de conservação aí existentes, no Plano Setorial da Rede Natura 2000, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 5 de junho de 2008, publicada no Diário da República n.º 139, 1.ª série, de 21 de julho de 2008.

GRI Standard 305-1

Emissões diretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 1)

Emissões diretas de GEE - Âmbito 1

| tCO2/ano | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|---------------------------|--------|--------|-------------|
| Gasóleo | 511,01 | 394,83 | +29,42% |
| Gasolina | 19,70 | 26,92 | -26,83% |
| Gás | 65,45 | 70,11 | -6,65% |
| Total de emissões diretas | 596,16 | 491,87 | +21,20% |

GRI Standard 305-2

Emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 2)

Emissões indiretas de GEE - Âmbito 2

| tCO2/ano | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|--|---------|---------|-------------|
| Eletricidade | 1028,36 | 5328,35 | -80,70% |
| Total de emissões indiretas (Âmbito 2) | 1028,36 | 5328,35 | -80,70% |

GRI Standard 305-3

Outras emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 3)

Outras emissões indiretas de GEE - Âmbito 3 (Parcial)

| tCO ₂ /ano | 2021 |
|--|----------------|
| Dragagens, recolha de resíduos e limpeza pública | 1387,77 |
| Total de emissões indiretas (Âmbito 3) | 1387,77 |

Nota: inclui apenas atividades contratadas pela APL com consumo intensivo de combustível.

GRI Standard 305-4

Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)

Intensidade de emissões de GEE, por unidade de carga, por âmbito

| Intensidade de emissões de GEE (tCO ₂ /t) | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|--|-------------------|------------------|----------------|
| Emissões de GEE (Âmbito 1) | 0,0000615 | 0,0000545 | +12,86% |
| Emissões de GEE (Âmbito 2) | 0,0001061 | 0,0005905 | -82,03% |
| Emissões de GEE (Âmbito 3) | 0,0001432 | 0,0001538 | -6,88% |
| Intensidade total de emissões de GEE | 0,00031019 | 0,0006450 | -51,80% |

GRI Standard 305-5

Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)

Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)

| Intensidade de emissões de GEE (tCO ₂ /t) | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|--|-----------------|----------------|----------------|
| Emissões de GEE (Âmbito 1) | 596,16 | 491,87 | +21,20% |
| Emissões de GEE (Âmbito 2) | 1028,36 | 5328,35 | -80,70% |
| Total de emissões de GEE (Âmbitos 1+2) | 16424,52 | 5820,22 | -72,09% |

Produção de resíduos

Produção de resíduos por categoria (LER) e por operação de gestão

| Perigosidade | Código LER | Quantidade/Destino | Quantidade/Destino |
|--------------|------------|--------------------|--------------------|
| NP | 020304' | 3,6/R12 | |
| P | '080317' | | 0,007/D15 |
| P | 080318' | 0,006/D13 | |
| P | 100118' | 0,535/R13 | |
| P | '120301' | | 3,14/D15 |
| P | '130205' | 2,308/R9 | 1,083/R9 |
| P | '130208' | 4,262/R9 | 1,888/R9 |
| P | '150110' | 0,15/R12 | |
| P | '150110' | 2,18/R13 | 6,118/R13 |
| P | '150111' | 0,046/R13 | 0,14/R13 |
| P | 150202' | 13,761/R13 | 16,679/R13 |
| P | '150202' | 19,066/D15 | 27,852/D15 |
| P | 160103' | 0,859/R12 | |
| P | '160107' | | 0,08/R12 |
| P | 160121' | 5,36/D15 | |
| P | '160214' | | 0,35/R13 |
| P | '160303' | 0,0935/D9 | 0,0327/D9 |
| P | '160303' | 0,648/D15 | 2,163/D15 |
| P | '160504' | 0,452/D15 | 0,418/D15 |
| P | '160601' | | 0,1/R13 |
| P | 160606' | 0,005/R12 | |
| P | '160708' | | 1638,6400/R12 |
| P | '160708' | | 7,74/R13 |
| P | '160708' | | 414,72/D9 |
| P | '160708' | | 348,1/R3 |
| P | '160708' | | 294,3/R9 |
| P | '160709' | 4,36/D15 | 0,174/D15 |
| P | '160709' | | 0,163/D1 |
| P | '160709' | 0,2875/D9 | 0,32/D9 |
| P | 161002' | | 128,8/D15 |
| NP | '170904' | 24,4/D13 | 17,38/D13 |
| NP | '170904' | | 8,9/R12 |
| P | '180103' | | 0,305/D15 |
| NP | '200101' | 86,08/R12 | 43,157/R12 |
| NP | '200102' | | 61,482/R12 |
| P | '200121' | 0,211/R13 | 0,028/R13 |
| P | '200121' | 0,061/D15 | 0,005/D15 |
| P | 200125' | 0,1/R13 | 2,85/R13 |
| P | 200125' | 0,188/R12 | 0,797/R12 |
| P | '200127' | 3,216/R13 | 0,559/R13 |
| P | '200133' | 0,087/R13 | 0,036/R13 |
| P | '200136' | | 0,12/R13 |
| NP | 200138' | 29,86/R12 | 86,359/R12 |
| NP | '200139' | 17,626/R12 | 36,308/R12 |
| NP | '200140' | 1,94/R12 | 94,437/R12 |
| NP | '200199' | 5027,94/D13 | 2427,99/D13 |
| NP | '200199' | 0,58/R12 | |
| NP | '200301' | 0,06/D1 | 4,8/D1 |
| NP | '200301' | 11,437/D13 | 0,271/D13 |
| NP | '200301' | 124/R1 | 6,32/R1 |
| NP | '200301' | 27,781/R12 | 227,264/R12 |
| P | '200306' | 1,84/D13 | |

Nota:

Operações de valorização:

R 1 - Utilização principal como combustível ou outro meio de produção de energia (1).

R 2 - Recuperação/regeneração de solventes

R 3 - Reciclagem/recuperação de substâncias orgânicas não utilizadas como solventes (incluindo digestão anaeróbia e ou compostagem e outros processos de transformação biológica) (2).

R 4 - Reciclagem/recuperação de metais e compostos metálicos.

R 5 - Reciclagem/recuperação de outros materiais inorgânicos (3).

R 6 - Regeneração de ácidos ou bases.

R 7 - Valorização de componentes utilizados na redução da poluição.

R 8 - Valorização de componentes de catalisadores.

R 9 - Refinação de óleos e outras reutilizações de óleos.

R 10 - Tratamento do solo para benefício agrícola ou melhoramento ambiental.

R 11 - Utilização de resíduos obtidos a partir de qualquer das operações enumeradas de R 1 a R 10.

R 12 - Troca de resíduos com vista a submetê-los a uma das operações enumeradas de R 1 a R 11 (4).

R 13 - Armazenamento de resíduos destinados a uma das operações enumeradas de R 1 a R 12 (com exclusão do armazenamento temporário, antes da recolha, no local onde os resíduos foram produzidos) (5).

Operações de eliminação

D1 - Deposição sobre o solo ou no seu interior (por exemplo, aterro sanitário, etc.).

D2 - Tratamento no solo (por exemplo, biodegradação de efluentes líquidos ou de lamas de depuração nos solos, etc.).

D3 - Injecção em profundidade (por exemplo, injecção de resíduos por bombagem em poços, cúpulas salinas ou depósitos naturais, etc.).

D4 - Lagunagem (por exemplo, descarga de resíduos líquidos ou de lamas de depuração em poços, lagos naturais ou artificiais, etc.)

D5 - Depósitos subterrâneos especialmente concebidos (por exemplo, deposição em alinhamentos de células que são seladas e isoladas umas das outras e do ambiente, etc.).

D6 - Descarga para massas de águas, com excepção dos mares e dos oceanos.

D7 - Descarga para os mares e ou oceanos, incluindo inserção nos fundos marinhos.

D8 - Tratamento biológico não especificado em qualquer outra parte do presente anexo que produz compostos ou misturas finais que são rejeitados por meio de qualquer das operações enumeradas de D1 a D12.

D9 - Tratamento físico-químico não especificado em qualquer outra parte do presente anexo que produz compostos ou misturas finais rejeitados por meio de qualquer das operações enumeradas de D1 a D12 (por exemplo, evaporação, secagem, calcinação, etc.).

D10 - Incineração em terra.

D11 - Incineração no mar.

D12 - Armazenagem permanente (por exemplo, armazenagem de contentores numa mina, etc.).

D13 - Mistura anterior à execução de uma das operações enumeradas de D1 a D12.

D14 - Reembalagem anterior a uma das operações enumeradas de D1 a D13.

D15 - Armazenagem enquanto se aguarda a execução de uma das operações enumeradas de D1 a D14 (com exclusão do armazenamento temporário, antes da recolha, no local onde esta é efetuada).

GRI Standard 306-4

Resíduos não destinados a deposição final

Quantidade de resíduos não destinados a deposição final (ton) por destino

| Destino | Operação | 2020 | 2021 |
|--|--|---------|-----------|
| | Resíduos perigosos produzidos | 51,511 | 2251,3767 |
| | Resíduos não perigosos produzidos | 167,467 | 557,907 |
| Destino dos resíduos perigosos produzidos | | | |
| | Reutilização / Reciclagem | - | - |
| D9 | Tratamento físico-químico D9 | 0,381 | 415,0727 |
| D15 | Armazenamento para posterior eliminação D15 | 29,947 | 162,864 |
| R12 | Troca de resíduos com vista a submetê-los a uma das operações enumeradas de R1 a R11 (R12) | 1,047 | 1638,72 |
| R13 | Armazenamento para posterior reciclagem R13 | 20,136 | 34,72 |
| | Outros | - | - |
| Destino dos resíduos não perigosos produzidos | | | |
| | Reutilização / Reciclagem | - | - |
| D9 | Tratamento físico-químico | 0 | 0 |
| D15 | Armazenamento para posterior eliminação | 0 | 0 |
| R12 | Troca de resíduos com vista a submetê-los a uma das operações enumeradas de R1 a R11 (R12) | 167,467 | 557,907 |
| R13 | Armazenamento para posterior reciclagem | 0 | 0 |
| | Outros | - | - |

Nota: ver nota no GRI Standard 306-3

GRI Standard 306-5

Resíduos destinados a disposição final

Quantidade de resíduos destinados a deposição final (ton) por destino

| Destino | Operação | 2020 | 2021 |
|---|-----------------------------------|--------|-------|
| | Resíduos perigosos produzidos | 0 | 0,163 |
| | Resíduos não perigosos produzidos | 124,06 | 11,12 |
| Destino dos resíduos perigosos produzidos | | | |
| D1 | Aterro | 0 | 0,163 |
| R1 | Incineração | 0 | 0 |
| | Outros | 0 | 0,163 |
| Destino dos resíduos não perigosos produzidos | | | |
| D1 | Aterro | 0,06 | 4,8 |
| R1 | Incineração | 124 | 6,32 |
| | Outros | 0,06 | 4,8 |

Nota: ver nota no GRI Standard 306-3

Standard 307-1

Não-conformidade com leis e regulamentos ambientais

No ano em reporte não ocorreu nenhuma situação de não-conformidade com leis e regulamentos ambientais.

DESEMPENHO SOCIAL

GRI Standard 401-2

Benefícios oferecidos a empregados em tempo integral que não são oferecidos a empregados temporários ou de período parcial

A APL disponibiliza aos seus colaboradores os seguintes benefícios:

- Subsídios de (i) aleitação, (ii) na infância, (iii) nos Estudos, (iv) para a prática de desporto; (v) prémio escolar, (vi) colónia de férias.
- bonificação sobre as taxas de estacionamento de embarcações a nado e em terra;
- Sistema complementar de saúde para trabalhadores/as com vínculo de emprego público e Seguro de Saúde para trabalhadores/as com vínculo de emprego privado;
- estacionamento gratuito.

GRI Standard 401-3

Licença parental

No ano de 2021, dos 6 colaboradores com direito a licença parental (5 do género masculino e 1 do género feminino), apenas 2 usufruíram da mesma, com uma taxa de retorno e retenção de 100%.

Standard 405-1

Diversidade na gestão e entre colaboradores

| Categoria Profissional | Género | Faixa etária | 2021 | 2020 | Δ 2021-2020 |
|---------------------------------|------------------|--------------|------------|-----------|-------------|
| Dirigentes | Género feminino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | > 50 anos | 1 | 0 | -1 |
| | Género masculino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 1 | 1 | 0 |
| | | > 50 anos | 3 | 3 | 0 |
| Total | | 5 | 4 | -1 | |
| Quadros superiores | Género feminino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 35 | 34 | -1 |
| | | > 50 anos | 41 | 40 | -1 |
| | Género masculino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 26 | 27 | 1 |
| | | > 50 anos | 62 | 57 | -5 |
| Total | | 164 | 158 | -6 | |
| Quadros médios | Género feminino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | > 50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | Género masculino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | > 50 anos | 0 | 0 | 0 |
| Total | | 0 | 0 | 0 | |
| Quadros intermédios | Género feminino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | > 50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | Género masculino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | > 50 anos | 1 | 1 | 0 |
| Total | | 1 | 1 | 0 | |
| Quadros altamente qualificados | Género feminino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 8 | 8 | 0 |
| | | > 50 anos | 9 | 8 | -1 |
| | Género masculino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 31 | 30 | -1 |
| | | > 50 anos | 51 | 46 | -5 |
| Total | | 99 | 92 | -7 | |
| Profissionais semiqualeificados | Género feminino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | > 50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | Género masculino | < 30 anos | 1 | 1 | 0 |
| | | 30-50 anos | 12 | 12 | 0 |
| | | > 50 anos | 3 | 3 | 0 |
| Total | | 16 | 16 | 0 | |
| Profissionais não qualificados | Género feminino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | > 50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | Género masculino | < 30 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | 30-50 anos | 0 | 0 | 0 |
| | | > 50 anos | 2 | 2 | 0 |
| Total | | 2 | 2 | 0 | |

Standard GRI 407

Operações e fornecedores em que o direito à liberdade sindical e à negociação coletiva pode estar em risco

Não foi realizada nenhuma operação em que o direito à liberdade sindical e à negociação coletiva fosse posto em causa.

Standard GRI 408-1

Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho infantil

Não foi realizada nenhuma operação com risco de casos de trabalho infantil.

Standard GRI 409-1

Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho forçado ou análogo ao escravo

Não foi realizada nenhuma operação com risco de casos de trabalho forçado ou análogo ao escravo.

Standard GRI 412-1

Operações submetidas a avaliações de direitos humanos ou de impacto nos direitos humanos

Não foi realizada nenhuma operação submetida a avaliação de direitos humanos ou de impacto nos direitos humanos.

Standard GRI 412-3

Acordos e contratos de investimentos significativos que incluem cláusulas sobre direitos humanos ou que foram submetidos a avaliação de direitos humanos

Não foram celebrados quaisquer acordos ou contratos incluindo cláusulas sobre direitos humanos ou que foram submetidos a avaliação de direitos humanos.

Standard GRI 413-1

Operações com programas locais de envolvimento na comunidade, avaliação de impacto e programas de desenvolvimento

Em 2021 esteve em curso do processo de Avaliação de Impacte Ambiental da Marina do Jamor, promovido pela APL.

A APL acompanhou, enquanto entidade licenciadora, no âmbito da Comissão de Avaliação, o processo de Avaliação de Impacte Ambiental da Modernização e Aumento de Eficiência Operacional do Terminal de Contentores de Alcântara.

Standard GRI 416-1

Análise de impactos de saúde e segurança em categorias de produtos e serviços

Para o regresso da atividade de cruzeiros ao Porto de Lisboa após a suspensão em virtude da pandemia, foi crucial a APL ter elaborado, em articulação com a LCP- Lisbon Cruise Port, um Protocolo de Segurança e Higiene juntamente com a Autoridade de Saúde, que assegura todas as condições para a retoma da operacionalidade integral do Porto de Lisboa em condições máximas de segurança, e que funciona em plena articulação com os protocolos das companhias e de todas as entidades que intervêm na operação do navio.

A par dos protocolos, a distinção do Terminal de Cruzeiros de Lisboa com o selo “Clean and Safe 2021”, também proporcionou confiança e segurança aos navios, passageiros e tripulantes de cruzeiro.

Procurando a defesa da sustentabilidade ambiental e das respetivas boas práticas, a Doca de Santo Amaro tem sido detentora do galardão atribuído pela Bandeira Azul. Este prémio foi concedido pela primeira vez em 2015 e desde então existe um reconhecimento do trabalho realizado com as sucessivas renovações desta distinção.

São ainda trabalhadas todos os anos ações que se enquadram no programa de educação ambiental, mas também das boas práticas ambientais.

Standard GRI 416-2

Casos de não conformidade em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços

Não foi identificado nenhum caso de não conformidade em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços

Standard GRI 417-3

Casos de não conformidade em relação a comunicação de marketing

No ano do relato não se verificam casos de não conformidade em relação à comunicação.

TABELA GRI

| STANDARD GRI | INDICADOR | LOCALIZAÇÃO NO RELATÓRIO |
|------------------------------|---|---|
| 102 CONTEÚDOS GERAIS | | |
| Perfil organizacional | | |
| 102 - 1 | Nome da organização | Cap. 1.1. |
| 102 - 2 | Atividades, marcas, produtos e serviços | Cap. 1.1. e Cap1.2 |
| 102 - 3 | Localização da sede da organização | https://www.portodelisboa.pt/contactos |
| 102 - 4 | Localização das operações | Cap. 1.3. |
| 102 - 5 | Propriedade e forma jurídica | Cap. 1.1. |
| 102 - 6 | Mercados em que a organização atua | Cap 1.3. |
| 102 - 7 | Dimensão da organização | Cap 4.2. |
| 102 - 8 | Informação sobre colaboradores e outros trabalhadores | Cap. 3.1. |
| 102 - 9 | Cadeia de fornecedores | Cap. 3.4. |
| 102 - 10 | Alterações significativas ocorridas na organização e cadeia de fornecedores | Não aplicável. |
| 102 - 11 | Abordagem ao princípio da precaução | Cap 1.2. |
| 102 - 12 | Iniciativas externas | Cap 1.2. e Cap 2.3. |
| 102 - 13 | Participação em associações | Cap 1.5 |
| Estratégia | | |
| 102-14 | Declaração do mais alto decisor na organização | Mensagem do CA |
| 102-15 | Principais impactos, riscos e oportunidades | Mensagem do CA |
| Ética e Integridade | | |
| 102-16 | Valores, princípios, padrões e normas de comportamento | Cap. 1.2 |
| 102-17 | Mecanismos para orientações e preocupações referentes a ética | Cap.1.2 |
| Governança | | |
| 102-18 | Estrutura de governança | Cap. 1.1. |

| | | |
|-------------------------------------|---|--|
| 102-19 | Delegação de autoridade | Não aplicável |
| 102-20 | Responsabilidade de cargos e funções de nível executivo por tópicos económicos, ambientais e sociais | Não aplicável |
| 102-21 | Consulta a stakeholders sobre tópicos económicos, ambientais e sociais | Não aplicável |
| 102-22 | Composição do mais alto órgão de governança e dos seus comités | Cap. 1.1. |
| 102-23 | Presidente do mais alto órgão de governança | Cap. 1.1. |
| 102-24 | Seleção e nomeação para o mais alto órgão de governança | Cap. 1.1. |
| 102-25 | Conflitos de interesse | Cap. 1.1. |
| 102-26 | Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança na definição de propósito, valores e estratégia | Cap. 1.1. |
| 102-27 | Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança | Cap. 1.1 |
| 102-28 | Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança | Cap. 1.1 |
| 102-29 | Identificação e gestão de impactos económicos, ambientais e sociais | Não relatado |
| 102-30 | Eficácia dos processos de gestão de risco | Não relatado |
| 102-31 | Análise de tópicos económicos, ambientais e sociais | Não relatado |
| 102-32 | Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança no relato de sustentabilidade | Mensagem do CA |
| 102-33 | Comunicação de preocupações cruciais | Não relatado |
| 102-34 | Natureza e número total de preocupações cruciais | Não relatado |
| 102-35 | Políticas de remuneração | Relatório & Contas e Relatório do Governo Societário de 2021 a disponibilizar em: https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes |
| 102-36 | Processo para determinação da remuneração | Não aplicável |
| 102 - 37 | Envolvimento dos stakeholders na remuneração | Não aplicável |
| 102 - 38 | Proporção da remuneração total anual | Cap 3.1 |
| 102 - 39 | Proporção do aumento percentual na remuneração total anual | Não aplicável |
| Envolvimento de stakeholders | | |
| 102 - 40 | Lista de grupos de stakeholders | Cap. 1.5 |

| | | |
|--|---|---|
| 102 - 41 | Acordos de contratação coletiva | Cap.4.2. |
| 102 - 42 | Identificação e seleção de stakeholders | Cap. 1.5 |
| 102 - 43 | Abordagem ao envolvimento de stakeholders | Cap.1.5. |
| 102 - 44 | Principais temas e preocupações levantadas | Não relatado |
| Prática de relato de sustentabilidade | | |
| 102 - 45 | Entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas | Relatório & Contas e Relatório do Governo Societário de 2021 a disponibilizar em: https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes |
| 102 - 46 | Definição do conteúdo do relatório e dos Limites de tópicos | - |
| 102 - 47 | Lista de tópicos materiais | Índice |
| 102 - 48 | Reformulações de informações | - |
| 102 - 49 | Alterações no relato | - |
| 102 - 50 | Período coberto pelo relatório | Cap. Sobre o nosso relatório |
| 102 - 51 | Data do relatório mais recente | Não relatado |
| 102 - 52 | Ciclo de emissão de relatórios | Cap. Sobre o nosso relatório |
| 102 - 53 | Contato para perguntas sobre o relatório | Cap. Sobre o nosso relatório |
| 102 - 54 | Declarações de relato em conformidade com as Normas GRI | Cap. Sobre o nosso relatório |
| 102 - 55 | Sumário de conteúdo da GRI | Cap. 4 |
| 200 DESEMPENHO ECONÓMICO | | |
| Desempenho Económico | | |
| 103 | Abordagem de gestão | Relatório & Contas e Relatório do Governo Societário de 2021 a disponibilizar em: https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes |
| 201 - 1 | Valor económico direto gerado e distribuído | Cap. 4.2. |
| 201 - 2 | Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades para as atividades da organização, devido às alterações climáticas. | Não relatado |
| 201 - 3 | Cobertura das obrigações previstas no plano de benefícios da organização e outros planos de reforma. | 4.2. |

| | | |
|--------------------------------------|--|--|
| 201 - 4 | Apoio financeiro recebido do Governo. | Não aplicável |
| Presença no mercado | | |
| 202 - 1 | Rácio entre o salário mais baixo e o salário mínimo local por género. | Não aplicável |
| 202 - 2 | Proporção de cargos de gestão de topo ocupado por indivíduos provenientes da comunidade local. | Cap 4.2. |
| Impactos económicos indiretos | | |
| 203 - 1 | Investimentos em infraestruturas e serviços oferecidos | Cap.4.2 |
| 203 - 2 | Impactos económicos indiretos significativos | Não relatado. |
| Práticas de compras | | |
| 103 | Abordagem de gestão | Cap.3.4. |
| 204 - 1 | Proporção de gastos com fornecedores locais | Cap.4.2. |
| Combate à corrupção | | |
| 205 - 1 | Avaliações das operações de riscos de corrupção | Plano de Prevenção de Riscos de Gestão incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas e respetivos relatórios de execução https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes |
| 205 - 2 | Comunicação e formação em políticas e procedimentos de combate à corrupção | Cap. 4.2. |
| 205 - 3 | Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas | Cap. 4.2. |
| Concorrência desleal | | |
| 206 - 1 | Ações judiciais por concorrência desleal, antitrust e práticas de monopólio. | Cap. 4.2. |
| Fiscalidade | | |
| 207-1 | Abordagem à fiscalidade | Relatório & Contas e Relatório do Governo Societário de 2021 a disponibilizar em: https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes |
| 207-2 | Governança, controlo e gestão de risco fiscal | Relatório & Contas e Relatório do Governo Societário de 2021 a disponibilizar em: |

| | | |
|---------------------------------|--|---|
| | | https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes |
| 207-3 | Envolvimento de <i>stakeholders</i> e gestão de suas preocupações quanto à fiscalidade | Não relatado |
| 207-4 | Relato país-a-país | Não aplicável |
| 300 DESEMPENHO AMBIENTAL | | |
| Materiais | | |
| 301-1 | Materiais utilizados, discriminados por peso ou volume | Não relatado |
| 301-2 | Matérias-primas ou materiais reciclados utilizados | Não relatado |
| 301-3 | Produtos e suas embalagens recuperados | Não relatado |
| Energia | | |
| 302-1 | Consumo de energia no interior da organização | Cap . 2.4. |
| 302-2 | Consumo de energia fora da organização | Cap.2.4 |
| 302-3 | Intensidade Energética | Cap . 4.2. |
| 302-4 | Redução do consumo de energia | Cap . 2.4. |
| 302-5 | Reduções nos requisitos de energia de produtos e serviços | Não aplicável |
| Água | | |
| 103 | Abordagem de gestão | |
| 303-1 | Consumo total de água, por fonte | Cap. 2.4. |
| 303-2 | Recursos hídricos significativamente afetados pela atividade | Não relatado |
| 303-3 | Captação de água | Não aplicável |
| Biodiversidade | | |
| 103 | Abordagem de gestão | Cap 2.4. |
| 304-1 | Localização e área dos terrenos pertencentes, arrendados ou administrados dentro de zonas protegidas ou adjacentes, e em áreas de alto índice de biodiversidade fora das zonas protegidas. | Cap . 2.4. |
| 304-2 | Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade | Cap. 2.4. |
| 304-3 | Habitats protegidos ou restaurados | Não aplicável. |

| | | |
|--|---|---|
| 304-4 | Número de espécies na Lista Vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações. | Cap . 4.2. Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008 |
| Emissões | | |
| 305-1 | Emissões diretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 1) | Cap . 4.2 |
| 305-2 | Emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 2) | Cap . 4.2 |
| 305-3 | Outras emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 3) | Cap . 4.2 |
| 305-4 | Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE) | Cap . 4.2 |
| 305-5 | Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) | Cap . 4.2 |
| 305-6 | Emissões de NOx, SOx e outras emissões atmosféricas significativas | Não reportado. |
| Efluentes e Resíduos | | |
| 103 | Abordagem de gestão | Cap.2.2 |
| 306-1 | Produção de resíduos, incluindo efluentes, e impactes significativos relacionados com os resíduos produzidos | Cap.2.2. |
| 306-2 | Gestão de impactes significativos relacionados com resíduos | Cap.2.2. |
| 306-3 | Produção de resíduos | Cap. 4.2. |
| 306-4 | Resíduos não destinados a deposição final | Cap. 4.2 |
| 306-5 | Resíduos destinados a disposição final | Cap.4.2. |
| Conformidade ambiental | | |
| 307-1 | Não-conformidade com leis e regulamentos ambientais | Cap. 4.2. |
| Avaliação Ambiental de Fornecedores | | |
| 308-1 | Novos fornecedores avaliados com base em critérios ambientais | Não aplicável. |
| 308-2 | Impactos ambientais negativos na cadeia de valor e ações tomadas | Não aplicável. |
| 400 DESEMPENHO SOCIAL | | |
| Emprego | | |
| 401-1 | Novas contratações e rotatividade de colaboradores | Cap. 3.1 |
| 401-2 | Benefícios assegurados aos colaboradores a tempo inteiro que não são concedidos a colaboradores temporários ou a tempo parcial | Cap. 4.2. |
| 401-3 | Licença Parental | Cap. . 4.2. |

| | | |
|---|--|---------------|
| Relações laborais | | |
| 402-1 | Prazo mínimo de aviso sobre mudanças operacionais | Não aplicável |
| Saúde e Segurança no Trabalho | | |
| 103 | Abordagem de gestão | Cap. 3.3 |
| 403-1 | Sistema de gestão de higiene e segurança no trabalho | Cap. 3.3 |
| 403-2 | Identificação de perigosidade, avaliação de riscos e investigação de acidentes | Cap.3.3. |
| 403-3 | Medicina no trabalho | Cap.3.3. |
| 403-4 | Participação dos trabalhadores, consulta e comunicação aos trabalhadores sobre higiene e segurança no trabalho | Cap.4.3. |
| 403-5 | Capacitação de trabalhadores em higiene e segurança no trabalho | Cap.3.3. |
| 403-6 | Promoção da saúde dos colaboradores | Cap.3.3. |
| 403-7 | Prevenção e mitigação de impactos na saúde e segurança no trabalho decorrentes da atividade | Cap.3.3. |
| 403-8 | Trabalhadores cobertos por um sistema de gestão de higiene e segurança no trabalho | Cap.3.3. |
| 403-9 | Acidentes de trabalho | Cap.3.3. |
| 403-10 | Doenças profissionais | Cap.3.3. |
| Formação e Educação | | |
| 103 | Abordagem de gestão | Cap.3.2. |
| 404-1 | Média de horas de formação por ano, por colaborador | Cap.3.2. |
| 404-2 | Programa de gestão de competências e formação contínua | Cap. 3.2. |
| 404-3 | Porcentagem de colaboradores que recebem avaliações de desempenho e de desenvolvimento de carreira regulares | Cap. 3.2. |
| Diversidade e Igualdade de Oportunidades | | |
| 103 | Abordagem de gestão | Cap.1.2. |
| 405 - 1 | Diversidade na gestão e entre os colaboradores | Cap 4.2 |
| 405 – 2 | Rácio do salário base e remuneração das mulheres pelo dos homens | Cap.3.1. |
| Não-Discriminação | | |

| | | |
|---|--|---------------|
| 406-1 | Casos de discriminação e as medidas corretivas tomadas. | Cap. 1.2. |
| Liberdade sindical e negociação coletiva | | |
| 407-1 | Operações e fornecedores em que o direito à liberdade sindical e à negociação coletiva pode estar em risco | Cap.4.2 |
| Trabalho infantil | | |
| 408-1 | Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho infantil | Cap. 4.2. |
| Trabalho forçado | | |
| 409-1 | Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho forçado ou análogo ao escravo | Cap. 4.2 |
| Práticas de segurança | | |
| 410-1 | Pessoal de segurança com formação em políticas ou procedimentos de direitos humanos | Não relatado |
| Direitos de povos indígenas | | |
| 411 | | Não aplicável |
| Avaliação de direitos humanos | | |
| 412-1 | Operações submetidas a avaliações de direitos humanos ou de impacto nos direitos humanos | Cap.4.2 |
| 412-2 | Capacitação de empregados em políticas ou procedimentos de direitos humanos | Não relatado |
| 412-3 | Acordos e contratos de investimentos significativos que incluem cláusulas sobre direitos humanos ou que foram submetidos a avaliação de direitos humanos | Cap 4.2. |
| Comunidades locais | | |
| 103 | Abordagem de gestão | Cap.3.5. |
| 413-1 | Operações com programas locais de envolvimento na comunidade, avaliação de impacto e programas de desenvolvimento. | Não relatado |
| 413-2 | Operações com potencial impacto ou impacto negativo nas comunidades locais. | Não relatado |
| Avaliação Social de Fornecedores | | |

| | | |
|--|---|----------------|
| 103 | Abordagem de gestão | |
| 414 - 1 | Novos fornecedores analisados com base em critérios sociais | Não aplicável. |
| 414 – 2 | Impactos sociais negativos na cadeia de fornecedores e medidas tomadas | Não aplicável. |
| Políticas públicas | | |
| 415-1 | Contribuições políticas | Não aplicável. |
| Saúde e Segurança do Consumidor | | |
| 416-1 | Análise de impactos de saúde e segurança em categorias de produtos e serviços | Cap. 4.2. |
| 416-2 | Caso de não conformidade relativa a impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços na saúde e segurança | Cap. 4.2 |
| Marketing e rotulagem | | |
| 417-1 | Requisitos para informações e rotulagem de produtos e serviços | Não aplicável |
| 417-2 | Casos de não conformidade em relação a informações e rotulagem de produtos e serviços | Não aplicável |
| 417-3 | Casos de não conformidade relacionados com a comunicação de marketing | Não aplicável |
| Privacidade do Cliente | | |
| 418-1 | Reclamações comprovadas relativas a violação de privacidade e perda de dados de clientes. | Cap.1.2. |
| Conformidade socioeconómica | | |
| 419-1 | Não-conformidade com leis e regulamentação nas áreas económica e social. | Não relatado. |