

Relatório de Sustentabilidade 2016



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DO DOURO, LEIXÕES E
VIANA DO CASTELO

Relatório de Sustentabilidade

2016

Redação e Edição:

APDL

Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

Contactos:

APDL, S.A.

Direção de Recursos Humanos

Av. Da Liberdade

4450-718 Leça da Palmeira

Tel.229 990 700

Fax 229 995 062

Email: correio@apdl.pt

www.apdl.pt

© APDL 2017

Consultoria em Sustentabilidade:

Sair da Casca – Consultoria em Desenvolvimento Sustentável

Fotografias:

APDL, S.A.

Design e Ilustrações:

Atelier João Borges

Índice

8	1. A APDL
16	2. A NOSSA VISÃO DA SUSTENTABILIDADE
20	3. INVESTIR NA MODERNIZAÇÃO E REABILITAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS
26	4. PROMOVER UMA INTEGRAÇÃO URBANA SUSTENTÁVEL
34	5. GERIR OS IMPACTES AMBIENTAIS
40	6. VALORIZAR E ENVOLVER AS NOSSAS EQUIPAS
46	7. SOBRE ESTE RELATÓRIO
48	8. INFORMAÇÃO DE DESEMPENHO
66	9. GLOSSÁRIO
68	10. TABELA GRI

APDL - Administração dos Portos de Douro, Leixões
e Viana do Castelo, S.A.

Relatório de Sustentabilidade
2016





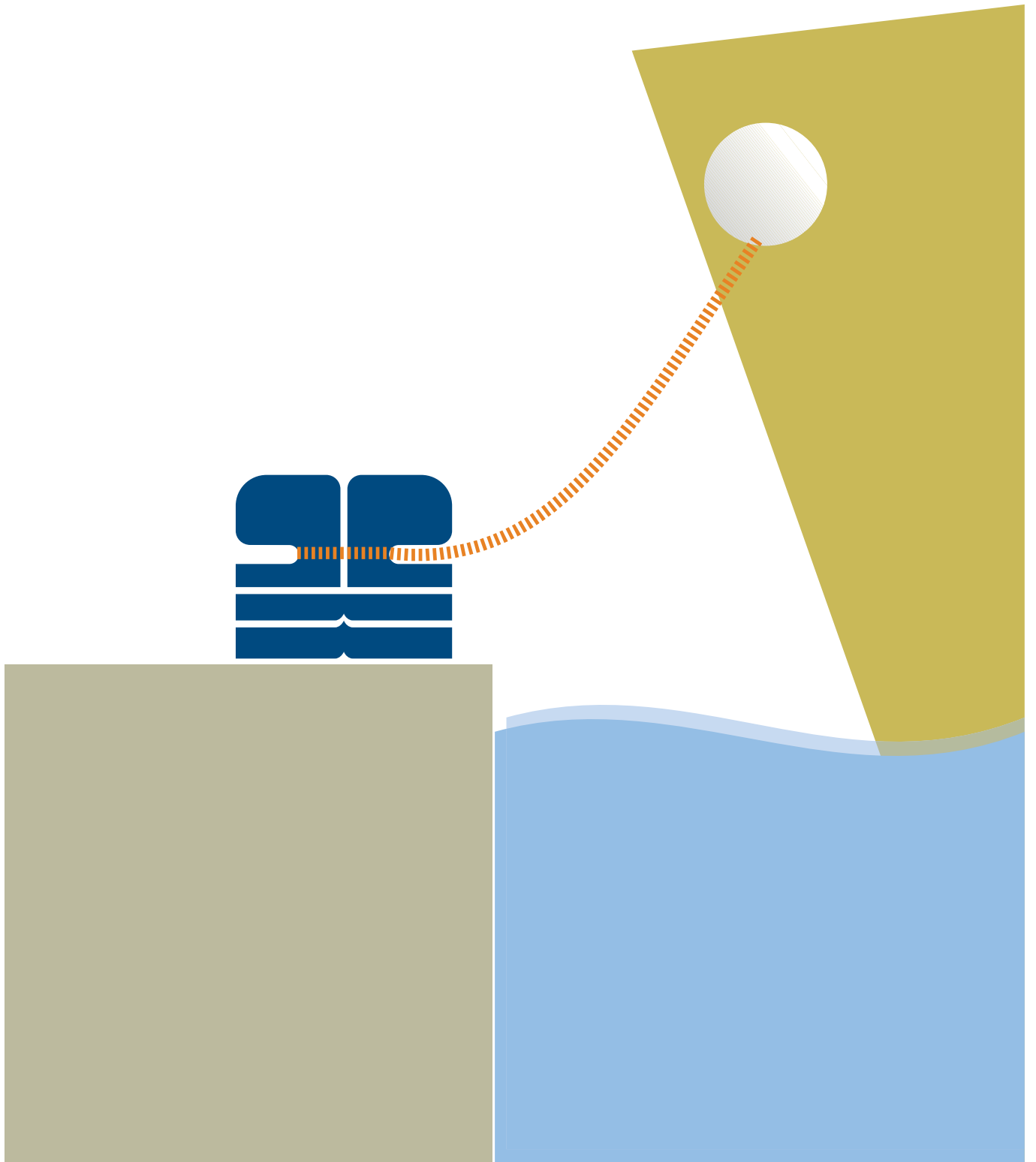
CONSOLIDAR PARA PROGREDIR

O ano de 2016 consolidou as profundas alterações verificadas na empresa no ano anterior com a integração de novas unidades de negócio – Porto de Viana do Castelo e gestão da Via Navegável do Douro - com específicos e inovadores desafios, como é o caso do setor marítimo turístico.

Esta nova realidade da APDL com novas unidades e áreas de negócio para gerir, com novos desafios ao nível do investimento em infraestruturas, na gestão das pessoas e da relação com as comunidades envolventes, exige uma estratégia de sustentabilidade e de responsabilidade social, num compromisso e caminho constantes para a consolidação de uma cultura comum, ancorada na missão, visão e valores da empresa.

O Relatório de Sustentabilidade da APDL visa partilhar com todos os seus stakeholders aquilo que foi o nosso desempenho nas vertentes económica, social e ambiental, e comunicar as nossas principais preocupações e progressos verificados no âmbito da nossa Estratégia de Sustentabilidade.

Integra este Relatório um quadro de indicadores elaborados de acordo com as diretivas da Global Reporting Initiative (GRI) que completam toda informação e permitem aos nossos stakeholders melhor analisarem o desempenho da APDL ao longo de 2016, bem como os desafios que assumimos para 2017.



1. A APDL

A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. é uma sociedade anónima de capital exclusivamente público que visa a exploração económica, conservação e desenvolvimento dos portos de Leixões, de Viana do Castelo e da Via Navegável do Douro.

NESTE CAPÍTULO:

O setor portuário: impactos e desafios

A APDL em 2016

Missão

Prestar serviços de reconhecido valor para os utilizadores dos portos de Leixões, Douro e Viana do Castelo, através de uma adequada oferta de infraestruturas, de uma elevada eficiência operacional, de recursos humanos qualificados e motivados, de uma prática de sustentabilidade e de segurança, ordenando e desenvolvendo o espaço portuário e assegurando a adequada integração urbana, envolvendo as comunidades portuárias.

Visão

Fazer dos portos de Leixões, do Douro e de Viana do Castelo, uma referência para os sistemas logísticos de transportes de mercadorias e de passageiros que utilizam a fachada atlântica da Península Ibérica, contribuindo decisivamente para o desenvolvimento económico e social do país.

Valores

- Ser líder dos portos de Leixões, Douro e Viana do Castelo
- Orientação para o cliente e procura sistemática da excelência
- Ética, lealdade e orgulho de pertença à empresa
- Motivação e reconhecimento do mérito dos colaboradores
- Segurança, integração e sustentabilidade ambiental das operações
- Criação de valor e sustentabilidade financeira
- Exercício pleno de autoridade portuária orientado para o interesse público

A missão, visão e valores da APDL refletem a nova realidade da empresa, que em 2016 deu continuidade à consolidação dos processos de integração do Porto de Viana do Castelo e da Via Navegável do Douro, ocorridos em 2015. Entre as orientações estratégicas da empresa destacam-se o investimento em infraestruturas, a implementação de processos mais eficientes e em tecnologia para promover o aumento dos níveis de serviço e segurança, a formação e medidas que garantam maior motivação dos colaboradores, o acompanhamento e mitigação de impactos ambientais decorrentes da atividade e uma relação próxima e cooperante com a comunidade/região envolvente.

Modelo de governo

A estrutura do modelo de governo societário da APDL¹ mantém-se desde 2008 e é composta pela Mesa da Assembleia Geral, por um Conselho de Administração executivo (com quatro elementos), por um Conselho Fiscal e por um Revisor Oficial de Contas.

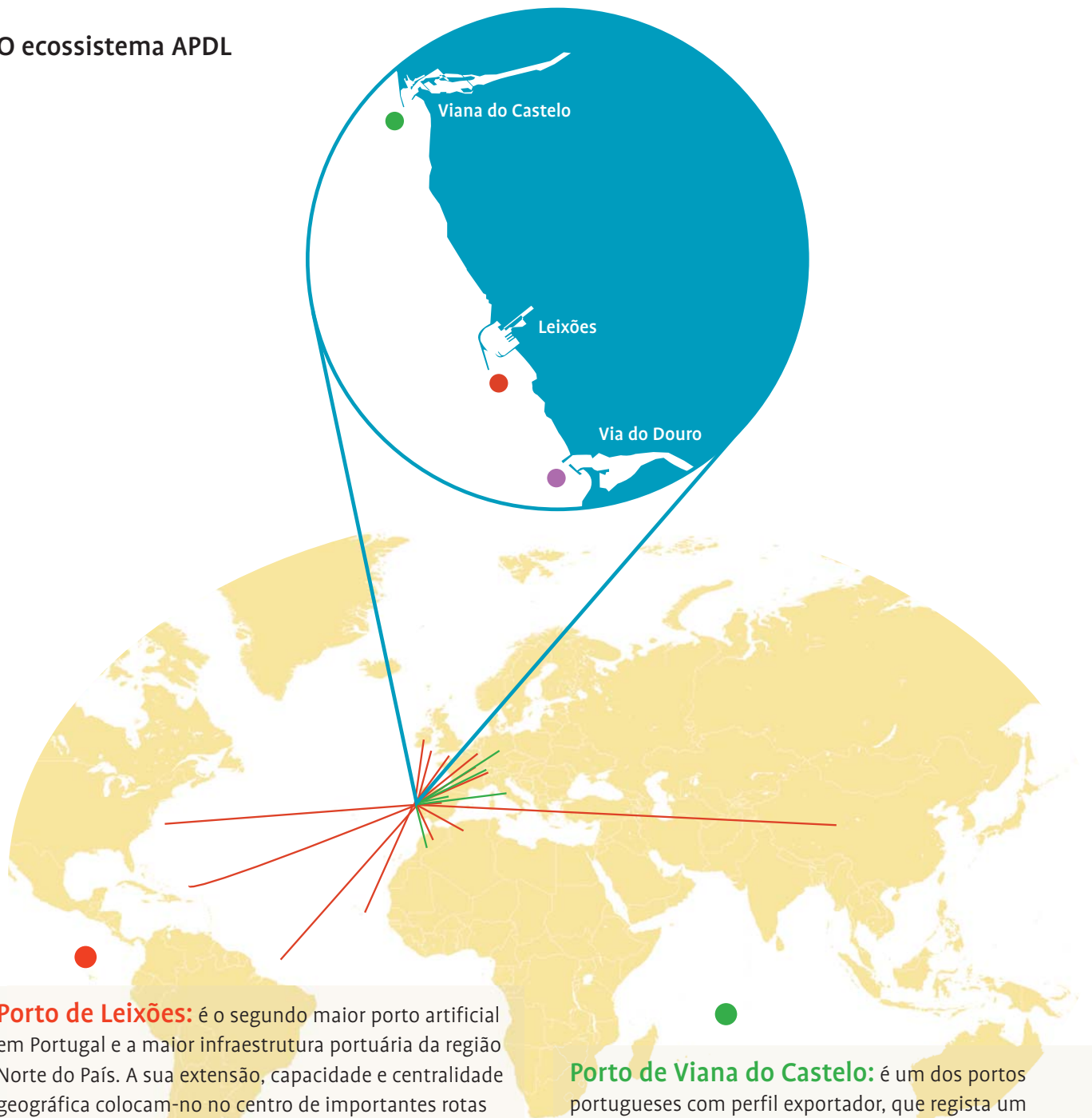
Reside no acionista único a competência da eleição dos órgãos sociais, cabendo posteriormente ao Conselho Fiscal apresentar uma proposta à Assembleia-Geral de nomeação do Revisor Oficial de Contas.

Destaca-se aqui a função de controlo do Conselho Fiscal, com a atribuição de fazer a avaliação do desempenho individual dos gestores e a apreciação global das estruturas e dos mecanismos de governo em vigor na empresa.

Enquanto empresa integrante do Setor Empresarial do Estado, a APDL orienta a sua atuação de acordo com a Resolução de Conselho de Ministros n.º 49/2007, que define os princípios de bom governo dirigidos ao Estado (enquanto acionista e enquanto *stakeholder*) e às empresas por ele detidas.

1. O modelo de governação da APDL, os órgãos sociais e respetivas competências estão definidas nos estatutos da empresa, disponíveis para consulta no site da empresa (<http://www.apdl.pt/organigrama>), onde está também disponibilizada a informação sobre as áreas de responsabilidade dos membros do Conselho de Administração, remuneração e competências dos Órgãos Sociais, Regulamentos Internos e Externos, Normas e Procedimentos e Tarifários.

O ecossistema APDL



Porto de Leixões: é o segundo maior porto artificial em Portugal e a maior infraestrutura portuária da região Norte do País. A sua extensão, capacidade e centralidade geográfica colocam-no no centro de importantes rotas nacionais e internacionais, nomeadamente do corredor atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes.

Principais locais de receção e destino de mercadorias: Países Baixos, Espanha, Angola, Egipto, Reino Unido, Bélgica, França, Uruguai, Brasil, Argélia, Marrocos, China, Gibraltar, Irlanda, Cabo Verde.

Porto de Viana do Castelo: é um dos portos portugueses com perfil exportador, que regista um volume de carga embarcada superior ao volume de carga desembarcada. As suas principais valências são o porto comercial, o porto de recreio, o porto de pesca e o porto industrial.

Principais locais de receção e destino de mercadorias: Alemanha, Países Baixos, Itália, Marrocos, Espanha.

Via Navegável do Douro: é a única via navegável interior portuguesa incluída na Rede Transeuropeia de Transportes, com uma extensão de cerca de 200 km. Pertence à rede principal enquanto ponto alimentador do corredor comercial atlântico. As suas áreas de negócio incluem maioritariamente o transporte de passageiros e o turismo de recreio.

O setor portuário: desafios e impactos

O setor portuário assume uma especial relevância na economia mundial e é um polo de dinamização das economias locais e nacionais, assumindo-se cada vez mais como um vetor determinante para a implementação e controlo das estratégias de sustentabilidade, designadamente, das constantes de decisões e diretrizes da Comissão Europeia e da Organização Marítima Internacional (IMO).

De acordo com a OCDE², os maiores benefícios da atividade portuária repercutem-se ao nível dos respetivos países e de forma supranacional, nomeadamente através do crescimento do PIB, emprego, aumento volume de exportações e importações, enquanto os impactos negativos diretos da atividade portuária são sobretudo locais/regionais.

Impactos positivos:

Facilitador do comércio transnacional, criação de emprego, promoção da inovação, criação de valor e promoção do desenvolvimento das economias locais.

Impactes negativos

Emissões, alteração da qualidade da água (infiltrações no solo e lençóis freáticos), resíduos, ruídos, biodiversidade e aspectos relacionados com a ocupação do espaço, trânsito e impacto visual.

União Europeia

74% do comércio externo de mercadorias da U.E.

37% do tráfego intra-EU de mercadorias.

385 milhões de passageiros anuais.

70.000 quilómetros de litoral da União Europeia.

1200 portos.

1,5 milhões de postos de trabalho diretos.

e 3 milhões indiretos nos 22 Estados-membros marítimos.



2. The Competitiveness of global Port-Cities Report, OCDE.

Desafios do setor, no horizonte 2030

No horizonte temporal 2030, prevê-se que o setor portuário seja confrontado com três desafios chave que deverão incentivar alterações a vários níveis:

- Crescimento em 50% do tráfego de mercadorias que transitam pelos portos da União Europeia: este aspeto constitui uma oportunidade de crescimento económico e de criação de cerca de 110.000 a 165.000 novos postos de trabalho, contudo, tem implicações na necessidade de adaptação das empresas para acolher este tráfego adicional.
- Mudanças na natureza do tráfego: o porte e a sofisticação da frota estão a aumentar, com a construção de porta-contentores de ultra grande porto e de novos tipos de ferries ro-ro e navios de transporte de gás. Navios de maior porte exigem maior capacidade portuária de pico para movimentar volumes mais elevados de carga e de passageiros.
- Diferenças significativas dos níveis de desempenho dos portos europeus: o desnível de desempenho gera enormes ineficiências, nomeadamente ao nível de itinerários mais longos, importantes desvios de tráfego, trajetos marítimos e terrestres mais longos e mais emissões e congestionamento.

A resposta do setor a estes desafios passará pela implementação de uma série de medidas, que devem ser apoiadas pela Comissão Europeia e que podem passar por trabalhar a eficiência dos portos, a criação de melhores ligações ao interior, a criação de um quadro melhorado para o investimento e ainda pela promoção contínua do diálogo social, assegurando boas condições de trabalho.

Em Portugal: posição estratégica privilegiada

A estratégia do Governo Português para o Crescimento Portuário 2016-2026 prevê o investimento de 2,5 mil milhões euros para duplicar a capacidade portuária em dez anos e criar 12 mil pontos de trabalho.

Destacam-se como objetivos:

- O aumento da capacidade do sistema portuário, através da adequação de infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios.
- A melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias.
- A aceleração de outro tipo de atividades conexas às atividades portuárias, através da criação de plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.



Portugal

93,9 milhões de toneladas de carga movimentada em 2016 (+5,1% face a 2015).

Mais de **600 mil** passageiros.
9 portos.

900 km de frente atlântica.

60% é quanto representa o modo marítimo nas exportações nacionais.

A APDL em 2016

O desempenho económico e financeiro da APDL continua a manter uma boa performance, com um EBITDA de 30,4 milhões de euros e um Resultado Líquido próximo de 9 milhões de euros, ainda que as unidades de negócio Porto de Viana do Castelo e Via Navegável do Douro se apresentem deficitárias.

O ano de 2016 trouxe consigo novos desafios e investimentos nas três unidades de negócio da APDL:

- No **Porto de Leixões** destaca-se a aposta em novas áreas de negócio, nomeadamente os cruzeiros, graças à atividade do novo Terminal no Molhe Sul do Porto de Leixões, e a atividade logística, com os investimentos na criação da Plataforma Logística do Porto de Leixões.
- No **Porto de Viana do Castelo** foi atribuída a concessão do uso privativo da Doca Seca “Engo. Duarte Pacheco” e foram iniciados os estudos necessários à melhoria da acessibilidade marítima ao porto industrial, bem como a revisão do projeto de execução da acessibilidade rodoviária ao porto comercial.

Porto de Leixões

2016

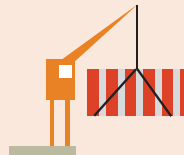


Movimento de Navios (Nº): 2.697
 Movimento de Navios (1.000 GT): 32.825



Movimento de Mercadorias
 Total (ton.): 18.314.832

Movimento de Contentores (Nº): 399.569



Movimento de Contentores (TEU): 658.363

Movimento de Passageiros (Nº): 71.799



Número de Navios de Passageiros: 84

Porto de Leixões voltou a registar um movimento de mercadorias superior a **18 milhões de toneladas**, embora com um ligeiro recuo de **2,5% face ao ano anterior** em função do desempenho negativo dos segmentos de granéis líquidos e sólidos. Os restantes segmentos de carga apresentaram uma performance positiva face a 2015. O Porto de Leixões destaca-se ainda enquanto líder na carga ro-ro e na carga contentorizada de exportação e segundo maior porto no movimento global de carga no contexto dos portos nacionais.

• Na **Via Navegável do Douro** foi efetuado um esforço de investimento no desenvolvimento do projeto DIW 2020, que conta com o apoio do Programa comunitário CEF, relativo à melhoria das condições de segurança na via navegável, bem como a implementação de um sistema de gestão de tráfego e de apoio à navegação.

Total Investimento APDL - 2016

Porto de Leixões - 12.346
Porto de Viana do Castelo - 813
Via Navegável do Douro - 4.302

TOTAL - 17.461 (milhões)

Porto de Viana do Castelo

2016



Movimento de Navios (Nº): 210

Movimento de Navios (1.000 GT): 814



Movimento de Mercadorias Total (ton.): 391.261



Movimento de Passageiros (Nº): 0

O Porto de Viana do Castelo atingiu um movimento total de mercadorias de **391 mil toneladas em 2016, um decréscimo de 9,4% face ao ano anterior**, em virtude do comportamento negativo registado pelos granéis sólidos e pela carga geral fracionada. Apresentou um acréscimo de 17% do número de navios que escalaram o porto para reparação na West-Sea Estaleiros Navais, Lda., um dos parceiros de negócio do porto.

Via Navegável do Douro

2016



Movimento de Navios Comerciais: 18



Movimento de Passageiros (Nº): 946.728



Movimento de Mercadorias Total (ton.): 31.557

Destaca-se o crescimento do turismo fluvial que em 2016 atingiu novos máximos históricos, com um movimento de cerca de 947 mil passageiros, um **crescimento de 31% relativamente ao ano anterior**.



2. A NOSSA VISÃO DA SUSTENTABILIDADE

A APDL assume como pilar fundamental do seu desenvolvimento a incorporação no modelo de gestão da empresa de desafios sociais, ambientais e económicos, com vista à minimização dos impactos negativos da atividade, implementação de boas práticas na gestão dos recursos e otimização do contributo da empresa para o desenvolvimento pessoal e profissional das pessoas que nela trabalham e das comunidades locais.

Com a alteração durante o ano de 2015 do “core” da empresa, que passou a incorporar a responsabilidade sobre o modelo de gestão dos portos comerciais na fachada norte-atlântica e do rio Douro, entre Viana do Castelo e Barca D’Alva, em 2016 a APDL avançou com a revisão da sua estratégia de sustentabilidade.

A equipa da sustentabilidade da empresa promoveu uma reflexão sobre as novas unidades de negócio e seus desafios e sobre a política de sustentabilidade em vigor, trabalho que resultou na definição de uma nova matriz de materialidade e (re)posicionamento da visão da APDL no contexto de sustentabilidade no setor em Portugal.

NESTE CAPÍTULO:

A revisão das prioridades

Princípios de sustentabilidade

A nossa política de sustentabilidade assenta no reconhecimento de três princípios fundamentais:

1. A sustentabilidade contribui para um negócio mais duradouro, que permite distribuir valor para o acionista, os colaboradores e a comunidade portuária – colaboradores, prestadores de serviços e comunidade local.
2. A preparação de um futuro mais sustentável do porto começa no presente.
3. A APDL quer ser um ator ativo na promoção de boas práticas na cadeia de valor portuária.

A implementação dos princípios desta Política de Sustentabilidade é concretizada através de um Plano Operacional com revisão anual, estando definidos objetivos mensuráveis e responsabilidades³.

Estrutura interna da sustentabilidade

A implementação da sustentabilidade na APDL faz-se através de um grupo de trabalho, designado Grupo de Sustentabilidade, coordenado pela Direção de Recursos Humanos. É composto por responsáveis das diversas áreas da empresa e representação das três unidades de negócio. Este grupo tem como responsabilidade definir e monitorizar o Plano Operacional de Sustentabilidade anual, proposto ao Conselho de Administração que delibera sobre a sua realização. Uma vez aprovado o Plano, as ações entram nas atividades correntes de cada área, sendo atribuído um responsável a cada uma das actividades, que fica encarregue pela sua implementação.

A revisão das prioridades

Exercício da materialidade

A revisão das prioridades levada a efeito consistiu numa reflexão de conciliação da análise de temas de uma perspetiva externa à empresa – expectativas das partes interessadas, *benchmark*, enquadramento setorial – com a análise dos mesmos temas de uma perspetiva interna à empresa – impactos, posição pública e integração na estratégia da empresa⁴.

RESUMOS DOS TEMAS MAIS RELEVANTES PARA AS PARTES INTERESSADAS

Expectativas das partes interessadas	Benchmark	Enquadramento setorial
<ul style="list-style-type: none"> • Os temas mais relevantes na perspetiva das partes interessadas foram: • A integração urbana e social (Porto-Cidade). • A relação com as partes interessadas (ex. Municípios). • A promoção da modernização e reabilitação de infraestruturas. • O desempenho ambiental, nomeadamente a importância de gerir de forma proactiva os impactes ambientais negativos da atividade nas 3 unidades da APDL. • A valorização e o envolvimento das equipas. • A cadeia de valor, sobretudo os concessionários. 	<ul style="list-style-type: none"> • Os temas mais relevantes para as empresas pares analisadas foram: • Os tópicos de mitigação de impacto ambiental. • Os aspetos sociais ganham relevância com a ligação Porto-Cidade e a promoção da qualidade de vida das comunidades. • A promoção do desenvolvimento económico e a modernização das operações continuam a ser tópicos importantes, fortemente ancorados na inovação. • A gestão da cadeia de valor (concessionários e prestadores de serviços) é um tópico relevante para o setor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Os temas mais relevantes para as referências setoriais analisadas foram: • O crescimento do tráfego portuário, a mitigação dos impactes ambientais e a integração do porto na cidade. • Manter a competitividade num cenário de crescimento exponencial das trocas comerciais e de alterações na dimensão dos navios é a grande preocupação das referências setoriais pelo impacto significativo da indústria no desenvolvimento económico global. • A integração urbana e societal é um dos temas que mais cresceu nos últimos 3 anos. • A gestão da cadeia de valor é entendida como essencial para uma melhor eficiência das operações e da gestão dos impactes ambientais. • Os clusters industriais e a eficiência nas conexões de transporte são identificados como grandes oportunidades para o crescimento da indústria.

³ Acompanhe ao longo deste Relatório o status de concretização do Plano Operacional de 2016.

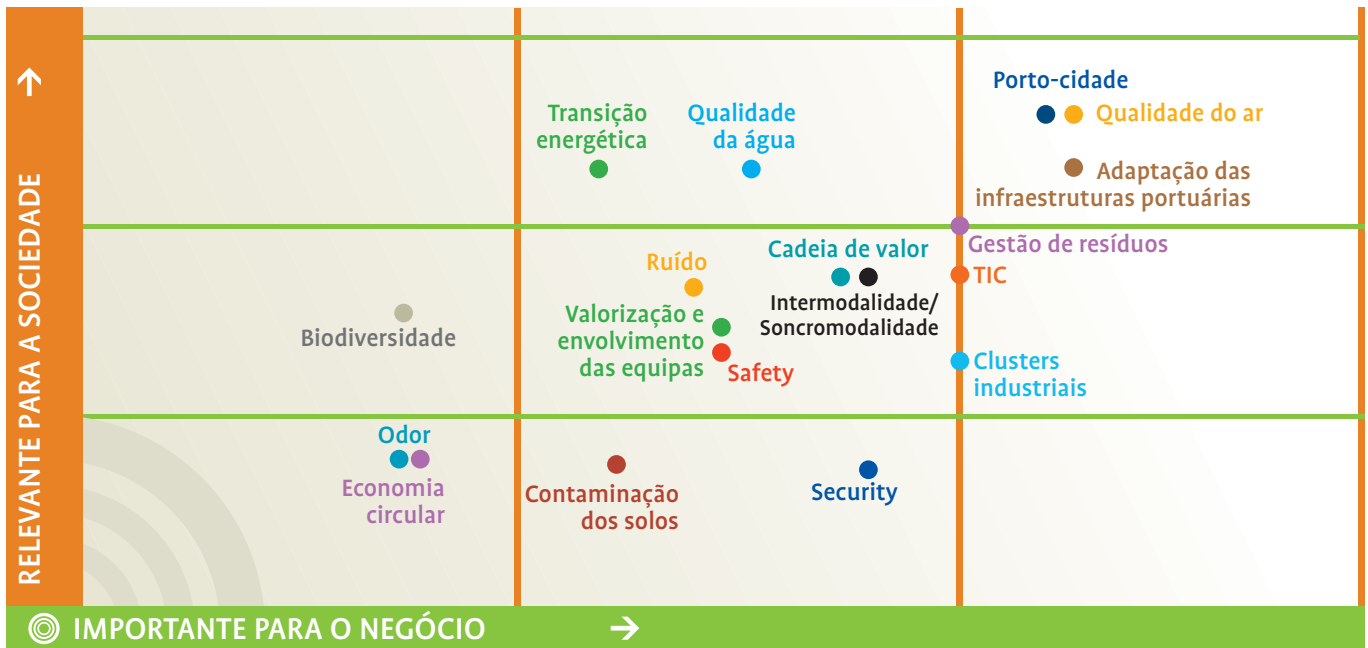
⁴ Para a realização do exercício de revisão da materialidade, a APDL utilizou uma ferramenta que permitiu objetivar a reflexão de um grupo de trabalho multidisciplinar e pertence às três unidades de negócio da empresa.

Nova matriz de materialidade APDL

Considerando que os aspetos ambientais foram analisados individualmente, os temas trabalhados demonstraram existir um equilíbrio entre uma abordagem clara à gestão sustentável do negócio, com impacto direto no seu dia-a-dia, e uma abordagem mais de longo prazo, que tende a refletir a importância da sustentabilidade dos desafios futuros e a transformação que se espera da atividade hoje.

Efectuou-se uma reflexão 360º, que abrangeu uma elevada variedade de aspetos interdependentes entre si, onde a gestão da relação com as partes interessadas mais críticas da APDL – colaboradores, concessionários/fornecedores e comunidade local – obtém naturalmente o destaque devido.

MATRIZ MATERIALIDADE



Conclusões

- Existe um alinhamento entre os temas considerados mais e menos relevantes.
- A inclusão de novos temas vem reforçar a necessidade de começar a olhar para aspetos sobre os quais não existe ainda uma abordagem específica, como é o caso da economia circular, bem como olhar de outra perspetiva para aspetos em evolução, como é o caso da transição energética.
- A reflexão interna da APDL da perspetiva do negócio acompanhou a leitura das tendências externas identificadas.
- O facto de os aspetos ambientais estarem dispersos entre o topo e o final da lista de prioridades reforça a decisão de tratar de forma independente os temas relacionados com o impacto ambiental.

Destacam-se os aspectos de maior relevância:

- Estratégicos para a empresa, com elevada importância para a sociedade e para o negócio:

- Porto-cidade
 - Qualidade do ar
 - Adaptação das infra-estruturas portuárias

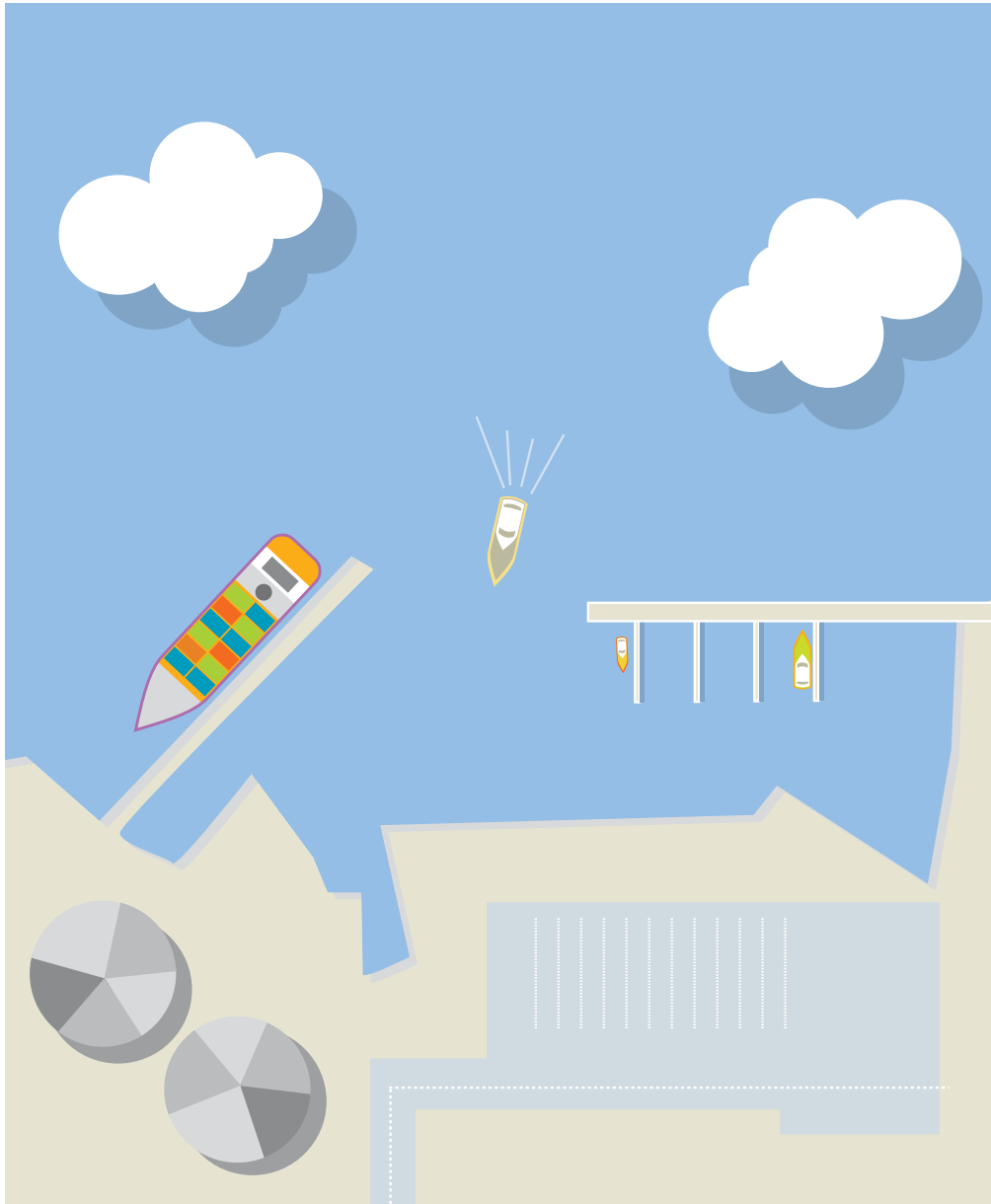
- Aspectos importantes, com elevada valorização ou da sociedade ou para o negócio:

- Transição energética

- Qualidade do ar
- Gestão resíduos
- TIC
- Cluster industriais

- Aspectos com menor impacto, mas com relevância:

- Cadeia de valor/intermodalidade e sincromodalidade
- Ruído
- Valorização e envolvimento das equipas
- Safety



3. INVESTIR NA MODERNIZAÇÃO E REABILITAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS

O atual cenário de crescimento das trocas comerciais a nível mundial, o aumento substancial da dimensão dos navios, a necessidade de maior eficiência nas conexões de transporte e a exigência dos normativos nacionais e comunitários em matéria de boas práticas ambientais e preservação dos recursos naturais são, atualmente, os fatores que maior pressão impõem à manutenção da competitividade dos portos.

Os portos realizam, atualmente, relevantes investimentos para modernizar e adaptar as suas infraestruturas e processos de trabalho, de modo a assegurar a competitividade de um negócio que se deseja cada vez mais eficiente e sustentável.

A APDL tem o desafio acrescido de procurar dar resposta às necessidades distintas de cada uma das suas três unidades de negócio, investindo nas infraestruturas terrestres e marítimas, para além dos sistemas de informação e comunicação.

NESTE CAPÍTULO:

Adaptar as infraestruturas portuárias

Apostar na eficiência

Adaptar as infraestruturas portuárias

O modelo de gestão sustentável das nossas três unidades de negócio impõe uma focalização em medidas de inovação, modernização e reabilitação de infra-estruturas, equipamentos e processos de trabalho.

As iniciativas desenvolvidas pela empresa vão ainda ao encontro das propostas de ação da União Europeia, nomeadamente a necessidade de reforçar as ligações ao interior, com vista à otimização das operações de transporte na Europa através de uma logística mais moderna.

No **Porto de Leixões**, o ano de 2016 foi marcado por obras de reabilitação dos espaços e edifícios do Porto e por intervenções de melhoria no Terminal Oceânico de Leixões. Foi também feito um projeto de reabilitação das infra-estruturas dos Silos, com o intuito de reforçar a estrutura e salvaguardar a segurança. Estão em curso intervenções em espaços e edifícios, equipamentos das marinas e acessos, como a substituição de passadiços flutuantes e a instalação de novos portões de acesso, que visam a modernização do porto no sentido de promover a sua competitividade.

No **Porto de Viana do Castelo**, destaca-se o reperfilamento das vias de rolamento dos guindastes em alguns setores do porto comercial, que permitiu melhorar as condições de operacionalidade e segurança do porto, promovendo a sua competitividade.

Na **Via Navegável do Douro** destaca-se o projeto Douro's Inland Waterway 2020, com um orçamento de 74 milhões de euros e a duração de 5 anos, vai transformar o Douro num curso de água seguro, com boas rotas de comércio e com um contributo relevante para os propósitos europeus de transportes para 2020. Especificamente, a iniciativa DIW2020 - safer and sustainable accessibility tem como grande objetivo melhorar as acessibilidades dos portos da via navegável, construir e reabilitar a infraestrutura de suporte e introduzir o uso de energias menos poluentes, contribuindo para a melhoria da navegabilidade e modernização do Rio Douro

Só em 2016, foram investidos **1,6 milhões de euros** na construção de novas infraestruturas e em reabilitação, designadamente no cais fluvial do Ferrão, no cais do Pinhão/Sabrosa e do Escamarão e a requalificação do cais fluvial de Midões.

Reforçar as novas oportunidades de negócio

Em 2016, a APDL prosseguiu os investimentos na Plataforma Logística de Leixões, já inaugurada em 2015 e que atualmente serve as cadeias logísticas que passam pela área de influência do Porto de Leixões. Trata-se de um investimento total estimado de 165 milhões de euros que pretende promover a fixação de polos logísticos e de distribuição no Porto de Leixões tornando-a numa plataforma de valor acrescentado a nível ibérico. A particularidade da sua posição geográfica facilita o transporte intermodal, promovendo assim a eficiência das conexões de transporte e uma gestão mais sustentável da atividade portuária.



Em matéria de sustentabilidade, e no que concretamente à Plataforma Logística do Porto de Leixões (PLPL) respeita, o Regulamento de Exploração da PLPL integra já um capítulo dedicado à Proteção Ambiental, onde, em termos gerais, determina que todos os operadores logísticos lá instalados e em atividade deverão respeitar a legislação ambiental em vigor, no que às águas residuais, emissões de gases, ruído e resíduos sólidos, conforme os casos que, para cada operador logístico, lhes sejam aplicáveis.

É nesse sentido que a APDL, para além de lhes solicitar os seus planos de gestão de resíduos, tem também, em fase final de elaboração, um documento que trata especificamente destas matérias ambientais para a PLPL, nomeadamente da gestão de resíduos e da monitorização da qualidade do ar, águas e ruído.

José Araújo, Direção de Obras e Equipamentos

O **Terminal de Cruzeiros** do Porto de Leixões simboliza o esforço de investimento do Porto de Leixões para potenciar o desenvolvimento económico da região e diversificar as fontes de rendimento das infra-estruturas portuárias. Adicionalmente, o edifício tem sido sistematicamente considerado uma obra de grande valor arquitetónico, tendo sido galardoado com o prémio de “Melhor Projeto Público de arquitectura” pelos Prémios Construir 2016 e com o prémio internacional de arquitetura e design da “AZAwards”, selecionado entre 826 projetos de mais de 50 países.



Neste primeiro ano de atividade do Terminal de Cruzeiros, o porto recebeu 84 navios de cruzeiros e foi porta de entrada de cerca de 72.000 passageiros, mais de metade dos quais ingleses, seguidos de Alemães e de Norte Americanos, para além dos mais de 35.000 tripulantes.

Marta Sá Lemos, Direcção Comercial Marketing e Cooperação/Departamento de Cruzeiros

Alinhada com a Estratégia Europeia de Transportes, APDL tem desenvolvido várias iniciativas para promover os serviços de **transporte marítimo de curta distância**, designadamente a carga ro-ro. Os movimentos de curta duração reduzem o tráfego rodoviário e ferroviário e permitem movimentar mais carga por percurso, contribuindo para um fluxo de transporte mais eficiente e mais sustentável.

Relativamente a Viana do Castelo, já no final de 2016, na sequência da apresentação da Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária – Horizonte 2016-2026 do Governo Português, a Ministra do Mar anunciou uma previsão de investimento no porto, que poderá atingir os 24,5 milhões de euros para aprofundar o canal de navegação e melhorar o acesso rodoviário ao porto contribuindo para a criação de conexões de transporte mais eficientes e sustentáveis.

Simplificar os processos

A APDL tem investido no iPortalDoc, um sistema de gestão de documentos e processos que permite implementar processos transversais a todas as áreas da administração portuária, incluindo no relacionamento com fornecedores, concessionários, público em geral (por exemplo, processos de compra, gestão de contratos, faturas e reclamações). Para a APDL este processo de digitalização traz inovação para o modelo de gestão portuária, permitindo a simplificação e desmaterialização dos processos, mas também uma garantia de maior controlo e segurança dos fluxos de informação.



O iPortalDoc é a solução integrada para a Gestão de Documentos e Processos baseada em workflows (fluxos de trabalho). As vantagens para a APDL são muitas: Automatização e uniformização dos processos de trabalho; Desmaterialização da documentação e dos processos; Redução da circulação da informação em suporte papel; Gestão do arquivo da empresa de forma centralizada; Normalização dos documentos; Rapidez na disponibilização, acesso e tratamento dos documentos/processos; Controlo e segurança da informação e dos fluxos de informação (documentos e processos); Aumento da eficiência administrativa e processual; Rentabilização do espaço físico e diminuição da impressão de papel.

Teresa Silva, Assessoria e Gestão de Projectos

Apostar na inovação

A tendência recente de melhoria da eficiência e sustentabilidade das conexões de transporte está ligada ao progresso nas tecnologias de informação e comunicação e ao desenvolvimento de serviços de alta qualidade através da utilização de um sistema informático de plataformas colaborativas.

DIW2020, Em 2016 e enquadrado no projeto global Douro's Inland Waterway 2020, a APDL na Via Navegável do Douro ganhou uma nova candidatura com financiamento comunitário que permitirá a instalação de um sistema RIS (River Information System) criado especificamente para o Douro e que permitirá dotar os barcos de meios electrónicos de navegação com GPS, melhorar o controlo meteorológico, realizar a gestão intermodal e portuária e ainda possibilitar a ligação *online* às autoridades locais, reforçando as ligações de via navegável e promovendo o potencial que o Douro tem para oferecer à região.

Janela Única Portuária, um *software* de gestão da informação portuária, num conceito de balcão único portuário, que visa a normalização, simplificação e harmonização dos processos e procedimento dos portos, facilitando o tráfego e o transporte marítimo.

Janela Única Logística. Neste *software* a lógica de ponto único de contacto (janela única) permanece, sendo que promove a partilha de informação entre o porto e os seus parceiros de negócio (concessionários, transportadores, entre outros) promovendo a intermodalidade, e garantindo uma oferta logística mais eficiente e personalizada a todos os parceiros de negócio.

3Port - uma ferramenta piloto que resultou de uma iniciativa realizada pelo Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores, Tecnologia e Ciência (INESC TEC) juntamente com a TRIEDE TTI. Esta ferramenta permite gerir várias necessidades e processos de negócio das autoridades portuárias de forma integrada, como o tráfego portuário, a prevenção e segurança e o ambiente, mas também interagir com o público geral, que pode, por exemplo, ver em tempo real o que está a acontecer no porto.

Serviço “Siga Contentor” - Um dos serviços pioneiros do Porto de Leixões que permite a qualquer agente com acesso ao número de identificação do contentor ser carregador ou cliente externo ao porto e verificar o *tracing* do respetivo contentor. Esta é mais uma medida de inovação tecnológica que facilita a partilha de informação entre o porto e os seus parceiros de negócio, garantindo um serviço mais personalizado e de maior qualidade.





4. PROMOVER UMA INTEGRAÇÃO URBANA SUSTENTÁVEL

O conceito de porto-cidade veio reforçar a ideia de que a relação entre os portos e as cidades é indispensável para a prosperidade futura dos portos a par do bem-estar e comodidade das populações locais.

A APDL e os respetivos poderes locais num permanente diálogo e no seu Plano Estratégico a APDL consagra a relação porto-cidade como um fator de sucesso essencial ao nosso modelo de desenvolvimento, estando esta questão sempre presente na tomada de decisão da gestão nos domínios económico, social e ambiental.

Os impactes que a atividade portuária tem na comunidade são permanentemente ponderados numa lógica de custo-benefício e sempre com o estudo e implementação de medidas mitigadoras, ou de substituição, dos impactes negativos.

NESTE CAPÍTULO:

Aproximar a cidade do porto

Atuar junto da cadeia de valor

Promover a atividade portuária fora de portas

Garantir a segurança portuária

O diálogo com as partes interessadas

A administração de dois portos-cidade e de uma via navegável com uma extensão de mais de 200 km com ligação a 23 municípios torna a manutenção de relações sustentáveis com as cidades um dos desafios mais relevantes para a gestão da APDL.

Além do envolvimento e articulação de toda a comunidade portuária, é igualmente importante relembrar e reforçar junto das cidades a relevância socioeconómica da atividade portuária, promover a atração e retenção de talento num setor que congrega ao mesmo tempo profissões históricas e necessidades tecnológicas em crescimento e ainda acautelar os impactos negativos da integração física dos portos.

Ouvir e responder às preocupações e expectativas das partes interessadas é um elemento chave da política de diálogo permanente da APDL com as entidades que afetam e são afetadas pela sua atividade.



Minimizar os constrangimentos ambientais

Além das ações implementadas há vários anos, como o sistema de monitorização do ruído e da qualidade do ar, alteração dos processos de movimentação e rega das cargas, e que já foram reportados em relatórios anteriores, em 2016 a APDL desenvolveu outras medidas para reduzir incómodos ambientais causados nas zonas de interface com a cidade. Esses incómodos estão sobretudo relacionados com a produção de poeiras e ruído derivados da movimentação das cargas, nomeadamente da sucata e estilha.

Reduzir o ruído e as poeiras
REFORÇO DAS ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO
Reforço da cortina arbórea: na Doca 2 Sul, zona adjacente à cidade de Matosinhos, foi colocada uma cortina arbórea com cerca de 200 m de extensão.
Reforço da Barreira de contentores: a APDL aumentou a barreira de contentores na zona de operações dos granéis sólidos para diminuir a passagem de poeiras para a cidade. Atualmente as barreiras têm com 480 ml de comprimento com 4 alturas de contentores.

Abertura do porto à cidade

A 17 de Setembro de 2016, foi celebrada a 8ª edição do ‘Dia do Porto de Leixões’ com cerca de 25 mil visitantes num só dia. Os participantes tiveram acesso a visitas guiadas ao Novo Terminal de Cruzeiros, assistiram à “2ª Regata do Porto de Leixões”, visitaram embarcações e acederam de forma livre a todo o porto, usufruindo das inúmeras atividades, concertos e espetáculos ao longo de todo o dia. Nesta edição, para além da exposição de fotografia “Focando o Porto de Leixões” foi organizada em colaboração com o CIIMAR, uma Mostra de Ciência no Terminal de Cruzeiros, e de várias escolas e entidades recreativas da cidade de Matosinhos, que apresentaram espetáculos de teatro, dança e música.



Integrada ainda nas celebrações do Dia do Porto, realizou-se a **3ª Corrida do Porto de Leixões**, que contou com mais de 2200 pessoas inscritas nos 10 Km de Corrida ou 5 Km da Caminhada. Esta iniciativa teve como objetivo dar a conhecer à população um espaço portuário habitualmente de acesso restrito, sendo também um ponto de confraternização diferente entre os colaboradores da Comunidade Portuária e da comunidade envolvente.



Já há mais de uma década a APDL, S.A. e o Município de Matosinhos integraram um projeto que teve por objetivo o estudo e a promoção do Desenvolvimento Sustentável das Cidades Portuárias (Sustainable Development of Sea Town), adotando a perspetiva da identificação e análise dos impactos da função portuária sobre as transformações do espaço urbano, a sustentabilidade ambiental, o desenvolvimento económico e a coesão social das cidades e regiões portuárias. Tratou-se do designado SUDEST, sigla de uma rede de cooperação europeia integrado no programa comunitário URBACT.

Maria Joana Azevedo, Direção de Obras e Equipamentos, Porto de Leixões

A 14 de outubro de 2016 foi dia de celebrar o “Dia Porto de Viana do Castelo”. Uma vez mais, desenvolveram-se um conjunto de iniciativas com o intuito de divulgar junto da comunidade, em particular da comunidade escolar, as atividades desenvolvidas pela Administração Portuária, dentro da sua zona de jurisdição. Entre as várias atividades desenvolvidas incluem-se diversas visitas guiadas ao porto, um passeio de barco pelo estuário do rio Lima e uma apresentação sobre a atividade portuária.



VIANA DO CASTELO – CIDADE PORTUÁRIA

Exposição fotográfica

Os trabalhos resultantes do concurso de fotografia foram exibidos na exposição, inaugurada no dia 14 de outubro de 2016, na Biblioteca Municipal de Viana do Castelo. Esta exposição integrou todas as valências portuárias desenvolvidas no Porto de Viana do Castelo, as quais foram abordadas em diferentes aspetos e vertentes.

Ainda na sequência do concurso de fotografia e da exposição, editou-se um livro de fotografias, o qual reuniu os 31 trabalhos que o júri selecionou como os melhores.



A relação do porto comercial com a cidade de Viana do Castelo constitui um grande desafio à autoridade portuária. Quando olhamos para a carta de jurisdição portuária constatamos como ela parece uma cunha, uma seta náutica, apontada ao coração histórico da cidade e que no trajeto ocupa a foz do rio Lima. Esta responsabilidade não se pode contentar com proclamações de boa vizinhança ou de bom entendimento entre as entidades, o que julgo acontecer, mas obriga a uma intervenção mais assertiva, sustentada num plano de intervenção ajustado às necessidades, comerciais e urbanas, e também ao mercado. Vamos intervir na marina atlântica, dentro da antiga doca comercial, com o mesmo propósito que é o de vir a encontrar empresa do sector interessada na concessão do núcleo de recreio náutico de Viana do Castelo. A consegui-lo, seria o principal contributo da autoridade portuária na reabilitação e inclusão de espaços náuticos com enorme potencial de integração no tecido económico e social da cidade e respetiva área de influência. E nem sequer me refiro à imediata melhoria da paisagem urbana e na consolidação da sustentabilidade ambiental que produziria na frente ribeirinha Norte.

Vasco Gameira, Planeamento Estratégico e Comercial do Porto de Viana do Castelo

Envolver os mais novos



- Acolhimento de visitas de estudo que totalizaram 7.559 alunos dos mais variados graus de ensino.
- Prémio APDL - Aprender para Depois Liderar - Este prémio distingue anualmente os dois melhores alunos, das escolas dos concelhos dos dois portos (Matosinhos e Viana do Castelo), que terminaram o ensino secundário, via ensino e via profissional, com a melhor média.
- Parceria com o Agrupamento de Escolas de Santa Maria Maior- Viana do Castelo - no âmbito da candidatura ao Plano Nacional de Leitura com o projeto: OUVIR O MAR, este projeto lança o desafio do da valorização da literacia do mar e

pretende sensibilizar as crianças e os jovens para o conhecimento e importância estratégica do mar.

- Ida ao Circo - distribuição de cerca de 250 bilhetes junto de instituições de apoio à crianças.



- Durante a participação no evento Aquaporto a Via Navegável do Douro realizou-se uma acção de promoção de reutilização de materiais para construção criativa de objetos ligados à água e lançou o jogo interativo “O Rabelinho”, cuja figura principal o “rabelinho” tem a função de limpar o lixo que vai surgindo no rio Douro.

Atuar junto da cadeia de valor

Em 2016 concluímos o processo de **certificação do Sistema de Gestão da Qualidade** abrangendo todas as unidades de negócio, tendo sido a *Lloyd's Register Quality Assurance*, entidade internacional

independente, acreditada e de reconhecido valor mundial no setor marítimo-portuário a atribuir essa certificação. A conclusão deste projeto é relevante no âmbito dos nossos objetivos estratégicos de promover a competitividade portuária e sustentabilidade na medida em que se traduz na uniformização dos processos, procedimentos e documentação do sistema, na aplicação de medidas de monitorização e sucessivas melhorias dos serviços, nomeadamente na gestão dos fluxos de reclamações e na avaliação da qualidade percecionada pelos clientes. Durante o exercício de 2016, foram desenvolvidas várias atividades de **dinamização promocional e comercial**, nos vários segmentos do negócio portuário, em colaboração com os diversos parceiros da comunidade portuária. Realizaram-se várias reuniões e visitas a clientes, bem como apresentações comerciais e participação nas principais feiras de cruzeiros a nível mundial. Destaca-se a parceria com a AICEP, que possibilitou a visita de investidores internacionais ao porto de Leixões e a organização de seminários que contaram com uma presença alargada de empresários e a sessão de apresentação do Porto de Viana do Castelo na sede da Associação Industrial do Minho, na qual estiveram representadas um conjunto alargado de empresas importadoras e exportadoras da região de Braga e de Guimarães. Em parceria com os portos de Brest (França) e Liverpool (Inglaterra), o Porto de Leixões foi ainda o promotor do projeto-piloto da “LSW – Logistic Single Window”, uma rede de plataformas colaborativas, que disponibiliza aos importadores e exportadores a oferta de serviços logísticos porta-a-porta, otimizando assim a rede dos serviços logísticos no espaço do Arco Atlântico.

Garantir a segurança portuária

Para a APDL a segurança é um tema que excede a sua fronteira física, sendo trabalhado com os nossos stakeholders em todas as suas vertentes, designadamente na área da saúde e segurança no trabalho de todas as pessoas envolvidas na actividade portuária (safety) e na segurança do património (security). Esta última teve um investimento em segurança marítima e portuária de 1,68 milhões de euros em 2016. A APDL tem um acordo com todos os concessionários do Porto de



Leixões, formalizado numa CARTA DE PRINCÍPIOS, em que todos se comprometem a promover e incentivar a segurança no trabalho em todas as atividades que se realizem na área portuária.

Assegurar o bem-estar das pessoas e a segurança nas operações

No trabalho com os concessionários, destacam-se as auditorias regulares aos prestadores de serviços externos, sobre as suas condições de Segurança e Higiene e de respeito pelo Ambiente. A promoção da segurança portuária foi reforçada pelo Procedimento Equipamentos de Proteção Individual, que define o standard em termos de equipamentos a utilizar nos vários locais da área portuária, e cujo cumprimento é inspecionado regularmente.

Em 2016 foram também desenvolvidas várias ações de formação destinadas a colaboradores e prestadores de serviços, nas temáticas de segurança e saúde no trabalho, numa estratégia de atitude preventiva e proactiva.

Projeto Segurança na Área Portuária

Numa parceria entre o Centro de Formação da APDL e o Terminal de Contentores de Leixões (um dos concessionários do Porto de Leixões), foi implementado um projeto com o objetivo de promover e garantir a segurança na área portuária para quem a frequenta diária e ocasionalmente. O projeto pressupõe a participação de outros *stakeholders* relevantes como a Administração Portuária, outros concessionários e Agentes de Navegação, garantindo a sensibilização para a segurança e saúde no trabalho num grupo abrangente de interlocutores que contribuem decisivamente para a segurança da área portuária. Uma das temáticas focadas inclui o controlo de acidentes com matérias perigosas.

Celebração do Dia Nacional de Prevenção e Segurança no Trabalho 2016

Em parceria com a Associação para as Condições no Trabalho, teve lugar em abril uma exposição de 80 cartazes históricos alusivos ao Dia Nacional de Prevenção e Segurança no Trabalho, no Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões. Este ano, o tema central foi “Stresse no trabalho – um desafio coletivo”.

Curso de Segurança na Operação de Empilhadores e Multifunções

Assumindo uma atitude proativa e preventiva em segurança nas operações, o Centro de Formação lançou um curso dirigido a prestadores de serviços que operam com empilhadores e multifunções e a colaboradores da Amarnave, Prosegur e Ferrinha. Este curso é ministrado pela entidade parceira certificada GIAGI e está a decorrer ainda em 2017 com 27 formandos, uma carga horária de 14 horas entre formação teórica e prática.

Tabela 8: Indicadores SST APDL

INDICADOR	Ano 2015	Ano 2016	Variação
Índice de Gravidade	0,85	0,40	-53%
Índice de Frequência	7,03	6,98	-1%
Índice de Sinistralidade	0,02	0,02	-8%



Investir em sistemas de ponta

Fator determinante para o reforço da nossa imagem de “porto seguro” é o sistema de circuito fechado de TV (CCTV) da APDL cobrindo desde terraplenos a áreas molhadas, o que permite a monitorização integral dos espaços de operação, tendo ainda como principais pontos fortes o arquivo de vídeo de todas as câmaras a “full frame rate” e excelentes facilidades de investigação de incidentes.

Para este panorama muito contribuíram os investimentos realizados em 2016, ano de forte investimento neste sistema, designadamente:

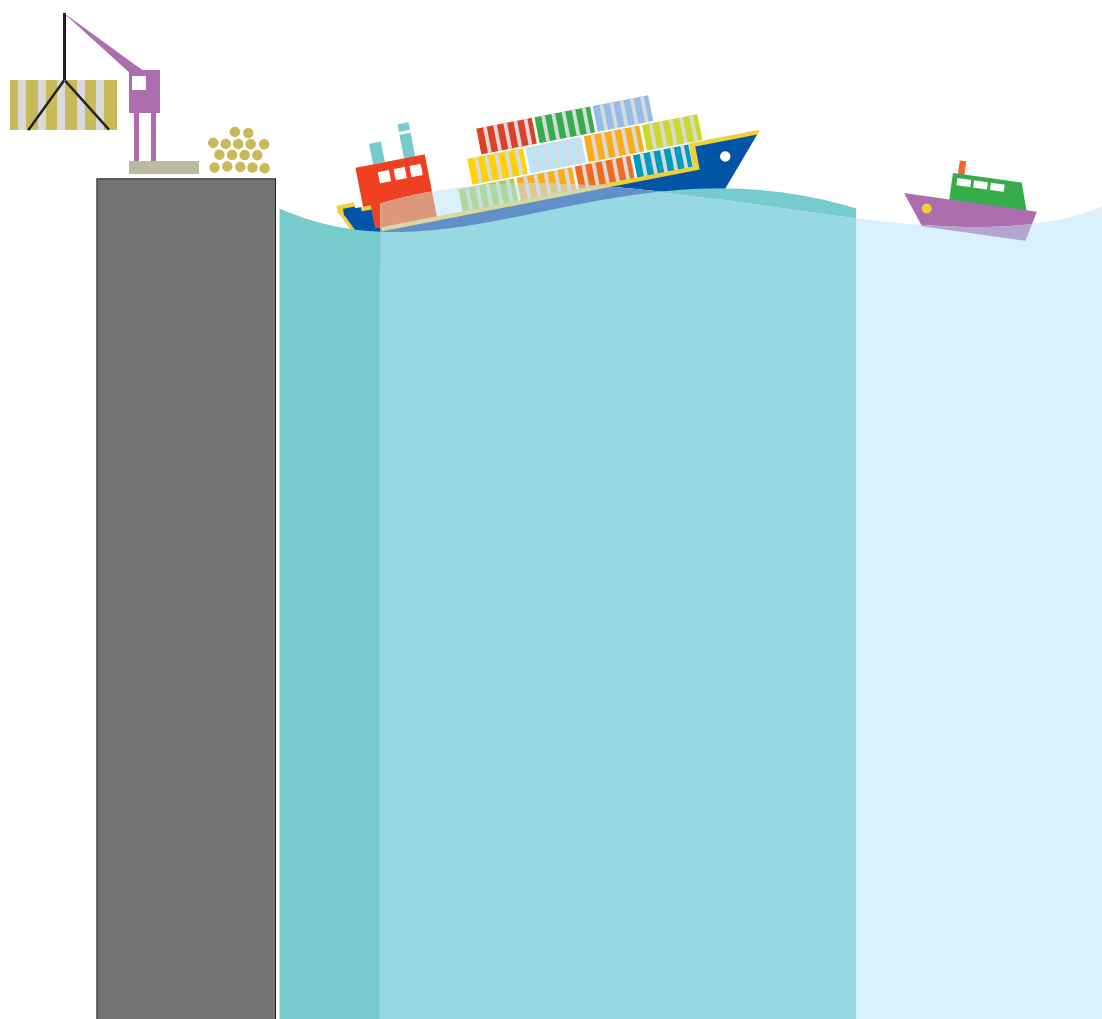
- Instalação de câmaras no Porto de Viana para monitorização do espelho de água, área onde o sistema local era deficitário;
- Instalação de um novo *videowall* o qual, para além de melhor qualidade de imagem, apresenta como importante inovação uma exploração mais dinâmica da área de visualização.
- O sistema de monitorização e deteção de incidentes de *security/safety* baseado em câmaras térmicas.
- Alargamento do sistema de CCTV ao Pólo 1 da Plataforma Logística do Porto de Leixões onde foram instaladas novas câmaras com os objetivos de proteção perimétrica e de monitorização dos espaços e portarias.

Visualização com câmaras térmicas



O QUE CONCRETIZÁMOS EM 2016

Tema Material	Ações programadas para 2016	Status
Safety	Dia Mundial da Segurança - ação alusiva ao dia (28 de abril)	REALIZADA
Safety	Controlo das Condições de SHST nas áreas portuárias concessionárias ao TCL e TCGL e Porto de Viana	REALIZADA
Safety	Elaboração de procedimento sobre a utilização, controlo e privacidade de acessos aos meios de comunicação e informação da empresa	TRANSITA PARA 2017
Porto-Cidade	Dia Aberto do Porto de Leixões	REALIZADA
Porto-Cidade	Melhoria dos espaços de fronteira porto-cidade	A DECORRER
Porto-Cidade	Concurso de fotografia da APDL	REALIZADA
Porto-Cidade	Recolha de papel e cartão para a campanha "Papel por alimentos" do Banco Alimentar do Porto	REALIZADA
Comunidade	Iniciativas de Natal	REALIZADA
Comunidade	Formação Júnior	REALIZADA
Comunidade	Prémio APDL	REALIZADA



5. GERIR OS IMPACTES AMBIENTAIS

Embora o transporte marítimo e fluvial seja considerado uma das formas de transporte mais eficientes e menos poluente num mundo crescentemente globalizado, as atividades portuárias têm impactes e riscos que importa avaliar, gerir e mitigar, numa relação de respeito profundo pelas populações e ambientes envolventes.

A APDL, dentro da sua área de jurisdição, integra actividades de gestão relativamente às operações de entrada e saída de navios, movimentação de cargas e pessoas e ainda de dragagens.

Os impactes ambientais decorrentes da sua atividade verificam-se essencialmente na qualidade do ar, produção de ruído e gestão de resíduos, pelo que sobre toda a atividade e processos de trabalho temos atuado de forma articulada com os nossos stakeholders estratégicos.

NESTE CAPÍTULO:

Melhorar a qualidade do ar

Apostar na transição energética para uma navegação sustentável

Assegurar a qualidade da água e proteger a biodiversidade marinha

Monitorizar o ruído

Os impactes ambientais ocuparam desde sempre os lugares de topo nas prioridades de sustentabilidade dos portos a nível europeu, o que é compreensível dado as características do transporte, a dimensão dos navios e a sua capacidade para percorrer longas distâncias, tendo em 2013 a qualidade da água e dos resíduos produzidos pelos navios, entrada para o top 10 das prioridades ambientais do setor portuário⁵.

Contudo, estas prioridades têm vindo a sofrer variações por força da evolução das medidas implementadas no setor para cada um dos temas, pelo reforço das certificações ambientais e pela dinâmica estabelecida entre os portos e as cidades. A APDL tem assumido um papel motor e dinamizador junto de todos os agentes económicos que atuam na atividade portuária por forma a assegurar a sustentabilidade das nossas unidades de negócio também em termos ambientais.

Melhorar a qualidade do ar

A qualidade do ar tem ocupado o topo das prioridades dos portos europeus⁶ e em 2016, com a nova Diretiva das Emissões de Enxofre da União Europeia, esta prioridade foi reforçada e o setor portuário pressionado a acelerar novas medidas para garantir a qualidade do ar e a transição dos navios para fontes de energia mais eficientes e renováveis. A APDL, em linha com estas prioridades, tem implementado medidas que visam a monitorização da qualidade do ar e a alteração de alguns processos de trabalho, com o objetivo de minimizar os impactes ambientais das operações portuárias e reduzir os riscos causados em algumas zonas de interface com a cidade.

Medidas que permitem minimizar a propagação de poeiras na operação de movimentação de cargas:

- Utilização de passadeira rolante para o transporte de algumas mercadorias;
- Aspersão regular com água doce de todas as cargas suscetíveis de emitir poeiras;
- Manutenção da limpeza e lavagem de todas as áreas de operação de movimento de cargas;
- Reforço e manutenção da cortina arbórea com arbustos intercalares na zona de interface com a cidade;
- Controlo da altura da pá das gruas durante o levante de mercadorias;
- Barreira de contenção das aparas de madeira, com uma barreira de contentores reforçada que permite delimitar a área de depósito, conforme referido no capítulo anterior.
- "Para-vento", estrutura de metal e tela destinados a impedir a propagação de poeiras.
- Manto geotêxtil para a cobertura da estilha, que permite impedir a propagação de poeiras.
- Circunscrição da movimentação de carga aos limites da barreira de contentores.

Apesar das inúmeras variáveis incontrolláveis, a empresa tem feito um esforço de investimento na monitorização contínua da qualidade do ar e, actualmente, existem no Porto de Leixões duas estações que permitem a monitorização permanente (365 dias/ano, 24H/dia) da emissão de partículas resultantes das várias atividades portuárias. Estas estações incluem ainda sistemas de monitorização da pluviosidade e direção e velocidade do vento, permitindo a visualização de dados em tempo real e a definição de limites.

Quando os valores sobem acima dos limites fixados, a empresa tenta identificar o foco e definir medidas de mitigação. Os resultados da monitorização contínua são integrados em relatórios trimestrais sobre qualidade do ar e ruído no porto de Leixões.



⁵ European Port Industry Sustainability Report 2016, Portopia

⁶ ESPO/EcoPorts Port Environmental Review 2016



A sustentabilidade está presente nos mais variados processos e procedimentos adotados na APDL. É com base nesta premissa que se tem trabalhado na persecução e concretização dos objetivos da sustentabilidade, tendo sempre como base o desenvolvimento sustentável do negócio, a concretização das metas de gestão, a operacionalidade dos procedimentos e a segurança dos mesmos. Para além da gestão diária das questões ambientais é objetivo estratégico da APDL aliar-se a projetos de investigação em áreas como a segurança e o ambiente. Desta feita, no decorrer do ano 2016 trabalhou-se em conjunto com a Universidade de Aveiro, no projeto “AIRSHIP - Impacto das emissões do transporte marítimo e portuário na qualidade do ar em Portugal: cenários presente e futuro. Abordagem à escala regional e local”, o qual visa estimar as emissões em cenário presente e futuro (alterações climáticas) e o seu impacto na qualidade do ar ao nível urbano e local, decorrente do transporte marítimo. Para além deste projeto, existe um outro relacionado com as emissões atmosféricas produzidas pelo transporte de mercadorias, com o qual colaboramos há já alguns anos - “EMSSHIP - Forecasting atmospheric emissions from shipping: Portugal in 2030”.

Maria da Luz Leitão, Direção de Operações Portuárias e Segurança do Porto de Leixões

Apostar na transição energética para uma navegação sustentável

Construir soluções em terra para apoiar os navios

A construção de alternativas ao combustível fóssil para o transporte marítimo é um dos grandes desafios da transição energética, especialmente o fornecimento de energia elétrica a navios atracados, que permite a redução das emissões, porque evita a queima do combustível próprio, e também a diminuição do ruído.

A este nível, a APDL apostou em 2016 no fornecimento de energia elétrica a navios da Marinha e aos rebocadores contratados pela Petrogal. Este fornecimento está disponível em alguns cais de atracação, onde foram instalados ramais de alimentação de energia elétrica a partir de terra (até 250A, 380V).

Promover a eficiência de todos os espaços no Porto

Outra das grandes prioridades da APDL no âmbito da transição energética é a implementação do Acordo de Racionalização dos Consumos de Energia (ARCE), do qual decorre a implementação de um plano de racionalização de energia elétrica devidamente registado na Direção de Energia, que incluiu auditoria energética ao edifício administrativo e certificação energética.

No âmbito deste plano, a empresa investiu em 2016 na poupança de energia na iluminação pública, primeiramente através da diminuição de fluxos e posteriormente investindo na remodelação dos sistemas de iluminação de vários espaços públicos, com a instalação de armaduras LED para redução do consumo de energia e de emissões.

No Porto de Viana do Castelo, investiu-se na instalação de painéis solares para aquecimento de águas sanitárias, num painel fotovoltaico nas oficinas e em iluminação interior e exterior que utiliza tecnologia LED. Procedeu-se ainda à substituição de equipamentos AVAC por outros mais eficientes, que utilizam gases não prejudiciais à camada de ozono. Também se iniciaram estudos para a instalação de painéis fotovoltaicos no porto comercial para a produção de energia. Nos grandes projetos, como o do acesso rodoviário, Docapesca e Gil Eannes⁷, navio aberto ao público em Viana do Castelo, está prevista a utilização de equipamentos mais eficientes, nomeadamente iluminação LED.

⁷ O Navio Hospital Gil Eannes foi construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, iniciou a sua atividade como hospital em 1955, apoiando durante décadas, a frota bacalhoeira portuguesa que atuava nos bancos da Terra Nova e Gronelândia. Em 1998, depois de vários anos inativo foi recuperado e aberto ao público assumindo-se como polo de atratividade para Viana do Castelo.

Reforçar a gestão de resíduos

A APDL está comprometida com o aumento das taxas de separação de resíduos e encaminhamento para destino adequado, com especial destaque para a reutilização e reciclagem dos materiais, contribuindo assim para a diminuição da contaminação dos solos. A variedade de fontes e tipos de resíduos da área portuária exigem uma gestão constante e atenta, mais uma vez focada no envolvimento de todos os parceiros.

No Porto de Viana do Castelo foi implementado um plano de receção e gestão de resíduos que regula a instalação e a utilização dos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios, e de resíduos da carga provenientes de navios, bem como de embarcações de pesca e de recreio. Na Via Navegável do Douro, e pela diferenciação do tipo de resíduos decorrente da atividade turística, está em curso a implementação de um plano desta natureza com investimento em vários cais de modo a encaminhar os resíduos das embarcações para empresas de tratamento devidamente licenciadas.

Para as restantes categorias de resíduos está instalado um sistema de separação no interior da área portuária, em local adequado e construído especificamente para esse fim, sendo feito o devido acompanhamento até à sua entrega nos destinos certificados e procedendo-se à sua valorização sempre que possível. A gestão de todo o processo de levantamento dos resíduos e o respetivo transporte e reencaminhamento para o tratamento mais adequado é garantido através de serviços subcontratados a empresas devidamente licenciadas.

Sendo alguns dos resíduos geridos de responsabilidade direta e outros de responsabilidade indireta, a APDL considera fundamental a sensibilização interna e externa sobre o tema, apelando sempre para a sua redução, separação e encaminhamento correto.

Os resíduos da responsabilidade da APDL podem ser classificados de acordo com as seguintes categorias:

- Resíduos urbanos e equiparados provenientes dos escritórios e cantina da APDL (papel, embalagens de cartão, plásticos e vidro e resíduos orgânicos);
- Resíduos provenientes de obras de construção (lamas, terras e pedras);
- Óleos e solventes (provenientes dos serviços de manutenção);
- Resíduos resultantes da Limpeza da área portuária - os mais frequentes são os metais (cintas metálicas), as madeiras e derivados e os resíduos de varredura dos cais e arruamentos do recinto portuário;
- Resíduos recolhidos dos navios, são resíduos urbanos e equiparados, alguns resíduos perigosos como óleos, absorventes e materiais filtrantes, pilhas, cinzas, resíduos sólidos contendo hidrocarbonetos, lamas e águas dos porões dos navios. A recolha desta última categoria de resíduos ocorre no Porto de Leixões, sendo fundamental para evitar a descargas de resíduos no mar, estando disponível 24 horas, por dois prestadores de serviço externos, regida por um Plano de Receção e Gestão de Resíduos de acordo com o Decreto-lei n.º 165/2003, de 24 de julho. Este processo está abrangido pelo Sistema de Gestão da Qualidade da APDL, que se encontra certificado.

Assegurar a qualidade da água e proteger a biodiversidade marinha

A APDL considera a manutenção da qualidade do meio hídrico da água da zona portuária e costeira e o respeito da biodiversidade marinha aspetos muito relevantes da sua atividade. Para isso tem uma política de prevenção e combate a derrames no meio hídrico e um conjunto de equipamentos que apoiam na monitorização:

- Um batelão para recolha de águas, provenientes de navios, contaminadas com hidrocarbonetos (a “Praia da Memória”, com capacidade para 200 m³);
- Uma embarcação semirrígida, com motor fora de borda com 90 HP, para apoio ao lançamento e recolha de barreiras, denominada “Praia do Ourigo”;
- Uma embarcação provida de recuperador oleofílico de disco com uma capacidade máxima de recolha de 40 t/h, denominada “Praia do Molhe”;
- Barreira para contenção em águas interiores, com 1.500m; barreiras de retenção/absorção, num total de 3.750m; 300m de barreiras absorventes com saia e manta absorvente com 2.640m e 600 sacos de bioparticulado;
- Um recuperador oleofílico de discos com capacidade máxima de recolha de 30 m³ de produto por hora;
- Uma bomba e skimmer para hidrocarbonetos de grande viscosidade;
- Um recuperador multicassete;
- Dois tanques flutuantes para armazenagem temporária de óleos com 15 m³ de capacidade, dois tanques flexíveis autossustentados com 5 m³ de capacidade e um tanque flexível com estrutura metálica, com cerca de 30 m³ de capacidade;
- Um concentrador/recuperador para recolha dinâmica de hidrocarbonetos;
- Dois grupos de motobombas de trasfega e compensadores de maré.

Outro tema relevante para a APDL no âmbito deste tema são as dragagens, que fazem parte das operações de gestão da maioria das autoridades portuárias e são necessárias para a manutenção do calado dos portos, nomeadamente da profundidade das águas e, conseqüentemente, da navegabilidade dessas zonas. No entanto podem trazer alguns impactos na qualidade das águas, se corresponderem a uma dispersão de sedimentos na água, aumentando a sua turvação. Para minimizar este impacto a empresa tem um nivelador de fundos, que permite a realização que os sedimentos em vez de serem dragados ou retirados dos fundos do porto, são nivelados, passando o material depositado para as zonas mais fundas. Este procedimento evita a dispersão de sedimentos na água e a turbidez que as dragas usualmente criam no meio aquático e evita também a necessidade de descarregar os sedimentos em mar alto mar. Adicionalmente, a empresa realiza de forma sistemática e contínua campanhas de recolha, análise e classificação de sedimentos no leito marítimo no Porto de Leixões e Viana do Castelo.

Consumo de água na APDL

Atualmente a água consumida pela APDL tem como destinos o abastecimento de navios, barcos de pesca e de recreio e rebocadores, a molha das cargas portuárias para minimização da emissão de poeiras, o consumo doméstico nos edifícios, a rega de áreas ajardinadas, o abastecimento de estaleiros de obras, e a lavagem de terraplenos portuários. A APDL desenvolveu nos últimos anos medidas que visaram uma melhoria da gestão da rede de abastecimento de água, entre as quais se destacam:

- Instalação de um sistema de telemetria que permite um melhor controlo da utilização da água na área portuária e permite ainda a deteção de eventuais fugas de uma forma célere, através do controlo online dos consumos de toda a rede de abastecimento de água no Porto de Leixões;
- Melhorias da instalação física da rede de abastecimento, com a colocação de novos contadores e de novas caixas de aguada;
- Instalação de torneiras com temporizadores nas instalações sanitárias da empresa.

Monitorizar o ruído

A APDL tem um sistema de medição de ruído em contínuo, 24h/365 dias ano no Porto de Leixões – o único porto em Portugal com este sistema. O sistema instalado, composto por três estações de medição, permite analisar as fontes emissoras mais ruidosas, de forma a serem implementadas medidas eficazes de minimização ou de correção dos impactes na movimentação das mercadorias, em tempo real. Este sistema tem a possibilidade de enviar alarmes via e-mail e/ou SMS, caso os limites fixados sejam ultrapassados.

Para além deste sistema, a empresa adotou outras práticas de redução e mitigação deste impacto, nomeadamente a suspensão da movimentação de mercadorias ruidosas no período noturno, a implementação de barreiras de contenção e o controlo da altura da pá das gruas durante o levante da mercadoria.



O QUE CONCRETIZÁMOS EM 2016

Tema Material	Ações programadas para 2016	Status
Qualidade do ar Transição Energética e Gestão de resíduos	Elaborar um procedimento para fiscalização dos navios em porto, quanto à utilização de combustíveis com baixo teor em enxofre	TRANSITA PARA 2017
	Estudo sobre Remotorização para dual fuel (LNG e gasóleo) de um rebocador	REALIZADA
	Aumento das barreiras de contentores	REALIZADA
	Implementação e acompanhamento do plano de racionalização de energia	REALIZADA
	Remodelação dos sistemas de iluminação na zona do viaduto da via rápida	TRANSITA PARA 2017
	Estudo prévio sobre utilização de energias renováveis	TRANSITA PARA 2017
	Sistematizar um conjunto de indicadores gerais ligados às medições da qualidade do ar e resíduos	REALIZADA
Qualidade da água	Monitorização do balanço hídrico da rede de abastecimento de água do Porto de Leixões	A DECORRER
Biodiversidade	Controlo da população de gaivotas na zona do Porto de Leixões	A DECORRER



6. VALORIZAR E ENVOLVER AS NOSSAS EQUIPAS

O plano estratégico da APDL em matéria de gestão das pessoas tem como vetores principais – desenvolver os níveis de competências funcionais, de liderança e estratégicas e aumentar os níveis de motivação, de liderança e de alinhamento organizacional.

Neste sentido, desenvolveu-se uma política de recursos humanos com um diversificado leque de iniciativas, que tiveram como objetivo aqueles valores estratégicos e promover a plena integração das pessoas resultante das alterações introduzidas em 2015 com a integração na APDL do Porto de Viana do Castelo e da Via Navegável do Douro, por forma a consolidar uma forte cultura de empresa e um elevado espírito de pertença e envolvimento organizacional.

NESTE CAPÍTULO:

Preparar o futuro

Melhorar a qualidade de vida e de trabalho

Envolver os colaboradores

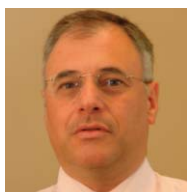
De acordo com a nossa Política de Sustentabilidade, assumimos o compromisso de “Incentivar o desenvolvimento profissional e a realização pessoal de todos os trabalhadores da Empresa” e “Promover um relacionamento transparente com as partes interessadas”.

Esta visão do modelo de gestão e o conjunto de iniciativas levadas a efeito são instrumentos fundamentais para consolidar uma política de transparência, proximidade e diálogo com todos os colaboradores, e suas estruturas sindicais, fortalecendo a cultura empresarial da APDL

Preparar o futuro

No contexto atual da atividade portuária, em que o setor se depara com desafios que condicionarão de forma determinante o seu futuro, as empresas têm de se preparar para dar resposta e tirar partido das oportunidades associadas a esses desafios. Integrada neste setor, a APDL terá também de ajustar as suas competências e capacitar as suas equipas, de modo a acompanhar as grandes tendências portuárias. Como pontos fortes, a empresa tem um elevado leque de competências estruturantes provenientes de um património muito relevante de experiência setorial, sendo incontornável a necessidade de complementar este património com as ferramentas e os recursos que lhe permitam continuar a inovar e estar na linha da frente.

Equipa	258 pessoas	80% Leixões 15% Viana 5% Douro
Género	68% homens	
Tipo de Contratação	97% efetivos	
Habilitações	43% ensino universitário	
Idade	43% > 50 anos	
Áreas Operacionais	47% trabalha nas operações portuárias, segurança e ambiente	



Em 2016 consolidamos o processo de integração do Porto de Viana do Castelo e da Via Navegável do Douro, numa ótica de redimensionamento das respetivas estruturas de pessoal e da necessária racionalização de processos e dos meios humanos disponíveis.

A integração destas duas novas unidades de negócio, impôs a necessidade de promover uma reorganização da própria empresa.

Em matéria de gestão de pessoal mais importante que somar pessoas e serviços era relevante promover ganhos de racionalização, simplificação de processos e valorização de competências.

Valdemar Cabral, Direção de Recursos Humanos

Privilegiar o conhecimento e as competências

O Porto de Leixões dispõe desde 2001 de um Centro de Formação⁸ focado em serviços de formação profissional e de consultoria, em três vetores:

- Destinada aos colaboradores da APDL - Interna
- Destinada a profissionais de empresas a operar na comunidade portuária de Leixões (nomeadamente Concessionários)
- Terceiros

⁸ O Centro de Formação é uma entidade acreditada pelo órgão competente para ministrar o curso de ISPS – Port Facility Security Officer – e certificado pela DGERT – Direção Geral do Emprego e das Relações do Trabalho - nas áreas de Gestão, Línguas e Literaturas Estrangeiras, Higiene e Segurança no Trabalho e Informática.

• Destinada aos portos dos países da CPLP, no âmbito da Política de Cooperação da APDL. – Cooperação com PALOP´s. A APDL incentiva ainda a autoformação dos colaboradores como um aspeto importante para a progressão e crescimento profissional e pessoal, encorajamos cada colaborador a ter os seus próprios sonhos e a realizá-los.

Melhorar a qualidade de vida e de trabalho

Desde sempre, a APDL tem proporcionado aos seus colaboradores um conjunto de benefícios que se destinam a promover uma melhor qualidade de vida, para os próprios e para as suas famílias. A abrangência dos benefícios à família dos colaboradores demonstra que o bem-estar, a qualidade de vida e a conciliação da vida profissional e pessoal das suas equipas são parte integrante da política da empresa. Estes benefícios podem descrever-se nas seguintes prioridades:

Saúde

- Centro de Assistência dirigido a colaboradores beneficiários das Obras Sociais e seus familiares, incluindo aposentados da empresa, com consultas clínicas, enfermagem, pequenas cirurgias, recolha para análises clínicas e aconselhamento dentro dos serviços clínicos disponibilizados.
- Seguro de doença de grupo como um sistema complementar de proteção na doença para o pessoal que não é beneficiário da ADSE.
- No âmbito da Medicina do trabalho são realizados anualmente exames ao sangue, vacinação contra a gripe e realização de exames complementares como por exemplo, rastreio do cancro da mama, próstata, colon e reto e inclusão do rastreio pneumológico.

Infância e Educação

Dirigido aos filhos dos colaboradores, inclui apoio financeiro mensal para as crianças até aos 24 meses, apoio para serviços de acolhimento em creches e infantários, promoção da educação, através da comparticipação dos encargos com a frequência de graus de ensino oficial.

Envolver os colaboradores

Reforçar os laços de pertença à empresa, obter um maior envolvimento das equipas e garantir o seu alinhamento para o alcance dos objetivos estratégicos da APDL estão na base da realização de uma série de atividades ao longo do ano. Destacam-se de seguida algumas dessas iniciativas, assentes na coesão interna, na mobilização para o voluntariado, na promoção do envolvimento com a comunidade portuária e ainda no estímulo aos hábitos de leitura.



Ações para colaboradores

511 Formandos
1.462 Horas de Formação
64.195 Euros de Investimento

Ações para terceiros

73 Formandos
267 Horas de Formação
30.130 Euros de Receitas (pós custos)

Ações Cooperação

33 Formandos
72 Horas de Formação
2.389 Euros de Investimento

Movidos pela solidariedade I DÁDIVA DE SANGUE

Os colaboradores da APDL e a comunidade portuária de Leça da Palmeira foram desafiados pelo Instituto Português do Sangue e da Transplantação a participarem na 1.ª ação organizada nas instalações da empresa de doação de sangue. Os resultados de adesão saldaram a iniciativa com enorme sucesso, com 60 inscritos, entre os quais 45 novos dadores e 36 colheitas. Um desafio à solidariedade, num gesto conjunto e concertado.

PAPEL POR ALIMENTOS

5 voluntários da APDL participaram na campanha Papel por Alimentos do Banco Alimentar do Porto, que angariou mais de 1.600 euros em alimentos, com a recolha de cerca de 20 mil quilos de papel.

VISITAS À VIA NAVEGÁVEL DO DOURO

Reforçar o espírito de equipa

Em 2016 foram promovidas duas visitas à Via Navegável do Douro, que envolveram 60 colaboradores de Leixões e de Viana do Castelo. Além do conhecimento das instalações da APDL na Régua e dos projetos mais importantes em curso naquela unidade, as visitas incluíram momentos de convívio e passeio no rio Douro com os colegas das três unidades. Esta iniciativa terá continuação em 2017 e enquadra-se no programa de ações para fortalecer a cultura empresarial e aproximar as três unidades, geograficamente muito distantes.

DIA MUNDIAL DO LIVRO

Incentivar hábitos de leitura

Pelo 4.º ano consecutivo, a APDL quis incentivar hábitos de leitura junto dos colaboradores. Desta vez, foi feita a apresentação do romance "A sentinela", com sessão de autógrafos pelo respetivo autor Richard Zimler e distribuição final de exemplares da obra.

A leitura é uma causa da empresa, que considera importante promover hábitos de leitura na formação e valorização pessoal dos colaboradores, sendo os livros um bem cultural e um meio de transmissão de cultura e informação e um elemento fundamental no processo educativo e do desenvolvimento económico.

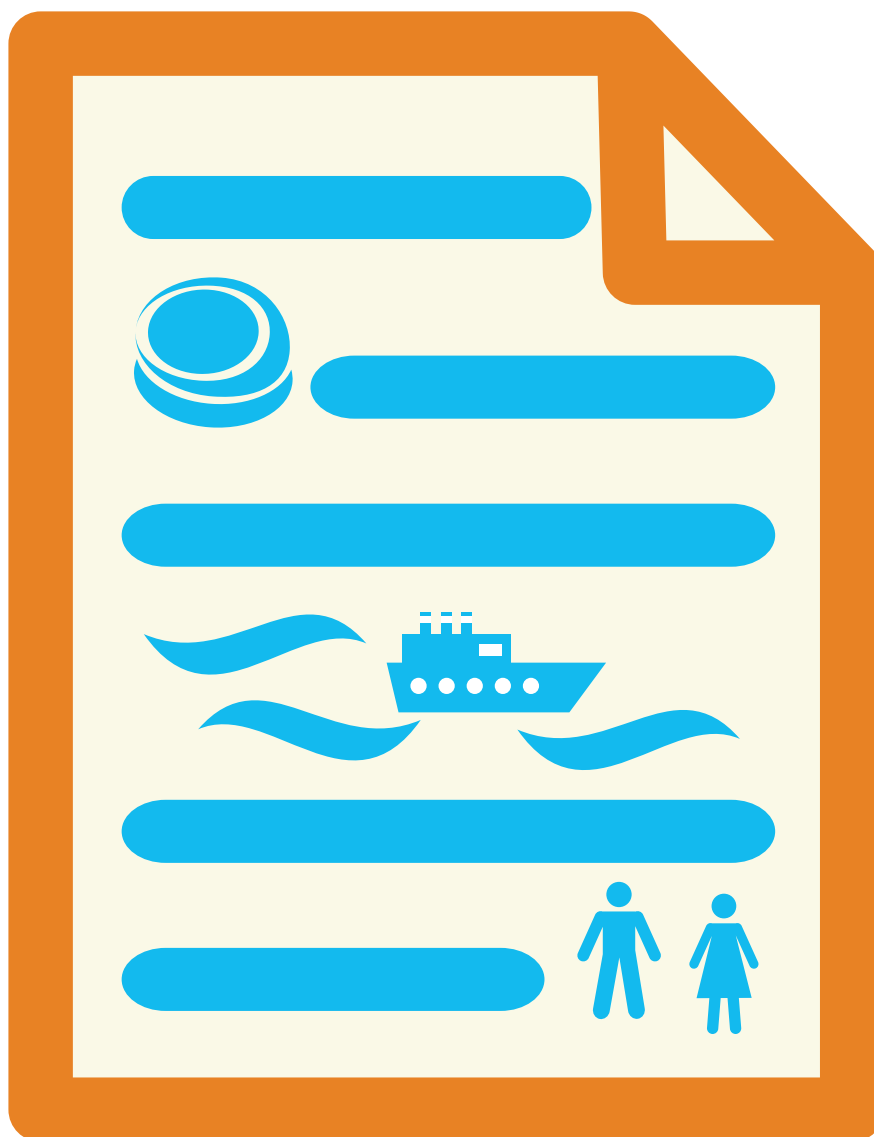
Juniores no Centro de Formação CONCILIAÇÃO TRABALHO/FAMÍLIA

À semelhança dos anos anteriores, em 2016 foram promovidos no Centro de Formação dois cursos dirigidos a filhos de colaboradores, no âmbito do projeto "Formação Júnior", que pretende promover uma utilização pedagógica das novas tecnologias e proporcionar a aquisição de conhecimentos fora do habitual contexto escolar. Um deles - Paint e jogos didáticos - foi dirigido a crianças que frequentam os 1.º, 2.º e 3.º anos do 1.º Ciclo do Ensino Básico e contou com 12 participantes. O segundo - Apresentar em Powerpoint - foi dirigido a estudantes dos 4.º, 5.º e 6.º anos, tendo contado com a participação de 18 crianças.



O QUE CONCRETIZÁMOS EM 2016

Tema Material	Ações programadas para 2016	Status
Valorização e Envolvimento das Equipas	Assinalar o dia mundial do livro	REALIZADA
	Ação de formação para os filhos/as dos trabalhadores/as, até 16 anos	REALIZADA
	Plano de contrsony lbt-d 507olo da assiduidade da empresa	TRANSITA PARA 2017
	Plano de Comunicação interna	TRANSITA PARA 2017
	Formação Liderança para chefias	TRANSITA PARA 2017
	Diagnóstico do diferencial salarial entre géneros na APDL	REALIZADA
	Prevenção e acompanhamento da Diabetes Melitus	REALIZADA
	Confirmação de marcação de consultas através de SMS	REALIZADA
	Prémio "Aprender Para Depois Liderar"	REALIZADA



7. SOBRE ESTE RELATÓRIO

A APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. partilha com as partes interessadas, desde 2016, e com uma periodicidade anual, o seu relatório de sustentabilidade. A 11ª edição do Relatório de Sustentabilidade é referente à atividade da APDL no ano de 2016 (entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2016) e apresenta o desempenho e as práticas nas dimensões económica, social e ambiental das suas três unidades de negócio:

- Porto de Leixões
- Porto de Viana do Castelo
- Via Navegável do Douro

Este relatório segue as diretrizes para a elaboração de Relatórios de Sustentabilidade desenvolvida pela Global Reporting Initiative (GRI), na sua versão GRI Standards, de acordo com a opção Essencial. A seleção dos conteúdos do relatório foi feita após revisão do exercício de materialidade, que incluiu as expectativas das partes interessadas, um *benchmark* e o enquadramento setorial da atividade portuária.

Nota metodológica sobre materialidade APDL

O processo de revisão da materialidade da APDL realizado no final de 2016/início de 2017 teve como objetivo orientar a relevância dos temas abordados no relatório de sustentabilidade de 2016, tanto quanto possível, e repositonar as prioridades da APDL para o futuro.

Descrevem-se de seguida as etapas da construção desta matriz:

1. Consulta às partes interessadas

PARTES INTERESSADAS E FERRAMENTAS

- Entrevistas internas com algumas áreas chave
- Dois Focus Group com representantes das principais áreas e das três unidades
- Análise do questionário aos colaboradores realizado em 2015

2. Enquadramento setorial

ENTIDADES ANALISADAS

- Contexto internacional: Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, Dow Jones Sustainability Indexes, UNCTAD, OCDE, AIVP (Worldwide network of ports and cities), WPCI (World Ports Climate Initiative)
- Contexto europeu: ESPO (The European Sea Ports Organisation), ECOPortos, Portopia, UE
- Contexto português: Estratégia do governo

CRITÉRIOS DE SELEÇÃO

Peso e posicionamento de organizações a nível internacional, que regulam e/ou gerem o setor
Orientações internacionais de sustentabilidade

3. Benchmark

EMPRESAS ANALISADAS

- Âmbito internacional: Porto de Roterdão, Le Harvre Port
- Âmbito nacional: Sines, Setúbal, Lisboa, Madeira

CRITÉRIOS DE SELEÇÃO

- Dimensão
- Modelo de negócio
- Corredor transeuropeu (atlântico – que liga Lisboa a Estrasburgo)
- Um porto insular

4. Análise dos temas e construção da matriz

EIXOS CONSIDERADOS:

- Importância para o negócio/fatores internos
 - Expectativas dos *stakeholders*
 - *Benchmark*
 - Referências sectoriais
- Relevância para a sociedade/fatores externos
 - Impacto financeiro, ambiental, social
 - Posição pública
 - Integração na estratégia, nos planos de ação e na oferta



8. INFORMAÇÃO DE DESEMPENHO

Metodologia

No cálculo de indicadores ambientais relacionados com a energia e emissões CO₂ foram utilizadas as seguintes conversões de unidades e fontes de informação de fatores utilizados:

	Densidade (kg/l)	PCI (GJ/ton)	Fontes
Gasolina	0,75	44,00	APA - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2020 Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
Gasóleo	0,837	43,07	APA - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2020 Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
GPL (butano, propano)	-	48,45	APA - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2020 Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
Gás natural (GJ/(Nm ³ x 10 ³))	-	38.718	http://www.edpgasdistribuicao.pt/index.php?id=484
Gás natural (kg/m ³)	0,80	-	http://www.edpgasdistribuicao.pt/index.php?id=484

kilowatt hour (kWh)	Gigajoules (GJ)
1	0,0036

	FATOR DE OXIDAÇÃO	FATOR DE EMISSÃO (kg CO ₂ /GJ)	Fontes
Gasolina	0,99	73,70	APA - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 013-2020 Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
Gasóleo	0,99	74,10	APA - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2020 Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
GPL (butano, propano)	0,995	63,10	APA - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2020 Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação
Gás Natural	0,995	56,60	APA - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) 2013-2020 Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação

FATOR DE EMISSÃO	(g CO ₂ /kWh)	2016	
Fenosa_Gas Natural serviços	195,66	g/kWh	observação: 2014,2015 e metade de 2016
Endesa	381,58	g/kWh	
Fator de conversão	288,62	g/kWh	Fator de conversão utilizado para o Porto de Leixões

No cálculo de indicadores sociais relacionados com o Emprego e com os tópicos de Saúde e Segurança no Trabalho, foram utilizadas as seguintes fórmulas de cálculo:

$$\text{Taxa de rotatividade} = (\text{entradas-saídas})/\text{n}^{\circ} \text{ trabalhadores}$$

Indicadores

GRI Standard 201- 1: Valor económico direto gerado e distribuído

Riqueza gerada

	2015	2016	Varição
Valor Económico Gerado	65.410.045,39 €	70.183.627,83 €	7%
Vendas + prestações serviços	50.518.064,01 €	50.359.480,95 €	0%
Outros proveitos	14.770.407,36 €	19.824.146,88 €	34%
Resultado Operacional	13.989.176,79 €	6.670.408,95 €	-52%
Resultado Líquido	10.081.292,42 €	8.924.445,54 €	-11%

Riqueza distribuída:**Distribuição de lucros pelo acionista, pagamentos de impostos e contribuições obrigatórias e donativos para a comunidade**

Em 2016 o valor de donativos à comunidade aumentou 88% face ao valor de 2015, perfazendo um total de cerca de 134 mil euros doados.

	2015	2016	Varição
Pagamentos ao acionista	2.511.656,00 €	2.500.000,00 €	0%
Pagamentos ao Estado (IRC, Imposto do Selo)	3.464.070,00 €	2.717.352,93 €	-178%
Investimentos na comunidade	71.154,39 €	133.949,03 €	88%

Remunerações diretas e encargos sociais com os colaboradores

	2015	2016	Varição
Custos com colaboradores	12.465.232,67 €	13.472.779,92 €	8%
Salários de colaboradores	12.014.629,96 €	12.957.014,93 €	8%
Ação social	450.602,71 €	515.764,99 €	14%

GRI Standard 201-3: Cobertura das obrigações previstas no plano de benefícios da organização e outros planos de reforma.

Em 2016 o valor foi de 10.448.937,21 de euros em obrigações previstas no plano de benefícios da organização e outros planos de reforma.

GRI Standard 201-4: Apoio financeiro recebido do Governo.

Foram recebidos do governo 1.496.621,71 euros em apoio financeiro.

GRI Standard 202-1: Rácio entre o salário mais baixo e o salário mínimo local por género

	2016
Rácio salário mais baixo	1,29
Rácio salário mais elevado	15,17
Rácio salário mais baixo pago a mulheres	1,67
Rácio salário mais baixo pago a homens	1,29

GRI Standard 202-2: Proporção de cargos de gestão de topo ocupado por indivíduos provenientes da comunidade local.

	2016
Nº total de trabalhadores locais	86
Nº de Diretores locais	1
Nº total de Diretores	8
Nº Administradores locais	1
Nº total de Administradores	4

GRI Standard 203-1: Investimentos em infraestruturas e serviços oferecidos

Em 2016, foram investidos 17.461.000 euros em infraestruturas e serviços oferecidos. **GRI Standard 204-1: Proporção de gastos com fornecedores locais**

A proporção de gastos com fornecedores locais aumentou 47% em 2016, perfazendo um total de 628 fornecedores locais.

	2015	2016	Varição
Proporção de gastos com fornecedores locais	42%	62%	47%
Total de fornecedores	876	890	2%
Total de fornecedores locais	577	628	9%
Gastos com fornecedores	35.288.851,00 €	32.417.279,00 €	-8%
Gastos com fornecedores locais	14.851.537,00 €	20.094.842,00 €	35%

GRI Standard 205-1: Avaliações das operações de riscos de corrupção

70% das operações submetidas a avaliações de corrupção em 2016 (total – 57).

Riscos significativos relacionados à corrupção identificados com base em avaliações de riscos (Classe / Risco):

- Governance (segregação de funções | autorizações e responsabilidade | ética | integridade e transparência)
- Estratégia e Planeamento (Regulatório | Fraude |
- Operações e Infra-estruturas (crédito e financiamento | faturação | compras e pagamentos | fornecedores | processamento salarial | segurança de informação | gestão de contratos)
- Compliance (conformidade)

GRI Standard 205-2: Comunicação e formação em políticas e procedimentos de combate à corrupção
Comunicação em políticas e procedimentos anticorrupção aos:

Membros dos órgãos de gestão:

- Leça da Palmeira: número total = 2, correspondente a 50% de membros do órgão de gestão;

Aos colaboradores:

- Leça da Palmeira (chefias = 18, correspondente a 8,7%);
- Viana do Castelo (chefias = 3, correspondente a 8,3%)
- Peso da Régua (chefias = 3, correspondente a 21,4%)

Parceiros comerciais:

- Zero;

Formação no combate à corrupção aos:

Membros dos órgãos de gestão:

- Zero;

Colaboradores:

- A sensibilização para a Norma da Qualidade, abordou o tema dos riscos, onde se inserem os riscos de corrupção e de infrações conexas):
 - Leça da Palmeira (nº 36, correspondente a 17,5%);
 - Viana do Castelo (nº 32, correspondente a 88,9%)
 - Peso da Régua (nº 12, correspondente a 85,7%)

GRI Standard 206-1: Ações judiciais por concorrência desleal, antitrust e práticas de monopólio.

Não se verificaram ações judiciais por concorrência desleal, antitrust e práticas de monopólio.

Gestão Ambiental

GRI Standard 302-1: Consumo de energia na APDL

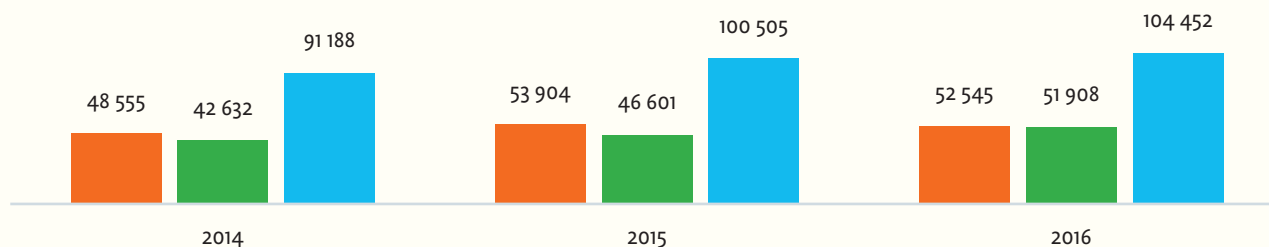
Porto de Leixões (GJ)

CONSUMO DE ENERGIA (GJ) ⁹	2015	2016	Var. % 16/15
Gasóleo	53.583	52.067	-28%
Gás natural (i)	321,07	478	48,9%
Total de energia direta (1)	53.904	52.545	-2,5%
Eletricidade baixa tensão	3.871	5.145	32,9%
Eletricidade media tensão	42.730	46.763	9,4%
Total de energia indireta	46.601	51.908	11,4%
Total de energia consumida (1)	100.505	104.452	3,9%

A evolução dos consumos de energia depende muito das condicionantes na operação que variam de ano para ano. Embora esteja em curso um plano de racionalização da energia, a funcionamento em pleno do Terminal de Cruzeiros teve um grande impacto no aumento do consumo de energia eléctrica, assim como a entrada em funcionamento da Plataforma Logística.

Consumo de energia APDL_Porto de Leixões (GJ)

■ TOTAL DE ENERGIA DIRETA ■ TOTAL DE ENERGIA INDIRECTA ■ TOTAL DE ENERGIA CONSUMIDA



Porto de Viana do Castelo (GJ)

	2015	2016	Variação
Eletricidade baixa tensão	3.387	3.620	6,9%
Eletricidade media tensão	1.728	1.619	-6,3%
Total de energia indireta	5.115	5.239	2,4%
Total de energia consumida	5.115	5.239	2,4%

⁹ Os dados publicados no Relatório de Sustentabilidade de 2015 para o Gás Natural, Energia direta e Total de energia consumida foram recalculados, uma vez que se consideraram novos fatores de conversão, de acordo com os dados publicados pelo fornecedor <http://www.edpgasdistribuiçao.pt/index.php?id=484>.

Via Navegável do Douro (GJ)¹⁰

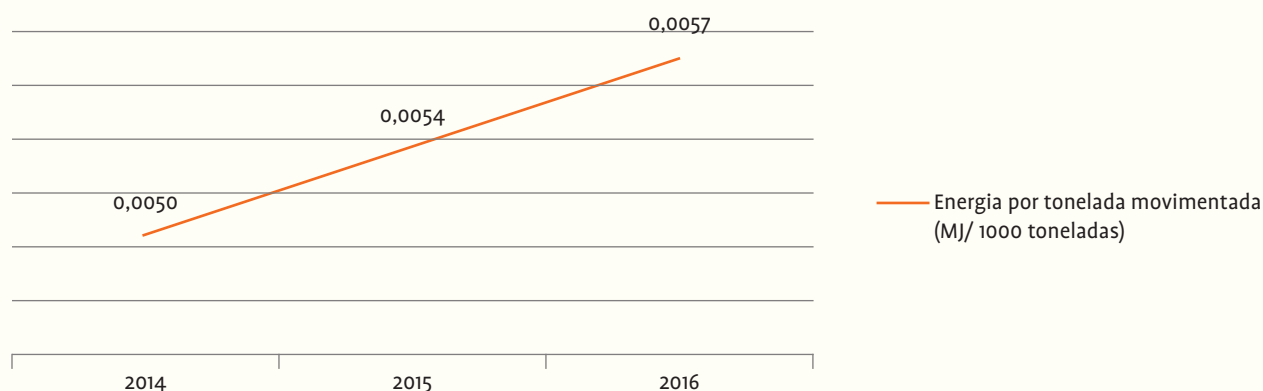
Decorrente do processo de integração recente, neste relatório são considerados apenas dados para 2016.

	2016
Gasoleo (gj)	95
Gasolina (gj)	31
Total de energia direta (gj)	125
Eletricidade baixa tensão	1.812
Eletricidade media tensão	39
Total de energia indireta	1.852
Total de energia consumida	1.978
Número de passageiros transportados	946.728
Energia consumida/passageiro transportado (mj/passageiro)	2,09
Emissões totais (t co ₂)	157
Emissões por passageiro transportado (kg co ₂ /passageiro transportado)	0,16

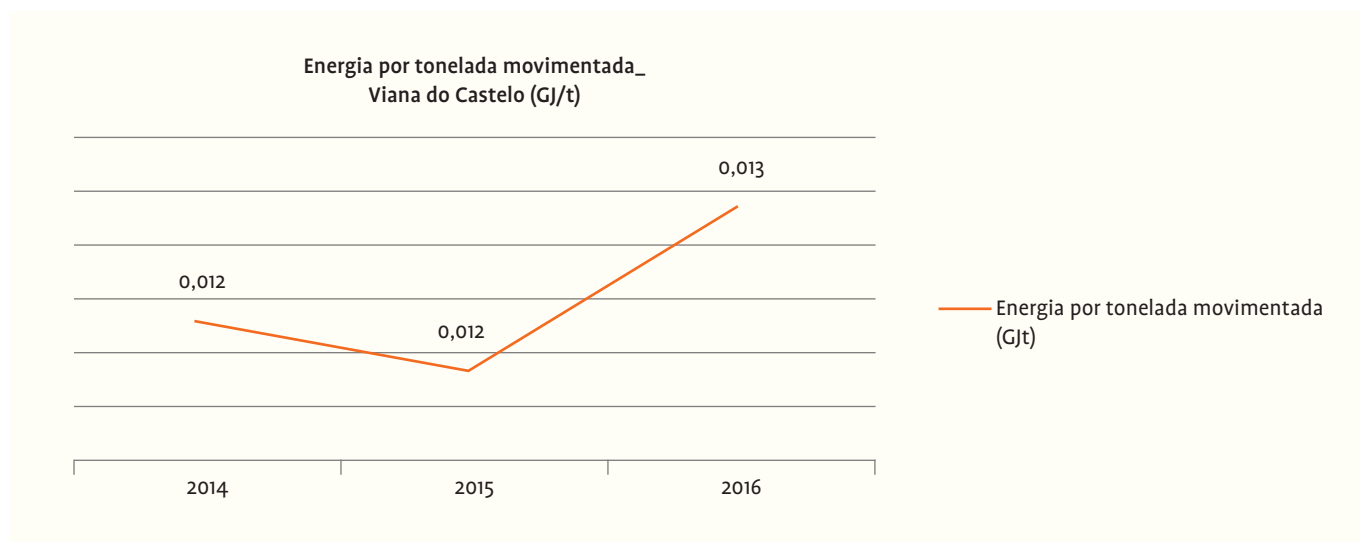
GRI Standard 302-3: Intensidade Energética**Consumo de energia por carga transportada**

Em 2016 a monoboia, Terminal Oceânico de Leixões, esteve inoperacional, para manutenção, de Março a Outubro, pelo que se registou um decréscimo acentuado na movimentação de graneis líquidos, que apesar de entrarem para o cálculo do índice de energia por carga movimentada, o consumo de energia para a sua movimentação é diminuto, sendo esse o principal motivo para o aumento da energia por carga movimentada.

Energia por tonelada movimentada_Porto de Leixões (GJ/t)



¹⁰ Em relação à Via Navegável do Douro, não é intuitivo estabelecer uma comparação, pois o transporte de passageiros e de mercadorias tem características absolutamente distintas de um porto marítimo



Consumo de energia na via navegavel do Douro	
	2016
Total de energia consumida (GJ)	1978
Número de passageiros transportados	946728
Energia consumida por passageiro transportado (GJ/Nº passageiro transportado)	0,0021

GRI Standard 302-4: Redução do consumo de energia

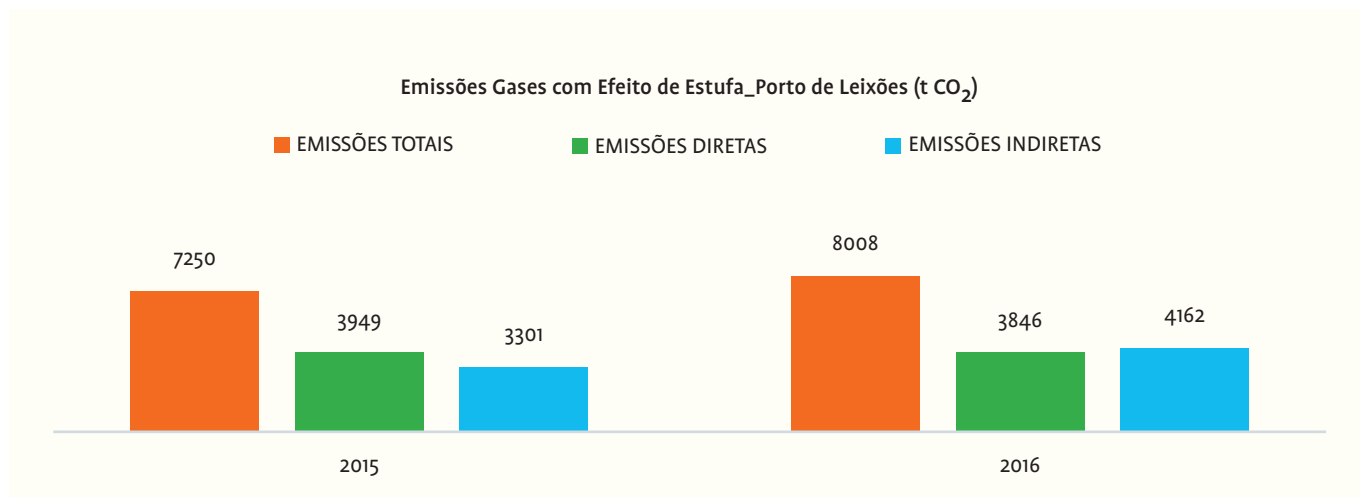
Em 2016, verificou-se uma redução no consumo de energia de cerca de 425260 kWh.

GRI Standard 305-1: Emissões diretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 1)

GRI Standard 305-2: Emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 2)¹¹

Porto de Leixões¹²

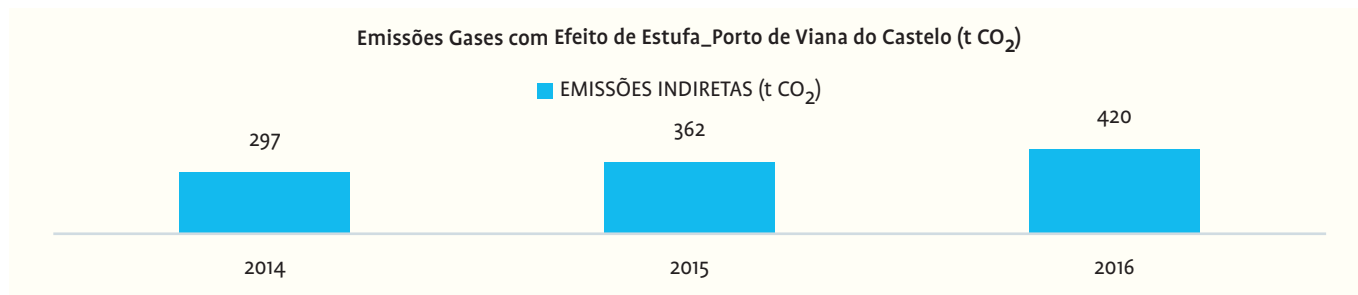
As emissões de gases com efeito de estufa tiveram em 2016 uma diminuição das emissões diretas, associadas a um menor consumo de gasóleo, e um aumento das emissões indiretas, justificada em parte pela alteração do fornecedor de energia elétrica, com maiores emissões específicas.



¹¹ O fator de conversão utilizado para o cálculo das Emissões Indiretas das três unidades da APDL são uma média ponderada dos dois fornecedores de energia (Endesa e Fenosa) como consta da nota metodológica.

¹² Os valores das emissões reportados em 2015 foram revistos em função de uma alteração no fator de conversão.

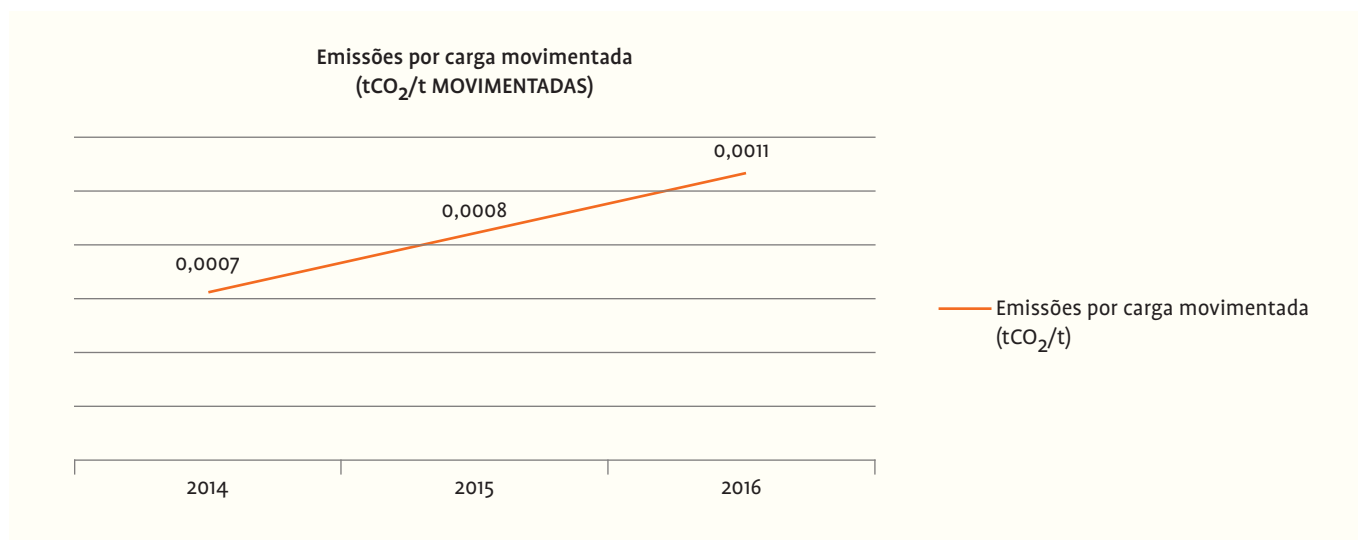
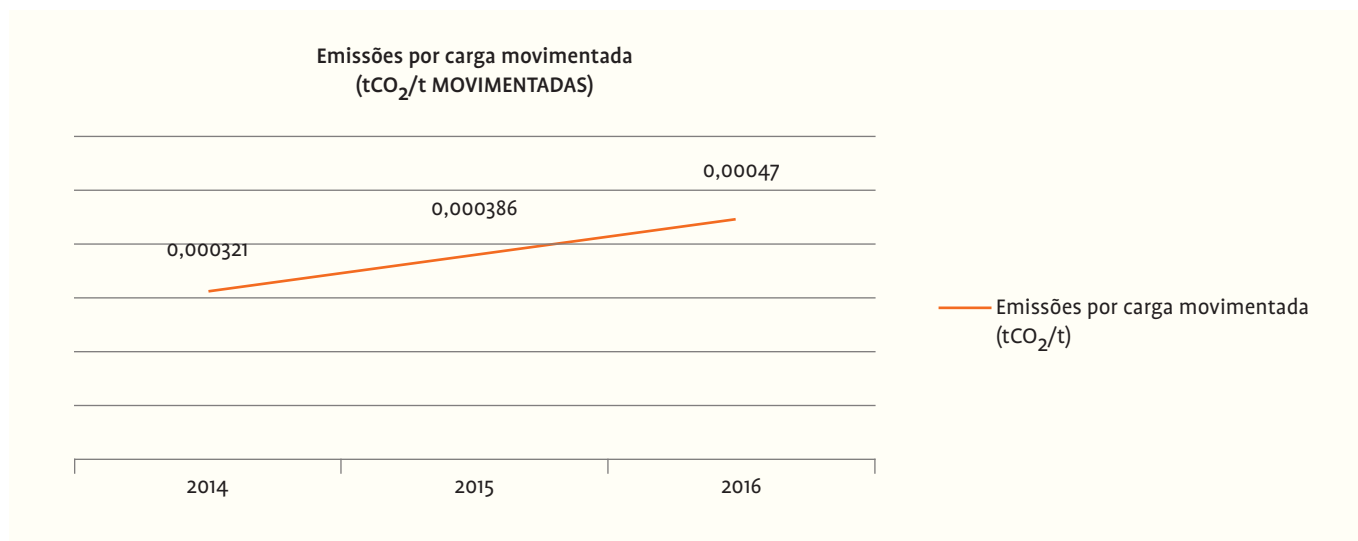
Porto de Viana do Castelo¹³



Via Navegável do Douro

	2016
Emissões totais (t CO ₂)	158
Emissões diretas (t CO ₂)	9,29
Emissões indiretas (t CO ₂)	148,49

GRI Standard 305-4: Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)



¹³ As Emissões diretas de Gases com Efeito de Estufa do Porto de Viana do Castelo não são reportadas em 2016, uma vez que os valores são pouco significativos, atendendo ao consumo de energia direta reportado ser muito baixo.

Emissões por passageiros transportados_Via Navegável do Douro	2016
Emissões por passageiros transportados (tCO ₂ /Nº passageiros)	0,00017

Indicadores da qualidade do ar

INDICADORES DA QUALIDADE DO AR		NR DE DIAS DE MEDIÇÃO		Nº dias de ultrapassagem do limite diário	MÉDIA DIÁRIA (µG/m ³)		Limite anual (µG/m ³)
		2015	2016		2015	2016	
Estação móvel	PM10 ¹⁴	329	54	32	31,3	32,0	40

GRI Standard 303-1: Consumo total de água, por fonte.

Consumo de água do Porto de Leixões (m³)¹⁵

	2015	2016	Varição
Atividade portuária e serviços de apoio	84.415	81.757	-3%
Bocas de aguada	44.897	42.428	-5%
Abastecimento a navios	25.482	25.922	2%
Concessionários	19.084	16.506	-14%
Instalações terrestres	35.919	33.957	-5%
Instalações APDL	7.367	11.231	52%
Particulares (terceiros)	9.246	10.742	16%
Perdas, fugas e regas	19.306	11.984	-38%
Atividade não portuária	3.599	5.372	49%
Apoios de praia	0	1.439	
Serviços Sociais	3.599	3.933	9%

Consumo de água na APDL do Porto de Viana do Castelo (m³)

No Porto de Viana do Castelo ocorreu em 2016 a alteração do sistema de limpeza e lavagem, alterando processo para utilização de água de rio, o que permitiu reduzir o consumo de água potável.

	2015	2016	Varição
Abastecimento de navios de carga	1.080	838	-22,4%
Consumo interno	2.318	3.280	41,5%
Consumo de particulares (concessionários, clubes, etc)	1.650	1.383	-16,2%
Consumo total de água	5.048	5.501	9,0%

¹⁴ Valores limite definidos para as PM10 (partículas com diâmetro inferior a 10 µm) no DL N.º 102/2010 DE 23/09 (ANEXO XII) N.A. – Não aplicável

¹⁵ Os valores dos consumos de água para 2015 foram revistos devido a uma reorganização nas categorias em 2016.

Consumo de água da Via Navegável do Douro (m³)

Em alguns dos cais da Via Navegável do Douro foi feita a reparação da rede de água, de modo a diminuir as perdas e racionalizar os consumos.

CONSUMO DE ÁGUA (m ³)	2016
Edifício VND	1.071
Cais de Sabrosa	5.418
Consumo total de água	6.489

GRI Standard 306-2: Quantidade total de resíduos, por tipo e método de eliminação.

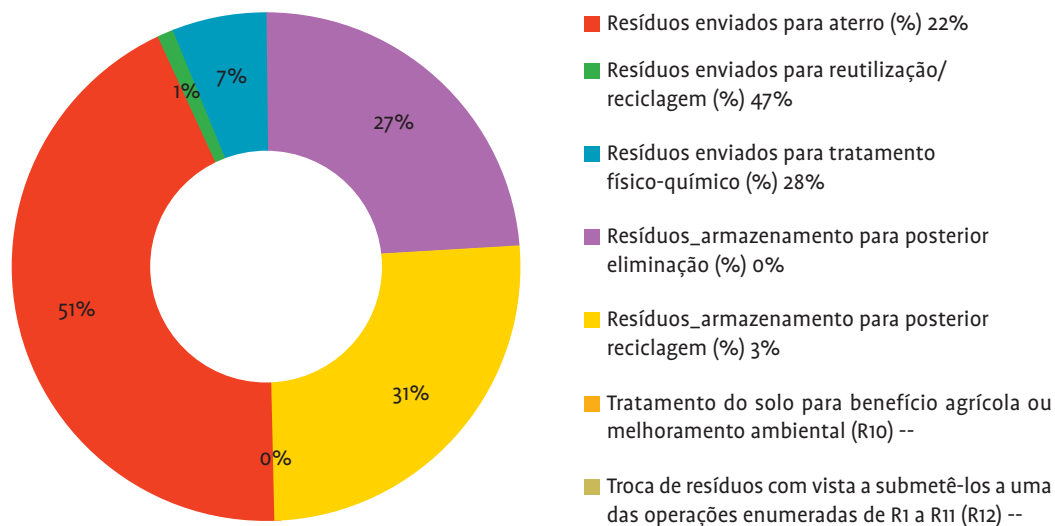
Produção e encaminhamento de resíduos no Porto de Leixões (t)

	2015	2016	Varição
Produção de Resíduos (t)	4.578	5.643	23,3%
Resíduos Perigosos (t)	2.603	1.818	-30,2%
Resíduos Não Perigosos (t)	1.975	3.825	93,7%

O aumento da quantidade de resíduos produzidos no Porto de Leixões (principalmente os não perigosos) deve-se, em parte, à necessidade de limpeza de uma área que estava anteriormente concessionada à Docapesca e que foi entretanto atribuída à APDL para requalificação da área portuária e ampliação do cais.

Destino dado aos resíduos do Porto de Leixões em 2016

Os resíduos produzidos no Porto de Leixões são conduzidos maioritariamente para reutilização e reciclagem. A APDL manterá os esforços no sentido de aumentar a valorização dos resíduos produzidos.

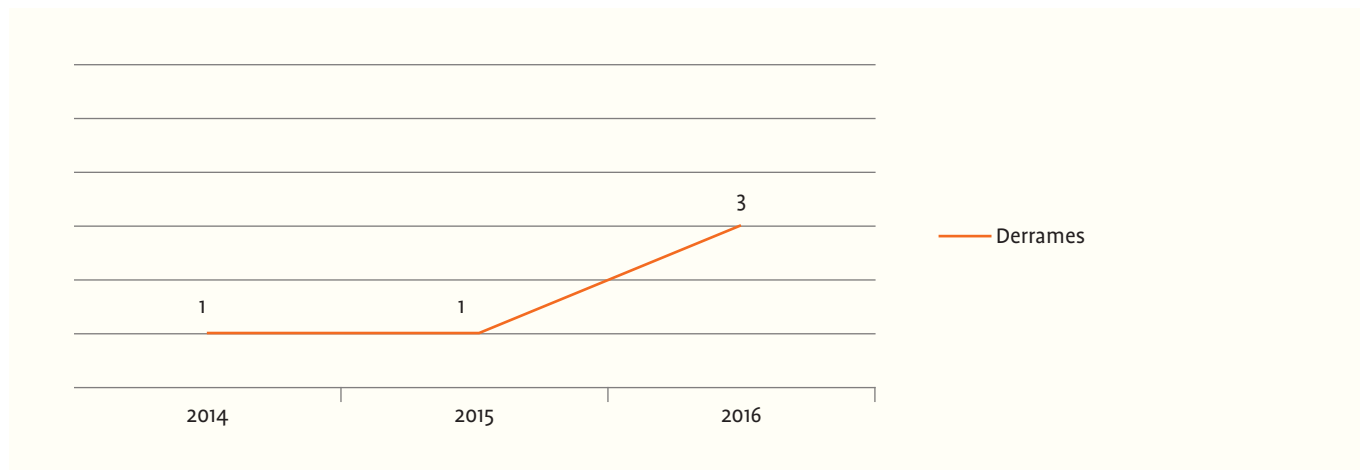


Produção e destino de resíduos do Porto de Viana do Castelo em 2016

	2015	2016	Var. % 16/15
Total de resíduos (t)	407,18	575,24	41,3%
Aterro (t)	37,18	556,62	1397,1%
Reutilização/Reciclagem (t)	360	8,3	-97,7%
Tratamento físico-químico (t)	0	4,4	--
Armazen. para posterior eliminação (t)	10	5,92	-40,8%

Em 2016 realizou-se uma grande limpeza no porto de Viana do Castelo, resultando num grande aumento da quantidade de resíduos produzidos, tendo sido retirados da área portuária mais de 556 toneladas de resíduos que estavam acumulados há anos. Esta operação de limpeza terá continuidade, por não ter sido possível concluir em 2016, prevendo-se que sejam ainda retirados mais 300 toneladas em 2017.

GRI Standard 306 – 3 Derrames Porto de Leixões



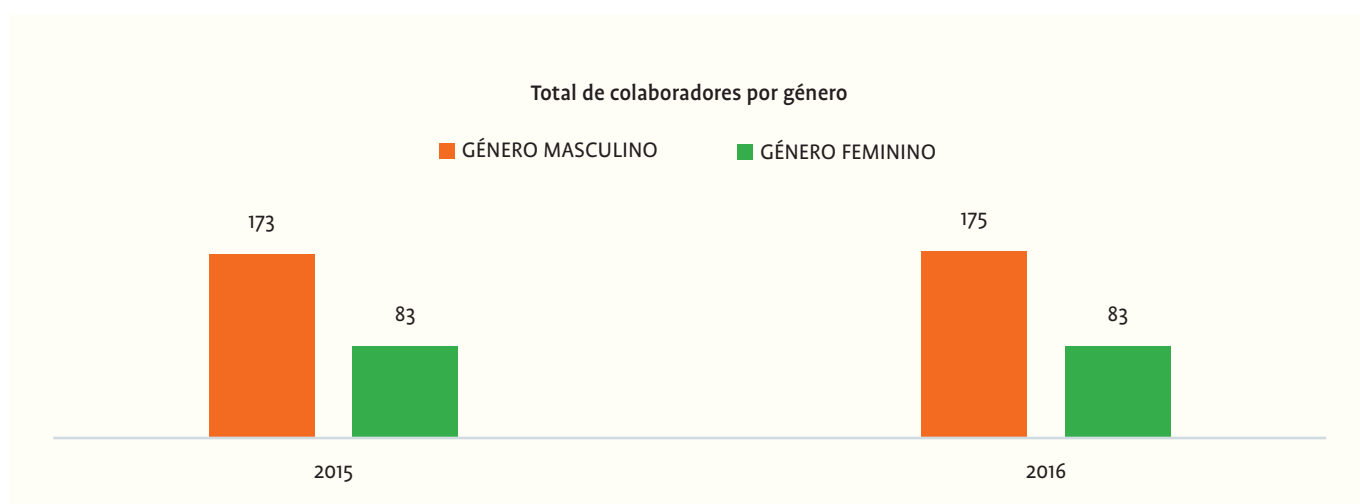
Os nossos colaboradores

Perfil dos colaboradores da APDL

GRI-Standards 102-7

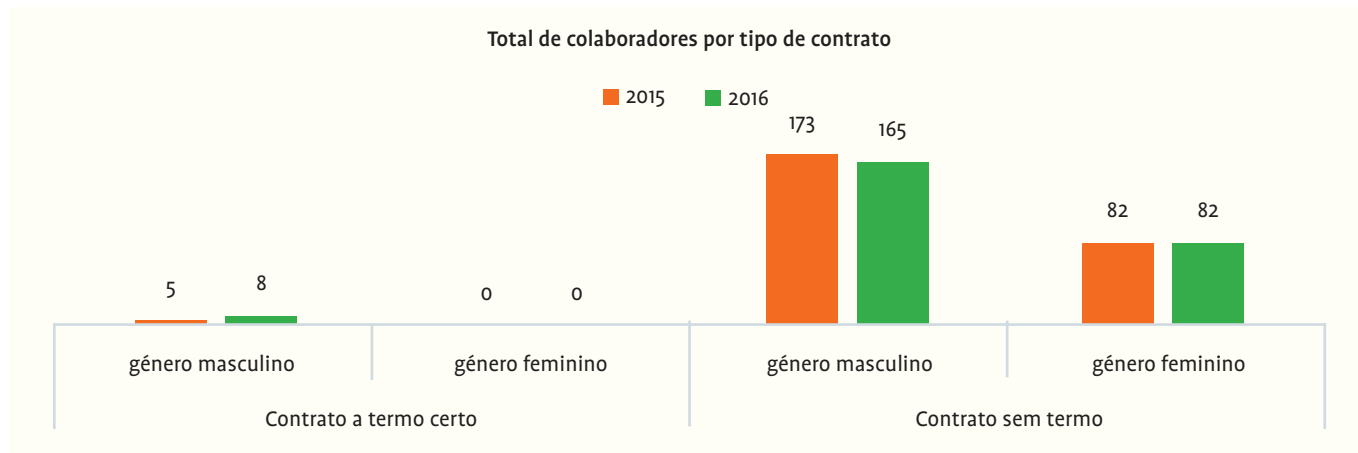
Total de colaboradores discriminados por género

No final de 2016, o número total de colaboradores da APDL é de 258 colaboradores, um acréscimo de 1% face ao ano de 2015. O número total de colaboradores mantém-se agora estável, face ao aumento significativo que decorreu em 2015, devido à integração de trabalhadores quer do Porto de Viana do Castelo, quer da Via Navegável do Douro.



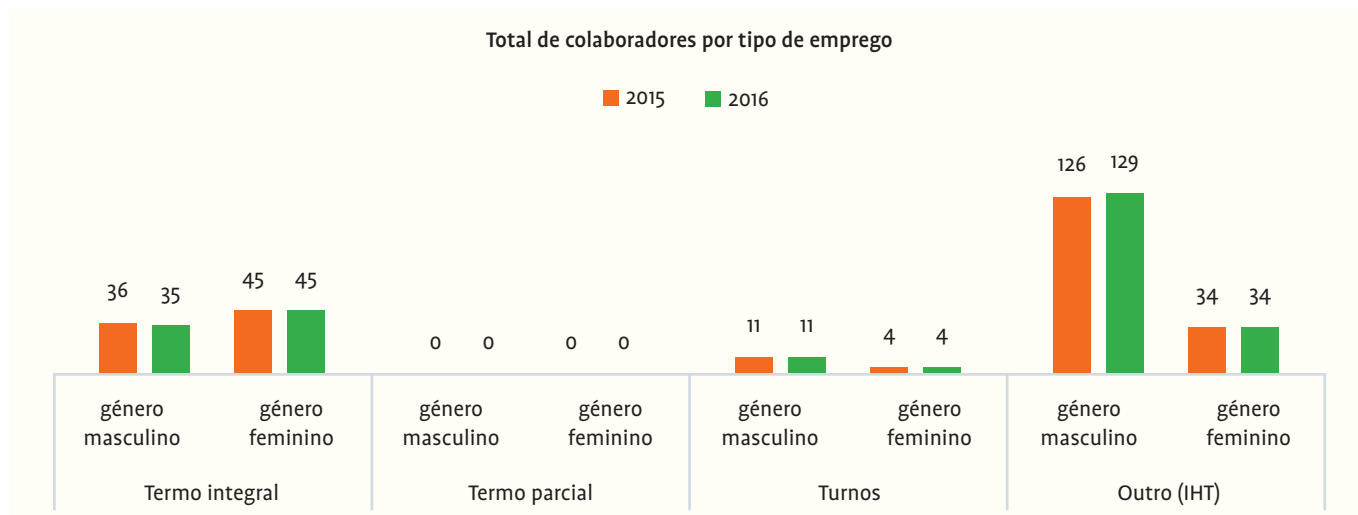
Total de colaboradores por tipo de contrato

Em 2016, 96% dos colaboradores da APDL são efetivos da empresa, com apenas 8 contratos a termo certo em vigor no final do ano. Dos 258 colaboradores, 224 têm Acordo Colectivo de Trabalho.



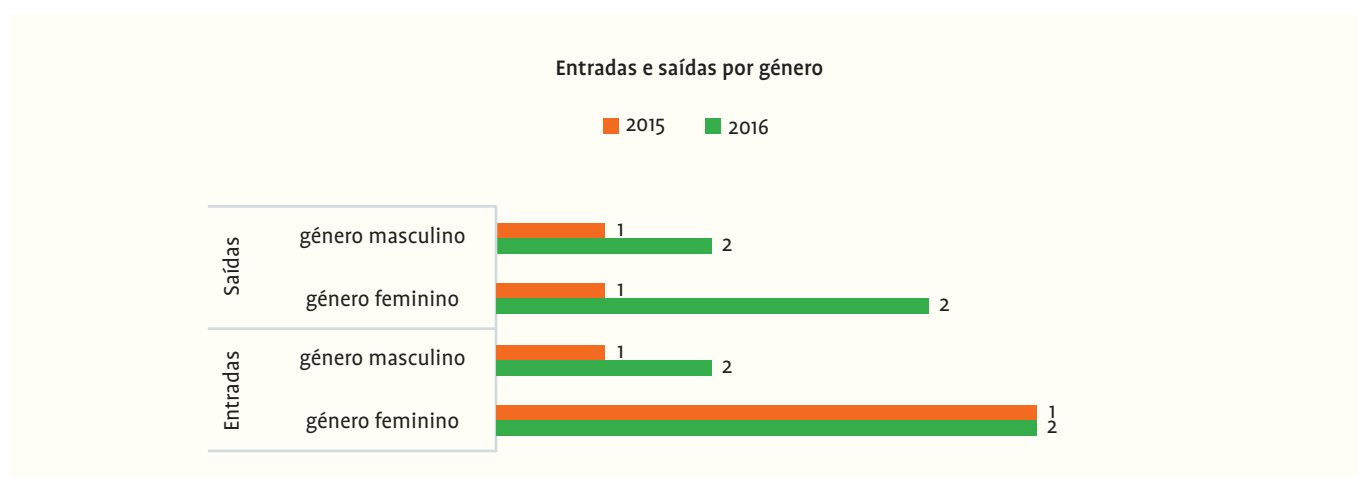
Total de colaboradores por tipo de emprego

94% dos colaboradores da APDL trabalha em regime full time na empresa, quer em tempo integral, turnos ou em regime de Isenção de Horário de Trabalho (IHT). Destaca-se o número significativo de colaboradores que exercem as suas funções em regime de IHT, que em 2016 fez um total de 163 pessoas, equivalente a 63% dos colaboradores.



GRI-Standards 401-1

Número de entradas e saídas por género e por faixa etária



Taxa de rotatividade

Taxa de rotatividade	2015	2016
Rotatividade por género – masculino	1%	2%
Rotatividade por género – feminino	0%	1%
Rotatividade por faixa etária < de 30 anos	17%	0%
Rotatividade por faixa etária > = 30 e < 40	11%	1%
Rotatividade por faixa etária > = 40 e < 50	1%	1%
Rotatividade por faixa etária > = 50	-6%	0%

GRI-Standards 401-3

Licença Parental

	2016
Número de colaboradores com direito a licença parental género masculino	6
Número de colaboradores com direito a licença parental género feminino	4
Número de colaboradores que usufruíram de licença parental género masculino	6
Número de colaboradores que usufruíram de licença parental género feminino	4
Número de colaboradores que regressaram ao trabalho após licença parental género masculino	6
Número de colaboradores que regressaram ao trabalho após licença parental género feminino	4
Número de colaboradores que regressaram da licença parental e que ainda estão na empresa após 12 meses género masculino	6
Número de colaboradores que regressaram da licença parental e que ainda estão na empresa após 12 meses género feminino	4

Saúde e Segurança no Trabalho

GRI-Standards 403-1

Representações de colaboradores em comissões formais de segurança e saúde

3% Dos colaboradores são representados em comissões formais de segurança e saúde, tratando-se de um grupo de trabalho de SHST criado por Deliberação do CA

GRI-Standards 403 -2

	2015	2016
Total de dias perdidos devido a acidentes de trabalho	364	174
gênero masculino	364	65
gênero feminino	0	109
Total de acidentes de trabalho	4	4
gênero masculino	4	3
gênero feminino	0	1
Total de doenças profissionais	0	0
gênero masculino	0	0
gênero feminino	0	0
Número total de óbitos	0	0
gênero masculino	0	0
genero feminino	0	0

GRI-Standards 403 -3

Colaboradores com elevada incidência ou elevado risco de doenças ocupacionais.

Na APDL não existem atividades ocupacionais que apresentam alta incidência ou alto risco de doenças ocupacionais.

GRI-Standards 403 -4

Tópicos de segurança e saúde cobertos por acordos formais com sindicatos.

Os tópicos cobertos são:

- Organização dos tempos de trabalho
- Cumprimento das regras de SST
- Formação e informação aos colaboradores
- Monitorização da saúde dos colaboradores (exames médicos)

Formação e Educação**GRI-Standards 403 -2**

Média de horas de formação por ano, por colaborador

	2015	2016
Média de horas de formação por colaborador	27	33
Género masculino	20	38
Género feminino	41	28

	2015	2016
Média de horas de formação por colaborador por categoria funcional		
Dirigentes	16	8
Quadros superiores	25	21
Quadros médios	40	80
Quadros intermédios	4	28
Quadros altamente qualificados	35	26
Profissionais semi qualificados	4	16
Profissionais não qualificados	1	1

GRI-Standards 404 -3

Percentagem de colaboradores que recebem análises de desempenho e de desenvolvimento de carreira regulares, discriminadas por género.

Mais de 90% dos colaboradores da APDL recebe análises de desempenho e de desenvolvimento de carreira de forma regular.

	2016
Percentagem total de colaboradores	93%
Percentagem total de colaboradores género masculino	93%
Percentagem total de colaboradores género feminino	92%

Diversidade e Igualdade de oportunidades**GRI-Standards 405-2**

Rácio do salário base e remuneração das mulheres pelo dos homens

	2016
Remuneração média anual	
Total	38.550,33 €
género masculino	41.220,88 €
género feminino	32.923,09 €

	2016
Proporção de salário base das mulheres pelo dos homens	
Dirigentes	1,00
Quadros superiores	1,08
Quadros médios	1,18
Quadros intermédios	0,00
Quadros altamente qualificados	1,03
Profissionais semi qualificados	0,00
Profissionais não qualificados	0,88

GRI-Standards 405-2

Diversidade na gestão e entre os colaboradores

	2015	2016
Número de colaboradores		
Dirigentes	4	4
Quadros superiores	98	105
Quadros médios	12	12
Quadros intermédios	1	4
Quadros altamente qualificados	108	105
Profissionais semi qualificados	27	23
Profissionais não qualificados	6	5

	2015	2016
Percentagem de colaboradores do género masculino		
Dirigentes	75%	75%
Quadros superiores	65%	67%
Quadros médios	75%	50%
Quadros intermédios	100%	100%
Quadros altamente qualificados	61%	64%
Profissionais semi qualificados	100%	100%
Profissionais não qualificados	50%	40%
Percentagem de colaboradores do género feminino		
Dirigentes	25%	25%
Quadros superiores	35%	33%
Quadros médios	25%	50%
Quadros intermédios	0%	0%
Quadros altamente qualificados	39%	36%
Profissionais semi qualificados	0%	0%
Profissionais não qualificados	50%	60%
Percentagem de colaboradores		
Menos de 30 anos	2%	3%
Entre 31 e 40 anos	18%	16%
Entre 41 e 50 anos	38%	38%
Mais de 51 anos	41%	43%

GRI-Standards 405-2**Rácio do salário base e remuneração das mulheres pelo dos homens**

	2016
Remuneração média anual	
Total	38.550,33 €
género masculino	41.220,88 €
género feminino	32.923,09 €

	2016
Proporção de salário base das mulheres pelo dos homens	
Dirigentes	1,00
Quadros superiores	1,08
Quadros médios	1,18
Quadros intermédios	0,00
Quadros altamente qualificados	1,03
Profissionais semi qualificados	0,00
Profissionais não qualificados	0,88

Não Discriminação

GRI-Standards 406-1

Casos de discriminação e as medidas corretivas tomadas.
Não se registaram casos de discriminação durante o ano 2016.

Saúde e Segurança do Cliente

GRI-Standards 416-1

Análise de impactos de saúde e segurança em categorias de produtos e serviços
84% Das categorias de produtos e serviços estão sujeitos à avaliação de impactos na saúde e segurança para introdução de melhorias.

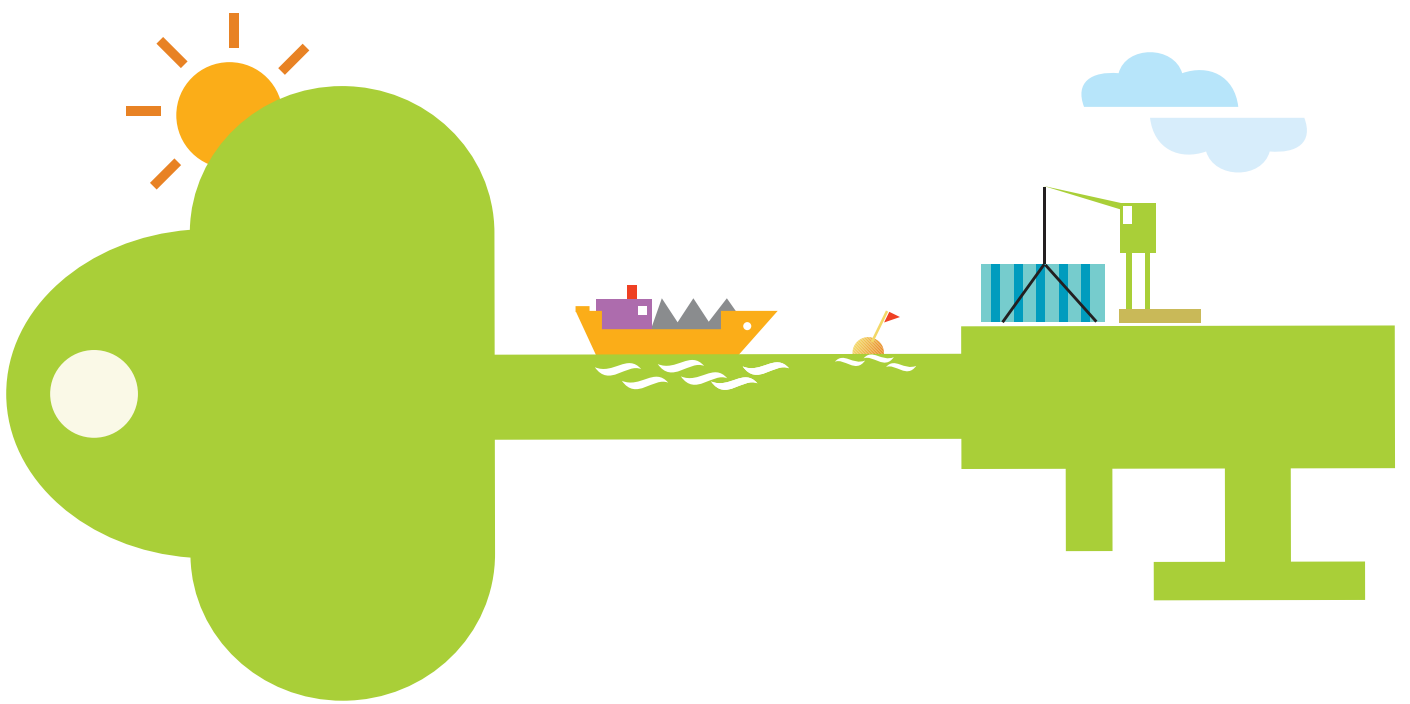
GRI-Standards 416-2

Não conformidade relativa a impactos causados por produtos e serviços na saúde e segurança
Não se registaram casos de não conformidade com regulamentação e códigos voluntários relacionados com impactos gerados por produtos e serviços na saúde e segurança durante o ano 2016.

GRI-Standards 418-1

Reclamações comprovadas relativas a violação de privacidade e perda de dados de clientes.
Em 2016 verificaram-se 24 reclamações comprovadas relativas à violação de privacidade e perda de dados de clientes.





9. Glossário

Assoreamentos	Acumulação de detritos, lixo, entulho ou outros materiais no leito dos rios, impedindo-os de portar todo o seu volume hídrico, provocando transbordamento em épocas de grande quantidade de chuvas.
Calado do porto	Profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.
Carga Roll-on Roll-off (Ro-Ro)	O transporte roll-on/roll-off, ou ro/ro como é mais conhecido difere do chamado lo/lo (lift-on/lift-off) uma vez que o lo/lo necessita de guias e/ou guindastes para transportar a carga para dentro e fora do navio. O transporte de carga em ro/ro tende a ser mais rápido, tornando os fluxos de transporte mais eficientes.
Dragagem	Define-se como o serviço de limpeza, alargamento, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagoas, mares, baías e canais de acesso a portos. O principal objetivo prende-se com a manutenção ou aumento da profundidade dos canais intervencionados. Deste processo, são dragados sedimentos de diversos tipos.
Estilha	Fragmentos, normalmente de madeira, cuja movimentação levanta pó e poeiras.
Manto geotêxtil	Tela feita de tecido não permeável que quando associado com o solo, tem a capacidade de drenar, filtrar, separar, reforçar e proteger. No caso da APDL é utilizada para a cobertura da estilha, impedindo a propagação de poeiras.
Monobóia	Uma monobóia é “terminal flutuante” offshore, utilizado para a operação de carregamento e descarregamento de petróleo e derivados, que permite que os petroleiros não tenham de entrar no Porto. Os equipamentos mais modernos estão já dotados de estação meteorológica, que permitem monitorizar o vento, corrente marítima e o tamanho das ondas, bem como alguns dados sobre o navio, nomeadamente temperatura, pressão e posição geográfica.
Logística intermodal	A logística intermodal caracteriza-se pelo handling e transporte de carga da origem ao destino, através de vários meios de transporte (marítimo, rodoviário, aéreo e ferroviário) onde cada um desses meios é da responsabilidade de um fornecedor de transporte específico, cada um com o seu contrato independente. Isto significa que a carga poderá ser descarregada no porto, posteriormente transportada através de transporte ferroviário para um centro de distribuição e, posteriormente, distribuída por transporte rodoviário para o seu destino final. Cada um destes meios, no caso da logística intermodal, seria da responsabilidade de diferentes fornecedores de transporte.
Porto Artificial	Estrutura portuária desenvolvida pelo homem para desenvolvimento de atividades comerciais. No caso do Porto de Leixões, o porto marítimo artificial foi construído na foz do rio Leça, aproveitando três grupos de rochas em frente a Leça da Palmeira, sobre as quais foi assentado o quebra-mar.
Quebra-Mar	Estrutura costeira natural ou artificial que tem por finalidade principal proteger a costa ou um porto da ação das ondas do mar.
Recuperador oleofílico	Equipamento vocacionado para a absorção de óleos, utilizado para o combate à poluição no meio hídrico, nomeadamente a mitigação dos efeitos dos derrames.
Safety	Condição atribuída a um sujeito que está protegido de uma causa existente ou provável de perigo, risco ou lesão. Conceito relacionado com o assegurar das condições de segurança dos colaboradores de uma determinada empresa. No caso da APDL, o conceito refere-se à segurança das operações e do espaço portuário, abrangendo, por isso, colaboradores, prestadores de serviço, visitantes e clientes da APDL, que usufruam do seu espaço de atuação.
Security	Grau de resistência ou proteção em relação ao perigo. Relacionado com a defesa das operações ou da informação, contra uma possível ameaça. No caso da APDL trata-se da segurança do espaço portuário contra possíveis ameaças nomeadamente, atividades criminosas de diversos tipos (contrafação de produtos, tráfego, entre outros).



10. Tabela GRI

GRI STANDARDS	INDICADOR	LOCALIZAÇÃO
102 CONTEÚDOS GERAIS		
Perfil organizacional		
102 - 1	Nome da organização.	Pág. 9
102 - 2	Atividades, marcas, produtos e serviços	Pág. 8-13
102 - 3	Localização da sede da organização	Pág. 4
102 - 4	Localização das operações	Pág. 10 e 11
102 - 5	Propriedade e forma jurídica	Pág. 9
102 - 6	Mercados em que a organização atua	Pág. 11
102 - 7	Dimensão da organização	Pág. 12
102 - 8	Informação sobre colaboradores e outros trabalhadores	Pág. 59, 60, 63, 64
102 - 9	Cadeia de fornecedores	Pág. 52
102 - 10	Alterações significativas ocorridas na organização e cadeia de fornecedores	Pág. 11 a 15
102 - 11	Abordagem ao princípio da precaução	Sistema de controlo de riscos http://www.apdl.pt/governo-sociedade Manual de gestão de risco empresarial, incluindo os riscos de corrupção e de infrações conexas http://www.apdl.pt/documents/10180/46025/Manual_MAR+integrado_Fev2017.pdf/59f0c04f-e675-47dd-8d2e-13fb307d72cd
102 - 12	Iniciativas externas	Secção de Parcerias e protocolos do site da APDL http://www.apdl.pt/pt_PT/parcerias-e-protocolos
102 - 13	Participação em associações	Relatório de Governo Societário http://www.apdl.pt/governo-sociedade
102 CONTEÚDOS GERAIS		
Estratégia		
102 - 14	Declaração do mais alto decisor na organização	Não reportado
Ética e Integridade		
102 - 16	Valores, princípios, padrões e normas de comportamento	Pág. 10

GRI STANDARDS	INDICADOR	LOCALIZAÇÃO
Governança		
102 - 18	Estrutura de governação	Pág. 10
Relacionamento com as partes interessadas		
102 - 40	Lista de grupos de stakeholders	Pág. 28
102 - 41	Acordos de contratação coletiva	Pág. 60
102 - 42	Identificação e seleção de stakeholders	Pág. 18, 19, 28
102 - 43	Abordagem ao envolvimento de stakeholders	Pág. 18, 19, 28 a 33
102 - 44	Principais temas e preocupações levantadas	Pág. 18 e 19
Prática de relato de sustentabilidade		
102 - 45	Entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas	Pág. 11 APDL - Relatório de Gestão e Demonstrações Financeiras: Exercício de 2015
102 - 46	Definição do conteúdo do relatório e os limites dos tópicos	Pág. 18 e 19
102 - 47	Lista de tópicos materiais	Pág. 18 e 19
102 - 48	Reformulações de informação	Não aconteceu
102 - 49	Alterações no relato	Não aconteceu
102 - 50	Período coberto pelo relatório	Pág. 47
102 - 51	Data do relatório anterior mais recente	Pág. 47
102 - 52	Ciclo de emissão de relatórios	Pág. 47
102 - 53	Contacto para perguntas sobre o relatório	Pág. 64
102 - 54	Opção escolhida pela organização, se o relatório foi preparado “de acordo” com os GRI Standards	Pág. 47
102 - 55	Índice GRI	Pág. 69
102 - 56	Verificação externa	Não é feita
200 DESEMPENHO ECONÓMICO		
Desempenho Económico		
103	Abordagem de gestão	Pág. 9 a 15
201 - 1	Valor económico direto gerado e distribuído	Pág. 50 e 51
201 - 2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades para as atividades da organização, devido às alterações climáticas.	Relatório do Governo Societário APDL 2016 Pág. 27-32
201 - 3	Cobertura das obrigações previstas no plano de benefícios da organização e outros planos de reforma.	Pág. 51
201 - 4	Apoio financeiro recebido do Governo.	Pág. 51
Presença no mercado		
202 - 1	Rácio entre o salário mais baixo e o salário mínimo local por género	Pág. 51

GRI STANDARDS	INDICADOR	LOCALIZAÇÃO
202 - 2	Proporção de cargos de gestão de topo ocupado por indivíduos provenientes da comunidade local.	Pág. 51
Impactos económicos indiretos		
103	Abordagem de gestão	Pág. 12-15
203 - 1	Investimentos em infraestruturas e serviços oferecidos	Pág. 12 e 22-24
203 - 2	Impactos económicos indiretos significativos	Não reportado
Práticas de compras		
103	Abordagem de gestão	Relatório Governo Societário APDL 2016 Pág. 50-51 Código de Fornecedores http://www.apdl.pt/codigo-de-fornecedores Carta de Princípios para Concessionários http://www.apdl.pt/codigo-de-principios
204 - 1	Proporção de gastos com fornecedores locais	Pág. 52
Combate à corrupção		
205 - 1	Avaliações das operações de riscos de corrupção	Pág. 52
205 - 2	Comunicação e formação em políticas e procedimentos de combate à corrupção	Pág. 52
205 - 3	Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	Não reportado
Concorrência desleal		
206 - 1	Ações judiciais por concorrência desleal, antitrust e práticas de monopólio.	Pág. 52
300 DESEMPENHO AMBIENTAL		
Energia		
103	Abordagem de gestão	Pág. 35-39
302 - 1	Consumo de energia no interior da organização	Pág. 53-54
302 - 3	Intensidade Energética	Pág. 53-54
302 - 4	Redução do consumo de energia	Pág. 53
302 - 5	Reduções nos requisitos de energia de produtos e serviços	Não reportado
Água		
103	Abordagem de gestão	Pág. 38-39 Plano de Controlo da Qualidade da Água http://www.apdl.pt/documents/10180/50146/ProgramaControloQualidadeAgua_PortoLeixoes_2016.pdf/736151e1-a712-4aae-bf35-417e766869aa
303 - 1	Consumo total de água, por fonte.	Pág. 57-58
303 - 2	Recursos hídricos significativamente afetados pelo consumo de água.	Não reportado
303 - 3	Água reciclada e reutilizada.	Não reportado

GRI STANDARDS	INDICADOR	LOCALIZAÇÃO
Biodiversidade		
103	Abordagem de gestão	Pág. 38-39
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.	Não Aplicável
304 - 3	Habitats protegidos ou restaurados.	Não há.
304 - 4	Número de espécies na Lista Vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações.	Não reportado
Emissões		
103	Abordagem de gestão	Pág. 36-37
305 - 1	Emissões diretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 1)	Pág. 55-57
305 - 2	Emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 2)	Pág. 55-57
305 - 3	Outras emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Âmbito 3)	Não reportado
305 - 4	Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	Pág. 55-57
305 - 5	Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	Não reportado
305 - 7	Emissões de Nox, Sox e outras emissões atmosféricas significativas	Não reportado
Efluentes e Resíduos		
103	Abordagem de gestão	Pág. 38 Plano de Receção e Gestão de Resíduos de Navios e Resíduos de Carga Porto de Leixões http://www.apdl.pt/documents/10180/44706/plano_recepcao_residuos.pdf/cb60a619-3716-495e-9d03-fad4fa743626 Plano de Receção e Gestão de Resíduos no Porto de Viana do Castelo http://viana.apdl.pt/documents/13957/35617/Plano+de+Recep%C3%A7%C3%A3o+e+Gest%C3%A3o+de+Res%C3%ADduos.pdf/25ce9d22-0626-4bba-b1f7-8bd122510a89
306 - 1	Descarga total de água, discriminado por qualidade e destino	Não reportado
306 - 2	Quantidade total de resíduos, por tipo e método de eliminação	Pág. 58
306 - 3	Derrames significativos	Pág. 59
306 - 4	Transporte de resíduos perigosos	Não reportado
306 - 5	Massas de água afetadas por descargas e/ou escoamentos.	Não reportado
Conformidade ambiental		
307 - 1	Não-conformidade com leis e/ou regulamentação ambiental.	Não houve.

GRI STANDARDS	INDICADOR	LOCALIZAÇÃO
Avaliação Ambiental de Fornecedores		
103	Abordagem de gestão	Código de Fornecedores http://www.apdl.pt/codigo-de-fornecedores Carta de Princípios para Concessionários http://www.apdl.pt/codigo-de-principios Procedimento de Segurança e Ambiente Prestadores de Serviços Externos http://www.apdl.pt/prestadores-de-servicos-externos
308 - 1	Novos fornecedores avaliados com base em critérios ambientais	Não reportado
308 - 2	Impactos ambientais negativos na cadeia de valor e ações tomadas	Não reportado
400 Desempenho Social		
Emprego		
103	Abordagem de gestão	Pág. 41-44
401 - 1	Novas contratações e rotatividade de colaboradores	Pág. 60-61
401 - 2	Benefícios assegurados aos colaboradores a tempo inteiro que não são concedidos a colaboradores temporários ou a tempo parcial	Não há colaboradores temporários ou a tempo parcial.
401 - 3	Licença Parental	Pág. 61
Relações laborais		
402 - 1	Prazos mínimos de notificação prévia em caso de mudanças operacionais	Não reportado
Saúde e Segurança no Trabalho		
103	Abordagem de gestão	Pág. 32 Código International Ship and Port Facility Security Code http://www.apdl.pt/isps Garantia das condições de segurança no trabalho na atividade portuária http://www.apdl.pt/acompanhamento-de-concessoes Procedimentos EPI Mínimos na Área Portuária http://www.apdl.pt/documents/10180/47355/Procedimento_EPI_nov_2015.pdf/7d8f7b69-fcd5-4603-a6d9-85c614e6bd3d
403 - 1	Representações de colaboradores em comissões formais de segurança e saúde	Pág. 51
403 - 2	Tipos e taxas e lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, absentismo e óbitos relacionados ao trabalho	Pág. 61
403 - 3	Colaboradores com elevada incidência ou elevado risco de doenças ocupacionais.	Pág. 62
403 - 4	Tópicos de segurança e saúde cobertos por acordos formais com sindicatos.	Pág. 62

GRI STANDARDS	INDICADOR	LOCALIZAÇÃO
Formação e Educação		
103	Abordagem de gestão	Pág. 42-43 Oferta Formativa http://www.apdl.pt/oferta-formativa
404 - 1	Média de horas de formação por ano, por colaborador	Pág. 62
404 - 2	Programas para gestão de competências e aprendizagem contínua	Plano de formação http://www.apdl.pt/formacao
404 - 3	Percentagem de colaboradores que recebem análises de desempenho e de desenvolvimento de carreira regulares, discriminadas por género.	Pág. 62
Diversidade e Igualdade de Oportunidades		
103	Abordagem de gestão	Diagnóstico de igualdade de género Relatório Diferenciação salarial por género http://www.apdl.pt/documents/10180/42566/Rel_dif_salarial_genero.pdf/66320e44-a874-49e4-98c3-9b80d16ad079
405 - 1	Diversidade na gestão e entre os colaboradores	Pág. 63-64
405 - 2	Rácio do salário base e remuneração das mulheres pelo dos homens	Pág. 64
Não-Discriminação		
406-1	Casos de discriminação e as medidas corretivas tomadas.	Pág. 64
Comunidades locais		
103	Abordagem de gestão	Pág. 29-31
413-1	Operações com programas locais de envolvimento na comunidade, avaliação de impacto e programas de desenvolvimento.	Pág.29-31 Relatório Governo Societário APDL 2016 Pág. 54-60
413-2	Operações com potencial impacto ou impacto negativo nas comunidades locais.	Pág. 18-19 Relatório Governo Societário APDL 2016 Pág. 54-60
Avaliação de Fornecedores		
103	Abordagem de gestão	Código de Fornecedores http://www.apdl.pt/codigo-de-fornecedores Carta de Princípios para Concessionários http://www.apdl.pt/codigo-de-principios
414 - 1	Novos fornecedores analisados com base em critérios sociais	Não reportado
414 - 2	Impactos sociais negativos na cadeia de fornecedores e medidas tomadas	Não reportado

GRI STANDARDS	sony lbt-d 507INDICADOR	LOCALIZAÇÃO
Saúde e Segurança do Cliente		
416-1	Análise de impactos de saúde e segurança em categorias de produtos e serviços	Pág. 65
416-2	Não conformidade relativa a impactos causados por produtos e serviços na saúde e segurança	Pág. 65
Marketing e rotulagem		
417-3	Casos de não conformidade relacionados com a comunicação de marketing	Não houve.
Privacidade do Cliente		
418-1	Reclamações comprovadas relativas a violação de privacidade e perda de dados de clientes.	Pág. 65
Conformidade socioeconómica		
419-1	Não-conformidade com leis e regulamentação nas áreas económica e social.	Não houve.



INDICADORES ESPECÍFICOS		LOCALIZAÇÃO
APDL	Sedimentos resultantes de dragagens	Não reportado
APDL	Número de equipamentos com emissões de R22 que foram removidos/substituídos	2 Equipamentos com emissões de R22 que foram removidos/substituídos
APDL	Índice de Gravidade	Pág. 32
APDL	Índice de Frequência	Pág. 32
APDL	Índice de Sinistralidade	Pág. 32
Porto de Viana do Castelo		
APDL	Movimento de navios (número total)	Pág. 15
APDL	Movimento de navios (1.000 GT)	Pág. 15
APDL	Movimento de mercadorias – Total (ton.)	Pág. 15
APDL	Carga Geral Fracionada	Pág. 15
APDL	Carga Contentorizada	Pág. 15
APDL	Carga Ro-Ro	Pág. 15
APDL	Granéis Sólidos	Pág. 15
APDL	Granéis Líquidos	Pág. 15
Via Navegável do Douro		
APDL	Movimento de Passageiros	Pág. 15
APDL	Movimento de navios comerciais	Pág. 15
APDL	Movimento de Passageiros	Pág. 15
APDL	Movimento de navios de mercadorias	Pág. 15
APDL	Movimento de mercadorias – Total	Pág. 15
Porto de Leixões		
APDL	Movimento de navios (número total)	Pág. 14
APDL	Movimento de navios (1.000 GT)	Pág. 14
APDL	Movimento de mercadorias – Total (ton.)	Pág. 14
APDL	Carga Geral Fracionada	Pág. 14
APDL	Carga Contentorizada	Pág. 14
APDL	Carga Ro-Ro	Pág. 14
APDL	Granéis Sólidos	Pág. 14
APDL	Granéis Líquidos	Pág. 14
APDL	Número de contentores movimentados	Pág. 14
APDL	TEU de contentores movimentados	Pág. 14
APDL	Movimento de Passageiros	Pág. 14
APDL	Número de navios de passageiros	Pág. 14

