

# RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2010



**APDL**  
ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS  
DO DOURO E LEIXÕES, S.A.



# ÍNDICE

<b>0.</b>	<b>Mensagem do Presidente do Conselho de Administração</b>	<b>3</b>
<b>1.</b>	<b>Enquadramento e Âmbito do Relatório</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>A Empresa</b>	<b>5</b>
	2.1. Síntese da actividade da empresa em 2010	5
	2.2. Perfil da Empresa	6
	2.3. Estrutura Organizacional	8
<b>3.</b>	<b>Projecto de Sustentabilidade</b>	<b>9</b>
	3.1. Instrumentos Estratégicos para a Gestão da Sustentabilidade	9
	3.2. Plano Operacional de Sustentabilidade	10
	3.2.1. Plano Operacional de 2010	11
	3.2.2. Plano Operacional para 2011	14
<b>4.</b>	<b>Relacionamento com as Partes Interessadas</b>	<b>15</b>
	4.1. Instrumentos de Comunicação	15
	4.2. Parcerias e Protocolos	16
	4.2.1. Projectos de Cooperação Internacionais	16
	4.2.2. Projectos de I&D	17
	4.3. Acções de Responsabilidade Social	17
<b>5.</b>	<b>Dimensões da Sustentabilidade</b>	<b>21</b>
	5.1. Dimensão Social	21
	5.1.1. Caracterização dos Recursos Humanos	21
	5.1.2. Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho	24
	5.1.3. Formação Profissional	25
	5.1.4. Acções de Responsabilidade Social Interna	26
	5.1.5. Resumo dos Indicadores Sociais	27
	5.2. Dimensão Ambiental	28
	5.2.1. Abordagem aos Aspectos Ambientais	28
	5.2.2. Água	29
	5.2.3. Energia e Emissões	31
	5.2.4. Resíduos, Efluentes e Derrames	34
	5.2.5. Resumo dos Indicadores Ambientais	38
	5.2.6. Biodiversidade	38
	5.2.7. Iniciativas Ambientais dos Concessionários	39
	5.3. Dimensão Económica	41
	5.3.1. Abordagem aos Aspectos Económicos	41
	5.3.2. Investimentos	42
	5.3.3. Criação e Distribuição de Valor	43
<b>6.</b>	<b>Conclusões</b>	<b>44</b>
<b>7.</b>	<b>Notas Metodológicas e Auto-declaração</b>	<b>46</b>
<b>8.</b>	<b>Índice GRI</b>	<b>47</b>
	Siglas	53
	Ficha Técnica	53

# O.

## MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O ano de 2010 foi de grande importância para a APDL, sob vários pontos de vista, mas fundamentalmente do lado da organização. O novo ERP, a Certificação da Qualidade e os desafios do PAEX (parceiros para a excelência) foram altamente consumidores de recursos internos.

Estas novas ferramentas, determinantes para a sustentabilidade numa perspectiva alargada, acabaram por condicionar ligeiramente o grau de execução do Plano Operacional de 2010.

Em simultâneo, por causa das poeiras provocadas pela quantidade inusitada de aparas de madeira no porto, o ano de 2010 foi muito exigente do lado do acompanhamento ambiental das actividades concessionadas. O envolvimento do conjunto da comunidade portuária na busca de uma solução e compromisso das boas práticas foi muito gratificante para a APDL.

Na abertura do Porto à comunidade, há dois números que impressionam; o dos visitantes do dia do porto e o das visitas de alunos ao longo do ano, vindos de um espaço regional que é cada vez mais alargado. Em ambos os casos, o número é superior a 3.000.

No domínio da sustentabilidade, o ano de 2010, pode dizer-se, foi um ano de transição.

Este já é o quinto relatório de sustentabilidade, e quando uma novidade se transforma num hábito, há sempre um momento em que é necessário estabelecer um ponto, ou neste caso, 3 pontos:

- O realismo, no sentido de avaliar bem os recursos quando se trata de continuar com tarefas rotineiras assegurando a capacidade de lhes dar resposta;
- A novidade e a ambição, ao sinalizar os principais vectores de mudança e os projectos inovadores;
- A partilha, definindo processos de interacção e de criação de equipas que cuidem da sustentabilidade e se transformam em unidades operacionais.

O ano de 2010 foi muito rico no que a cada um destes três temas diz respeito e, estou certo, os resultados de 2011 farão justiça a este momento de transição.

Veja-se o programa traçado para este ano, a evolução que constituirão os sistemas de recolha de informação "on line" de ruído e qualidade do ar, a capacidade de resposta adquirida às solicitações ambientais provocadas no Porto de Leixões.

Chegamos ao final de 2010 com uma excelente saúde financeira e uma capacidade de investimentos invulgar no sector. Não duvidamos que a sustentabilidade, nas suas múltiplas componentes, será uma das principais beneficiárias deste momento bom da APDL.

*João Pedro Matos Fernandes*

# 1.

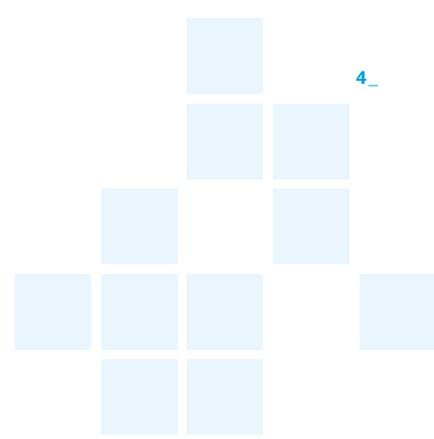
## ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DO RELATÓRIO

Com a publicação do 5º Relatório de Sustentabilidade dá-se continuidade ao compromisso de prestação de contas a todos os nossos *stakeholders* relativamente ao envolvimento e desempenho da empresa nos três pilares da sustentabilidade - económico, social e ambiental.

Este relatório abrange a actividade desenvolvida no ano civil de 2010, sendo de periodicidade anual e mantém, basicamente, a mesma estrutura do relatório publicado em 2009.

A definição do conteúdo do relatório teve em consideração:

- As directrizes GRI 3 (*Guidelines for Sustainability Reports G.3*), desenvolvido pela *Global Reporting Initiative*, e as suas orientações.
- Avaliação dos principais indicadores sociais, económicos e ambientais, da actividade desenvolvida em 2010, e os seus impactes no contexto da actividade da empresa e na prossecução de um desenvolvimento sustentável.
- Informação relatada pelos diferentes grupos de trabalho responsáveis pela execução do Plano Operacional de Sustentabilidade de 2010, sobre os progressos e compromissos alcançados.
- Informações prestadas pelos Concessionários do Porto de Leixões, no que se refere aos impactes ambientais, área em que os impactes resultam da actividade conjunta e não dependem apenas da APDL, obtida através de questionário específico.



# 2.

## A EMPRESA

### 2.1. SÍNTESE DA ACTIVIDADE DA EMPRESA EM 2010

O Porto de Leixões movimentou em 2010 cerca de 14,6 milhões de toneladas de mercadorias, o que significa um crescimento de 3% em relação ao ano anterior.

Este crescimento alcançou-se através do aumento das cargas fraccionada e contentorizada (que cresceram cerca de 11%), totalizando cerca de 54% do total da carga movimentada no Porto de Leixões. Os graneis líquidos (terminais petroleiro e oceânico) tiveram uma diminuição de 5%, passando a representar menos de 50% do total do movimento do porto em 2010.

Relativamente ao comércio internacional via Leixões, ultrapassou as 11 milhões de toneladas, aumentando as exportações em cerca de 1%, ao invés, as importações diminuíram 1,6%.

Destacam-se ainda as ligeiras oscilações que houve no tráfego intra e extra-comunitários, com um ligeiro aumento do tráfego com os mercados intra-comunitários (mais 0,5% que o ano anterior) passando a representar 45% do tráfego internacional, enquanto que o tráfego extra-comunitário, apesar de continuar a representa a maior fatia (55%), diminuiu 0,5%.

INDICADORES RELEVANTES	2010
<b>ECONÓMICOS</b>	
CARGA MOVIMENTADA	14 570 mil ton
N.º DE NAVIOS	2 589 navios
VOLUME DE NEGÓCIOS	42 968 mil euros
<b>FINANCEIROS</b>	
INVESTIMENTO	60 015 mil euros
TOTAL DE RECEITAS GERADAS	50 089 mil euros
IMPOSTO PAGO SOBRE LUCRO	2 375 mil euros
RESULTADO LÍQUIDO	6 461 mil euros
<b>SOCIAIS</b>	
SAÚDE E PROTECÇÃO NA DOENÇA	1 443 mil euros
APOIO À INFÂNCIA E EDUCAÇÃO	60 mil euros
VALORIZAÇÃO PROFISSIONAL	63 mil euros
CONTRIBUIÇÕES À COMUNIDADE	90 mil euros

## 2.2. PERFIL DA EMPRESA

### Actividade

A Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. (APDL), enquanto Autoridade Portuária (com funções de controlo e fiscalização), é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, que visa a exploração económica, conservação e desenvolvimento dos portos do Douro e Leixões, assegurando ainda alguns serviços operacionais, como a ajuda à navegação, controlo do tráfego marítimo, prestação de serviços de amarração, guindagem, armazenagem, aguada, recolha de resíduos, energia eléctrica, rebocadores e pilotagem; segurança, combate à poluição, entre outros.

### Área de Jurisdição

Tem sede em Leça da Palmeira e a sua área de jurisdição abrange a faixa marginal do domínio público marítimo, desde o enfiamento do eixo da Rua da Bélgica, na Praia de Lavadores, até ao paralelo do farol da Boa Nova, ao Norte do Porto de Leixões e compreende, além disso, as duas zonas seguintes:

- a) Zona do Porto do Douro, que inclui todo o estuário do Rio Douro, desde 200 metros a montante da Ponte Luís I até à Foz, com todas as suas margens, ancoradouros, cais, docas e terraplenos existentes ou que venham a ser construídos.
- b) Zona do Porto de Leixões, que abrange quebra-mares, a área molhada por eles circunscrita e as docas existentes ou a construir; o curso do Rio Leça até à antiga ponte dos moinhos de Guifões e a área terrestre delimitada pelo domínio público respectivo.

### Órgãos de Governo

O modelo de governação da APDL é composto pelos seguintes órgãos: Assembleia-geral, Conselho de Administração e Conselho Fiscal.

A Assembleia-geral é composta pelo accionista (Estado), reunindo pelo menos uma vez por ano para apreciação dos documentos de prestação de contas, relatórios e pareceres anexos, sendo a mesa da Assembleia geral constituída por um presidente e um secretário.

O Conselho de Administração gere os negócios portuários e pratica todos os actos e operações relativos ao objecto social que não caibam na competência atribuída a outros órgãos sociais, sendo constituído por um presidente e dois vogais.

A identificação de cada um dos órgãos sociais e respectivas competências estão definidas nos estatutos da empresa, disponíveis para consulta no site da empresa, onde está também disponibilizada a informação sobre as Áreas de Responsabilidade dos Membros do Conselho de Administração; Comissões Existentes; Sistema de Controlo de Riscos; Remuneração dos Órgãos Sociais; Regulamentos Internos e Externos; Normas e Procedimentos; Tarifários; Assembleias gerais e Competências da Assembleia-geral.

## Visão e Missão

**Visão:**

Fazer do Porto de Leixões uma referência para os sistemas logísticos que utilizam a fachada atlântica da Península Ibérica.

**Missão:**

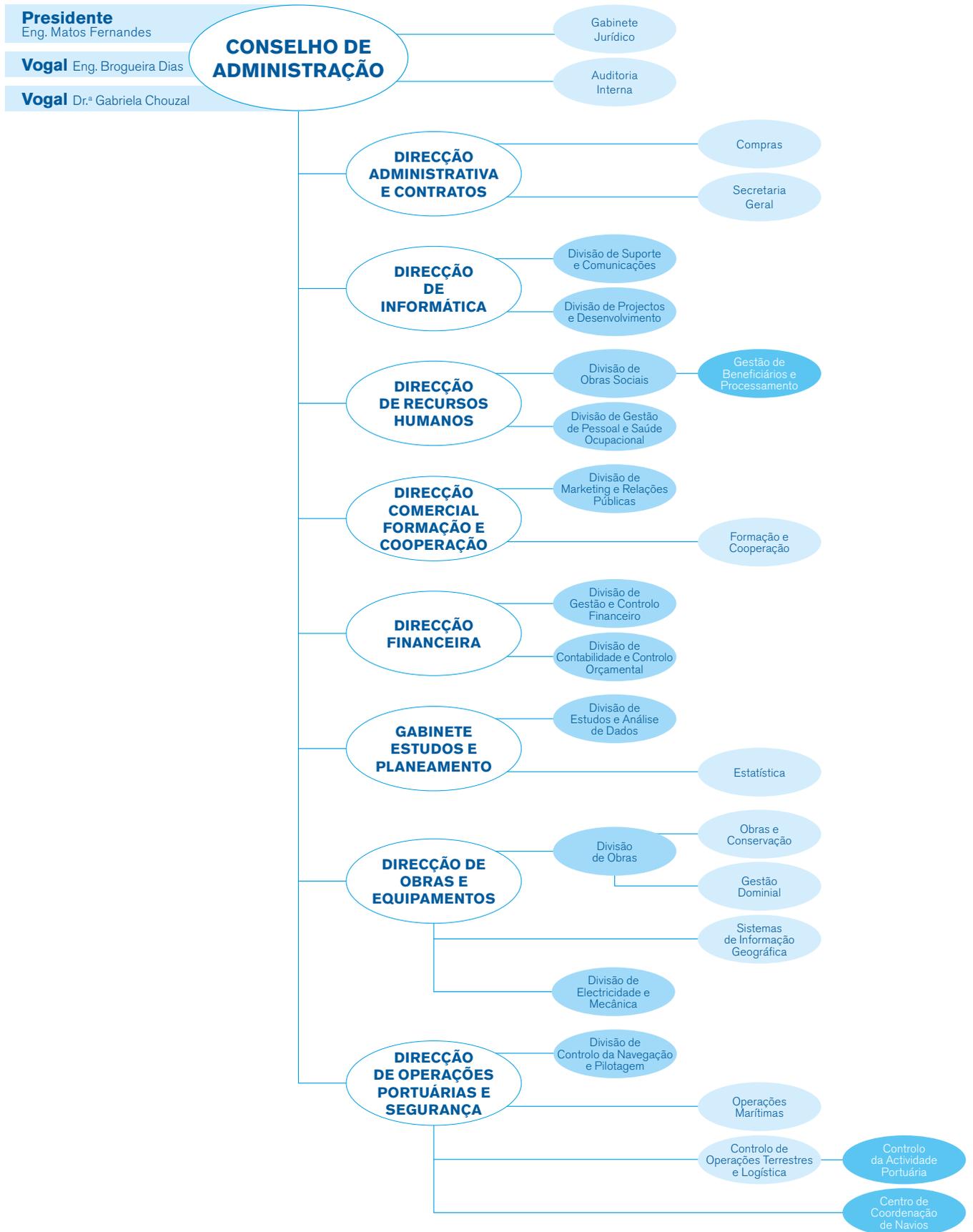
Prestar serviços de reconhecido valor para os utilizadores do Porto de Leixões, através de uma adequada oferta de infraestruturas, de uma elevada eficiência operacional, de recursos humanos qualificados e motivados, de uma prática de sustentabilidade e de segurança, ordenando e desenvolvendo o espaço portuário e assegurando a adequada integração urbana, envolvendo a comunidade portuária de Leixões.

## Valores

- ✓ Orientação para o cliente procurando satisfazer plenamente as suas expectativas;
- ✓ Transparência, ética, lealdade e orgulho de pertencer à APDL;
- ✓ Valorização e reconhecimento do mérito dos colaboradores da APDL;
- ✓ Inovação, procura sistemática da excelência, ambição colectiva em atingir melhores resultados;
- ✓ Participação activa na comunidade portuária de Leixões;
- ✓ Valorização da localização através de uma integração responsável;
- ✓ Exercício pleno de autoridade portuária orientado para o interesse público.

De referir que em 2010, não foi aplicada à APDL qualquer coima ou outra sanção resultante da não conformidade com leis e regulamentos ambientais. Também não se verificou qualquer registo relativo a violação de privacidade de clientes, concorrência desleal, *antitrust* ou práticas de monopólio ou corrupção. Não houve ainda qualquer registo de incidentes relacionados com discriminação, limitação da liberdade de associação, trabalho infantil ou trabalho forçado.

2.3. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



# 3.

## PROJECTO DE SUSTENTABILIDADE

### 3.1. INSTRUMENTOS ESTRATÉGICOS PARA A GESTÃO DA SUSTENTABILIDADE

#### Código de Ética

O Código de Ética da empresa, que se aplica a todos os trabalhadores/ras e, em geral, a todos aqueles que, a título permanente ou ocasional, actuem em nome da empresa, defende os compromissos Ético-sociais que devem nortear o comportamento de todos aqueles que actuem em nome da empresa, abrangendo as seguintes áreas: Conformidade Legal; Integridade; Profissionalismo; Condições de Trabalho; Ambiente/Sustentabilidade e Direitos Humanos.

#### Política de Sustentabilidade

A política de sustentabilidade da empresa tem como directrizes estratégicas fundamentais:

- ✓ Elegir a Sustentabilidade como factor de competitividade e oportunidade de negócio;
- ✓ Incentivar concessionários e fornecedores a adoptarem princípios de gestão sustentável de forma a influenciar positivamente a sustentabilidade portuária;
- ✓ Promover princípios de cooperação, transparência e confiança no relacionamento com as partes interessadas;
- ✓ Contribuir e incentivar a minimização dos impactes ambientais resultantes da actividade portuária;
- ✓ Promover a segurança das actividades desenvolvidas no Porto;
- ✓ Promover as condições para uma melhor integração urbana do Porto;
- ✓ Incentivar o desenvolvimento profissional e pessoal dos colaboradores.

#### Carta de Princípios para Concessionários

Esta carta de princípios visa um conjunto de compromissos, assumidos por todas as partes envolvidas, na adopção de princípios de ética, protecção do ambiente, promoção das condições de trabalho, cumprimento dos requisitos legais aplicáveis e incremento da competitividade do porto, nas políticas de gestão de cada empresa.

Com a consagração destes princípios, a APDL pretende reforçar as relações de confiança e transparência, o espírito de cordialidade e cooperação e um sentido de responsabilidade social na promoção e desenvolvimento de um Porto de Leixões cada vez mais competitivo.

## Código de Fornecedores

Este código visa estabelecer um compromisso entre a APDL e os seus fornecedores, relativamente aos princípios-chave que devem ser assumidos e tidos em consideração por ambas as partes no seu relacionamento comercial, nomeadamente:

- ✓ Ética no relacionamento;
- ✓ Comunicação transparente;
- ✓ Qualidade do serviço;
- ✓ Cumprimento das obrigações legais;
- ✓ Condições de trabalho;
- ✓ Protecção do ambiente;
- ✓ Saúde e segurança no trabalho.

## Sistema de Gestão da Qualidade

A APDL obteve em 2010 a Certificação do Sistema de Gestão da Qualidade, pela Lloyd's Register, na Norma NP EN ISO 9001:2008, para o âmbito da gestão do navio em porto, pilotagem, reboque, amarração, protecção e segurança, recolha de resíduos, mercadoria perigosa (Hazmat) e hidrografia. Esta será mais uma ferramenta de gestão na monitorização de processos organizacionais, no quadro de uma política de melhoria contínua e valorização dos serviços prestados.

## Modelo de Avaliação de Riscos

O Modelo de Avaliação de Riscos, projecto designado "MAR", consiste na implementação do *Framework* para a avaliação dos riscos da empresa, baseado nas etapas de um modelo de *Enterprise Risk Management* (ERM), que abranja toda a organização e todos os tipos de risco (financeiros, tecnológicos, corrupção/fraude, ambientais e demais riscos operacionais).

### 3.2. PLANO OPERACIONAL DE SUSTENTABILIDADE

A incorporação da sustentabilidade na estratégia de negócio da APDL tem como objectivo principal a criação de valor, traduzida na gestão equilibrada entre a dimensão económica, social e ambiental, na medida em que a identificação dos principais impactes resultantes da actividade da empresa, nestas três vertentes, conduz à minimização dos seus riscos, assumindo uma importância fundamental para que a criação de valor possa ser potenciada.

A identificação dos impactes da empresa conduz ainda a uma maior transparência na avaliação e comunicação dos mesmos e, nos casos dos impactes negativos, motiva a realização de medidas de mitigação, através de acções concretas e direccionadas,

sintetizadas no plano operacional de sustentabilidade da empresa. Este plano, em última análise, materializa as intenções enunciadas na política de sustentabilidade e integra as acções a realizar em cada ano civil, nos âmbitos sobretudo ambiental e social. Estas acções são definidas com base no diagnóstico feito pelos diversos serviços da empresa, das áreas a em que é prioritário agir e, também, do feedback que se recebe das próprias partes interessadas.

No relatório de sustentabilidade de 2009 estavam identificados os objectivos principais e as acções mais relevantes para 2010, de seguida apresenta-se o ponto de situação sobre o nível de execução das acções que constituíam o plano operacional para esse ano.

## 3.2.1. PLANO OPERACIONAL DE 2010

## ACÇÕES EXECUTADAS

ÂMBITO DA SUSTENTABILIDADE	ÁREA DE INTERVENÇÃO	ACÇÕES 2010
AMBIENTAL	EMISSÃO DE GEE E ENERGIA	Instalação de um sistema de regulação do fluxo de iluminação nas zonas públicas da área portuária.
	RACIONALIZAÇÃO DE CONSUMÍVEIS	Elaborar um modelo de gestão das Instalações Sanitárias da empresa.
	GESTÃO DAS ZONAS AJARDINADAS	Reforçar a cortina arbórea na zona da doca 2 - Matosinhos.
Estudar a viabilidade de substituição da relva nas zonas ajardinadas por outros tipos de materiais e plantas mais sustentáveis ambientalmente.		
SÓCIO-AMBIENTAL	QUALIDADE DO AR, RUÍDO E SEGURANÇA DAS OPERAÇÕES	Monitorização do ruído e da qualidade do ar na área portuária - Zonas da sucata e estilha.
		Elaboração de um plano de acção, com base nas conclusões dos relatórios das auditorias ao ar e ruído feitas em 2009.
		Aquisição de equipamento de medição de ruído para se promoverem monitorizações regulares na área portuária.
SOCIAL	POLÍTICAS DE APOIO À COMUNIDADE LOCAL	Programa Escola/Empresa – promoção de iniciativas conjuntas com escolas do concelho.
		Atribuição do Prémio Melhor Aluno (12º ano) do ano lectivo 2009/2010, das escolas secundárias do Concelho de Matosinhos.
		Definir programa de actividades do “Dia Aberto do Porto de Leixões”.
		Programa “Aprender Sempre” - Formação para aposentados da empresa.
	PLANO DE BENEFÍCIOS SOCIAIS	Dinamização do alargamento do horário de funcionamento das Obras Sociais da empresa e acesso a novas especialidades médicas.
	VALORIZAÇÃO PROFISSIONAL E PESSOAL	Elaborar o Diagnóstico de Necessidades Formação Profissional para o próximo ano.
Acção de sensibilização sobre as temáticas da sustentabilidade, destinada a chefias.		
CADEIA DE VALOR	DIÁLOGO E ENVOLVIMENTO C/ FORNECEDORES	Criar uma base de dados que identifique classes de Fornecedores/prestadores de serviço, com base num sistema de classificação.
CORPORATIVA	GOVERNAÇÃO	Elaboração de um relatório de não conformidades e respectivo plano de regularização sobre o cumprimento e divulgação dos princípios de bom governo.
	DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS	Relatório preliminar com indicadores de sustentabilidade a integrar no Relatório e Contas.
	GESTÃO DE RISCOS	Elaboração de um plano de prevenção de riscos de corrupção e infracções conexas.

**ACÇÕES PARCIALMENTE EXECUTADAS**

Estas são as acções que embora tenham sido iniciadas em 2010, estão ainda em execução e o seu término passou para 2011.

ÂMBITO DA SUSTENTABILIDADE	ÁREA DE INTERVENÇÃO	ACÇÕES 2010
AMBIENTAL	SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS	Criar procedimento para a gestão das Substâncias e Misturas Químicas (SMQ) autorizadas na empresa.
	EMISSÃO DE GEE E ENERGIA	Substituição de lâmpadas normais por lâmpadas economizadoras e colocação de sensores de movimento e/ou luminosidade no Edifício Central e Centro de Assistência da empresa.
		Elaboração do Plano Global de Benefícios Sociais da empresa.
		Projecto de trabalho sobre os factores de risco de saúde na empresa (Obesidade, Tensão Arterial, Índice Massa Corporal).
		Elaboração de um Dicionário de Competências por categoria profissional/actividade.
		Elaborar uma Ficha de Avaliação de Fornecedores/prestadores de serviço e alargar a avaliação a, pelo menos, 20 entidades consideradas estratégicas para a actividade da empresa.
		Promover as compras sustentáveis.
CORPORATIVA	DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS	Elaborar um Manual de Boas práticas para racionalização do consumo de energia, de água e recolha de resíduos.
	GESTÃO DE RISCOS	Desenvolver um estudo de inventariação e avaliação de riscos

## ACÇÕES NÃO EXECUTADAS

O ano de 2010 foi um ano atípico em termos de reestruturação de processos e retenção de custos, teve especial relevância a política de contenção dos custos operacionais e a implementação do ERP-SAP, o que originou um esforço de trabalho complementar em todos os serviços de suporte.

Estes factos condicionaram a realização plena do plano operacional de sustentabilidade. No entanto, as acções não concretizadas foram objecto de análise no final do ano, e, na sua maioria, transitaram para o plano operacional de 2011.

ÂMBITO DA SUSTENTABILIDADE	ÁREA DE INTERVENÇÃO	ACÇÕES PROGRAMADAS PARA 2010
AMBIENTAL	ÁGUA	Elaboração de um relatório sobre a gestão e comercialização da água.
		Analisar a possibilidade de construir reservatórios para recolha da água da chuva na zona do auditório, para a rega das áreas ajardinadas.
	SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS	Acção de Sensibilização sobre rotulagem.
		Criação de um cartaz para afixação nos locais de armazenagem e utilização das substâncias e misturas químicas, e sua disponibilização na intranet.
		Criação de uma ficha de entrega aos trabalhadores para as Substâncias e Misturas Químicas novas, para permitir informação/formação adequada.
	EMISSÃO DE GEE E ENERGIA	Estudo de viabilidade de produção de energias renováveis.
RESÍDUOS	Implementação da recolha selectiva de resíduos nos edifícios administrativos.	
GESTÃO DE COLABORADORES	PLANO DE BENEFÍCIOS SOCIAIS	Elaboração do Manual de Acolhimento.
		Abertura e dinamização dos novos equipamentos sociais (cantina, ginásio).
	SEGURANÇA, HIGIENE, E SAÚDE NO TRABALHO	Acção anual de sensibilização sobre SHST.
		Inclusão de 1h formação específica em SHST em todas as acções de formação em que tal se torne adequado.
		Elaboração de uma <i>Checklist</i> para acompanhamento das condições de SHST nas áreas concessionadas e preparar respectivo plano de visitas de controlo.
	VALORIZAÇÃO PROFISSIONAL E PESSOAL	Acção de sensibilização sobre procedimento de prestação de serviços externos, em matérias de SHST e Ambiente.
Apoio diversificado no âmbito programa "Novas Oportunidades" - RVCC 9º e 12º ano.		
CADEIA DE VALOR	DIALOGO E ENVOLVIMENTO C/ FORNECEDORES	Certificação da Aptidão Profissional para os Técnicos de Contabilidade
		Plano de Comunicação dos resultados das avaliações às entidades fornecedoras avaliadas.
		Introdução de uma página sobre a sustentabilidade na revista da empresa.

### 3.2.2. PLANO OPERACIONAL PARA 2011

O Plano Operacional de Sustentabilidade para 2011 integra 23 acções, na sua maioria inseridas na actuação da empresa nas vertentes social e ambiental. Destacam-se a seguir as acções mais relevantes em termos de compromissos para a minimização dos impactes negativos resultantes da actividade da empresa.

OBJECTIVOS	ACÇÕES 2011
<p>Controlar e minimizar os impactes do ruído ambiente, decorrente do normal funcionamento do porto.</p>	<p>Efectuar monitorização permanente do ruído na área portuária e elaboração periódica dos respectivos relatórios de controlo.</p>
<p>Controlar e minimizar os impactes decorrentes do normal funcionamento do porto na qualidade do ar na área portuária.</p>	<p>Aquisição de equipamento de medição de partículas e promoção de monitorizações regulares.</p>
<p>Promover a integração urbana do porto e diminuir o impacte que a actividade da empresa tem junto das populações locais.</p>	<p>Aquisição de um manto geo-têxtil para a cobertura da estilha, destinado a impedir a propagação de poeiras.</p> <p>Reforçar a barreira de contentores do parque de estilha e colocação de um "pára-vento" no topo da estrutura.</p>
<p>Integrar critérios de avaliação de impactes ambientais e sociais nos procedimentos de aquisição de produtos e serviços.</p>	<p>Promover as compras sustentáveis na aquisição dos novos equipamentos de impressão e respectivos consumíveis.</p>
<p>Promover as boas práticas de racionalização do consumo da água e energia e promover a separação e reciclagem dos resíduos domésticos.</p>	<p>Elaborar o Manual de Boas práticas para racionalização do consumo de energia e de água e recolha de resíduos.</p>
<p>Identificar as políticas de gestão de riscos que garantam a sustentabilidade do negócio.</p>	<p>Projecto MAR - Modelo de Avaliação de Riscos</p>

# 4.

## RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS

As partes interessadas, ou *stakeholders*, mais directamente afectadas pela actividade do Porto de Leixões, constituem um leque muito alargado de interlocutores, (trabalhadores/ras, concessionários, fornecedores, clientes, instituições públicas, tutela, comunidade portuária, população, etc), todos eles com interesse para a APDL no sentido da avaliação dos impactes que a empresa e as actividades desenvolvidas no porto têm sobre cada um deles, em todas as vertentes - económica, social e ambiental - em consonância com a visão da empresa para um desenvolvimento sustentável do porto. Este relacionamento implica:

- Um diálogo transparente sobre a actividade da empresa e sobre a avaliação e comunicação dos seus impactes (negativos e positivos);
- Promoção do envolvimento das empresas concessionárias e fornecedoras nos compromissos assumidos na política de sustentabilidade da empresa;
- Cooperação com entidades públicas e privadas, com o objectivo de partilhar experiências, através da criação de parcerias e alianças das quais o porto possa retirar mais-valias para a sua modernização e para a qualificação dos seus recursos e que se traduza em valor para a empresa e para o Porto de Leixões;
- Envolvimento da comunidade local com a empresa e suas actividades, através de uma maior abertura do porto à cidade, no sentido de reforçar a identidade portuária e o seu reconhecimento junto das populações locais;
- Crescente responsabilização social da empresa para com a comunidade, de acordo com as novas tendências de cidadania empresarial e responsabilidade social, promovendo assim a imagem do porto como empresa sustentável.

### 4.1. INSTRUMENTOS DE COMUNICAÇÃO

Para a promoção de uma comunicação transparente e regular com as partes interessadas, que directa ou indirectamente se relacionam com a APDL, existem diversos instrumentos de gestão e vários meios de comunicação disponibilizados pela empresa e dos quais se destacam:

#### Instrumentos Estratégicos da Sustentabilidade

- ✓ Política de Sustentabilidade da empresa, (aprovada e divulgada em Setembro de 2009);
- ✓ A Carta de Princípios para Concessionários;
- ✓ Código de Fornecedores;
- ✓ Código de Ética.

#### Provedor do Cliente do Porto de Leixões

É uma entidade oficial e independente que permite dar resposta, rápida e fundamentada, a todas as reclamações dos utilizadores do porto e, simultaneamente, receber sugestões de melhoria dos serviços.

## Outros Canais de Comunicação

Sítio da internet da empresa (www.portodeleixoes.pt), Revista Titan, comunicados de imprensa, seminários temáticos, para além dos instrumentos de gestão estratégica e de comunicação pública de resultados, como o Relatório e Contas; Balanço Social; Relatório de Sustentabilidade e o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões (2004-2015).

## Questionários e Visitas de empresas

A APDL tem desenvolvido diversas acções no sentido de aferir o grau de satisfação dos utilizadores do porto, com especial relevância para os inquéritos, visitas a empresas e implementação de um processo de Gestão de Reclamações, inserido no processo de Certificação do Sistema de Gestão da Qualidade.

### 4.2. PARCERIAS E PROTOCOLOS

O Porto de Leixões tem investido nos factores dinâmicos de competitividade, promovendo projectos de I&D (Investigação e Desenvolvimento) e projectos de cooperação internacional, com o objectivo de reforçar canais de auscultação, partilhar experiências e conhecimento relevante para a melhoria de desempenho da empresa, na adaptação a novos processos e desafios em áreas como a logística ou a inovação tecnológica, contribuindo para a promoção da marca “Porto de Leixões”, ao mesmo tempo que impulsiona o intercâmbio de boas práticas ligadas ao negócio.

#### 4.2.1. PROJECTOS DE COOPERAÇÃO INTERNACIONAIS

##### Cooperação na área logística entre Portugal e Espanha - Projecto Intermodalidade E80

O Porto de Leixões, o Porto de Aveiro e a Zaldesa – Plataforma Logística de Salamanca estão envolvidos num projecto de aprendizagem comum que visa estudar os constrangimentos que actualmente se verificam ao transporte de mercadorias no eixo viário E-80 (um dos mais congestionados da Europa) e estudar e propor alternativas intermodais, quer de base marítima, quer de base ferroviária.

O objectivo do projecto é criar, desenvolver e gerir um fórum institucional de cooperação, discussão e partilha de conhecimento para disseminar métodos e processos para melhorar o transporte intermodal e soluções logísticas no corredor internacional



Seminário do projecto E-80

E-80, nomeadamente, a transferência de mercadorias para o modo rodoviário e ferroviário, permitindo assim promover a intermodalidade através de soluções logísticas e desenvolver o Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD) no Porto de Leixões e no Porto de Aveiro.

O projecto, que se iniciou em 2009 e terminará em 2011, inclui a realização de 3 conferências e 5 workshops, que darão a origem a 5 manuais técnicos, tendo um orçamento que ascende a 800 mil euros, dos quais 374 mil correspondem a financiamento comunitário, através do programa Marco Pólo.

## Cruise Atlantic Europe

Trata-se dum projecto de cooperação europeu, no âmbito do Programa Comunitário Espaço Atlântico, liderado pelo Porto de Leixões e com a participação dos portos de Lisboa, Corunha, Bilbao, Brest, St.Malol Cork e Dover, no domínio do turismo de cruzeiros. Esta rede de portos, em colaboração com um conjunto de entidades regionais e locais, pretende reforçar a posição do espaço Atlântico no mercado europeu do turismo de cruzeiros e criar e promover novos produtos turísticos que valorizam as dimensões histórica e cultural das cidades atlânticas. Neste âmbito, em 2010, foram negociadas novas escalas para 2011 de navios cruzeiros de maiores dimensões, que irão demandar do Novo Terminal de Cruzeiros de Leixões, a partir de Maio de 2011.

### C.T.U.R. – “Cruise traffic and urban regeneration of city port heritage as a key for the sustainable economic, social and urban development”

Este projecto, participado pelo Programa URBACT II (European Programme for Urban Sustainable Development), tem por objectivo principal a melhoria da integração dos espaços de fronteira urbano-portuária com o desenvolvimento do turismo de cruzeiros, é liderado pelo Município de Nápoles e constituído por 12 parceiros de diversos países, onde se inclui a APDL e a Câmara Municipal de Matosinhos, em representação de Portugal.

#### 4.2.2. PROJECTOS DE I&D

No domínio da investigação destaca-se a participação da APDL nos seguintes projectos:

- **Pólo de Competitividade e Tecnologia - TICE.PT**, um Pólo das Tecnologias de Informação, Comunicação e Electrónica, que tem como estratégia global construir uma plataforma de concertação que envolva e mobilize os principais actores das TICE nos processos de inovação, I&DT, transferência de conhecimento formação avançada, desenvolvimento, produção e comercialização de produtos e serviços, marketing e internacionalização.
- **Projecto MARPORT – Sistema de Previsão de Agitação Marítima em Portos Portugueses**, participado pelo Sistema de Apoio à Investigação e Desenvolvimento Empresarial Aplicado – Programa IDEIA, em parceria com a Administração dos Portos de Sesimbra e o Instituto Superior Técnico, para desenvolver um sistema de previsões de agitação marítima à entrada dos portos baseada em modelos mais rigorosos do que os normalmente utilizados pelos serviços meteorológicos para as previsões globais.

Previstos iniciar em 2011 estão ainda dois projectos, um na área dos serviços logísticos, o projecto MIELE – Multimodal Interoperability E-Services for Logistics and Environment Sustainability que, em colaboração com outros portos nacionais e internacionais, versará sobre as boas práticas do Correio Urgente de grande capacidade, formalizando uma rede de serviços logísticos, na qual se insere o

nó porto. E outro na área da investigação, o projecto NOPTILUS – Autonomous, Selflearning, Optimal and Complete Underwater System, que tem como objectivo desenvolver as tecnologias emergentes de robótica aplicadas a veículos autónomos, em parceria com a Faculdade de Engenharia do Porto.

#### 4.3. ACÇÕES DE RESPONSABILIDADE SOCIAL

Estando o Porto de Leixões inserido de uma forma física no tecido urbano do concelho de Matosinhos e sendo uma referencia para as cidades que delimitam a sua área operacional (Matosinhos e Leça da Palmeira), a APDL assume de forma clara e pragmática uma política de responsabilidade social, na vertente de desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida das comunidades mais próximas do porto, através da colaboração e apoio a iniciativas de entidades oficiais, de âmbito social, educacional e cultural e também de uma cada vez maior aproximação e abertura do porto à população local.

Neste sentido têm-se vindo a realizar algumas iniciativas de integração social que estabelecem uma ligação mais próxima com as populações e outras entidades da comunidade, como a colaboração com instituições de ensino, a abertura do espaço portuário à população no “dia do porto” e a organização de visitas guiadas à área portuária de grupos de escolas e de empresas, envolvendo o número significativo de cerca de 6.200 participantes em 2010.

O incremento das políticas de maior responsabilização social por parte da empresa e as acções realizadas neste âmbito têm objectivos e repercussões a vários níveis:

- Dar a conhecer a importância económica e social da actividade portuária;
- Alarga e reforça a identidade do Porto de Leixões junto da comunidade local;
- Reafirmar o compromisso de empresa socialmente responsável e sustentável junto da população local, reforçando a imagem de uma “Empresa-cidadã”.

Apresentamos de seguida, em detalhe, algumas das iniciativas de âmbito social que integravam o Plano Operacional de Sustentabilidade, realizadas em 2010.

#### • Dia aberto do Porto de Leixões

Foi celebrado o dia do Porto de Leixões a 18 de Setembro, pelo segundo ano consecutivo, com um programa aberto à comunidade, no qual participaram cerca de 3.000 pessoas. O programa incluiu visitas guiadas ao porto, visitas a embarcações e a equipamentos marítimos, desfile de automóveis clássicos e mostra de uma exposição intitulada “A pesca no Porto de Leixões”, entre outras actividades de carácter lúdico e cultural.

Além destas actividades destaca-se a exposição de âmbito mais técnico que esteve patente no Terminal Multiusos, que reuniu uma mostra de vários tipos de carga que se movimentam no porto, (estilha, toros de madeira, ferro, vidro, torres e pá de geradores eólicos, paralelepípedos), bem como diversos equipamentos para manuseamento de carga (empilhadores, pás, escavadoras). No que respeita a carga contentorizada, houve uma mostra de vários tipos de contentores e equipamento de movimentação (*reach-stacker* e empilhadores com pórtico).

No mesmo local também foram expostos alguns dos equipamentos de prevenção e combate à poluição e incêndio pertencentes à APDL (embarcação semi-rígida “Praia do Ourigo”, recuperador oleofílico com cassetes de discos e escovas, bomba e *skimmer* para hidrocarbonetos de grande viscosidade, recuperador de cordões oleofílicos, tanques flutuantes, e tanques auto-sustentáveis, barreiras de contenção e barreiras absorventes), e ao longo do dia efectuaram-se algumas demonstrações com os rebocadores equipados com canhões de combate a incêndios.



Exposição de automóveis antigos



Exposição "A pesca no Porto de Leixões"



Dia aberto do porto de Leixões



Da agenda das comemorações do dia do porto, fizeram ainda parte três momentos relacionados com a qualidade e sustentabilidade:

- O hastear da Bandeira da Certificação NP EN ISO 9001:2008 do Sistema de Gestão da Qualidade, aplicável à gestão do navio em porto e serviços associados, obtida pela APDL em 2010;
- Entregas do Prémio “Aprender Para Depois Liderar” aos dois melhores Alunos do Ensino Secundário do Concelho de Matosinhos do ano lectivo 2009/2010.
- Acto evocativo de todos os trabalhadores/ras e aposentados da APDL, que consistiu na atribuição da responsabilidade de cuidar de um bonsai, pelo período de um ano, a um dos 218 funcionários da empresa;

• **Prémio melhor aluno do 12º ano para o concelho de Matosinhos**

Deu-se continuidade à parceria feita com a DREN em 2009, para a atribuição do prémio “Aprender Para Depois Liderar”, entregue pela APDL aos dois alunos, das escolas secundárias do Conselho de Matosinhos, que terminaram secundário com melhor média, da via de ensino e da via profissional. Os premiados foram a aluna da Escola Secundária João Gonçalves Zarco, Ana Cláudia Ferreira, do curso profissional de Animador Sociocultural e o aluno de 12º ano, da via ensino, da Escola Secundária da Senhora da Hora, Miguel Trigo Coimbra. O prémio foi entregue no dia 18 de Setembro, nas cerimónias de comemoração do dia do Porto de Leixões, pelo Vereador do Pelouro da Educação da Câmara Municipal de Matosinhos, Dr. Correia Pinto, e pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Dr. António Mendonça.



Cerimónia da entrega dos prémios

• **Programa escola/empresa**

No âmbito da sua actuação enquanto empresa socialmente responsável, a empresa tem inserido no seu plano operacional de sustentabilidade uma acção denominada “Programa escola/empresa”, que tem como objectivo apoiar instituições de ensino

do conselho de Matosinhos a proporcionar aos seus alunos uma aproximação ao mundo do trabalho, através da realização de estágios profissionais. Uma das acções concretizadas em 2010, foi a colaboração com a escola profissional “Ludocrescer” da Lixa, em que foi proporcionado um estágio na área da higienização oral a 3 alunas do curso de Assistentes de Medicina Dentária. Este estágio, que constituiu a formação em contexto de trabalho do curso, decorreu no Centro de Assistência da empresa, sob a orientação dos médicos dentistas que ali prestam serviço. As alunas puderam desenvolver novas competências e consolidar as adquiridas na formação teórica, através da realização de actividades inerentes ao exercício profissional, nomeadamente, o contacto com tecnologias e técnicas usadas, desenvolvimento de hábitos de trabalho, aplicação dos conhecimentos e competências adquiridos em contexto de formação e conhecimento da organização empresarial.

No âmbito do protocolo celebrado com a Escola Secundária da Boa Nova, de Leça da Palmeira, em 2009, para a realização do curso tecnológico de Técnico de SIG, realizaram-se em 2010, no Centro de Formação da empresa, os módulos de Introdução ao SIG (I e II), do curso de Ordenamento do Território. A colaboração da APDL traduziu-se na cedência de instalações, equipamento informático e do Software de apoio a estes módulos.



Acompanhamento prático de uma consulta



Aula prática de SIG

**• Dia Mundial do Mar - “baptismo de mar” para crianças e jovens**

Numa iniciativa inserida nas comemorações do Dia Mundial do Mar, (23 de Setembro) realizou-se no Porto de Leixões um “baptismo de mar” para crianças e jovens do Internato N. S<sup>a</sup> da Conceição, da Santa Casa de Misericórdia de Matosinhos, e da Obra dos Rapazes da Rua do Padre Grilo, tendo cada instituição participado com 9 alunos/nas e dois docentes. Para além do “baptismo” de mar, que consistiu num passeio de rebocador, foi proporcionada a todos uma visita guiada ao Porto de Leixões.



Alunos na cabina do rebocador em que viajaram

**• Comemoração do dia Mundial da Criança**

No dia 1 de Junho de 2010, dia Mundial da Criança, realizou-se um cruzeiro desde o cais de Gaia até ao Porto de Leixões, com a colaboração especial da empresa Douro Azul, em que participaram cerca de 200 crianças de Escolas do 1º ciclo do Ensino Básico, que puderam assim usufruir de um passeio de barco para além de visitarem o porto.

**• Programa “Aprender Sempre” - Formação Aposentados**

Promover a valorização pessoal do pessoal aposentado da APDL foi o objectivo deste programa, que incluiu 5 acções de formação nas áreas de Mundo Actual, Micro-informática e Internet, que decorreram no Centro de Formação, com um total de 62 participantes.

**• Visitas ao Porto de Leixões**

Durante o ano 2010, o Porto de Leixões recebeu 70 visitas de estudo, num total de 3027 alunos, (dos vários níveis de ensino, desde o pré-escolar ao superior) e recebeu cerca de 200 visitantes no âmbito de visitas de carácter institucional, representantes de diversas entidades nacionais e internacionais.

A promoção e acolhimento de visitas ao Porto de Leixões por parte de instituições públicas ou privadas, tem como principal objectivo dar a conhecer as valências e áreas de intervenção do porto, abrangendo as actividades portuárias e logísticas, assim como as estruturas operacionais do porto relacionadas com o controlo e coordenação de tráfego, prevenção e combate à poluição, segurança e protecção.

# 5.

## DIMENSÕES DA SUSTENTABILIDADE

### 5.1. DIMENSÃO SOCIAL

#### 5.1.1. CARACTERIZAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS

##### • Rotatividade de pessoal

Em 2010 o quadro de pessoal encerrou com **216 efectivos**, 41% dos quais locais. Saíram 5 trabalhadores/ras e entraram 3, o que corresponde a uma **taxa de rotatividade total de -0,9%**. As saídas verificadas foram todas na facha etária de mais de 55 anos e foram motivadas, na totalidade dos casos, por aposentação, sendo a estabilidade do quadro de pessoal uma característica da empresa.

ROTATIVIDADE DE PESSOAL	Mulheres	Homens
N.º DE SAÍDAS	3	2
N.º DE ENTRADAS	0	3
<b>TAXA DE ROTATIVIDADE</b>	<b>-4%</b>	<b>1%</b>

##### • Escalões etários

Relativamente à distribuição do quadro de pessoal por género e nível etário, de salientar o facto de nos últimos 10 anos ter aumentado substancialmente o número de entradas de mulheres para a empresa, levando a que a distribuição dos efectivos por género, na facha etária dos 26 aos 45 anos, esteja muito mais equilibrada do que na facha etária acima dos 45 anos, conforme se pode verificar no quadro seguinte.

N.º DE TRABALHADORES/RAS	Mulheres	Homens
<b>POR NÍVEL ETÁRIO</b>		
< 25 ANOS	0	1
26 – 35 ANOS	24	25
36 – 45 ANOS	32	38
> 45 ANOS	22	74

### • Vínculo contratual

A quase totalidade dos trabalhadores/ras estão no quadro de efectivos da empresa, **99% vinculados por contractos sem termo** e apenas 1% estão com contrato a termo, tendo todos um **regime de trabalho a full-time**. Todos os trabalhadores/ras têm contratos individuais de trabalho, não havendo contratos ao abrigo de contratações de negociação colectiva.

N.º DE TRABALHADORES/RAS	Mulheres	Homens
<b>POR VÍNCULO CONTRATUAL</b>		
CONTRATOS DE TRABALHO SEM TERMO	77	133
CONTRATOS DE TRABALHO A TERMO	0	3
<b>TOTAL CONTRATOS</b>	<b>77</b>	<b>136</b>

### • Quadro de pessoal

No final de 2010 a estrutura hierárquica era composta por 3 cargos de Administração e 33 cargos de chefia, dos quais 9 são de Direcção. As mulheres representam 39% dos lugares, a maioria em cargos de chefias intermédias.

A política de progressão de carreira está associada ao processo de avaliação de desempenho, que é feito anualmente com carácter universal, incluindo as próprias chefias.

N.º DE TRABALHADORES/RAS	Mulheres	Homens
<b>POR CATEGORIA PROFISSIONAL</b>		
DIRIGENTES	1	2
QUADROS SUPERIORES	26	53
QUADROS MÉDIOS	5	10
QUADROS INTERMÉDIOS	0	2
PROFISSIONAIS ALTAMENTE QUALIFICADOS	44	51
PROFISSIONAIS SEMI-QUALIFICADOS	0	17
PROFISSIONAIS NÃO QUALIFICADOS	2	3
<b>TOTAL</b>	<b>78</b>	<b>138</b>

### • Remunerações médias

Numa análise ao salário médio de base por género, as remunerações têm um rácio de 1,3 favorável aos homens, o que se deve, essencialmente, ao facto de os homens estarem em escalões da carreira profissional mais bem remunerados, devido à sua maior antiguidade na empresa.

REMUNERAÇÃO MÉDIA MENSAL DE BASE	Mulheres	Homens
<b>POR CATEGORIA PROFISSIONAL</b>		
DIRIGENTES	5.166,59	5.603,10
QUADROS SUPERIORES	2.644,79	3.003,28
QUADROS MÉDIOS	1.858,10	1.969,60
QUADROS INTERMÉDIOS	0	1.668,90
PROFISSIONAIS ALTAMENTE QUALIFICADOS	1.384,52	1.470,33
PROFISSIONAIS SEMI-QUALIFICADOS	0	1.124,25
PROFISSIONAIS NÃO QUALIFICADOS	1.207,90	1.002,60

### • Recrutamento

A política de **recrutamento de pessoal** e os procedimentos internos para a contratação de pessoal estão definidos e divulgados, constituindo um fluxo de tarefas directamente relacionadas de forma a que, atempadamente, se dêem respostas ao programa anual de gestão de recursos humanos da empresa. Este procedimento engloba a definição das fases do processo, formulários a preencher e respectivos responsáveis por cada fase, desde a detecção da necessidade à contracção do trabalhador/ra.

A empresa publica anualmente o Balanço Social no qual se faz uma análise exhaustiva do perfil dos colaboradores e em que se abordam as políticas laborais e sociais da empresa integrando um elevado número de indicadores sociais.

### 5.1.2. SEGURANÇA, HIGIENE E SAÚDE NO TRABALHO

A promoção da segurança e saúde no trabalho e a contínua sensibilização para a adopção de boas práticas nesta área, constitui uma das apostas constantes da APDL. Esta aposta reflecte-se não só na segurança e saúde dos colaboradores/ras e seus familiares, mas também nos prestadores de serviços, comunidade portuária em geral e visitantes, uma vez que o espaço físico da empresa abarca instalações e actividades diversificadas.

Destacam-se algumas acções realizadas:

- Programa de monitorização e medição do ruído ocupacional e dos parâmetros microbiológicos relativos à qualidade dos alimentos, esfregaços e da água para consumo humano.
- Medidas implementadas para a redução a exposição dos trabalhadores/ras a factores de risco, como a reformulação de alguns equipamentos (guinchos e escadas dos rebocadores), da forma de arrumação dos cabos nos rebocadores e a implementação do sistema de condução desatendida nos rebocadores, que consiste na transferência dos comandos de certos equipamentos para as cabines de controlo, evitando que os trabalhadores/ras estejam expostos ao ruído.
- Programa de vacinação do tétano e gripe, realização de exames médicos e exames complementares (sangue, urina, ECG, testes de visão e audição, mamografias ou ecografias mamárias, PSA) a todos os trabalhadores/ras.
- Acções de sensibilização para a prevenção e vigilância das doenças do coração e da diabetes.
- Promoveu-se ainda a partilha de boas práticas de segurança e saúde no trabalho portuário com a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, onde foram ministradas 2 acções de formação de Segurança e Saúde no Trabalho.

INDICADORES DE SHST	2008	2009	2010	% Variação 09/10
N.º DE HORAS TRABALHADAS	371.990	358.952	358.782	-0,05%
N.º DE DIAS PERDIDOS (de calendário)	417	44	91	106,8%
TAXA DE ABSENTISMO (Horas ausência/potencial máximo de trabalho)	2,66	3,89	3,09	-20,6%
N.º TOTAL DE ACIDENTES DE TRABALHO	7	4	4	0%
N.º ACIDENTES DE TRABALHO COM BAIXA	5	3	3	0%
N.º ÓBITOS DE TRABALHO	0	0	0	---
ÍNDICE GRAVIDADE (Total dias perdidos/Horas trabalhadas X 1000)	1,12	0,12	0,25	111,4%
ÍNDICE DE FREQUÊNCIA (Total acidentes c/ baixa/Horas trabalhadas X 1000 000)	13,44	8,36	8,36	0%
ÍNDICE DE SINISTRALIDADE (Total acidentes/n.º médio trabalhadores)	0,031	0,018	0,018	0%

Nota: No cálculo da taxa de absentismo excluíram-se as ausências por motivo de estudo/exames e por licença de maternidade e paternidade.

### 5.1.3. FORMAÇÃO PROFISSIONAL

A formação profissional realizada pelos trabalhadores/ras da empresa resulta do diagnóstico de necessidades de formação realizado no final de cada ano civil para o ano seguinte. Este diagnóstico é elaborado com a colaboração de todas as Direcções da empresa, através de entrevistas com os respectivos responsáveis. Os próprios trabalhadores/ras podem também propor à consideração das suas respectivas chefias a sua própria formação profissional, numa perspectiva de desenvolvimento pessoal e profissional.

Relativamente a 2010, verificou-se uma diminuição nas horas de formação realizadas (-29% que no ano anterior), estando esta redução associada à política de redução de custos implementada e à necessidade de reformular o plano de formação da empresa de acordo com a definição do modelo de competências da APDL, iniciado em 2010.

HORAS DE FORMAÇÃO	2008	2009	2010	% Variação 09/10
<b>POR ÁREA DE FORMAÇÃO</b>				
AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL	1.280	342	43	-88%
GESTÃO PORTUÁRIA E INFRA-ESTRUTURAS	1.187	776	713	-8%
NOVAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO	2.110	2.549	2.717	7%
RECURSOS HUMANOS	1.425	1.387	202	-85%
ECONOMIA E FINANÇAS	235	791	628	-21%
OUTRAS	2.338	1.829	1.173	-36%
<b>TOTAL DE HORAS DE FORMAÇÃO</b>	<b>8.576</b>	<b>7.673</b>	<b>5.475</b>	<b>-29%</b>
<b>ÍNDICE DE FORMAÇÃO</b>	<b>37,6</b>	<b>34,7</b>	<b>25,3</b>	<b>-28%</b>

N.º DE HORAS DE FORMAÇÃO	Mulheres	Homens
<b>POR CATEGORIA PROFISSIONAL</b>		
DIRIGENTES	9	56
QUADROS SUPERIORES	750	2483
QUADROS MÉDIOS	141	324
QUADROS INTERMÉDIOS		
PROFISSIONAIS ALTAMENTE QUALIFICADOS	911	704
PROFISSIONAIS SEMI-QUALIFICADOS		4
PROFISSIONAIS NÃO QUALIFICADOS		95

Destaca-se a acção de sensibilização realizada internamente sobre **Desenvolvimento Sustentável**, que teve como objectivos conhecer e aprofundar os principais conceitos relacionados com o Desenvolvimento Sustentável e a Responsabilidade Social e a sua aplicação nas empresas, na qual participaram 17 técnicos de várias áreas da empresa.

#### 5.1.4. ACÇÕES DE RESPONSABILIDADE SOCIAL INTERNA

A APDL tem consolidado o perfil dos seus recursos humanos, procurando garantir as perspectivas de valorização profissional dos seus trabalhadores/ras e promover a sua segurança, bem-estar e a qualidade de vida. As acções tomadas no âmbito do Plano Operacional de Sustentabilidade, e que a seguir se caracterizam, têm como objectivo contribuir para o cumprimento dos objectivos estratégicos da empresa, através:

- Do reforço do sentimento de pertença à organização;
- Promoção da participação na tomada de decisões;
- Incremento da comunicação interna.

##### • Aumento do subsídio para as famílias monoparentais

No âmbito das políticas de apoio social em vigor na empresa, entre as quais se destacam os subsídios de infância, creches e infantários e auxílio para estudos, cujo objectivo é comparticipar as despesas com a educação dos descendentes dos trabalhadores/ras da empresa, desde a infância e durante a idade escolar, e tendo em consideração que as famílias monoparentais são, potencialmente, mais carecidas destes apoios, foi decidido conceder uma majoração de 25% aos valores daqueles subsídios no caso de famílias monoparentais ou nas situações em que, comprovadamente, apenas um dos cônjuges aufera rendimento do trabalho ou outro de qualquer natureza.

##### • Modelo de Competências APDL

Com a participação das chefias e quadros da empresa iniciou-se um projecto para a identificação e consagração de um “Modelo de Competências”, que começou no último trimestre de 2010 e se estenderá até ao primeiro semestre de 2011. O objectivo fundamental é definir o conjunto de competências corporativas, de gestão e competências específicas de cada sector, identificando as eventuais lacunas existentes, do ponto de vista do serviço, para dotar a empresa e todos os seus sectores de actividade das competências necessárias à plena eficiência da APDL e do ponto de vista do trabalhador/ra, promover o seu desenvolvimento profissional e pessoal, em sintonia com a estratégia organizacional.

##### • Portal Interno

Na sequência da implementação em 2009 do novo ERP - Enterprise Resource Planning, SAP, que inclui software e serviços para gestão do back-office de várias áreas da empresa, entre as quais os recursos humanos, entrou em funcionamento em 2010 o portal interno do colaborador, que irá permitir a simplificação dos procedimentos internos do dia a dia dos trabalhadores/ras na sua relação com a empresa, no que diz respeito a direitos e obrigações e à própria gestão de recursos humanos, que passaram a fazer-se via electrónica, como a comunicação de ausências e o pagamento de despesas, por exemplo.

##### • Momento de evocação do trabalhador/ra da empresa

Inserido nas comemorações do Dia do Porto de Leixões, comemorado a 18 de Setembro, foi consagrado um momento de evocação do Trabalhador(a) da Empresa, concretizado na colocação de um Bonsai num espaço da empresa, como símbolo do crescimento da empresa ao longo dos anos, sendo todos os anos designado um trabalhador/ra diferente para zelar e cuidar do mesmo, como simbologia da responsabilidade de cada um para o desenvolvimento da empresa.



Cerimónia de atribuição de responsabilidade pelo cuidado do Bonsai a uma trabalhadora

## 5.1.5. RESUMO DOS INDICADORES SOCIAIS

INDICADORES SOCIAIS	2009	2010	% Variação 09/10
Custos com pessoal (10 <sup>3</sup> euros)	12904	12182	-5,6%
Rácio salário mais baixo/salário mínimo nacional	1,91	1,71	-10,5%
Rácio salário mais elevado/salário mais baixo	8,34	8,82	5,8%
Beneficiários do sub-sistema de saúde (titulares+familiares)	2853	2835	-0,6%
Saúde e protecção na doença (10 <sup>3</sup> euros) – inclui sistema complementar de saúde, seguro de doença de grupo e medicina do trabalho	2267	1478	-34,8%
Apoio na infância e na educação (10 <sup>3</sup> euros)	69,3	60,1	-13,3%
Valorização Profissional (10 <sup>3</sup> euros)	167,5	63,2	-62,3%
Segurança e prevenção de riscos profissionais (10 <sup>3</sup> euros)	5,9	7,8	32,2%

Sem prejuízo da responsabilidade social da empresa no âmbito dos contributos para a melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento pessoal e profissional de todos aqueles que trabalham ou trabalharam na empresa, houve necessidade de implementar uma política mais rigorosa de contenção de custos, o que se manifestou na diminuição de alguns valores dispendidos com os benefícios sociais, como evidência o quadro anterior.

A diminuição dos valores dispendidos no sistema de comparticipação das despesas de saúde (em cerca de 35%) resulta da reestruturação das Obras Sociais da empresa efectuada em 2009, passando os trabalhadores/ras, com anterior vínculo à função pública, e respectivo agregado familiar, subscritores da Caixa Geral de Aposentações a ser beneficiários da ADSE, ao abrigo da Lei n.º 64-A/2008 de 31 de Dezembro, o que constituiu causa para a transformação das Obras Sociais da empresa num sistema complementar de saúde.

A diminuição significativa, em cerca de 62% nas despesas com valorização profissional resulta, principalmente, da redefinição do programa de formação profissional, face ao modelo de definição de competências da APDL que se está a implementar e que estará concluído em 2011, como já referido anteriormente.

De salientar o aumento em cerca de 32% das despesas com a segurança e prevenção dos riscos profissionais resultantes, sobretudo, da compra de equipamentos de protecção individual.

## 5.2. DIMENSÃO AMBIENTAL

### 5.2.1. ABORDAGEM AOS ASPECTOS AMBIENTAIS

Conscientes de que a movimentação de algumas cargas, como a estilha e a sucata, acarretam impactes negativos para a população que reside junto à área portuária, em termos sobretudo de emissão de ruído e poeiras, a APDL tem procurado ter uma atitude pró-activa, empreendendo um conjunto de medidas para mitigar os incómodos causados nestas zonas, através da criação de barreiras de protecção entre o recinto portuário e a zona urbana, que minimizem o ruído e diminuam a propagação de poeiras. Neste sentido foi celebrado um **protocolo com a Comissão de Coordenação da Região Norte e o Terminal de Carga Geral de Leixões**, que tem como objecto a minimização dos impactes ambientais da operação específica da estilha, que se concretizou pela implementação de uma serie de medidas em 2010 e na preparação de outras que serão concretizadas em 2011.

Não se pode, no entanto, deixar de referir que estas duas cargas são importantes quer para a economia do porto quer para as indústrias que utilizam as aparadas de madeira e de ferro como matérias-primas para a sua produção e que, no caso da estilha, esta não é considerada uma mercadoria perigosa, nem sequer um resíduo e, embora produza pó, não produz partículas inferiores a PM10 (que são o tipo de partículas inaláveis), mas cientes de que a sua movimentação causa incomodo têm-se tentado encontrar soluções que permitam continuar a movimentar esta carga no porto, mas com um menor impacto junto das populações locais.

O Plano Operacional de Sustentabilidade de 2010 reflectiu essa preocupação, centrando-se nos dois factores sensíveis ligados à movimentação desta carga: o ruído e a qualidade do ar, tendo sido levadas a cabo uma serie de acções de mitigação dos seus impactes, que passamos a caracterizar em detalhe.

#### • Monitorização do ruído e da qualidade do ar

Para minorar os efeitos causados pela movimentação de estilha e sucata, e tendo em conta as contingências que a própria movimentação destas cargas acarretam, (pela necessidade de movimentação das máquinas e equipamentos de carga e descarga, e tendo em conta as condicionalidades resultantes das limitações do espaço físico do porto), tomaram-se as medidas possíveis de implementar, procurando-se recorrer aos mais adequados instrumentos e tecnologias disponíveis no mercado para monitorizar, controlar e minimizar os efeitos negativos desta movimentação junto das populações.

#### Em 2010 foram implementadas as seguintes acções:

> Reforço da cortina de árvores que separa os terrenos do porto da área urbana, pela plantação de mais árvores junto à vedação que separa o porto da cidade nas áreas de movimentação de estilha e sucata. O efeito desta medida só será, no entanto, notado a médio prazo, uma vez que será necessário dar tempo para que a cortina arbórea cresça.

> Medidas de restrição e controlo na movimentação da estilha, impostas ao concessionário, nomeadamente:

- foi reduzida a área do parque de estilha;
- procede-se à molha da estilha no tapete de transporte, na operação de levante e sempre que há libertação de poeiras;
- é controlada a altura da pá da grua durante o levante da estilha;
- foi posta uma barreira de contentores a sul do parque de estilha;
- para evitar a dispersão e diminuir o impacte visual e do ruído foi limitada a altura da pilha de estilha a 3 contentores.

> Iniciou-se ainda em 2010 o procedimento para aquisição de equipamento de medição de ruído, com o objectivo de se promoverem monitorizações regulares e contínuas na área portuária, num investimento de cerca de 78 mil euros. Depois de uma fase inicial de testes prevê-se que o equipamento esteja a funcionar plenamente a partir de Março/Abril de 2011, permitindo uma monitorização e controlo do ruído causados na área portuária e zonas limítrofes, para que se possa intervir atempadamente e de forma célere nas situações críticas.

Além destas medidas, estão previstas para 2011 as seguintes acções adicionais:

- Aquisição de equipamento de medição de partículas e promoção de monitorizações regulares, num investimento de cerca de 100 mil euros.
- Investimento de cerca de 58 mil euros na aquisição de um manto geo-têxtil para a cobertura da estilha, para minimizar a dispersão de poeiras.
- Reforço da barreira de contenção já existente, colocação de um “pára-vento” no topo e uma estrutura de metal e tela destinada a impedir a propagação de poeiras, um investimento que será de cerca de 500 mil euros.



Projecto da nova barreira de estilha

Esta última medida, além da diminuição do ruído e da dispersão de poeiras, permitirá ainda melhorar esteticamente a zona de interface com a cidade, uma vez que a barreira de contentores será animada graficamente e os motivos de decoração da barreira irão alterar anualmente, com a colaboração de entidades de animação cultural e artística da comunidade local.

Espera-se que estas medidas permitam diminuir os incómodos sentidos pelos residentes das habitações mais próximas do Porto de Leixões.

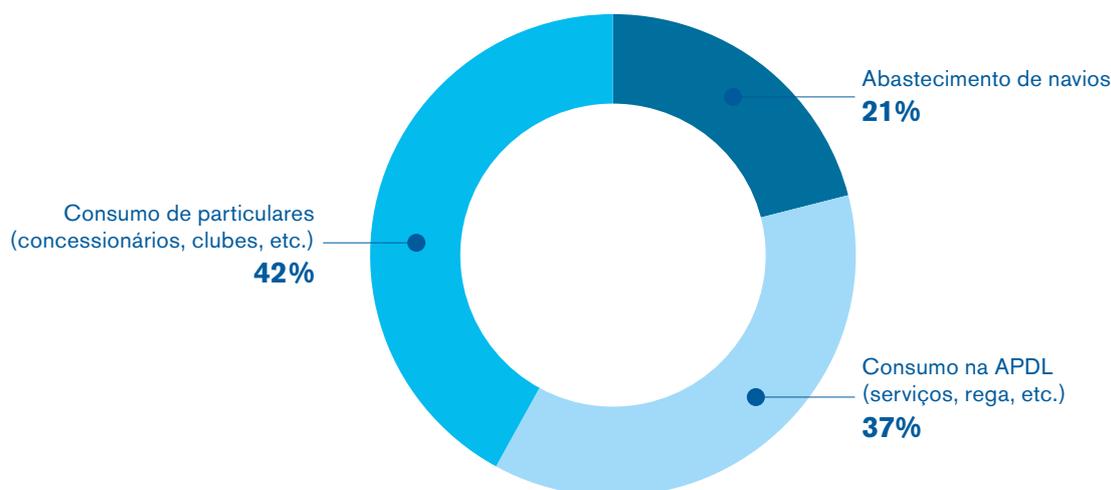
### 5.2.2. ÁGUA

O abastecimento de água ao Porto de Leixões é efectuado a partir da rede da INDAQUA - Indústria e Gestão de Águas, SA existente em Leça da Palmeira e em Matosinhos, e as funções desempenhadas pela rede de abastecimento são as seguintes:

- Abastecimento de navios, barcos de pesca e de recreio e rebocadores;
- Molha das cargas portuárias, com o objectivo de minimizar a emissão de poeiras;
- Abastecimento de edifícios;
- Rega de áreas ajardinadas;
- Abastecimento de estaleiros de obras;
- Lavagem de terraplenos portuários.

A distribuição do consumo da água pelas diversas actividades está expressa no gráfico seguinte.

### CONSUMO DE ÁGUA POR DESTINO



A maioria do consumo de água no porto (63%) não é controlável pela APDL, uma vez que depende das actividades que se realizam no porto e das mercadorias que se movimentam, no entanto, nos últimos dois anos têm-se tomado medidas que visam uma melhoria da gestão da rede de abastecimento de água, através da implementação de sistemas que permitam um conhecimento mais rigoroso dos consumos de água no porto e, por conseguinte, um melhor controlo da sua utilização. Exemplo disso é o sistema de telemetria instalado em 2009 e que entrou em pleno funcionamento em 2010. Além destas medidas de controlo da utilização da água, a APDL tem implementado, paralelamente, medidas que visam a diminuição do consumo nas suas instalações administrativas, e que passamos a caracterizar.

- Promoveu-se a redução do consumo de água da rede pública utilizada na rega das áreas ajardinadas da empresa, através da implementação de um sistema "racional" de rega, com a

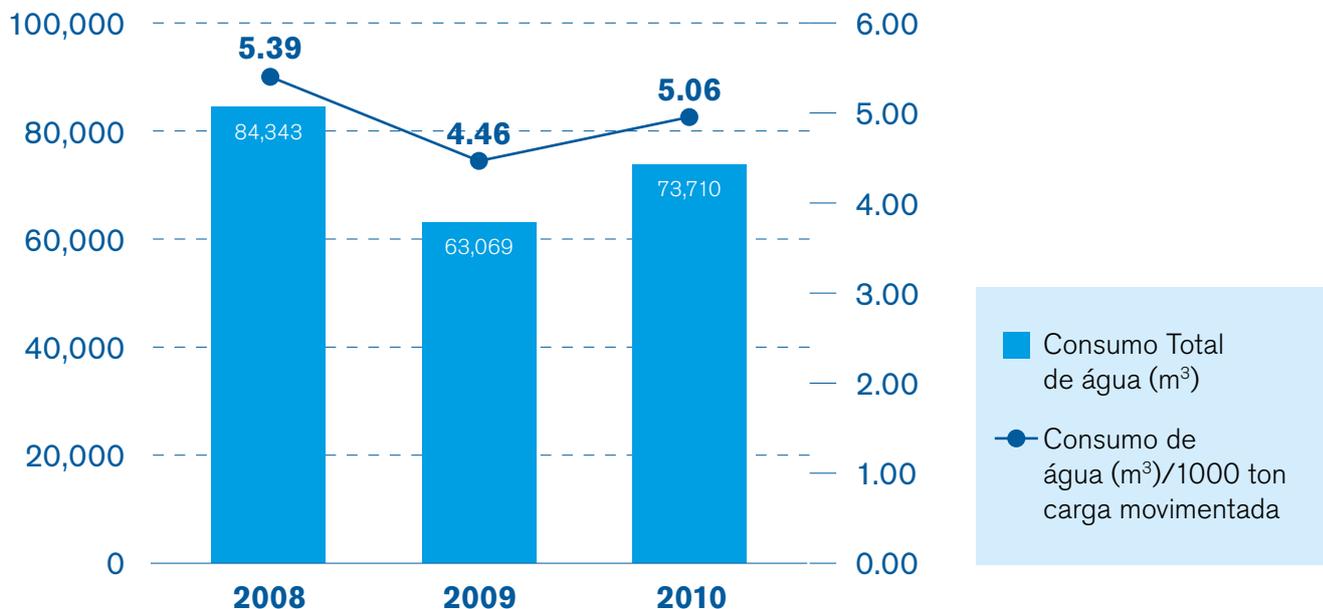
instalação de pluviómetros em algumas das áreas ajardinadas, evitando assim o actual sistema de programação manual. Esta medida veio complementar outra acção realizada em 2009, que tinha o mesmo objectivo: reduzir o consumo da água potável, e que consistiu na execução de furos para captação de água doce destinada à rega das áreas ajardinadas.

- Foi também implementado um sistema de redução de consumo de água nos autoclismos das instalações sanitárias do edifício central. Esta medida foi tomada a par de outras medidas de racionalização dos consumíveis das instalações sanitárias.

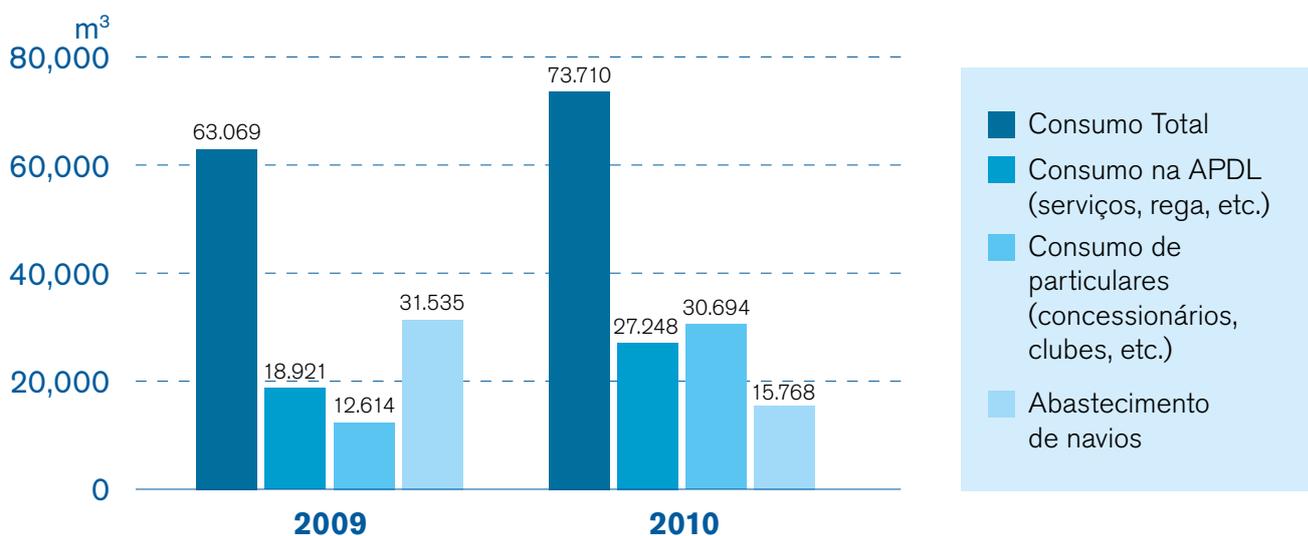
Apesar dos esforços e das medidas implementadas para a racionalização dos consumos de água, estas não tiveram um impacto directo na redução do valor global dos consumos em 2010, que foram influenciados por outros factores.

Os gráficos seguintes caracterizam os consumos em 2010.

### CONSUMO DE ÁGUA



### CONSUMO DE ÁGUA



**Em relação ao acréscimo do volume de água consumido, com um valor muito significativo de mais 44% em relação ao ano anterior, este resultou, fundamentalmente, das medidas implementadas para a minimização dos impactes da movimentação de graneis sólidos, nomeadamente da estilha de madeira (que teve em 2010 um crescimento excepcional), e que consistiram no aumento dos níveis de humidade à volta dos pontos de descarga, onde a propagação de poeiras é mais intensa, através da rega das mesmas.**

### 5.2.3. ENERGIA E EMISSÕES

#### ENERGIA

O investimento em medidas de poupança de energia eléctrica tem sido uma preocupação da empresa no âmbito da operacionalização da sua política de sustentabilidade, tendo-se investido cerca de 122 mil euros nos últimos dois anos para a racionalização dos consumos de electricidade, em acções como o controlo do fluxo luminoso nas áreas publicas e a instalação de sensores de movimento e de lâmpadas economizadoras.

Em 2010 deu-se continuidade às medidas iniciadas no ano anterior, através da concretização das seguintes acções:

- Nos edifícios administrativos, deu-se continuidade ao plano de colocação de sensores de movimento e luminosidade iniciado no ano anterior e terminou-se a auditoria energética e da qualidade do ar no edifício administrativo da empresa. Esta auditoria, realizada em colaboração com a AdePorto – Agência de Energia do Porto, teve como o objectivo criar condições para a racionalização dos consumos energéticos e a melhoria das condições de conforto e incluiu levantamento de dados, auditoria energética e à qualidade do ar interior, elaboração do diagnóstico energético-ambiental e de planos de racionalização energética. Na sequência da auditoria, procedeu-se à elaboração de um plano de substituição de lâmpadas normais por economizadoras.
- Na iluminação pública da área portuária, instalaram-se sistemas de controlo de fluxo nos sistemas de iluminação dos estacionamentos e terraplenos da área portuária, com um

investimento de cerca de 45 mil euros e que permitiu reduzir em 39,5% da energia eléctrica consumida nestes sistemas de iluminação, representando uma poupança de 142.714 kWh e uma diminuição de emissão de CO<sub>2</sub> de 57.1 Ton Estas medidas terão continuidade em 2011, com implementação deste sistema noutros locais do porto com iluminação pública, como o terminal multiuso, estando já previsto um investimento de mais 55 mil euros para estas medidas.

Apesar destas medidas, verificou-se um ligeiro aumento da energia indirecta (electricidade) consumida pela empresa, de cerca de 2,4% em relação ao anterior, facto originado por condições climáticas mais desfavoráveis e a alimentação das obras das novas instalações sociais da empresa.

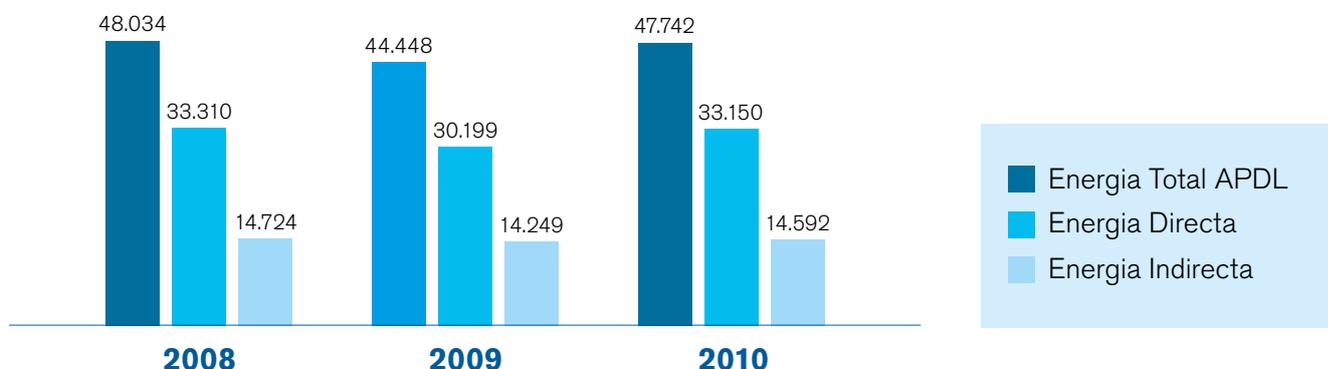
Em relação ao consumo da energia directa (gasóleo, gasolina e gás propano) houve um aumento de 9,8%, derivado do aumento do consumo de gasóleo em cerca de 10,2%, em contrapartida houve uma diminuição do consumo de gás propano em cerca de 8,7% e não houve consumo de gasolina. O aumento do consumo do gasóleo resultou, essencialmente, do aumento de movimentos de navios em porto, já que a maioria fatia do consumo deste tipo de combustível é feito pelos rebocadores que auxiliam a entrada e saída de navios no porto, resultando assim do aumento da actividade operacional do porto.

O consumo de energia na APDL está representado no quadro seguinte.

CONSUMO DE ENERGIA APDL (GJ)	2008	2009	2010	% Variação 09/10
GASÓLEO	32.738	29.724	32.762	10,2%
GASOLINA DE VIATURAS	117	49	0	-100%
GÁS PROPANO	455	426	389	-8,7%
<b>TOTAL ENERGIA DIRECTA</b>	<b>33.310</b>	<b>30.199</b>	<b>33.150</b>	<b>9,8%</b>
ELECTRICIDADE MÉDIA TENSÃO	13.052	12.653	13.018	2,9%
ELECTRICIDADE BAIXA TENSÃO	1.673	1.596	1.574	-1,4%
<b>TOTAL ENERGIA INDIRECTA</b>	<b>14.724</b>	<b>14.249</b>	<b>14.592</b>	<b>2,4%</b>
<b>TOTAL ENERGIA CONSUMIDA</b>	<b>48.034</b>	<b>44.448</b>	<b>47.742</b>	<b>7,4%</b>

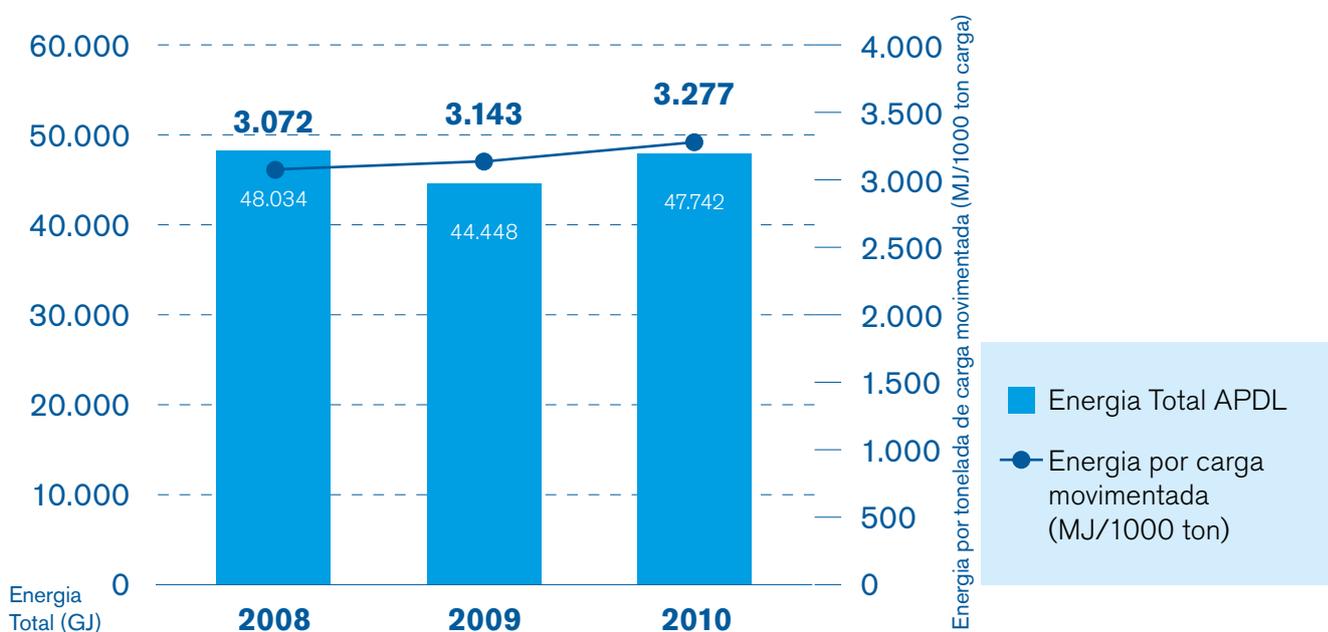
O aumento do consumo dos dois tipos de energia (directa e indirecta) resultou num **aumento de 7,4% da energia total consumida pela empresa**, mas como referimos anteriormente, este resultado não pode ser dissociado do aumento do volume de mercadorias movimentado, porque está associado também a um maior número de navios em porto.

### CONSUMO DE ENERGIA APDL (GJ)



O índice de energia consumida por carga movimentada teve também um ligeiro aumento, de 4,3%, facto que resulta quer do aumento do consumo de energia quer do aumento do volume de mercadorias movimentadas.

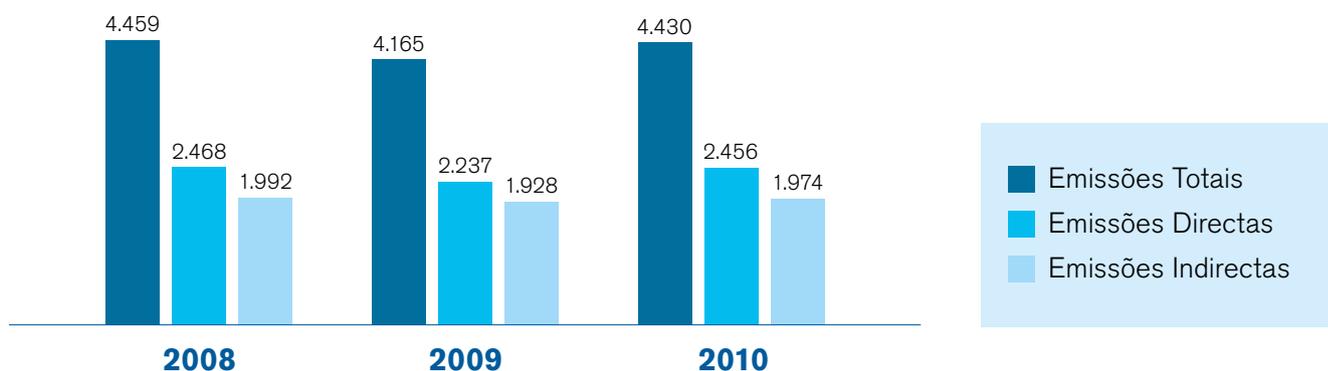
### ENERGIA POR TON CARGA MOVIMENTADA



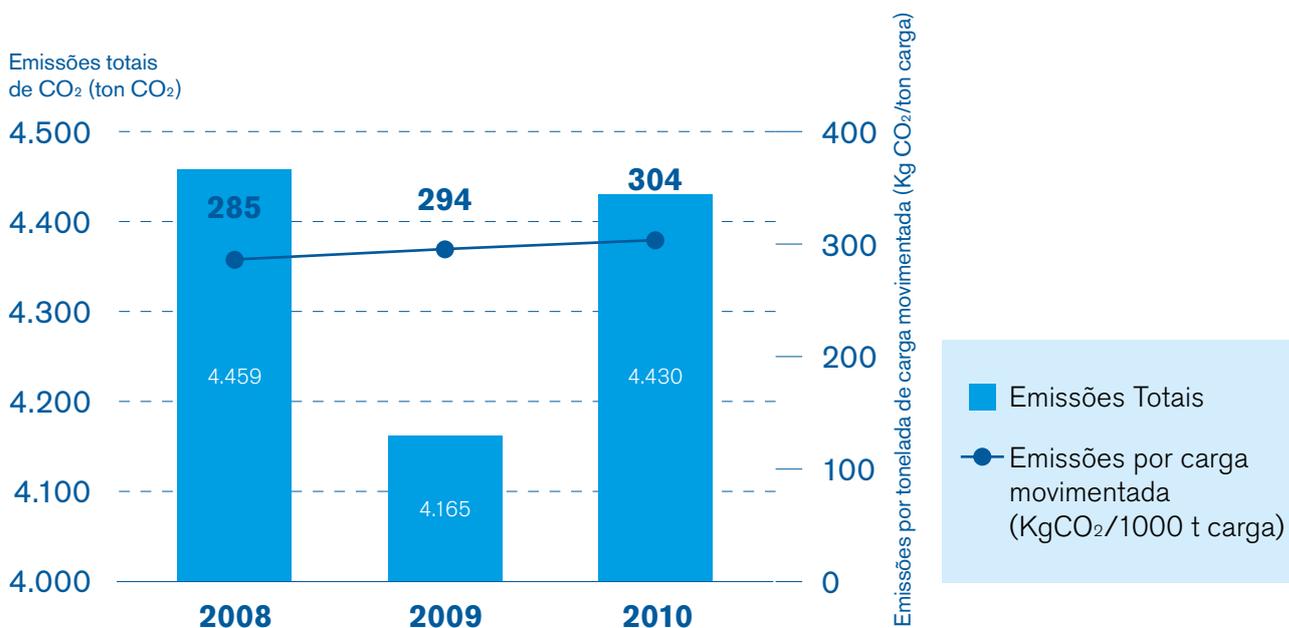
## EMISSÕES

O maior consumo de energia teve um impacto negativo nas emissões de CO<sub>2</sub> produzidos pela actividade da empresa, mais 6,4% em relação a 2009 e também nas emissões por carga movimentada, mais 3,3%, aumento este directamente relacionado com o aumento do consumo de energia.

### EMISSÕES DE CO<sub>2</sub> APDL (TCO<sub>2</sub>)



### EMISSÕES POR CARGA MOVIMENTADA



Em termos de medidas para a redução das emissões, além das medidas previstas para redução do consumo de energia, que terão necessariamente impacto sobre as emissões produzidas, continua o programa de redução do número de equipamentos que possuem o gás R22, que agora representam 25% das

unidades de climatização em exploração e nos projectos de construção ou remodelação de edifícios, está prevista a inclusão de produção de energia por fontes renováveis e a obtenção de classificações elevadas em eficiência energética segundo o Sistema de Certificação Energética (DL 78/2006).

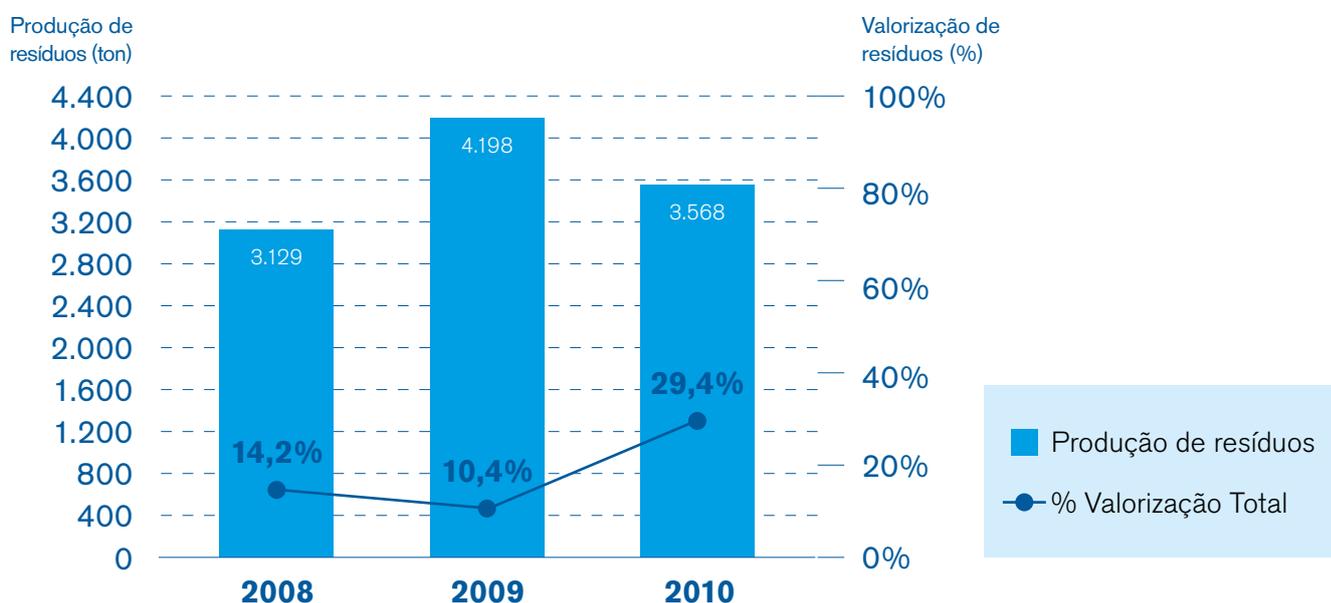
### 5.2.4. RESÍDUOS, EFLUENTES E DERRAMES

#### RESÍDUOS

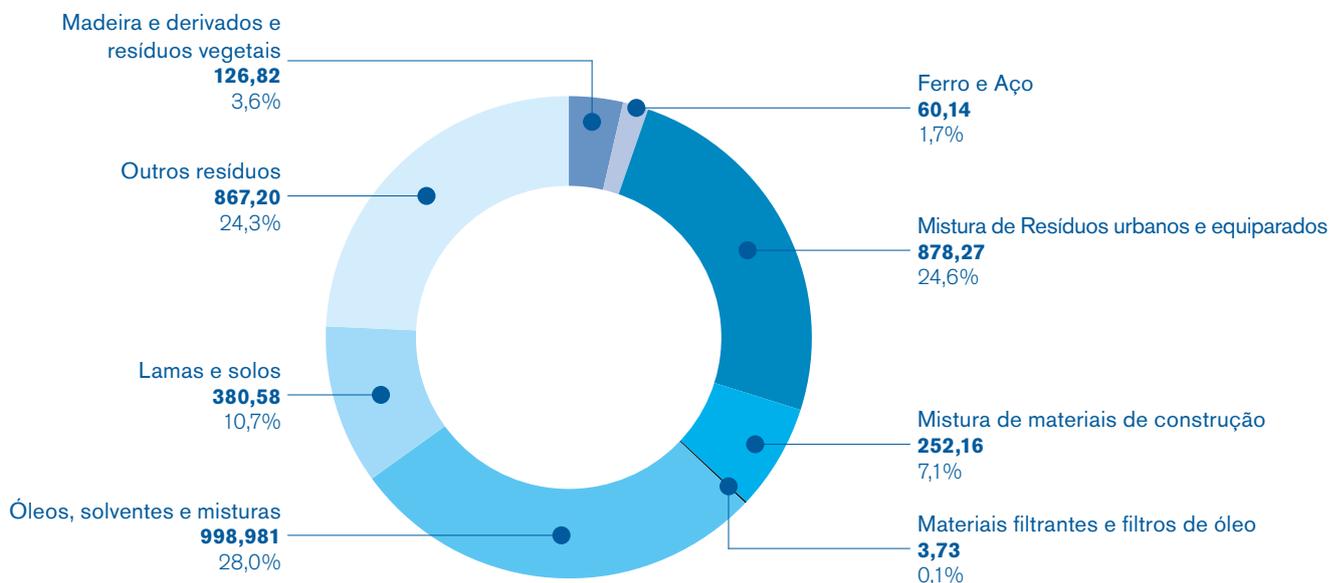
A APDL faz a gestão dos resíduos resultantes não só da sua actividade mas também dos resíduos recolhidos na limpeza da área portuária e dos resíduos gerados em navios. Da totalidade dos resíduos geridos, as quantidades mais significativas são os provenientes da limpeza dos terraplenos e dos navios, não sendo as quantidades e tipologia destes resíduos susceptível

de controlo pela APDL, uma vez que resulta da movimentação de mercadorias e do tipo de navios que atracam no porto. De salientar que em 2010, apesar ter aumentado o volume de mercadorias movimentadas, houve uma diminuição da produção de resíduos de cerca de 19% em relação a 2009.

#### PRODUÇÃO DE RESÍDUOS (TON)



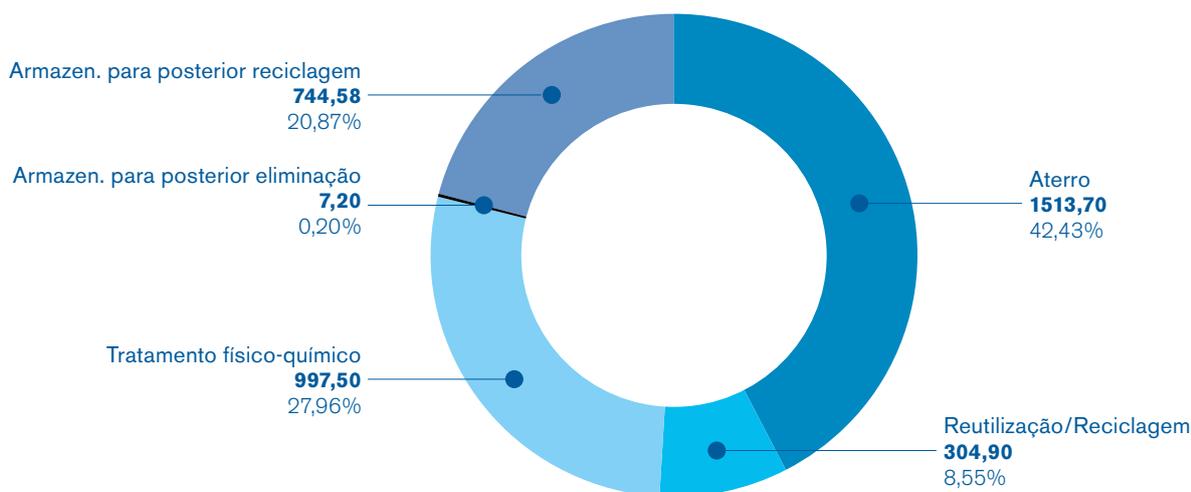
#### TIPOS DE RESÍDUOS (TON)



Apesar de não controlar a produção de resíduos, é a APDL que controla todo o processo de levantamento dos resíduos produzidos na área portuária e do respectivo transporte e reencaminhamento para o tratamento mais adequado, através de serviços subcontratados para o efeito a empresas devidamente licenciadas. Os resíduos oleosos são recolhidos e transportados directamente pela empresa tratadora especializada que depois

faz o devido tratamento. Em relação aos resíduos sólidos, são recolhidos e transportados por uma empresa que os reencaminha para tratamento, fazendo a APDL o controlo através da pesagem dos resíduos, à saída do porto, e pela posterior recepção das guias de recepção dos mesmos em locais legalmente destinados ao seu tratamento.

## RESÍDUOS POR DESTINO (TON)



Os resíduos **produzidos directamente pela empresa** são os seguintes:

- Resíduos urbanos e equiparados, papel, embalagens de cartão, plásticos e vidro e resíduos orgânicos produzidos na cantina da empresa;
- Resíduos provenientes dos serviços de manutenção aos equipamentos e viaturas da empresa (óleos e solventes);
- Resíduos hospitalares, em quantidades residuais, provenientes do Centro de Assistência da empresa;
- Resíduos resultantes das actividades de dragagem.

Relativamente a estes últimos, as **Dragagens**, necessárias para a manutenção dos fundos e essenciais à total operacionalidade do porto, em 2010 esta actividade produziu **164.872 m<sup>3</sup> de sedimentos**, essencialmente lamas. Sempre que se procede a este tipo de operação

são recolhidas amostras para análise dos materiais dragados e classificados de acordo com o Despacho Conjunto do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar, de 21 de Junho de 1995. em 2010 não houve resíduos perigosos resultantes de dragagens.

Os **resíduos recolhidos na limpeza portuária**, nomeadamente os recolhidos nos terraplenos, variam consoante o tipo de mercadorias manuseadas, sendo os mais frequentes os metais (cintas metálicas), as madeiras e derivados e os resíduos de varredura. Estes materiais são recolhidos e separados logo na fonte durante a operação de limpeza e reencaminhados para o destino mais adequado, de acordo com o tipo de resíduo. Com o objectivo de assegurar condições de segurança para a navegação, proteger os equipamentos marítimos e evitar a dispersão de resíduos para o exterior da área portuária, a APDL realiza também a limpeza sistemática da área molhada dos resíduos que provêm, quase exclusivamente, do exterior do porto.



Ecocentro no interior do porto

Os **resíduos dos navios**, recolhidos pela APDL, são resíduos urbanos e equiparados, tais como embalagens de cartão, vidro e plástico e alguns resíduos perigosos como óleos, absorventes e materiais filtrantes, pilhas, cinzas, resíduos sólidos contendo hidrocarbonetos, lamas e águas dos porões dos navios.

Em relação à recolha dos resíduos dos navios e carga é aplicado o Decreto-lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, havendo um Plano de

Recepção e Gestão de Resíduos e meios afectos à sua aplicação.

Relativamente às águas sanitárias provenientes dos navios, a APDL disponibiliza serviços de recolha através de veículos cisterna, sendo proibida a sua descarga no meio hídrico. Em 2009 não houve registo de incidentes no Porto de Leixões por contaminação de águas por este tipo de descarga.



Recolha de resíduos de navios

### VALORIZAÇÃO DOS RESÍDUOS



## EFLUENTES

A APDL tem um sistema de rede de drenagem das águas residuais domésticas provenientes de todas as instalações administrativas e sanitárias implantadas na área do porto de Leixões, que permite que as águas residuais domésticas produzidas na área portuária sejam canalizadas para dois tipos de destino: ligação directa à rede de recolha pública, ou, nos casos em que tal não foi possível, para Estações de Tratamento de Águas Residuais (ETAR), construídas para o efeito, evitando assim que sejam lançadas directamente na doca, o que representa a eliminação de um foco de poluição do meio hídrico.

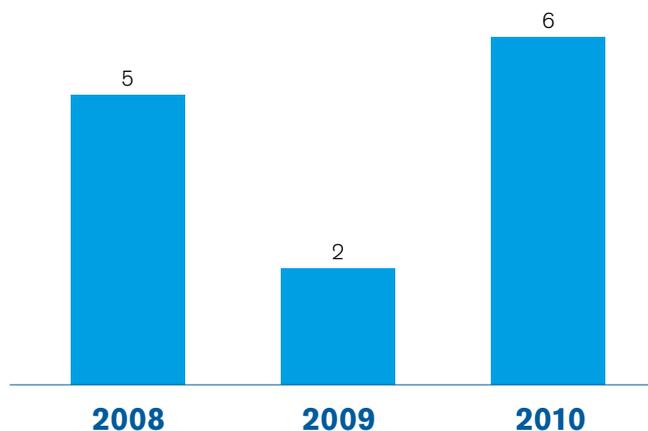
Em relação às descargas de águas sanitárias dos navios na área do porto de Leixões, a APDL disponibiliza serviços de recolha através de veículos cisterna, sendo proibida a sua descarga no meio hídrico. Em 2010 não houve registo de incidentes de contaminação de águas por este tipo de descarga.

Em relação a águas contaminadas por hidrocarbonetos, a APDL cumpre o disposto na convenção de MARPOL 73/78, anexo 1, dispondo de um batelão para a recolha de águas contaminadas por este tipo de substâncias.

## DERRAMES

Em 2010 ocorreram 6 derrames, o que representa um aumento de 200% neste tipo de acidentes em relação ao ano anterior. Em todos os casos foram tomadas as medidas de mitigação deste tipo de acidentes, aplicação de manta e barreiras absorventes.

## DERRAMES (N.º)



A APDL dispõe de equipamento destinado à prevenção e combate à poluição no meio hídrico, nomeadamente, uma embarcação semi-rígida, uma embarcação com recuperador oleofílico com capacidade de recolha de 40ton/hora; um batelão com capacidade para 200 m<sup>3</sup>, um recuperador oleofílico com capacidade para recolha de 30m<sup>3</sup>/hora, uma bomba *skimmer* para hidrocarbonetos e ainda barreiras para contenção em águas interiores, tanques flexíveis, moto-bombas, tanques flutuantes, espumífero e uma bomba auto-proporcionada de combate a incêndios em navios.



Embarcação de combate a derrames

## 5.2.5. RESUMO DOS INDICADORES AMBIENTAIS

INDICADORES AMBIENTAIS	2009	2010	% Variação 09/10
Consumo total de electricidade (KW/h) Inclui electricidade vendida aos concessionários e aos particulares a operarem no porto	11.225.003	11.070.081	-1,4%
Consumo total de electricidade pela APDL (KW/h)	3.957.943	4.053.331	2,4%
Consumo total de energia pela APDL (GJ) Inclui energia indirecta (electricidade) e energia directa (combustíveis)	44.448	47.742	7,4%
Consumo de água total (m <sup>3</sup> ) Inclui a água fornecida a navios e aos particulares a operarem no porto	63.069	73.710	17%
Consumo de água pela APDL - rega e serviços (m <sup>3</sup> ) Exclui a água fornecida a navios e aos particulares a operarem no porto	18.921	27.248	44%
Produção de resíduos total (ton)	4.427	3.568	-19%
Resíduos não perigosos (ton)	1.591	1.885	18%
Resíduos perigosos (ton)	2.836	1.683	-41%
Resíduos valorizáveis (ton)	197	1.049	433%
Resíduos não valorizáveis (ton)	4.230	2.518	-40,5%
Sedimentos resultantes de dragagens (m <sup>3</sup> )	187.846	164.872	-13%
Número de derrames	2	6	200%

Da análise dos dados do quadro anterior ressalta que apesar das medidas implementadas para a racionalização dos consumos de água e electricidade, verificou-se um aumento nos respectivos consumos.

O acréscimo do volume de água consumido resultou, fundamentalmente, das medidas implementadas para a minimização dos impactes da movimentação de graneis sólidos, nomeadamente da estilha de madeira (que teve em 2010 um crescimento excepcional) e da sucata. Por razões ambientais, houve necessidade de aumentar os níveis de humidade à volta dos pontos de descarga, onde a propagação de poeiras é mais intensa, através da rega das mesmas. Refira-se, porém, que no final do ano foram executadas as obras necessárias para providenciar que a água utilizada nessas operações passe a ser proveniente de um dos furos de captação de água para rega.

O aumento de cerca de 2,4% de consumo de energia eléctrica foi motivado por condições climáticas mais desfavoráveis e pela alimentação das obras a decorrer para a construção das futuras instalações sociais da empresa.

Em relação aos resíduos, em 2010 houve uma alteração das empresas que prestam este serviço, originando algumas alterações na classificação dos resíduos e no seu destino final, o que justifica a grande diferença do valor dos resíduos valorizáveis (mais 433% em relação ao ano anterior).

Destaca-se a diminuição de 19% dos resíduos, embora, como já foi dito, a produção dos resíduos esteja directamente ligada à

actividade do porto e não sendo, por isso, controlável pela APDL.

## 5.2.6. BIODIVERSIDADE

Tal como referido em relatórios anteriores, a actividade da APDL não causa grande perturbação na biodiversidade, a sua maior actuação situa-se no meio aquático, através das acções de dragagens que podem causar efeitos negativos, no entanto as comunidades susceptíveis de ser afectadas no estuário do Rio Leça caracterizam-se por baixa diversidade e complexidade. Ainda assim, as dragagens são realizadas de acordo com procedimentos técnicos que minimizem os impactes por elas causados e os grupos biológicos que podem ser afectados estão identificados.

Nos projectos das grandes obras em curso, como o Terminal de Cruzeiros de Leixões, são objecto de procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, no âmbito dos quais se estudam parâmetros como:

- Ecossistemas terrestres;
- Biologia e ecologia marinha;
- Património Terrestre;
- Património subaquático.

Desse procedimento ambiental resultaram medidas de minimização e programas de monitorização da fase de construção e exploração da obra.

### 5.2.7. INICIATIVAS AMBIENTAIS DOS CONCESSIONÁRIOS

Para além das actividades da APDL, das emissões geradas pelos meios de transporte marítimo, rodoviário e ferroviário, as actividades desenvolvidas pelos concessionários são também geradoras de impactes ambientais. Estes impactes são na sua maioria devido às emissões produzidas pelos seus veículos e equipamentos e às emissões produzidas pela movimentação das mercadorias e dependem, sobretudo, do tipo e quantidade de mercadoria movimentada, bem como dos processos de carga e descarga envolvidos. Cabe a cada um dos concessionários a mitigação dos seus impactes ambientais, seja através da alteração de processos, introdução de medidas mitigadoras, meios de tratamento, implementação de boas práticas operacionais, introdução de medidas de prevenção de acidentes e/ou de mitigação das suas consequências.

Apresenta-se a seguir a **síntese dos procedimentos adoptados pelos concessionários em matérias ambientais.**

CONCESSIONÁRIO	Política de Ambiente	SGA	ISO 14000	Relatório Sustentabilidade	Monitorização Ambiental	Acções Formação Ambiental
CEPSA – Companhia Portuguesa de Petróleos, S.A.	√	√	√	√	√	√
DOCAPESCA – Portos e Lotas, S.A.	√	√		√	√	√
Petrogal, S.A. – Petroleiros de Portugal	√	√			√	√
REPSOL Portuguesa, S.A.	√	√		√	√	√
SECIL – Companhia Geral de Cal e Cimentos S.A.	√	√	√	√	√	√
SILOS de Leixões, S.A.						
TCGL – Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões, S.A.	√				√	√
TCL – Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	√					
Ed&Fman Portugal, Lda	√	√				

CONCESSIONÁRIO	ACÇÕES
CEPSA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acções de formação sobre auditoria energética; gestão e responsabilidade ambiental e boas práticas na área industrial.</li> </ul>
ED&FMAN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investimento na manutenção da caixa depuradora, válvulas de seccionamento e retenção nos regos de drenagem.</li> <li>• Desenvolvimento de sistema para documentar e monitorizar uso da água e dos solos.</li> <li>• Manutenção obrigatória do equipamento.</li> </ul>
DOCAPESCA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Várias acções de formação sobre ambiente e sustentabilidade.</li> <li>• Fase inicial da implementação do Sistema de Gestão Ambiental, de acordo com os requisitos específicos da Norma Internacional ISO 14001.</li> <li>• Manutenção obrigatória de equipamentos.</li> </ul>
PETROGAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investimentos na área da protecção ambiental, nomeadamente: no tanque de <i>Slops</i> nos postos; separadores de óleos nos postos; fossa céptica no edifício das operações.</li> <li>• Substituição da linha de água doce.</li> <li>• Monitorização da qualidade do ar interior.</li> <li>• Segregação e encaminhamento dos resíduos.</li> <li>• Várias acções de formação nas áreas do ambiente, SST.</li> <li>• Manutenção regular aos equipamentos.</li> <li>• Plano de acções de Ambiente, Qualidade e Segurança.</li> <li>• Procedimentos e guias de boas práticas sobre gestão de resíduos; equipamentos prejudiciais à camada de ozono e gases fluorados com efeito de estufa e avaliação e níveis de ruído.</li> <li>• Reabilitação do Terminal Petrolero de Leixões, criando melhores condições de operacionalidade e segurança, nomeadamente: meios de combate a incêndios; rede eléctrica; rede de tubagem e licenciamento ESP; substituição dos braços de carga.</li> </ul>
REPSOL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorização de efluentes líquidos (águas residuais).</li> <li>• Acção de formação sobre Resíduos.</li> <li>• Investimento de 55 mil euros na linha de recepção de produto.</li> <li>• Manutenção obrigatória do equipamento.</li> <li>• Substituição do equipamento de ar condicionado.</li> </ul>
SECIL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acção de sensibilização em Ambiente e SST.</li> <li>• Investimento de 8 mil euros nas seguintes medidas de protecção ambiental: manutenção de equipamentos; recolha selectiva de resíduos, incluindo óleos usados, a cargo da empresa Eco-ambiente; análise do teor em óleos e gorduras dos condensados.</li> <li>• Procedimentos e guias de boas práticas para as seguintes actividades: identificação de resíduos produzidos nos entrepostos; manuseamento de resíduos nos entrepostos e ocorrência de derrames.</li> <li>• Definição dos seguintes objectivos ambientais para 2010: Obtenção da Certificação de Gestão Ambiental; Redução do consumo de energia eléctrica.</li> <li>• Para o objectivo de redução do consumo de energia existe um plano de racionalização a 5 anos com acompanhamento e auditorias anuais e foram adquiridas lâmpadas de baixo consumo.</li> </ul>
TCGL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investimento de 18.607 Euros em acções de minimização dos impactes da movimentação de estilha, nomeadamente:</li> <li>• Aquisição de equipamento de pulverização para controlo das poeiras.</li> <li>• Reforço da barreira de contentores para delimitar a área de descarga de sucata e estilha.</li> <li>• Aquisição de redes para aplicação no topo da barreira.</li> <li>• Aumento da separação dos resíduos por tipo.</li> <li>• Aquisição de equipamentos de pulverização com menor consumo de água do que os convencionais aspersores.</li> <li>• Acção de formação sobre boas práticas ambientais, com a duração de 8 horas e na qual participaram 50 trabalhadores.</li> </ul>
TCL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investimento de 26.817 Euros em acções de limpeza das áreas dos terminais e recolha e tratamento de resíduos sólidos e de óleos e lubrificantes.</li> <li>• Implementação de medidas de compensação de energia reactiva da rede de frio e da rede de força motriz dos terminais.</li> <li>• Medidas de redução do consumo de electricidade na iluminação pública, resultado da adaptação do horários de ligar e desligar de acordo com a luz diurna e redução do fluxo luminoso em 50% a partir das 24:00.</li> </ul>

### 5.3. DIMENSÃO ECONÓMICA

#### 5.3.1. ABORDAGEM AOS ASPECTOS ECONÓMICOS

A APDL elabora pela primeira vez no ano de 2010, as demonstrações financeiras de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro, tendo preparado o seu balanço de abertura com referência a 1 de Janeiro de 2009, por forma a que os valores das demonstrações financeiras à data de 31-12-2009 e 31-12-2010 fossem comparáveis no mesmo normativo contabilístico.

A informação sobre o desempenho económico-financeiro está disponível, de forma detalhada, no Relatório e Contas de 2010, este relatório apenas incluirá as informações financeiras mais relevantes, organizadas numa perspectiva que identifique as contribuições para um desenvolvimento sustentável.

O desempenho económico-financeiro da APDL, em 2010, é espelhado no Resultado Líquido de cerca de 6,5 milhões de euros, mantendo-se muito próximo dos Resultados Líquidos previsionais, e muito aquém do atípico Resultado Líquido de 2009, no montante de 22 milhões, devido a circunstâncias extraordinárias, nomeadamente a redução em cerca de 16,5 milhões de euros na provisão constituída para fazer face à responsabilidade com o Sistema Complementar das Obras Sociais da empresa,

registada como um proveito do exercício de 2009, no âmbito da conversão para o SNC – Sistema de Normalização Contabilística, de proveito extraordinário em POC para Gastos com o Pessoal em SNC.

O *Cash Flow* Operacional (EBITDA) cifrou-se em 23,95 milhões de euros, próximo dos 24 milhões de euros orçamentados para 2010, fruto do esforço contínuo de contenção de custos, sendo de destacar a poupança verificada ao nível da rubrica de Conservação e Reparação e Gastos com Pessoal, bem como dos gastos de subcontratação Vigilância e Segurança e Amarração e dos Outros gastos de Estrutura.

Contextualizado num quadro macroeconómico de contracção da economia nacional e mundial, a obtenção do Resultado Líquido de 2010 com esta grandeza foi conseguida do lado da contenção de custos e não do aumento das receitas, pois apesar de ter existido um aumento da quantidade de carga movimentada no Porto de Leixões, a APDL não aumentou as suas tarifas, fazendo repercutir positivamente nos seus clientes os ganhos de produtividade da empresa.

<b>MEDIDAS DE GERAÇÃO DE RIQUEZA</b> (10 <sup>3</sup> EUROS)	<b>2009</b> (SNC)	<b>2010</b> (SNS)	<b>% Variação</b> <b>09/10</b>
<b>Volume de Negócios</b> (Vendas + Prestação Serviços)	42 58	42 968	0,7%
<b>VAB<sup>1</sup></b>	41 913	39 456	-5,9%
<b>EBITDA - Operational Cash Flow</b>	42 820	23 944	-44,1%
<b>Resultado Líquido</b>	22 067	6 460	-70,7%
<b>Resultado Operacional</b>	26 854	7 653	-71,5%

VAB<sup>1</sup> = Vol. Negócios + Var. Existências + Trab. Próp. Empresa + Prov. Suplementares - CMVMC - FSE

A APDL continua a manter uma autonomia financeira invejável, bem como uma boa capacidade de endividamento, características relevantes para dar cumprimento integral ao ambicioso Plano Plurianual de Investimentos e para a sustentabilidade da empresa.

### 5.3.2. INVESTIMENTO

Em 2010 o valor total dos investimentos atingiu cerca de 60 milhões de euros, constituindo o maior nível de investimento anual de sempre, 83% suportado por financiamento próprio e 17% por financiamento externo.

Este elevado valor de investimentos está associado ao desenvolvimento de dois grandes projectos, considerados estratégicos no que diz respeito à criação de valor pela actividade da empresa e de relacionamento com as partes interessadas:

- Plataforma Logística de Leixões, adjacente ao porto, com uma superfície de 60ha, distribuídos por dois pólos, onde está prevista a construção de naves para actividades logísticas, edifícios de serviços e de apoio a veículos.

- Novo Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões, que dotará o Porto de Leixões com uma serie de infra-estruturas que visam uma melhor exploração e aproveitamento das potencialidades para o turismo que oferece a região norte.

O financiamento externo foi concretizado sob forma de subsídios nacionais e comunitários, dos seguintes programas de apoio:

<b>PROGRAMA</b>	<b>2010</b> (mil Euros)
POAT, POVT e POPH (FEDER)	2 173
ON.2 –O Novo Norte (FEDER)	5 428
Orçamento Estado – Cap.50 (Multimodalidade e Logística)	2 400
<b>TOTAL</b>	<b>10 001</b>

### 5.3.3. CRIAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE VALOR

O papel da APDL na comunidade e as suas responsabilidades, económicas, sociais e ambientais manifestam-se, também, na redistribuição da riqueza gerada, através da distribuição de parte dos benefícios recolhidos, ao nível económico:

- pela **comunidade**, (através dos impostos pagos e das contribuições para acção social e outras contribuições para a comunidade);
- pelos seus próprios **trabalhadores/ras**, (em remunerações directas, encargos sociais e formação);
- pelos **fornecedores**, 708 fornecedores no total, dos quais 421 locais, o que representa uma percentagem de 59%. O total do valor de compras a fornecedores foi de 36,4 milhões de euros, 30% dos quais foi com fornecedores locais, que representa 10,9 milhões de euros.

#### CRIAÇÃO DE VALOR

Volume de Negócios (vendas + prestação serviços)	Outras Receitas Operacionais	Receitas Financeiras	Total Riqueza Gerada
			
42,9 Milhões €	6,2 Milhões €	898 Mil €	50 Milhões €

#### DISTRIBUIÇÃO DE VALOR

Compras/ Fornecedores	Dividendos Acionista Estado	Impostos (IRC)	Custos c/ Colaboradores/ ras	Custos Acção Social	Contribuições à Comunidade
					
36,4 Milhões €	4,2 Milhões €	2,3 Milhões €	10,6 Milhões €	1,5 Milhões €	90 Mil €

# 6.

## CONCLUSÕES

A APDL tem um reconhecido papel como agente de sustentação e desenvolvimento social e económico no contexto geográfico em que se insere. É a maior infra-estrutura portuária do Norte de Portugal desempenhando um papel primordial na economia da região norte, enquanto principal interface de transporte do comércio internacional de mercadorias da região com o resto do mundo, representando cerca de 25% do comércio externo português.

O seu impacte económico e social, traduz-se:

- > na geração de emprego local;
- > na criação de condições para a manutenção de um conjunto significativo de sectores industriais;
- > na cadeia de valor das transacções comerciais, da logística e das acessibilidades;
- > no potencial de impacte (tanto positivo como negativo) para a qualidade de vida das populações na sua área de jurisdição e respectiva envolvente;
- > nos efeitos sobre a riqueza, o rendimento o emprego e as receitas fiscais do país, a actividade portuária do Porto de Leixões representa globalmente<sup>1</sup>:

- impacto directo, indirecto e induzido de 5,4% do produto interno bruto;
- 4,6% do rendimento disponível do país;
- 6,6% do emprego nacional;
- 13,3% do total de receitas de impostos sobre produtos.

Ciente dessa responsabilidade, a empresa tem promovido ao longo da sua existência um conjunto de práticas tendentes a otimizar o seu desempenho económico, ambiental e social, e consequentemente a sua competitividade e sustentabilidade, através de:

- Robustez económica e financeira.
- Investimento na melhoria das condições das acessibilidades marítimas e terrestres do porto, através da construção e modernização de infra-estruturas como a nova Ponte Móvel, a Via interna de Ligação ao Porto de Leixões e a Portaria Única.
- Investimento em meios de comunicação e informação eficientes, por forma a dar respostas às necessidades crescentes de rapidez e fluidez dos operadores logísticos que utilizam o porto, como é exemplo o Projecto JUP-Janela única Portuária.

- Intensificação da vertente de proximidade urbana, através da requalificação dos espaços de interface com a cidade, a par de outras facetas da dimensão social, como sejam o apoio à comunidade e a abertura do porto à população.

### No que diz respeito ao ano 2010, ressalta:

- A intensificação e agilização dos processos de comunicação com as partes interessadas e pela adopção de medidas de minimização dos impactes negativos para a comunidade local, inerentes ao próprio funcionamento do porto, como aconteceu nas questões da movimentação da estilha. Esta carga conheceu um pico em meados de 2010, o que trouxe a mediatização dos impactes da sua movimentação, em termos de libertação de poeiras, facto que motivou algumas queixas por parte da população local e que levou a APDL a intervir junto do concessionário responsável por esta carga, no sentido da adopção de medidas de controlo e mitigação dos impactes em causa. Esta intervenção passou pela implementação das medidas descritas no ponto 5.2 deste relatório e o procedimento da APDL junto do concessionário fez-se no âmbito das exigências da sustentabilidade ambiental da actividade do porto e do relacionamento com a cidade.
- A inauguração do **Terminal Multiusos**, uma nova estrutura que contempla uma rampa ro-ro, recuperação de 300 m de cais, a criação de uma nova frente de acostagem com cerca de 200m, e a criação de terraplano adicional de cerca de 4ha para áreas de apoio. Esta estrutura veio dotar o porto de novas competências e melhores condições para a movimentação do tráfego de mercadorias Ro-Ro (cargueiros em que a carga entra e sai dos porões na horizontal e geralmente sobre rodas (automóveis e outros veículos), ficando dedicado aos serviços de Transporte Marítimo de Curta Distância e às Auto-Estradas do Mar.
- **Obtenção da Certificação do Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ)** para o Macro-processo do Navio – serviços prestados ao navio, com o qual se pretende alcançar, entre outros, os seguintes objectivos:
  - Fomentar a estratégia da melhoria contínua dos serviços prestados ao navio;
  - Impulsionar uma visão sistémica do negócio, com uma abordagem por processos característica da actual normal ISO 9001:2008;
  - Implementar a monitorização periódica do desempenho dos processos organizacionais, fixando métricas e objectivos

<sup>1</sup> Segundo o "Estudo de Avaliação dos Impactos do Complexo Portuário de Leixões", datado de Maio de 2008, realizado pelos consultores Armindo Carvalho e Glória Machado.

operacionais, que impactam nos objectivos estratégicos, tornando-os mais eficientes e eficazes;

- Reforçar da imagem corporativa e, em particular, procurar a satisfação e fidelização dos clientes e das restantes partes interessadas.

Em relação aos principais **desafios e projectos para o futuro**, numa perspectiva de investir em obras que intensifiquem a competitividade do porto e o relacionamento profícuo com a cidade envolvente, destacam-se:

- **Terminal de Cruzeiros**, que inclui um **Novo Cais**, que permitirá a acostagem de navios até 300 metros de comprimento e capacidade para 2500 passageiros, valores

acima da actual capacidade do porto, a operar a partir de Abril de 2011, e um **Novo Edifício** para acolher os passageiros, e que albergará também a sede do Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha (CIIMAR) da Universidade do Porto, para além de outras unidades de investigação daquela instituição com projectos ligados ao mar, que se prevê estar pronto em 2012.

- **Plataforma Logística de Leixões**, adjacente ao porto, com uma superfície de 60ha, distribuídos por dois pólos, onde está prevista a construção de naves para actividades logísticas, edifícios de serviços, de apoio a veículos e a motoristas. Para além da ligação ao Porto de Leixões a Plataforma Logística ficará ligada às redes nacionais rodoviárias e ferroviárias, dispondo de uma estação ferroviária de mercadorias no pólo 2 da plataforma.

## 7.

NOTAS METODOLÓGICAS  
E AUTO-DECLARAÇÃO

No cálculo dos indicadores ambientais relacionados com a energia e emissões de CO<sub>2</sub> foram utilizadas as seguintes conversões de unidades e fontes de informação de factores utilizados:

GASÓLEO	PCI (GJ/ton)	43,31	Agência Portuguesa do Ambiente
	Densidade (Ton/m <sup>3</sup> )	0,837	Agência Portuguesa do Ambiente
	Factor Emissão CO <sub>2</sub> (Kg CO <sub>2</sub> /GJ)	74,1	Agência Portuguesa do Ambiente
GÁS PROPANO	PCI (Kcal/Kg)	11.070	Agência Portuguesa do Ambiente
	Densidade (Ton/m <sup>3</sup> )	0,511	Agência Portuguesa do Ambiente
	Factor Emissão CO <sub>2</sub> (Kg CO <sub>2</sub> /GJ)	73,98	Agência Portuguesa do Ambiente
GASOLINA	PCI (Kcal/Kg)	44,80	Agência Internacional de Energia
	Densidade (Ton/m <sup>3</sup> )	0,735	Agência Internacional de Energia
	Factor Emissão CO <sub>2</sub> (Kg CO <sub>2</sub> /GJ)	68,60	Agência Internacional de Energia
ELECTRICIDADE	Factor Emissão CO <sub>2</sub> (Kg CO <sub>2</sub> /KWh)	0,487	Carbono Zero
1 KWh = 0,0036 GJ			Agência Internacional de Energia
1KWh = 860 Kcal			Agência Internacional de Energia

## AUTO-DECLARAÇÃO

NÍVEIS GRI		C	C+	B	B+	A	A+
OBRIGATÓRIO	Autodeclaração			√			
	Verificação por terceira parte						
OPCIONAL	Verificação GRI						

# 8

## ÍNDICE GRI

NOME DO INDICADOR	REF. <sup>a</sup> GRI	LOCALIZ. NO RELATÓRIO (PÁG.)	OBSERVAÇÕES
<b>ESTRATÉGIA E ANÁLISE</b>			
Declaração do Presidente	1,1	3	
Descrição dos principais impactes, riscos e oportunidades, relacionados com a actividade da empresa	1,2	16, 17, 28, 44	
<b>PERFIL ORGANIZACIONAL</b>			
Nome da organização	2,1	6	
Principais marcas, produtos e serviços	2,2	6	
Estrutura operacional da organização, incluindo principais departamentos, empresas em funcionamento, empresas participadas e joint-ventures	2,3	6 a 8	
Localização da sede social da empresa	2,4	6	
Países ou regiões onde opera ou desenvolve alguma actividade relevante para as questões de sustentabilidade referidas no relatório	2,5	6	
Tipo e natureza jurídica da propriedade	2,6	6	
Mercados servidos	2,7	6	
Dimensão da organização, incluindo número de funcionários, vendas líquidas e quantidade de produtos disponibilizados e serviços prestados	2,8	5, 6, 21, 41	
Principais alterações que tenham ocorrido, durante o período abrangido pelo relatório, referentes à dimensão, à estrutura organizacional ou à estrutura accionista	2,9	Não houve alterações na estrutura organizacional ou na estrutura de accionistas.	
Prémios recebidos no período a que se refere o relatório	2,10	Não Houve	
<b>PARÂMETROS DO RELATÓRIO</b>			
Período abrangido para as informações apresentadas no relatório	3,1	4	
Data do último relatório publicado	3,2	4	
Ciclo de publicação de relatórios	3,3	4	
Dados para contacto	3,4	53	
Processo de definição de conteúdos do relatório	3,5	4 e 46	
Limite do relatório	3,6	4	
Base de elaboração do relatório	3,8	4	
Técnicas de medição e tratamento da informação	3,9	46	
Alterações significativas, em relação a relatórios anteriores, no âmbito, limite ou métodos de medição aplicados	3,11	Não houve alterações significativas em relação a relatórios anteriores, no âmbito, limite ou métodos de medição aplicados.	
Tabela que identifica o local das informações-padrão no relatório	3,12	47 a 50	
Política e prática corrente relativa à procura de um processo independente de garantia de fiabilidade para o relatório	3,13	–	Não Disponível

NOME DO INDICADOR	REF. <sup>a</sup> GRI	LOCALIZ. NO RELATÓRIO (PÁG.)	OBSERVAÇÕES
<b>GOVERNAÇÃO E COMPROMISSOS</b>			
Estrutura de governação	4,1	6 e 8	
Indicar se o Presidente do órgão de governança hierarquicamente mais elevado é, simultaneamente, um director executivo	4,2	–	Não Aplicável
Indicar, no caso de organizações com uma estrutura de administração unitária, o número de membros do órgão de governança hierarquicamente mais elevado que são independentes e/ou os membros não-executivos	4,3	–	Não Aplicável
Mecanismos que permitam a accionistas e funcionários transmitir recomendações ou orientações ao órgão de governança hierarquicamente mais elevado	4,4	15 e 16	
Relação entre as remunerações dos órgãos de governação, e o desempenho da empresa	4,5	–	Não Disponível
Mecanismos de prevenção e resolução de conflitos de interesse	4,6	–	Não Disponível
Processo para determinar competências dos mais altos cargos de direcção	4,7	–	Não Disponível
Declaração de missão, valores e códigos de conduta	4,8	7, 9 e 10	
Procedimentos de supervisão	4,9	–	Não Disponível
Processos para avaliação de desempenho do mais alto órgão de governação	4,10	–	Não Disponível
Princípio da precaução	4,11	–	Não Disponível
Cartas de princípios que a organização subscreve ou defende	4,12	9	
Participação em associações e organismos	4,13	–	Não Disponível
Grupo de <i>stakeholders</i>	4,14	15	
Base para identificação e selecção de <i>stakeholders</i>	4,15	15	
Abordagens utilizadas para envolver as partes interessadas	4,16	15 a 20 e 26	
Principais questões e preocupações identificadas através do envolvimento das partes interessadas e as medidas adoptadas pela organização no tratamento das mesmas	4,17	10 a 14 e 28	
<b>DESEMPENHO AMBIENTAL</b>			
<b>Materiais</b>			
Matérias-primas utilizadas, por peso ou por volume	EN1	–	Não Aplicável
Percentagem de materiais utilizados que são provenientes de reciclagem	EN2	–	Não Aplicável
<b>Energia</b>			
Consumo directo de energia, discriminado por fonte de energia primária	EN3	31 e 32	
Consumo indirecto de energia, discriminado por fonte primária	EN4	31 e 32	
Total de poupança de energia devido a melhorias na conservação e na eficiência	EN5	31 e 38	
Iniciativas para fornecer produtos e serviços baseados na eficiência energética ou nas energias renováveis, e reduções no consumo de energia em resultado dessas iniciativas	EN6	31 e 40	
Iniciativas para reduzir o consumo indirecto de energia e reduções alcançadas	EN7	31 e 40	

NOME DO INDICADOR	REF. <sup>a</sup> GRI	LOCALIZ. NO RELATÓRIO (PÁG.)	OBSERVAÇÕES
<b>Água</b>			
Consumo total de água, por fonte	EN8	29 e 30	
Recursos hídricos significativamente afectados pelo consumo de água	EN9	–	Não Disponível
Percentagem e volume total de água reciclada e reutilizada	EN10	–	Não Disponível
<b>Biodiversidade</b>			
Localização e área dos terrenos pertencentes, arrendados ou administrados pela organização, no interior de zonas protegidas, ou a elas adjacentes, e em áreas de alto índice de biodiversidade fora das zonas protegidas	EN11	–	Não Aplicável
Descrição dos impactes significativos de actividades, produtos e serviços sobre a biodiversidade das áreas protegidas e sobre as áreas de alto índice de biodiversidade fora das áreas protegidas	EN12	38	
Habitats protegidos ou recuperados	EN13	–	Não Disponível
Estratégias e programas, actuais e futuros, de gestão de impactes na biodiversidade	EN14	38	
Número de espécies, na Lista Vermelha da IUCN e na lista nacional de conservação das espécies, com habitats em áreas afectadas por operações, discriminadas por nível de risco de extinção	EN15	–	Não Disponível
<b>Emissões, efluentes e resíduos</b>			
Emissões totais directas e indirectas de gases com efeito de estufa, por peso	EN16	33	
Outras emissões indirectas relevantes de gases com efeito de estufa, por peso	EN17	–	Não Disponível
Iniciativas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, assim como reduções alcançadas	EN18	33	
Emissão de substâncias destruidoras da camada de ozono, por peso	EN19	–	Não Disponível
NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> e outras emissões atmosféricas significativas, por tipo e por peso	EN20	–	Não Disponível
Descarga total de água, por qualidade e destino	EN21	–	Não Disponível
Quantidade total de resíduos, por tipo e método de eliminação	EN22	34	
Número e volume total de derrames significativos	EN23	37	
Peso dos resíduos transportados, importados, exportados ou tratados, considerados perigosos nos termos da Convenção de Basileia – Anexos I, II, III e VIII, e percentagem de resíduos transportados por navio, a nível internacional	EN24	–	Não Aplicável
Identidade, dimensão, estatuto de protecção e valor para a biodiversidade dos recursos hídricos e respectivos habitats, afectados de forma significativa pelas descargas de água e escoamento superficial	EN25	–	Não Disponível

NOME DO INDICADOR	REF. <sup>a</sup> GRI	LOCALIZ. NO RELATÓRIO (PÁG.)	OBSERVAÇÕES
<b>Produtos e serviços</b>			
Iniciativas para mitigar os impactes ambientais de produtos e serviços e grau de redução do impacte	EN26	11, 12, 14, 28 e 40	
Percentagem recuperada de produtos vendidos e respectivas embalagens, por categoria	EN27	–	Não Aplicável
<b>Conformidades</b>			
Montantes envolvidos no pagamento de coimas significativas e o número total de sanções não-monetárias por incumprimento das leis e regulamentos ambientais	EN28	7	
<b>Transporte</b>			
Impactes ambientais significativos, resultantes do transporte de produtos e outros bens ou matérias-primas utilizados nas operações da organização, bem como o transporte de funcionários	EN29	–	Não Disponível
<b>Geral</b>			
Total de custos e investimentos com a protecção ambiental, por tipo	EN30	–	Não Disponível
<b>DESEMPENHO ECONÓMICO</b>			
<b>Desempenho económico</b>			
Valor económico directo gerado e distribuído	EC1	5, 27 e 43	
Implicações financeiras, riscos e oportunidades devido a mudanças climáticas	EC2	–	Não Disponível
Cobertura das obrigações referentes ao plano de benefícios definidos pela organização	EC3	41	
Ajuda financeira significativa recebida do governo	EC4	42	
<b>Presença no mercado</b>			
Variação do salário mais baixo comparado com o salário mínimo nacional	EC5	27	
Políticas, práticas e proporção de gastos com fornecedores locais	EC6	43	
Procedimentos para contratação de quadros provenientes da comunidade local	EC7	–	Não Disponível
<b>Impactos económicos indirectos</b>			
Impactos de investimentos em infra-estruturas e serviços	EC8	44	
Impactos económicos indirectos significativos	EC9	44	

NOME DO INDICADOR	REF. <sup>a</sup> GRI	LOCALIZ. NO RELATÓRIO (PÁG.)	OBSERVAÇÕES
<b>DESEMPENHO SOCIAL</b>			
<b>Emprego</b>			
Total de trabalhadores por tipo de emprego, contrato de trabalho e região	LA1	21 e 22	
Total de trabalhadores e respectiva taxa de rotatividade por faixa etária, género e região	LA2	21 e 22	
Benefícios assegurados aos funcionários a tempo inteiro que não são concedidos a funcionários temporários ou a tempo parcial	LA3	27	Não existem trabalhadores a tempo parcial.
<b>Relações com os trabalhadores e governança</b>			
Porcentagem de trabalhadores abrangidos por acordos de negociação colectiva	LA4	22	
Prazo mínimo para notificação referente a mudanças operacionais	LA5	–	Não Disponível
<b>Saúde e segurança</b>			
Porcentagem de trabalhadores representados em comités de saúde e segurança	LA6	A empresa tem um grupo de trabalho de SHST, composto por 8 elementos (o que corresponde a 3,6% do total de trabalhadores/ras), de diversas áreas operacionais da empresa.	
Taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos e absentismo	LA7	24	
Programas de educação, sensibilização, aconselhamento e prevenção de risco de doenças graves, para trabalhadores e familiares	LA8	24	
Programas de saúde e segurança abrangidos por acordos de sindicato	LA9	–	Não Aplicável
<b>Formação e educação</b>			
Média de horas de formação, por trabalhador	LA10	25	
Programas para gestão de competências e aprendizagem contínua para a empregabilidade e gestão da carreira	LA11	25	
Porcentagem de trabalhadores que realizam análise de desempenho	LA12	22	
<b>Diversidade e igualdade de oportunidades</b>			
Composição dos órgãos de governança e discriminação da estrutura profissional, por género e grupos etários	LA13	22	
Rácios salariais por género e categoria	LA14	23	

NOME DO INDICADOR	REF. <sup>a</sup> GRI	LOCALIZ. NO RELATÓRIO (PÁG.)	OBSERVAÇÕES
<b>Direitos Humanos</b>			
Percentagem e número total de acordos de investimento significativos que incluam cláusulas referentes a direitos humanos ou que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos	HR1	–	Não Disponível
Percentagem dos principais fornecedores e empresas contratadas que foram submetidos a avaliações relativas a direitos humanos	HR2	–	Não Disponível
Número total de horas de formação em políticas e procedimentos relativos a aspectos dos direitos humanos relevantes para as operações, incluindo a percentagem de funcionários que beneficiaram de formação	HR3	–	Não Disponível
Número total de casos de discriminação e acções tomadas	HR4	7	
Casos em que exista um risco significativo de impedimento ao livre exercício da liberdade de associação e realização de acordos de negociação colectiva, e medidas que contribuam para a sua eliminação	HR5	–	Não Aplicável
Casos em que exista um risco significativo de ocorrência de trabalho infantil, e medidas que contribuam para a sua eliminação	HR6	–	Não Aplicável
Casos em que exista um risco significativo de ocorrência de trabalho forçado ou escravo, e medidas que contribuam para a sua eliminação	HR7	–	Não Aplicável
Percentagem do pessoal de segurança submetido a formação nas políticas ou procedimentos da organização, relativos aos direitos humanos, e que são relevantes para as operações	HR8	–	Não Disponível
Número total de incidentes que envolvam a violação dos direitos dos povos indígenas e acções tomadas	HR9	–	Não Aplicável
<b>Sociedade</b>			
Programas e práticas para gerir e avaliar o impacte das operações nas comunidades	SO1	–	Não Disponível
Corrupção	SO2, SO3, SO4	–	Não Disponível
Políticas públicas e <i>lobbies</i>	SO5	A APDL não participa em <i>lobbies</i> e a sua participação na elaboração de políticas públicas é feito no âmbito da participação em organizações e associações do sector portuário e dando o seu contributo para o desenvolvimento de políticas relacionadas com o sector marítimo-portuário.	
Contribuições financeiras a partidos políticos ou instituições relacionadas	SO6	Não Houve	
Acções judiciais de concorrência desleal, antitrust e monopólio	SO7	7	
Multas e sanções por não cumprimento de leis e regulamentos	SO8	7	
<b>Responsabilidade sobre o produto</b>			
Procedimentos de avaliação de impactos na saúde e segurança do cliente	PR1, PR2	–	Não Disponível
Rotulagem de produtos	PR3, PR4, PR5	–	Não Aplicável
Comunicação e Marketing	PR6, PR7	–	Não Disponível
Privacidade do cliente	PR8	Não houve reclamações registadas relativas à violação da privacidade de clientes.	
Conformidade	PR9	Não houve coimas por incumprimento de leis e regulamentos relativos ao fornecimento e utilização de produtos e serviços.	

## SIGLAS

<b>APDL</b>	Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA
<b>ADSE</b>	Direcção Geral de Protecção Social aos Funcionários e Agentes da Administração Pública
<b>CCDRN</b>	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte
<b>CTUR</b>	Cruise Traffic and Urban Regeneration
<b>ECG</b>	Electrocardiograma
<b>DREN</b>	Direcção Regional Educação do Norte
<b>EPI</b>	Equipamento de Protecção Individual
<b>ERM</b>	<i>Enterprise Risk Management</i>
<b>ERP</b>	<i>Enterprise Resource Planning</i>
<b>FEDER</b>	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
<b>GEE</b>	Gases com Efeitos de Estufa
<b>GRI</b>	Global Reporting Initiative
<b>I&amp;D</b>	Investigação e Desenvolvimento
<b>IRC</b>	Imposto Sobre Rendimento de Pessoas Colectivas
<b>MAR</b>	Modelo de Avaliação de Riscos
<b>MARPOR</b>	Manifesto <i>Research on Political Representation</i>
<b>OS</b>	Obras Sociais
<b>PALOP</b>	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
<b>PM</b>	Partículas em Suspensão
<b>POAT</b>	Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes
<b>POC</b>	Plano Oficial de Contabilidade
<b>POPH</b>	Programa Operacional do Potencial Humano
<b>POVT</b>	Programa Operacional de Valorização do Território
<b>PSA</b>	Antígeno Prostático Específico
<b>PSE</b>	Prestadores de Serviço Externo
<b>PTS</b>	Partículas Totais em Suspensão
<b>QREN</b>	Quadro de Referência Estratégico Nacional
<b>SGQ</b>	Sistema de Gestão da Qualidade
<b>SHST</b>	Segurança Higiene e Saúde no Trabalho
<b>TCGL</b>	Terminal de Carga Geral de Leixões
<b>TCL</b>	Terminal de Contentores de Leixões

## FICHA TÉCNICA

### Redacção e Edição:

APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA

### Fotografias: APDL,SA

### Design: OMDesign

### Contactos: APDL,SA

Direcção de Recursos Humanos  
 Av. da Liberdade  
 4450-718 Leça da Palmeira  
 Tel. 229 990 700  
 Fax. 229 995 062  
 Email: [correio@apdl.pt](mailto:correio@apdl.pt)  
[www.portodeleixoes.pt](http://www.portodeleixoes.pt)

