

Smart and Green TourismIII: “Temos a ambição de ser exemplares no nosso caminho para a redução das emissões”

4 de Abril, 2024

A sustentabilidade e o turismo estiveram em debate na 3ª edição da Conferência Smart and Green Tourism, uma iniciativa da Ambitur e da Ambiente Magazine, em parceria com a Fundação AIP, que teve lugar no dia 1 de março, no âmbito da Bolsa de Turismo de Lisboa (BTL).



Miguel Eiras Antunes (Deloitte), Andreia Ramos (ANA), Maria João Calha (TAP), José Lopes (easyJet) e Eduardo Cabrita (MSC Cruzeiros); o 2º Painel.

O segundo painel desta conferência foi dedicado à temática da “Mobilidade Sustentável: O caminho a seguir”, e contou com a moderação de Miguel Eiras Antunes, partner na Deloitte. **Andreia Ramos, diretora de Ambiente e Sustentabilidade da ANA – Aeroportos de Portugal**, foi uma das quatro oradoras deste debate e deu conta do que tem sido feito a nível dos aeroportos no país, começando por lembrar que a Vinci foi o primeiro operador, a nível mundial, a definir uma estratégia de ambiente para os seus aeroportos. E, neste âmbito, afirma, a ANA tem metas bem definidas e aplicáveis a todas as infraestruturas aeroportuárias. Assim, o objetivo é ser “Net Zero” até 2030, assumindo o compromisso com o Airport Carbon Accreditation.

“É um grande desafio”, assume a oradora, que recorda que este setor é muito estigmatizado mas que, na verdade, representa 2% das emissões globais de carbono. “A nossa estratégia é muito focada na descarbonização, mas também sabemos que não fazemos este caminho sozinhos”, reconhece, adiantando que este trajeo deve ser seguido em conjunto com os parceiros para a promoção de soluções e iniciativas que permitam reduzir a pegada ambiental.

A ANA calcula a sua pegada desde 2008, tendo os aeroportos acreditados por um programa de gestão voluntária de carbono do Airport Council Internacional no nível máximo, “um orgulho”, partilha Andreia Ramos, garantindo que “somos

pioneiros a nível mundial” e que Portugal é o primeiro a ter a sua rede totalmente certificada. O que não hesita em afirmar que “é fruto do nosso trabalho, das nossas ambições, dos nossos investimentos, alinhados também com a trajetória de 15% do Acordo de Paris”. Mas ainda há muito trabalho pela frente, aponta a oradora, focando não apenas na parte do carbono mas também, por exemplo, no facto de estarmos a atravessar um período de seca extrema no Algarve, que não permite a rega dos espaços verdes, e a ANA tem muitas medidas implementadas também nesta área.

Mas há algo do qual a ANA, e a Vinci, não abdicam: “Temos a ambição de ser exemplares no nosso caminho para a redução das emissões”, sublinha Andreia Ramos. E, para isso, tem havido um esforço de integrar a transição verde nos investimentos da empresa. “Somos o nível ACA4+ a nível da certificação ambiental de gestão de carbono mas isto deve-se ao nosso trabalho e ao que fazemos com os nossos parceiros”, indica.



Miguel Eiras Antunes (Deloitte);
Andreia Ramos (ANA), Maria João
Calha (TAP) e José Lopes
(easyJet).

Em operação desde o ano passado no Aeroporto de Faro está já um primeiro projeto a nível das energias renováveis, com uma capacidade de 2.9 MWp, representando 30% dos consumos de eletricidade. Mas a diretora de Ambiente e Sustentabilidade da ANA recorda que, desde 2018, a ANA já reduziu em 50% as suas emissões de âmbito 1 e 2, no total. Resultados que se justificam também por apostas como a descarbonização da frota, sendo que a ANA está já a testar a utilização de biocombustíveis que permitam reduzir em 90% as emissões, uma opção que surge por não haver soluções que possibilitem a eletrificação da frota. “Acompanhamos todas as soluções que possamos adaptar aos nossos aeroportos”, refere a oradora, exemplificando com o uso de biocombustível HVO nos veículos de socorro, ou com o recurso a hidrogénio líquido para as aeronaves ou gasoso para a frota. “A opção eletrificar tudo não é viável, sabemos que temos de arranjar soluções alternativas”, diz. Já no que se refere ao SAF, Andreia Ramos admite que é importante perceber como conseguir disponibilizá-lo nos seus aeroportos, havendo já algumas ações conjuntas com a TAP. Uma novidade é a definição de um Carbon Budget para todos os investimentos da ANA, que passam a ser ponderados a nível de carbono.

Em 2023, a ANA definiu a sua estratégia para a sustentabilidade, que assenta em quatro pilares, o último dos quais é a aceleração da transição do setor,

em linha com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, apostando assim nas parcerias. “Muitas vezes sentimo-nos como o maestro no centro deste ecossistema aeroportuária, que tem contacto com as companhias aéreas, os handlers, os concessionários, a parte da mobilidade, mas como trabalhar em conjunto”. Foi nesse sentido que foi lançado, em 2021, o Fórum Global para a Gestão de Carbono, que juntou a uma mesma mesa 50 entidades e que se traduziu em reuniões setoriais de trabalho, com a definição de medidas conjuntas e concretas. Todos os anos este grupo que junta companhias aéreas, governos regionais ou câmaras municipais, se reúne, duas ou três vezes por ano, para acompanhar estas medidas e assinar “commitment statements”. Daqui já saiu, por exemplo, um grande projeto que será implementado nos aeroportos da ANA a nível de fornecimento de eletricidade e ar condicionado às aeronaves quando estão parqueadas, o que “mostra o nosso compromisso de ir mais além e ajudar os nossos parceiros a reduzir as suas emissões”, aponta Andreia Ramos, defendendo o mote de “juntos por uma mobilidade mais positiva”.

A oradora admite que a pressão da aposta na sustentabilidade vem de todos os lados da cadeia de valor: dos clientes, sim, mas também do Estado e da regulamentação europeia que aí vem. “Estamos a enfrentar um tsunami de regulamentação com os nossos sistemas de reporte, que vai ser exigente”, alerta.

Por Inês Gromicho. Fotos @Raquel Wise.