



## PEGADA DE CARBONO 2012

Vieira de Almeida & Associados – Sociedade de Advogados, R.L.

**Sobre este relatório**

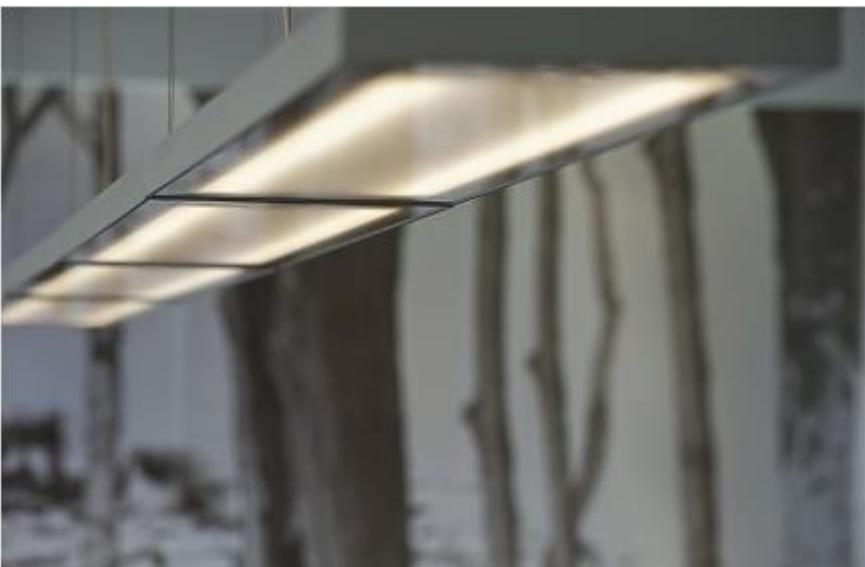
Este relatório apresenta a pegada de carbono da Vieira de Almeida & Associados (VdA) em 2012.

O cálculo, o segundo realizado pela firma, segue as *guidelines The Legal Sector Alliance Carbon Footprint Protocol*, e utiliza elementos de cálculo adequados à realidade Portuguesa.

**Índice**

Sumário executivo	.....	03
Sobre o Projeto Verde e a Pegada de Carbono VdA	.....	05
Pegada de Carbono VdA 2012	.....	08
Informação Adicional	.....	11
Anexos		
I: Notas Metodológicas	.....	15
II: Dados Operacionais	.....	17





## SUMÁRIO EXECUTIVO

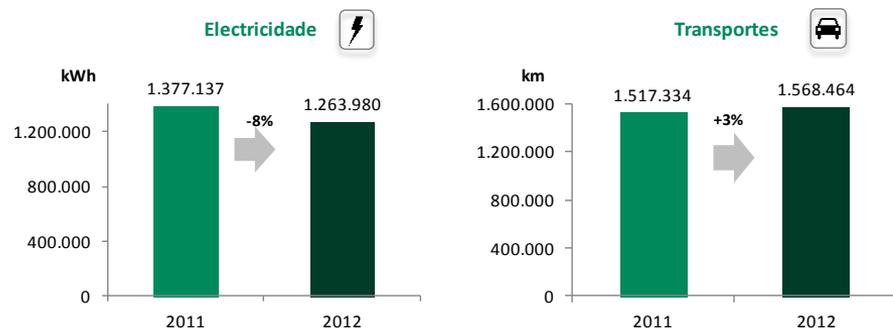


## Pegada de carbono VdA 2012

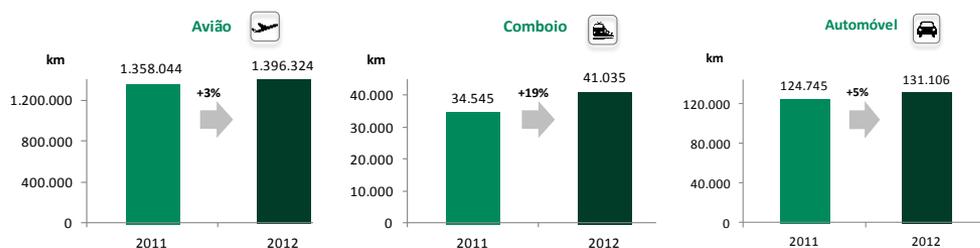
### Consumos

Em 2012, a VdA foi mais eficiente no consumo de energia do que em 2011.

Nos transportes, aumentou a utilização do comboio e do automóvel. O reforço da atividade internacional implicou mais deslocações aéreas, que contribuíram, de forma determinante, para o aumento do total de km percorridos.



Nota: Transportes inclui deslocações em avião, comboio, táxi, viatura de aluguer e viatura pessoal ao serviço da firma.

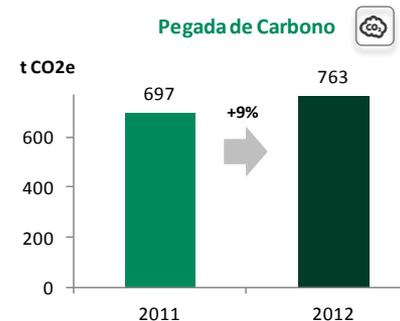


Nota: Automóvel inclui deslocações em táxi, viatura de aluguer e viatura pessoal ao serviço da firma.

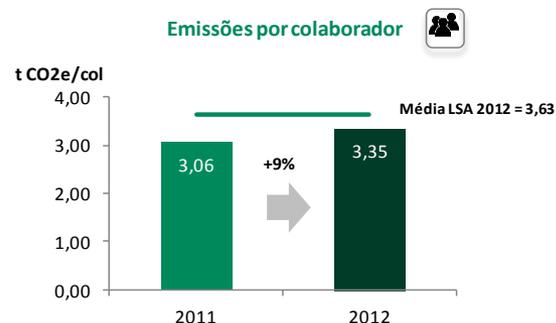
### Emissões

Apesar da redução geral de consumos de energia, em 2012 a pegada de carbono da firma aumentou 9% face a 2011 (mais 66 t CO<sub>2</sub>e).

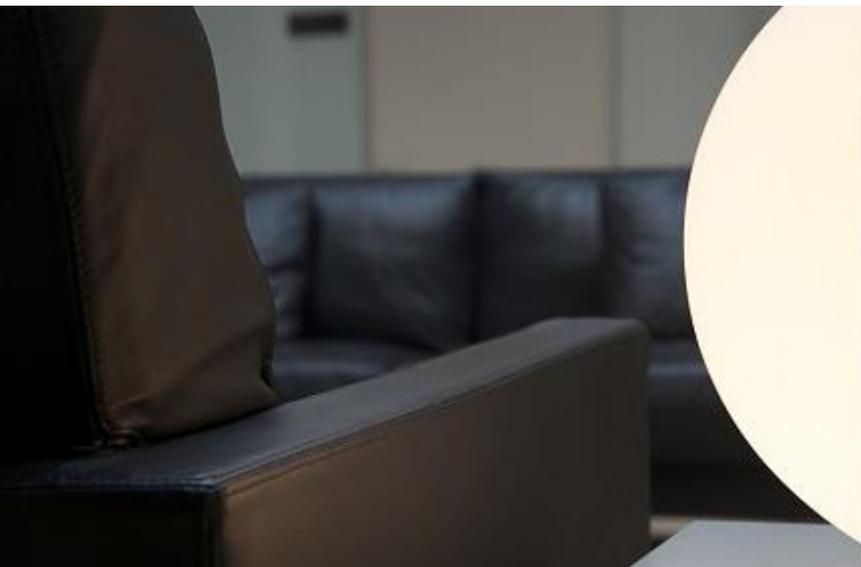
Num ano seco, a produção da eletricidade consumida, que representou 72% da pegada, recorreu mais a combustíveis fósseis, contribuindo assim para aumentar em 20% o respetivo conteúdo carbónico. Sem a influência deste fator, a pegada VdA em 2012 teria registado uma redução de 4% face a 2011.



As emissões por colaborador mantiveram-se abaixo do valor médio reportado pelos membros da *Legal Sector Alliance*, para o mesmo período.



As emissões totais da VdA em 2012 são equivalentes às que resultariam de 175 viagens de avião, de ida e volta, à Austrália.



## SOBRE O PROJETO VERDE E A PEGADA DE CARBONO VdA



## Perfil da firma

A VdA é uma das principais sociedades de advogados portuguesas, com mais de 35 anos de atividade e atuação em 17 áreas de prática.

Em 2012, possuía três escritórios em Portugal (Lisboa, Porto e Funchal), com uma equipa de 228 pessoas (158 advogados e 70 colaboradores de áreas de suporte).

A VdA atua também a nível internacional, através a VdAtlas, uma plataforma de assessoria jurídica operacionalizada com parceiros locais, com foco nos mercados lusófonos, em particular Moçambique, Angola e Brasil.

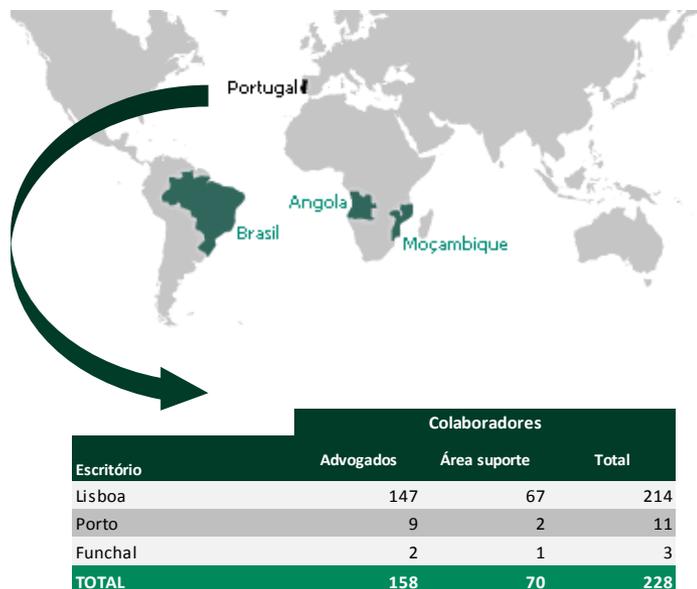


Fig. 1 – VdA: operação em Portugal e parcerias internacionais em 2012.

## O Projeto Verde

A VdA foi a primeira grande firma portuguesa independente a institucionalizar um programa *Pro Bono* e de responsabilidade social empresarial. O programa é gerido pelo Comité *Pro Bono* que, anualmente, define as ações a realizar e controla a respetiva execução.

O programa desenvolve-se em torno de dois eixos: responsabilidade ambiental e responsabilidade social. A dimensão ambiental é promovida pelo Projeto Verde, um programa interno de desenvolvimento sustentável e eco-eficiência que visa minimizar o impacto ambiental da operação da firma, através da otimização do consumo de recursos – energia e materiais.

A avaliação e redução da pegada de carbono da VdA – i.e. das emissões de gases com efeito de estufa associadas à atividade – é, pela transversalidade dos aspetos que permite analisar, um dos principais indicadores de eco-eficiência da firma.



Fig. 2 – Programa *Pro Bono* e de Responsabilidade Social Empresarial VdA.

A VdA é, desde 2011, um dos 269 membros da *Legal Sector Alliance* (LSA), uma organização internacional de firmas de advocacia empenhadas no combate às alterações climáticas, através da redução da respetiva pegada de carbono e da adoção de práticas sustentáveis.



## A pegada de carbono da VdA

A operação da VdA é responsável – de forma direta e indireta - pela emissão de diversos gases com efeito de estufa (GEE ou *carbono*), o mais importante dos quais é o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>).

As emissões resultam sobretudo do consumo de energia nas instalações e das deslocações em serviço. Existem também outras fontes que, embora menos relevantes, emitem gases com um efeito de estufa superior ao do CO<sub>2</sub>, como é o caso do metano (CH<sub>4</sub>) ou dos gases fluorados de refrigeração (HFCs).

A pegada de carbono é a medida de todas estas emissões, obtida de acordo com metodologias de cálculo estabelecidas a nível internacional.

A emissão de GEE em resultado das atividades humanas é atualmente reconhecida como a principal causa das alterações climáticas. A sua avaliação e redução, em todos os setores de atividade, é essencial ao combate ao problema.

Desde 2011, a VdA quantifica a sua pegada de carbono, utilizando as *guidelines The Legal Sector Alliance Carbon Footprint Protocol*.

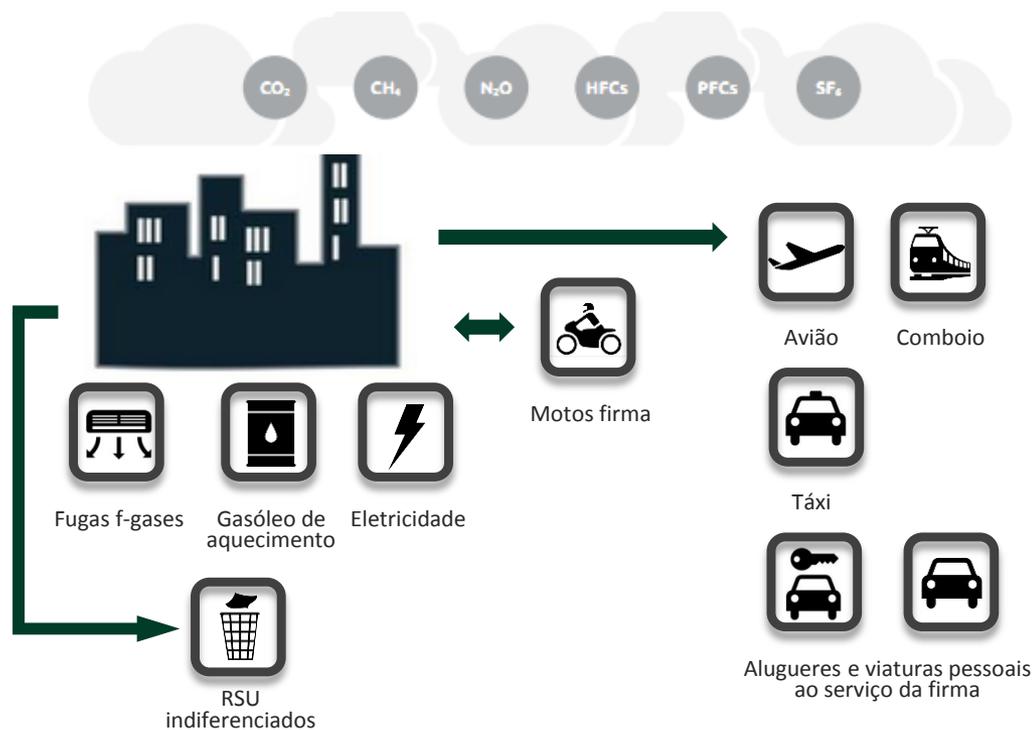


Fig. 3 – Pegada de carbono da VdA: atividades e fontes de emissão

### Emissões diretas

As emissões diretas são as que ocorrem em fontes que são propriedade da VdA ou controladas pela firma.

É o caso da combustão de gasóleo nas caldeiras de aquecimento dos edifícios de escritórios, da fuga de gases de equipamentos de ar condicionado e refrigeração, ou do consumo de gasolina nas motos da firma.

### Emissões indiretas

As emissões indiretas são também resultado da atividade da VdA, mas ocorrem em fontes de terceiros.

É o caso da produção da eletricidade consumida nos escritórios (cuja emissão ocorre nas centrais elétricas), do consumo de combustíveis em aviões e outros veículos utilizados em deslocações de serviço (exceto motos da firma), ou ainda da deposição em aterro de resíduos não reciclados, que gera emissões de metano.



## PEGADA DE CARBONO VdA 2012



## Consumos

Em 2012, o consumo de recursos inerente à pegada de carbono da VdA registou uma evolução globalmente favorável.

O consumo de **eletricidade** nos escritórios – a maior fonte individual de emissões – sofreu uma redução de 8%. O maior contributo veio dos consumos gerais do edifício de Lisboa (-12%), que representaram em 2012 62% do consumo elétrico global e cuja gestão é da responsabilidade do condomínio. Os consumos diretamente afetos aos pisos, controlados pela VdA e que representaram 38% do total, sofreram uma redução menos significativa (-2%).

Na vertente **mobilidade**, verificou-se uma maior utilização do comboio e um ligeiro aumento nas deslocações em automóvel (táxi, viatura de aluguer e viatura pessoal ao serviço da firma). O reforço da atividade internacional implicou um aumento das deslocações aéreas, que foram o principal fator para o aumento do valor total de km percorridos (+3%).

A produção de **resíduos** manteve-se praticamente inalterada, registando-se, no entanto, um aumento da reciclagem e uma diminuição dos resíduos enviados para eliminação, o que se traduz num menor impacte ambiental.

Tab. 1 – Pegada de carbono VdA: principais consumos 2011-2012

	Unid.	2011	2012	Δ '11-'12 (%)
Energia	kWh	1.377.137	1.263.980	-8%
Electricidade	kWh	1.377.137	1.263.980	-8%
Transportes	km	1.517.334	1.568.464	3%
Avião	km	1.358.044	1.396.324	3%
Comboio	km	34.545	41.035	19%
Táxi	km	25.455	16.984	-33%
Viaturas aluguer	km	28.758	31.364	9%
V. pessoais ao serviço da firma	km	70.532	82.757	17%
Resíduos	kg	34.769	34.963	1%
Reciclagem	kg	18.794	20.554	9%
Recolha indiferenciada	kg	15.975	14.409	-10%

Informação detalhada sobre dados operacionais associados aos consumos consta do Anexo II.

## Emissões

Em 2012, a pegada de carbono VdA foi de 763 t CO<sub>2</sub>e (toneladas de dióxido de carbono equivalente), um acréscimo de 65 t (+9%) em relação a 2011. O aumento das emissões por colaborador foi igualmente de 9%, uma vez que o número total de colaboradores se manteve inalterado.

Tab. 2 – Pegada de carbono VdA : resultados globais 2011-2012

	2011	2012	Δ'11-'12 (%)
Nº de colaboradores	228	228	0%
Área bruta escritório (m2)	5.871	5.871	0%
Total de emissões (t CO2e)	697	763	9%
Emissões por colaborador (t CO2e/colab.)	3,06	3,35	9%

O aumento da pegada apesar da redução de consumos ficou a dever-se à redução do conteúdo renovável da eletricidade consumida; num ano mais seco, a produção da eletricidade adquirida (responsável por 72% da pegada) recorreu mais a combustíveis fósseis, e o respetivo conteúdo carbónico aumentou 20% em relação a 2011. Sem a influência deste fator, a pegada de carbono VdA teria registado uma redução de 4%.

Tab. 3 – Pegada de carbono VdA: resultados por âmbito de contabilização 2011-2012

	2011	2012	t CO2e Δ'11-'12 (%)
<b>Âmbito 1</b>	49	34	-30%
Combustíveis instalações (aquecimento)	43	28	
Frota própria (motos)	6	6	
Utilização de f-gases	n.d.	n.d.	
<b>Âmbito 2</b>	472	550	17%
Electricidade	472	550	
<b>Âmbito 3</b>	177	178	1%
Deslocações em serviço	164	171	
Avião	140	146	
Comboio	1	1	
Táxi	5	3	
Viaturas aluguer	5	6	
V. pessoais ao serviço firma	13	15	
Tratamento de resíduos	13	7	
<b>TOTAL</b>	697	763	9%

## Repartição por fonte de emissão

A repartição da pegada de carbono VdA por fonte de emissão manteve o padrão registado em 2011.

O consumo de eletricidade nos escritórios continua a ser a fonte mais relevante (72%), seguida das deslocações em serviço (22%).

O avião continua a ser o meio de transporte que mais contribui (85%) para as emissões associadas às deslocações em serviço. A utilização de viaturas próprias ao serviço da firma mantém-se como o segundo meio de transporte com mais peso nesta categoria (9%).

A redução das emissões associadas aos resíduos resulta do efeito conjugado do aumento da % de reciclagem e de uma atualização na metodologia de cálculo do fator de emissão aplicado, em linha com a mais recente informação de referência disponível.

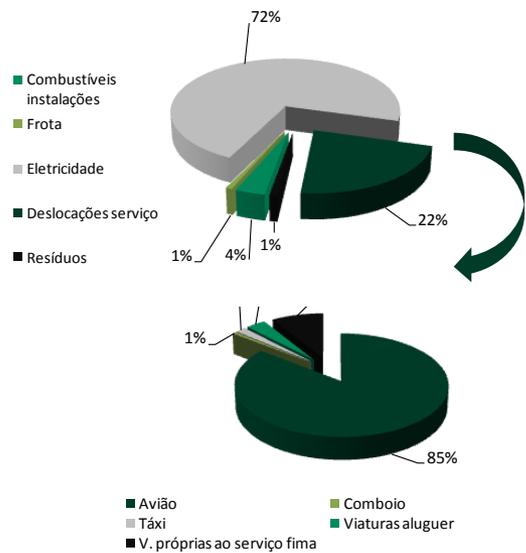


Fig. 4 – Pegada de carbono VdA 2012: repartição por fonte de emissão.

## Repartição por escritório

A quase totalidade (96%) da pegada de carbono VdA 2012 esteve, como expectável, associada à atividade do escritório de Lisboa. O escritório do Porto representou 3% e o escritório do Funchal pouco menos de 1% do total. Esta repartição foi semelhante à registada em 2011.

Em termos de rácio de emissões por colaborador, os valores apurados para 2012 são bastante mais próximos, entre escritórios, do que os calculados em 2011. Os valores 2012 são considerados mais representativos da realidade uma vez que, para este período, foi já possível dispor de informação desagregada que permitiu alocar a cada escritório as deslocações de avião, comboio e táxi, anteriormente imputadas, na totalidade, à operação a partir do escritório de Lisboa. O rácio superior de Lisboa é explicado pelo facto de ser a este escritório que está associado o essencial da atividade internacional da firma, o que se reflete no peso das emissões resultantes das viagens de avião.

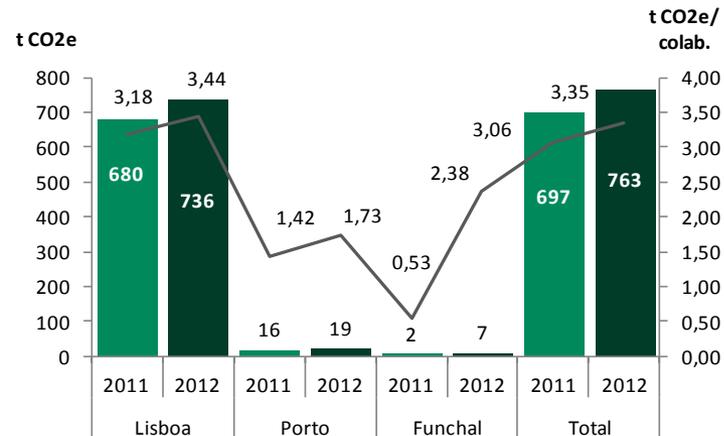
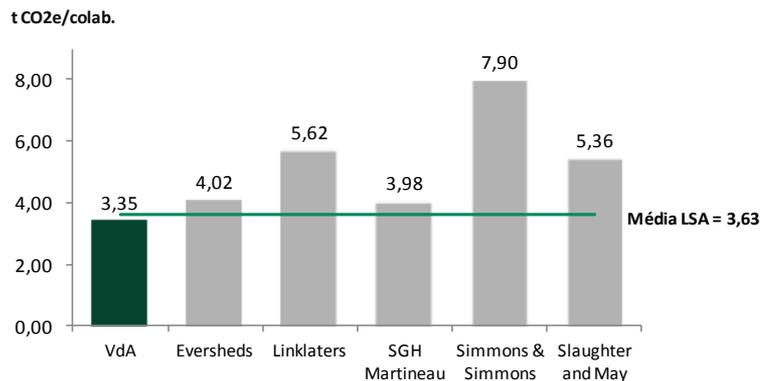


Fig. 5 – Pegada de carbono VdA 2012: repartição por escritório.

## Análise de benchmark

Em 2012, as emissões por colaborador da VdA mantiveram-se abaixo do valor médio reportado pelos membros da *Legal Sector Alliance*, para o mesmo período.

A VdA apresenta também um desempenho superior ao de diversas congéneres de referência. Verifica-se, no entanto, que as restantes firmas (à exceção da Eversheds), e apesar da tendência generalizada para a redução de postos de trabalho no sector, melhorou o rácio de emissões entre 2011 e 2012, ao contrário do que se verificou na VdA.



Fonte: LSA Annual Report 2013

Fig. 6 – Pegada de carbono VdA 2012: comparação com congéneres.

Em termos de repartição por fontes, os resultados da VdA mantêm-se alinhados com os do setor: o consumo de eletricidade representa a maior fatia de emissões, seguido pelas deslocações de avião. Os valores reportados pelos membros da LSA (sobretudo firmas do Reino Unido) diferem apenas no peso da componente combustão nas instalações, justificada por necessidade acrescidas de aquecimento.



## INFORMAÇÃO ADICIONAL



## Origem da eletricidade consumida

A origem – e, portanto, o conteúdo carbónico – da eletricidade consumida depende do respetivo fornecedor, variando de acordo com a forma como cada um produz e/ou adquire a eletricidade que disponibiliza aos clientes finais. Em Portugal, esta origem é fortemente condicionada pelas condições hidrológicas, que determinam o maior ou menor recurso à produção de eletricidade em centrais hidroelétricas.

Em 2012 – um ano bastante seco – apenas cerca 25% da eletricidade consumida nos escritórios da VdA foi produzida a partir de fontes de energia renováveis (33% em 2011). Esta evolução refletiu-se no valor da pegada: as emissões associadas à eletricidade aumentaram 17%, embora o respetivo consumo se tenha reduzido em 8%.

O principal fornecedor de energia elétrica (escritórios de Lisboa e Porto) foi a Iberdrola. O escritório do Funchal foi abastecido pela Eletricidade da Madeira.

A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) disponibiliza no seu website ([www.erse.pt](http://www.erse.pt)) informação atualizada sobre a origem e as emissões da eletricidade de cada comercializador a operar no mercado português.

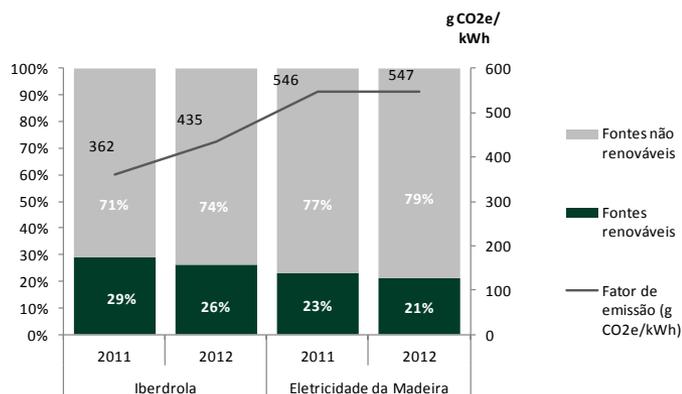


Fig. 7 – Origem e conteúdo carbónico da eletricidade consumida pela VdA em 2012.

## Indicadores de mobilidade

A partir da análise da informação recolhida foram apurados indicadores relativos à mobilidade em serviço da VdA.

Tab. 4 – Mobilidade em serviço VdA: principais indicadores 2011-2012

	Viagem média					
	Nº viagens		Distância (km/viagem)		Custo (€/viagem)	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Avião	213	198	6.376	7.052	n.d.	1.043
Curta distância	5	9	600	634	n.d.	334
Média distância	161	131	3.561	3.385	n.d.	592
Longa distância	47	58	16.634	16.330	n.d.	2.172
Comboio	77	97	449	423	90	47
Táxi	1.177	1.412	22	12	19	15
Viaturas aluguer	74	72	389	436	56	56
Viaturas pessoais	252	333	280	249	56	51

A viagem média de avião tornou-se mais longa (+11%), em linha com o padrão de evolução da atividade internacional da firma, o que fez com que os km percorridos aumentassem, apesar da ligeira redução do número de viagens.

A utilização do comboio foi reforçada (+26% de viagens), e o custo médio por deslocação registou uma redução de quase 50%, em resultado do protocolo estabelecido com a CP.

As deslocações de táxi, viatura de aluguer e viatura pessoal aumentaram globalmente, em distância percorrida, cerca de 5%.

## Compensação de emissões

A VdA estabeleceu um protocolo com a Tapada Nacional de Mafra no âmbito do qual são plantadas anualmente 500 árvores (pinheiros) numa área de 2 ha.

A capacidade de sequestro de carbono desta iniciativa é estimada em 60 t de CO<sub>2</sub>.

## Oportunidades de melhoria

### Redução de emissões

A VdA começou, no final de 2012, a explorar oportunidades de redução de emissões identificadas aquando do cálculo da pegada de carbono de 2011.

As medidas incidem, numa primeira fase, na sensibilização dos colaboradores para a utilização racional de eletricidade nos escritórios. Os resultados da pegada 2012 indiciam que estas ações estão, de facto, a produzir resultados.

Ao nível da mobilidade em serviço, a promoção da utilização do comboio traduziu-se num aumento significativo das deslocações que utilizam este meio de transporte. Em complemento, deverá ser avaliada a viabilidade de substituir algumas deslocações por reuniões em teleconferência ou videoconferência, induzindo assim a redução da utilização de veículos automóveis.

### Cálculo da pegada

Uma parte das oportunidades de melhoria no cálculo da pegada, identificadas no exercício anterior, foram já concretizadas (desagregação, por escritório, das viagens de avião, comboio e táxi; obtenção de informação real sobre produção de resíduos - nº de sacos).

As seguintes ações podem ainda ser implementadas:

- obter, junto da gestão dos condomínios de Lisboa e Porto, informação detalhada sobre consumos de eletricidade e gasóleo nas zonas comuns;
- obter informação sobre utilização de gases fluorados;
- obter informação mais rigorosa sobre o peso dos resíduos produzidos em cada escritório.

Em termos de expansão do âmbito de contabilização, poderá ser avaliada a possibilidade de integrar a mobilidade pendular dos colaboradores (deslocações casa-trabalho), em linha com as orientações da LSA sobre o tema.



ANEXOS



## Referencial metodológico

O cálculo da pegada de carbono VdA 2012 foi efetuado de acordo com as *guidelines The Legal Sector Alliance Carbon Footprint Protocol*.

Este protocolo adapta ao setor da advocacia as orientações definidas pelo *The Greenhouse Gas Protocol*, e constitui a referência metodológica internacional para o cálculo de emissões de carbono no setor.

## Fronteiras de contabilização

A contabilização de emissões abrangeu apenas a operação da VdA em Portugal (escritórios de Lisboa, Porto e Funchal). Não foram consideradas as instalações e atividades da plataforma internacional VdAtlas, uma vez que a respetiva operação é da responsabilidade dos parceiros locais.

Foram contabilizadas todas as fontes de emissão diretas (âmbito 1) e indiretas (âmbito 2 e âmbito 3), recomendadas pelo *LSA Carbon Footprint Protocol*.

No âmbito 3, foram ainda incluídas as emissões associadas à eliminação de resíduos recolhidos de forma indiferenciada, uma vez que a LSA reconhece o interesse em incluir esta fonte de emissão no cálculo da pegada e atendendo a que foi possível obter informação de referência sobre emissões do tratamento de resíduos em Portugal.

Também em linha com as recomendações do *LSA Carbon Footprint Protocol*, foram excluídas da contabilização as emissões associadas ao consumo de produtos e serviços produzidos por terceiros (exceto serviços de viagens), uma vez que essas emissões são consideradas da responsabilidade dos respetivos setores de atividade. Indicadores relativos a estes itens, designadamente consumo de água, papel e outros consumíveis de escritório deverão, ser monitorizados no âmbito do Projeto Verde mas não incluídos diretamente no cálculo da pegada de carbono, para garantir a comparabilidade com os resultados divulgados no âmbito da LSA.

## Elementos de cálculo

Foram considerados os seis gases com efeito de estufa abrangidos pelo Protocolo de Quioto, sendo os resultados apresentados em CO<sub>2</sub> equivalente, utilizando os valores de Potencial de Aquecimento Global (PAG) publicados pelo *Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC - Second Assessment Report)*.

As emissões foram quantificadas com base em dados de atividade representativos da operação da VdA em 2012 (ver secção seguinte), aos quais foram aplicados fatores de emissão definidos de acordo com as orientações IPCC e ajustados à realidade Portuguesa com base em dados publicados por entidades oficiais nacionais.

Foram aplicados os seguintes critérios específicos:

- **Eletricidade** – fatores de emissão anuais, relativos a 2012, publicados pela ERSE para cada um dos fornecedores e aplicados à respetiva quantidade de energia fornecida;
- **Viagens de avião** – fatores de emissão diferenciados, por passageiro.km, para cada tipologia de percurso. As emissões não foram afetadas do Índice de Força Radiativa (acrónimo inglês RFI), em linha com as orientações do Protocolo LSA;
- **Viagens de comboio** – fator de emissão representativo do transporte ferroviário de passageiros em comboios de tração elétrica, atendendo à tipologia de serviço utilizada (Alfa Pendular e Inter Cidades);
- **Viagens em viaturas de aluguer e viaturas pessoais** – fator de emissão representativo de veículo ligeiro de passageiros médio (gasolina e gasóleo) em circulação em Portugal;
- **Tratamento de resíduos** – fator de emissão que reflete as emissões verificadas ao longo da totalidade do período de degradação dos resíduos em aterro (30 anos). As emissões associadas à reciclagem e à valorização energética são consideradas nulas, por serem alocadas aos sectores de atividade respetivos e não ao tratamento de resíduos.

## Recolha de dados: procedimentos e pressupostos

Os dados relativos à operação da VdA em 2012 foram obtidos da seguinte forma:

- **Consumo de combustíveis nas instalações** - Calculado a partir de custos imputados pelo condomínio com base na área ocupada e no preço médio anual do gasóleo de aquecimento em 2012 (fonte: Direção Geral de Energia e Geologia).
- **Consumo de combustíveis na frota da firma** - Calculado a partir de movimentos de contabilidade e do preço médio anual de gasolinas em 2012 (fonte: Direção Geral de Energia e Geologia).

Apenas consumo de combustível em motos da firma (entregas). Não foram considerados os abastecimentos de viaturas de sócios.

- **Consumo de eletricidade nas instalações** - Informação retirada de faturas de eletricidade emitidas pelo condomínio (escritórios de Lisboa e Porto) e faturas de fornecedor de eletricidade (escritório Funchal).

Em Lisboa inclui consumo por piso (faturado com base em leituras mensais de contadores parciais) e consumo de zonas comuns (átrios, elevadores e sistema de frio) faturado pelo condomínio com base na área ocupada.

- **Deslocações de avião** - Registos de deslocações. Distâncias calculadas a partir de pares origem-destino, acrescidas de fator de ajustamento (rotas não diretas e espera para aterragem).
- **Deslocações de comboio** - Calculado a partir de movimentos de contabilidade, identificando pares origem-destino com base no custo-tipo de viagens entre as principais estações (Lisboa, Porto, Coimbra, Faro e Aveiro).

- **Deslocações de táxi** - Calculado a partir de movimentos de contabilidade e de preço médio por km em deslocações de táxi, considerando o tarifário em vigor em 2012 e assumindo tarifa urbana em período diurno, em viatura com capacidade para 4 passageiros, sem suplementos (fonte: Direção Geral das Atividades Económicas e Antral).
- **Deslocações em viaturas de aluguer** - Obtido a partir de movimentos de contabilidade e registo de km constante de faturas do fornecedor do serviço. Não foram considerados os abastecimentos de combustível, para evitar dupla contabilização.
- **Deslocações em viatura própria ao serviços da firma** - Calculado a partir de movimentos de contabilidade e valor fixo de remuneração ao km. Não foram considerados os abastecimentos de combustível, para evitar dupla contabilização.
- **Produção de resíduos** - Calculado a partir de valores médios para nº de sacos/dia e respetivo peso, assumindo padrão semelhante ao registado no 2º trimestre de 2013.

### Limitações de informação

Não foi possível recolher informação, relativa a 2012, sobre:

- Consumo de energia (combustível e eletricidade) nas zonas comuns no escritório do Porto;
- Utilização de f-gases em equipamentos de climatização e refrigeração;
- Produção de resíduos nos escritórios do Porto e Funchal;
- Distância percorrida em viaturas de aluguer fora de Portugal.

## Dados operacionais utilizados para cálculo da pegada de carbono VdA 2011-2012

Âmbito 1	Unidade	2011				2012				Δ '11-12 (%)
		Lisboa	Porto	Funchal	TOTAL	Lisboa	Porto	Funchal	TOTAL	
<b>Consumo de combustíveis</b>	<b>l</b>	<b>15.624</b>			<b>15.624</b>	<b>10.208</b>			<b>10.208</b>	
Gasóleo de aquecimento	l	15.624			15.624	10.208			10.208	-35%
<b>Consumo de combustíveis</b>	<b>l</b>	<b>2.393</b>			<b>2.393</b>	<b>2.424</b>			<b>2.424</b>	
Gasolina - Motos	l	2.393			2.393	2.424			2.424	1%
<b>Utilização de f-gases em</b>	<b>kg</b>									
Fugas de f-gases	kg	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
<b>Âmbito 2</b>										
<b>Consumo de energia na</b>	<b>kWh</b>	<b>1.347.584</b>	<b>27.132</b>	<b>2.421</b>	<b>1.377.137</b>	<b>1.231.365</b>	<b>25.694</b>	<b>6.921</b>	<b>1.263.980</b>	
Electricidade	kWh	1.347.584	27.132	2.421	1.377.137	1.231.365	25.694	6.921	1.263.980	-8%
<b>Âmbito 3</b>										
<b>Deslocações em serviço em veículos de terceiros</b>										
Avião	pkm	1.358.044			1.358.044	1.359.457	4.865	32.002	1.396.324	3%
Curta distância	pkm	2.998			2.998	5.204	506	0	5.709	90%
Média distância	pkm	573.255			573.255	407.126	4.359	32.002	443.487	-23%
Longa distância	pkm	781.792			781.792	947.127	0	0	947.127	21%
Comboio	pkm	34.545			34.545	24.415	16.620	0	41.035	19%
Táxi	vkm	25.455			25.455	15.127	1.448	410	16.984	-33%
Viaturas aluguer	vkm	10.646	18.112	0	28.758	6.434	24.930	0	31.364	9%
Viaturas pessoais ao serviço da firma	vkm	59.647	10.366	519	70.532	71.666	10.386	706	82.757	17%
<b>Produção de resíduos nas instalações:</b>		<b>32.634</b>	<b>1.677</b>	<b>457</b>	<b>34.769</b>	<b>29.500</b>	<b>992</b>	<b>460</b>	<b>34.963</b>	<b>1%</b>
Reciclagem	kg	17.640	907	247	18.794	19.292	992	270	20.554	9%
Recolha	kg	14.994	771	210	15.975	13.524	695	190	14.409	-10%

### Notas:

Consumo de combustíveis nas instalações: Não inclui escritório do Porto.

Consumo de combustíveis na frota própria: Não inclui abastecimento de viaturas de sócios.

Fugas de f-gases: Informação não disponível.

Electricidade: Consumos totais (pisos + zonas comuns). Não inclui consumos de zonas comuns do escritório do Porto.

Avião, comboio e táxi: Em 2011, não foi possível desgregar viagens por escritório (todas as deslocações alocadas ao escritório de Lisboa).

Viaturas de aluguer: Em 2012, não inclui km percorridos em alugueres fora de Portugal.

Resíduos: Em 2011, produção anual estimada. Porto e Funchal estimado a partir de rácios calculados para escritório de Lisboa.

Maria João Gaspar – Consultoria em Sustentabilidade

mjoaogaspar@gmail.com | Tel: +351 92 509 73 35