



PEGADA DE CARBONO 2014

Vieira de Almeida & Associados

Sobre este relatório

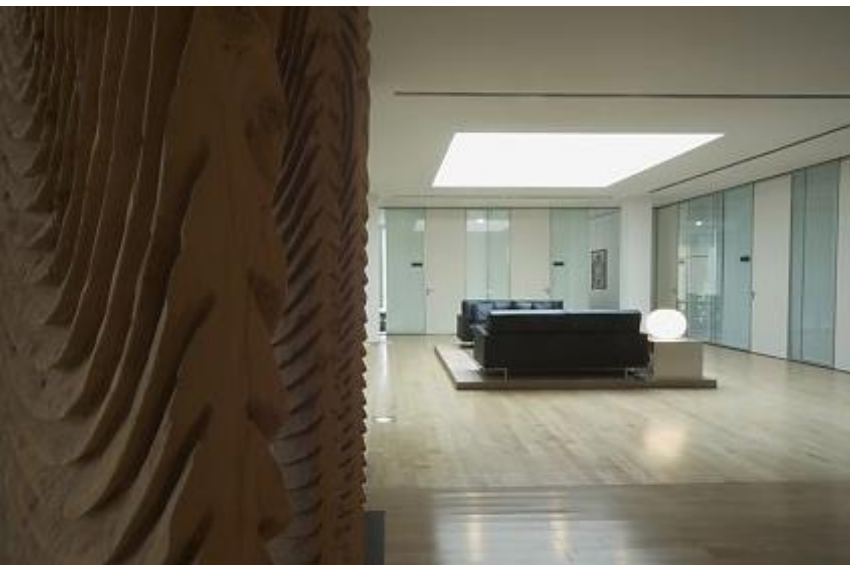
Este relatório apresenta a pegada de carbono associada ao funcionamento da Vieira de Almeida & Associados (VdA) em 2014.

O cálculo foi realizado segundo as *guidelines The Legal Sector Alliance Carbon Footprint Protocol*, e utilizou 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 2014	.....	08
Informação Adicional	.....	10
Anexos		
I: Notas Metodológicas	.....	15
II: Dados Operacionais	.....	17





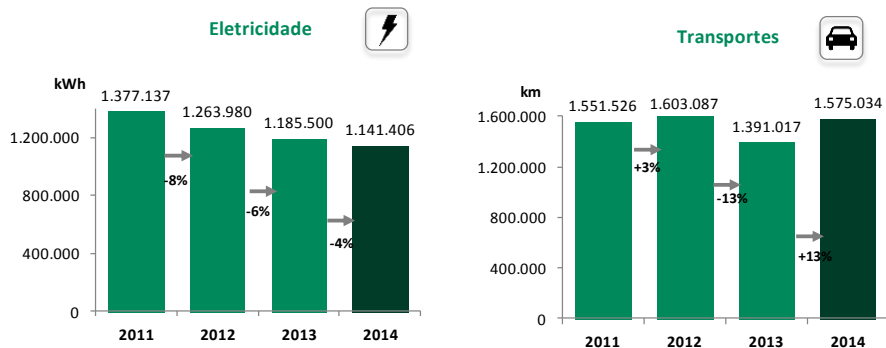
SUMÁRIO EXECUTIVO



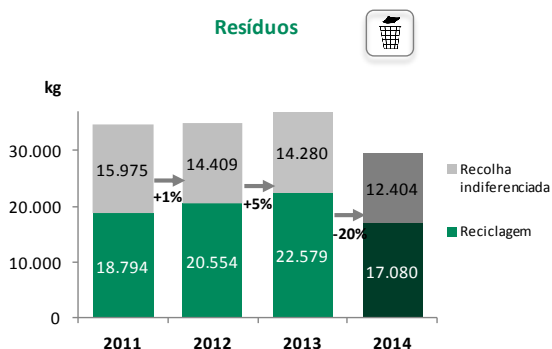
Pegada de carbono VdA 2014

Consumos

Em 2014, a eficiência no consumo de recursos inerente à pegada de carbono da VdA registou uma evolução positiva no domínio da eletricidade – que representa o maior contributo para a pegada de carbono da firma -, bem como dos resíduos, mas desfavorável no domínio dos transportes.

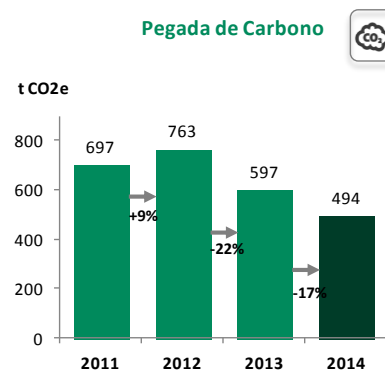


Nota: Transportes inclui utilização de motorizadas da frota própria e deslocações em avião, comboio, táxi, viatura de aluguer e viatura pessoal ao serviço da firma.

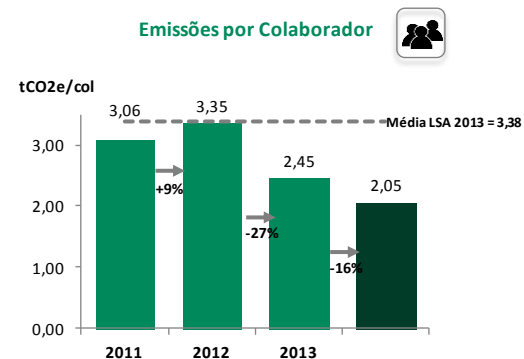


Emissões

A pegada de carbono VdA diminuiu 17% em relação a 2013 (menos 103 t CO₂e), em resultado do efeito conjugado da redução de consumos e do aumento do contributo das fontes renováveis para a produção da eletricidade consumida.



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



As emissões totais da VdA em 2014 são equivalentes às que resultariam de 4 580 viagens de automóvel, de ida e volta, entre Lisboa e Porto.



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 2014, possuía dois escritórios em Portugal (Lisboa e Porto), com uma equipa de 241 pessoas (164 advogados e 77 colaboradores de áreas de suporte).

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

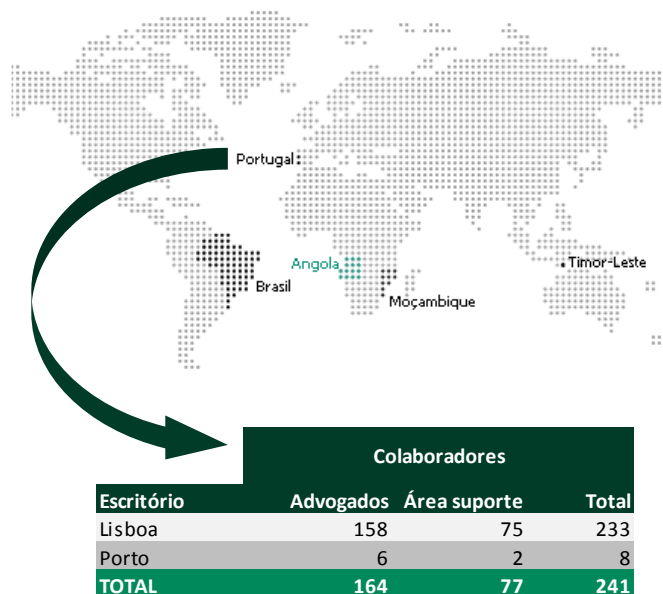


Fig. 1 – VdA: operação em Portugal e parcerias internacionais em 2014.

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 292 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 (CO₂).

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 CO₂, como é o caso do metano (CH₄) 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*.

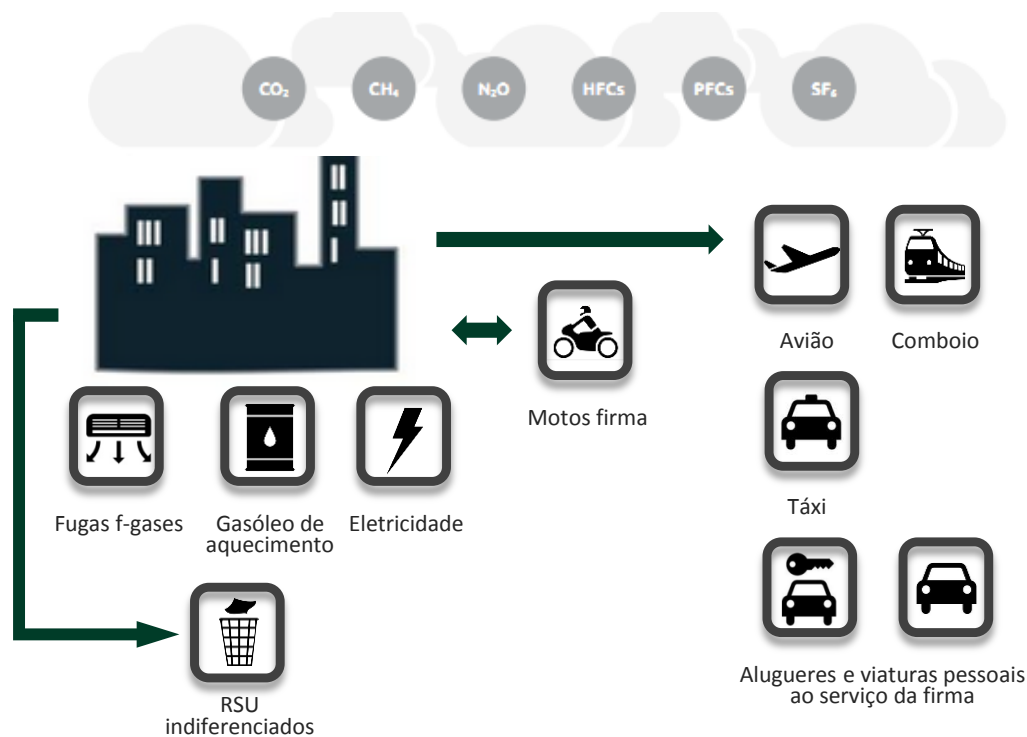


Fig. 3 – Pegada de carbono da VdA: atividades e fontes de emissão

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 2014



Consumos

Em 2014, o consumo de recursos inerente à pegada de carbono da VdA registou uma evolução positiva no domínio da eletricidade e dos resíduos mas desfavorável no domínio dos transportes.

O consumo de **eletricidade** nos escritórios – a maior fonte individual de emissões – sofreu uma redução global de 4% (-4% no escritório de Lisboa e -14% no escritório do Porto). Esta redução global resultou sobretudo da diminuição dos consumos gerais do edifício de Lisboa, que representa cerca de 60% do consumo total, tendo os consumos diretamente afetos aos pisos, controlados pela VdA, registado um aumento de 5%.

A vertente **mobilidade** registou a evolução menos positiva, tendo-se verificado um aumento na utilização de todos os modos de transporte, com exceção das viaturas de aluguer. Globalmente, a distância percorrida sofreu um aumento de 14% em relação ao ano anterior.

A produção de **resíduos** registou uma redução significativa, tendo-se situado 20% abaixo do ano anterior. Quase 60% dos resíduos produzidos foram separados e reciclados, uma taxa semelhante à registada em 2013.

Tab. 1 – Pegada de carbono VdA: principais consumos 2011-2014

	Unid.	2011	2012	2013	2014	Δ '13-'14 (%)
Energia	kWh	1.377.137	1.263.980	1.185.500	1.141.406	-4%
Electricidade	kWh	1.377.137	1.263.980	1.185.500	1.141.406	-4%
Transportes	km	1.517.335	1.568.464	1.347.003	1.535.795	14%
Avião	km	1.358.044	1.396.324	1.197.514	1.364.356	14%
Comboio	km	34.545	41.035	34.145	42.984	26%
Táxi	km	25.455	16.984	13.285	16.625	25%
Viaturas aluguer	km	28.758	31.364	21.557	11.035	-49%
V. pessoais ao serviço da firma	km	70.532	82.757	80.501	100.795	25%
Resíduos	kg	34.769	34.963	36.859	29.484	-20%
Reciclagem	kg	18.794	20.554	22.579	17.080	-24%
Recolha indiferenciada	kg	15.975	14.409	14.280	12.404	-13%

No Anexo II são apresentados os dados operacionais detalhados associados a estes níveis de consumo.

Emissões

Em 2014, a pegada de carbono VdA foi de 494 t CO₂e (toneladas de dióxido de carbono equivalente), um decréscimo de 103t (-17%) em relação a 2013. O rácio de emissões por colaborador registou uma redução semelhante (-17%), uma vez que o número de colaboradores sofreu apenas um muito ligeiro decréscimo (-1%).

Tab. 2 – Pegada de carbono VdA : resultados globais 2011-2014

	2011	2012	2013	2014	Δ '13-'14 (%)
Nº de colaboradores	228	228	244	241	-1%
Área bruta escritório (m2)	5.871	5.871	5.928	5.928	0%
Total de emissões (t CO ₂ e)	697	763	597	494	-17%
Emissões por colaborador (t CO ₂ e/colab.)	3,06	3,35	2,45	2,05	-16%

Para a redução da pegada contribuiu sobretudo o aumento da eficiência no consumo de eletricidade (-4%) e também a redução de 24% no conteúdo carbónico da eletricidade consumida ao longo do ano, em resultado de condições meteorológicas que favoreceram a produção a partir de fontes renováveis (hídrica e eólica), em detrimento de combustíveis fósseis.

Tab. 3 – Pegada de carbono VdA: emissões por âmbito de contabilização 2011-2014

	Unid.	2011	2012	2013	2014	Δ '13-'14 (%)
Âmbito 1	t CO₂e	49	34	33	24	-27%
Combustíveis instalações (aquecimento)	t CO ₂ e	43	28	26	17	-32%
Frota própria (motos)	t CO ₂ e	6	6	7	7	-11%
Utilização de f-gases	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Âmbito 2	t CO₂e	472	550	421	308	-27%
Electricidade	t CO ₂ e	472	550	421	308	-27%
Âmbito 3	t CO₂e	177	178	143	162	13%
Deslocações em serviço	t CO ₂ e	164	171	134	154	15%
Avião	t CO ₂ e	140	146	112	130	16%
Comboio	t CO ₂ e	1	1	1	1	30%
Táxi	t CO ₂ e	5	3	2	3	25%
Viaturas aluguer	t CO ₂ e	5	6	4	2	-49%
V. pessoais ao serviço firma	t CO ₂ e	13	15	14	18	25%
Tratamento de resíduos	t CO ₂ e	13	7	9	8	-13%
TOTAL	t CO₂e	697	763	597	494	-17%

Repartição por fonte de emissão

A repartição da pegada de carbono VdA por fonte de emissão manteve um padrão semelhante ao registado em anos anteriores; O consumo de eletricidade nos escritórios continua a ser a fonte mais relevante, embora o seu peso no total de emissões se tenha reduzido de 71% para 62%. O peso das emissões associadas às deslocações em serviço evoluiu em sentido inverso, passando de 23% em 2013 para 31% em 2014.

O avião permanece o meio de transporte que mais contribui (84%) para as emissões associadas às deslocações em serviço. A utilização de viaturas próprias ao serviço da firma mantém-se como a segunda fonte de emissões nesta categoria (12%), enquanto o comboio, o táxi e o aluguer de viaturas contribuem, no total, com apenas 3%.

As emissões resultantes do tratamento dos resíduos produzidos nos escritórios constituem apenas 1,5% do total da pegada.

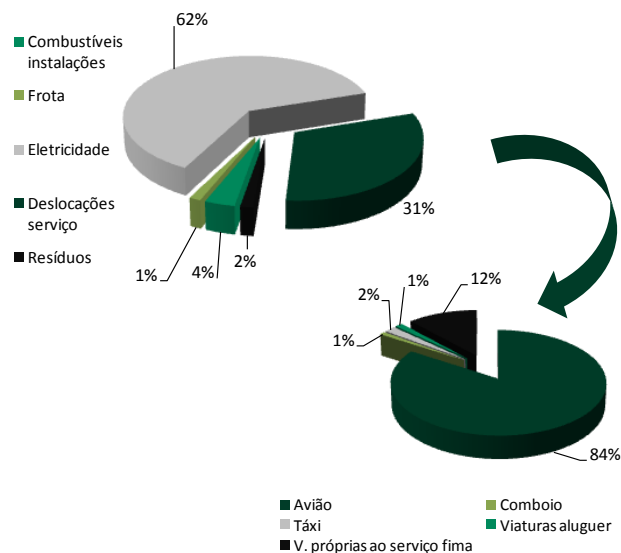
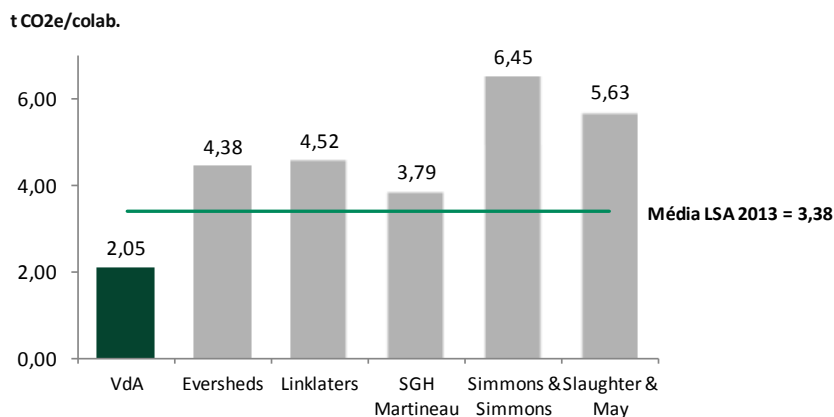


Fig. 4 – Pegada de carbono VdA 2014: repartição por fonte de emissão.

Análise de benchmark

Em 2014, as emissões por colaborador da VdA mantiveram-se abaixo do valor médio reportado pelos membros da *Legal Sector Alliance*.

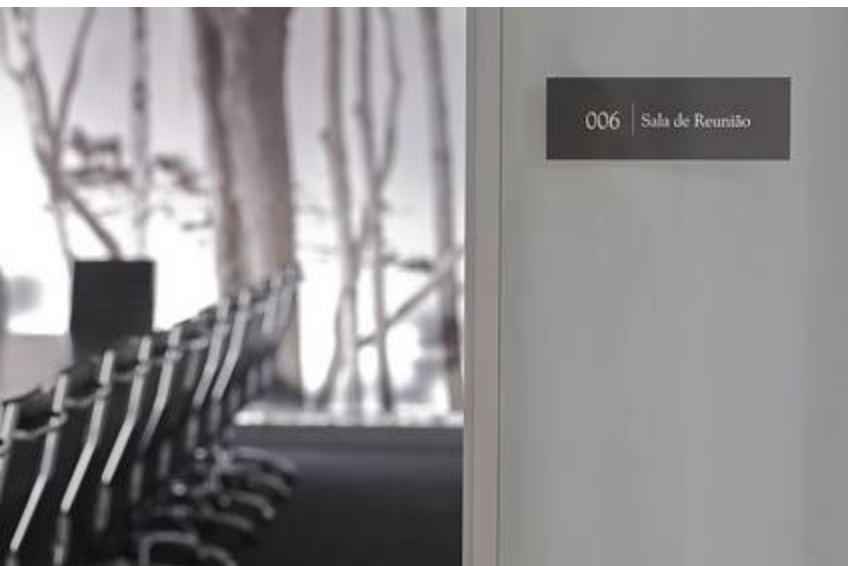
Apesar da melhoria generalizada no rácio de emissões por colaborador entre os membros da LSA, a VdA continua a apresentar também um desempenho superior ao de diversas congéneres de referência.



Nota: À data de elaboração do presente relatório, não estavam ainda disponíveis dados da *Legal Sector Alliance* relativos a 2014. A comparação com firmas congéneres é feita com base na informação mais recente (2013).

Fig. 6 – Pegada de carbono VdA 2014: 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 meteorológicas, que determinam o maior ou menor recurso à produção de eletricidade em centrais hidroelétricas e eólicas. Esta é uma variável relevante na determinação da pegada de carbono da VdA, uma vez que a eletricidade consumida nos escritórios é, em média, responsável por 60 a 70% das emissões.

Em 2014, 54% da eletricidade consumida pela firma foi produzida a partir de fontes de energia renováveis (42% em 2013). A eletricidade produzida em centrais hídricas representou 41% e a produção eólica 7%. Esta evolução refletiu-se no valor da pegada: as emissões associadas à eletricidade registaram uma redução de 27%, em resultado do efeito conjugado da redução do consumo (-4%) e do conteúdo carbónico da eletricidade consumida (-24%).

O fornecedor de eletricidade (Lisboa e Porto) foi a Iberdrola Generación. A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) disponibiliza no seu website (www.erse.pt) informação atualizada sobre a origem e as emissões da eletricidade de todos os comercializadores a operar no mercado português.

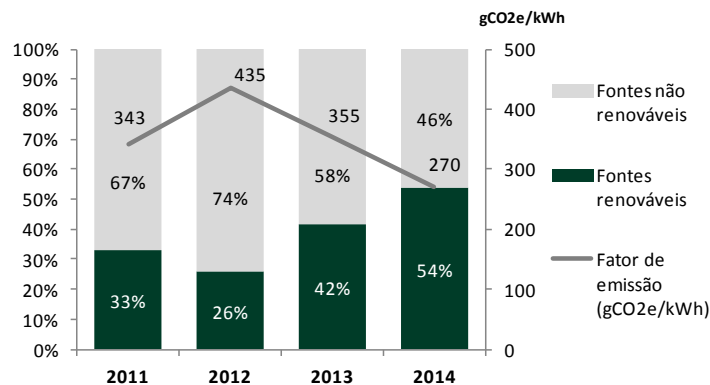


Fig. 7 – Origem e conteúdo carbónico da eletricidade consumida pela VdA em 2014.

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 2011-2014

	Nº viagens				Distância média (km/viagem)			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Avião	426	396	393	431	3.188	3.526	3.047	3.166
Curta distância	10	18	11	29	300	317	374	348
Média distância	322	262	289	295	1.780	1.693	1.763	1.689
Longa distância	94	116	93	107	8.317	8.165	7.354	8.001
Comboio	77	97	116	174	449	423	294	247
Táxi	1.177	1.412	1.174	1.263	22	12	11	13
Viaturas aluguer	74	72	43	34	389	436	501	325
Viaturas pessoais	252	333	299	292	280	249	269	345

Nota: Viagens de avião correspondem a trajetos simples (ida ou volta).

O número de viagens realizadas aumentou, em 2014, para todos os modos de transporte, exceto para as viaturas de aluguer, cuja utilização continuou a diminuir (-21% de viagens em relação a 2013) e, marginalmente, as viaturas pessoais (-2%).

Registou-se um aumento sensível da utilização do avião - visível tanto no número de viagens, como na distância média percorrida – e manteve-se a tendência de reforço da utilização do comboio para deslocação nacionais (+26% de km percorridos).

Compensação de emissões

No final de 2014, a VdA renovou o protocolo estabelecido 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 CO₂.

Consumo de papel

O consumo de produtos de papel constitui um impacto ambiental significativo da atividade das sociedades de advogados e a *Legal Sector Alliance* recomenda aos seus membros que desenvolvam esforços no sentido da respetiva monitorização e redução.

Em 2013, a VdA começou a acompanhar o consumo de papel nos seus escritórios, tendo dado início a um processo de sensibilização dos colaboradores com o objetivo de reduzir o consumo deste material. Em 2014, todos os indicadores relacionados com consumo de papel registaram uma evolução positiva, na ordem dos 10%. O número de folhas gasta num ano por cada colaborador passou de cerca de 13 100 para cerca de 11 850.

Tab. 5 – Consumo de papel VdA: principais indicadores 2013-2014

	2013	2014	Δ '13-'14 (%)
Consumo total			
kg	13.999	12.710	-9%
# folhas	3.197.862	2.852.985	-11%
Consumo por colaborador			
kg/colaborador	57	53	-8%
# folhas/colaborador	13.106	11.838	-10%

Notas:

1) Inclui resmas de papel de escrita e impressão, cadernos, envelopes, cartões de visita e capas de impressão, que representam mais de 95% (% P/P) dos produtos de papel adquiridos pela VdA.

2) O número de folhas corresponde ao total equivalente a folhas A4.

Oportunidades de melhoria

Redução de consumos e emissões

Os resultados da pegada de carbono VdA em 2014 mostram a eficácia das medidas de redução implementadas pela firma desde o final de 2012. Trata-se, sobretudo, de medidas de natureza comportamental, focadas, numa primeira fase, na redução de consumo de eletricidade nos escritórios.

Simultaneamente, com a implementação do Barómetro Verde, a firma passou a reportar regularmente aos seus colaboradores os resultados quantificados das medidas adotadas, o que contribui para uma maior adesão às boas práticas que se pretende generalizar. Os próximos passos deverão passar, para além da manutenção e divulgação regular do Barómetro Verde, pelo desenvolvimento de ações orientadas para a melhoria dos indicadores que apresentam um desempenho menos positivo.

A mobilidade em serviço deverá ser objeto de especial atenção, atendendo à recente tendência de aumento do número de deslocações e às distâncias percorridas. As medidas já implementadas para promoção das deslocações em comboio mostram resultados positivos em 2014, devendo porém 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 em exercícios anteriores, foram já concretizadas.

As seguintes ações podem ainda ser implementadas:

- obter, junto da gestão do condomínio do escritório do 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.



Bloco 5

- Obras de Referência
- Diversos
- Direito Comercial
- Registos e Notariado
- Direitos Reais

ANEXOS

Referencial metodológico

O cálculo da pegada de carbono VdA 2014 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 e Porto. 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 e que foi possível obter informação de referência para 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.

A título complementar, é apresentada informação sobre consumo de papel, como recomendado pela LSA. As emissões associadas ao respetivo ciclo de vida não são, no entanto, incluídas no cálculo da pegada.

Elementos de cálculo

Foram considerados os seis gases com efeito de estufa abrangidos pelo Protocolo de Quioto, sendo os resultados apresentados em CO₂ 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 2014 (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 2014, publicados pela ERSE para o fornecedor de eletricidade da VdA, 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 Portugal;
- **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 2014 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 2014 (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 2014 (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).

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 2014 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 registo diário de número de sacos de cada tipo de resíduo, produzidos diariamente, e de rácio kg/saco.

Limitações de informação

Não foi possível recolher informação, relativa a 2014, sobre:

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

Dados operacionais utilizados para cálculo da pegada de carbono VdA 2011-2014

		2011	2012		2013		2014	
Âmbito 1	Unidade			Δ '11-12 (%)		Δ '12-13 (%)		Δ '13-14 (%)
Consumo de combustíveis nas instalações	l	15.624	10.208		9.760		6.608	
Gasóleo de aquecimento	l	15.624	10.208	-35%	9.760	-4%	6.608	-32%
Consumo de combustíveis na frota própria	l	2.393	2.424		3.081		2.747	
Gasolina - Motos	l	2.393	2.424	1%	3.081	27%	2.747	-11%
Utilização de f-gases em equipamentos das instalações	kg							
Fugas de f-gases	kg	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Âmbito 2								
Consumo de energia nas instalações	kWh	1.377.137	1.263.980		1.185.500		1.141.406	
Electricidade	kWh	1.377.137	1.263.980	-8%	1.185.500	-6%	1.141.406	-4%
Âmbito 3								
Deslocações em serviço em veículos de terceiros								
Avião	pkm	1.358.044	1.396.324	3%	1.197.514	-14%	1.364.356	14%
Curta distância	pkm	2.998	5.709	90%	4.111	-28%	10.081	145%
Média distância	pkm	573.255	443.487	-23%	509.478	15%	498.213	-2%
Longa distância	pkm	781.792	947.127	21%	683.925	-28%	856.062	25%
Comboio	pkm	34.545	41.035	19%	34.145	-17%	42.984	26%
Táxi	vkm	25.455	16.984	-33%	13.285	-22%	16.625	25%
Viaturas aluguer	vkm	28.758	31.364	9%	21.557	-31%	11.035	-49%
Viaturas pessoais ao serviço da firma	vkm	70.532	82.757	17%	80.501	-3%	100.795	25%
Produção de resíduos nas instalações		34.769	34.963	1%	36.859	5%	29.484	-20%
Reciclagem	kg	18.794	20.554	9%	22.579	10%	17.080	-24%
Recolha indiferenciada	kg	15.975	14.409	-10%	14.280	-1%	12.404	-13%

Notas:

Consumo de combustíveis nas instalações: Informação não disponível para 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). Informação sobre consumos de zonas comuns não disponível para escritório do Porto.

Viaturas de aluguer: Não inclui km percorridos em alugueres fora de Portugal.

Resíduos: Produção estimada com base em rácio por colaborador em 2011 e 2012. A partir de 2013, estimativa baseada em número real de sacos produzidos e rácio kg/saco.

Maria João Gaspar – Consultoria em Sustentabilidade

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

Abril 2015