



Autoridade Nacional da Aviação Civil



Desempenho Económico e Financeiro do Segmento de Assistência em Escala [2012-2014]

Ficha Técnica

TÍTULO

Desempenho Económico e Financeiro do Segmento de Assistência em Escala
[2012-2014]

EDIÇÃO

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
Rua B – Edifícios 4 e Santa Cruz
Aeroporto de Lisboa – 1749-034 Lisboa
Telef.: +351 218 423 500 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: geral@inac.pt
www.inac.pt

ISBN

978-989-8489-13-5

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

DESIGN E PAGINAÇÃO

Departamento de Comunicação

DATA: Fevereiro 2016

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO	6
1. Introdução	7
2. Enquadramento Regulatório da Atividade de Assistência em Escala	8
3. Caracterização do Segmento	13
4. Assistência em Escala nos Aeroportos Portugueses	16
4.1. Licenças/Entidades e Movimentos/Passageiros por Aeroporto (2012-2014)	16
4.2. Número de Entidades/Licenças por Categoria e por Aeroporto para todos os regimes de Assistência em Escala (2012-2014)	23
4.3. Número de Entidades/Licenças por Categoria e por Aeroporto para o regime de Autoassistência (2012-2014)	26
4.4. Número de Entidades/Licenças por Categoria e por Aeroporto para o regime de Assistência em Escala a Terceiros (2012-2014)	29
4.5. Evolução do número de Entidades/Licenças por Categoria e por Aeroporto para o regime de Autoassistência e Assistência em Escala a Terceiros (2012-2014)	32
4.6. Perfil do tráfego dos Aeroportos Nacionais com serviços de Assistência em Escala (2012-2014)	34
4.7. Conclusões	35
5. Desempenho Económico e Financeiro da Atividade de Assistência em Escala	37
5.1. Fontes de Informação, definição da amostra e notas metodológicas	37
5.1.1. Fontes	
5.1.2. O Universo das empresas licenciadas para a atividade de Assistência em Escala	
5.1.3. Definição da amostra e notas metodológicas	
5.2. Análise Económica e Financeira	43
5.2.1. Grupo 1 – Categoria 11 – Assistência de restauração (catering)	
5.2.2. Grupo 2 – Categoria 9 – Assistência de operações aéreas e gestão das tripulações e multi-categorias	
6. Limitações	67
7. Conclusões	67
ANEXOS	68
Anexo A – Caixa 1: Definições dos termos utilizados	
Anexo B – Critérios para a atribuição de licença para a prestação de serviços a terceiros ou para o exercício da autoassistência em escala	
Anexo C – Lista da legislação aplicável ao segmento de Assistência em Escala nos aeroportos e aeródromos nacionais, por ordem cronológica inversa	
Anexo D – Categorias e modalidades de serviços de Assistência em Escala	
Anexo E – Universo das entidades licenciadas para a atividade de prestação de serviços de Assistência em Escala a terceiros (2012-2014)	
Anexo F – Empresas incluídas nas amostras	

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Principais indicadores dos segmentos da aviação	15
Quadro 2 - Licenças válidas e entidades por aeroporto (2012)	16
Quadro 3 - Movimentos e passageiros por licença (2012)	17
Quadro 4 - Licenças válidas e entidades por aeroporto (2013)	18
Quadro 5 - Movimentos e passageiros por licença (2013)	19
Quadro 6 - Licenças válidas e entidades por aeroporto (2014)	20
Quadro 7 - Movimentos e passageiros por licença (2014)	21
Quadro 8 - Número de licenças de assistência em escala válidas, por categoria (2012-2014)	22
Quadro 9 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para todos os regimes de assistência em escala (2012)	23
Quadro 10 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para todos os regimes de assistência em escala (2013)	24
Quadro 11 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para todos os regimes de assistência em escala (2014)	25
Quadro 12 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para o regime de autoassistência (2012)	26
Quadro 13 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para o regime de autoassistência (2013)	27
Quadro 14 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para o regime de autoassistência (2014)	28
Quadro 15 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para o regime de assistência em escala a terceiros (2012)	29
Quadro 16 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para o regime de assistência em escala a terceiros (2013)	30
Quadro 17 - Número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para o regime de assistência em escala a terceiros (2014)	31
Quadro 18 - Evolução do número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para o regime de autoassistência (2012-2014)	32
Quadro 19 - Evolução do número de entidades/licenças, por categoria e por aeroporto, para o regime de assistência em escala a terceiros (2012-2014)	33
Quadro 20 - Perfil do tráfego dos aeroportos com serviços de assistência em escala (2012)	34
Quadro 21 - Perfil do tráfego dos aeroportos com serviços de assistência em escala (2013)	34
Quadro 22 - Perfil do tráfego dos aeroportos com serviços de assistência em escala (2014)	35
Quadro 23 - Número de entidades com licenças de acesso à atividade válidas	36
Quadro 24 - Entidades com licenças válidas por regime de assistência no final de cada ano (conjunto dos aeroportos e aeródromos nacionais)	36
Quadro 25 - Número máximo de utilizadores autorizados para a atividade de autoassistência e prestadores de serviços de assistência em escala a terceiros no final de cada ano	42
Quadro 26 - Principais contas do Balanço – ativo (2012-2014)	44
Quadro 27 - Principais contas do Balanço – capitais próprios e passivo (2012-2014)	45
Quadro 28 - Principais rubricas da Demonstração dos resultados – rendimentos e ganhos (2012-2014)	46

Quadro 29 - Principais rubricas da Demonstração dos resultados – gastos e perdas (2012-2014)	46
Quadro 30 - Investimento (2009-2014)	47
Quadro 31 - Rácio depreciações / gastos com o pessoal (2012-2014)	47
Quadro 32 - Número de pessoas ao serviço (2012-2014)	48
Quadro 33 - Peso relativo das principais contas de gastos (2012-2014)	48
Quadro 34 - Resultados económicos (2012-2014)	49
Quadro 35 - Estrutura financeira (2012-2014)	50
Quadro 36 - Financiamento (2012-2014)	51
Quadro 37 - Repartição dos rendimentos (2012-2014)	51
Quadro 38 - Liquidez (2012-2014)	52
Quadro 39 - Rendibilidade (2012-2014)	53
Quadro 40 - Principais contas do Balanço – ativo (2012-2014)	55
Quadro 41 - Principais contas do Balanço – capitais próprios e passivo (2012-2014)	56
Quadro 42 - Principais rubricas da Demonstração dos resultados – rendimentos e ganhos (2012-2014)	57
Quadro 43 - Principais rubricas da Demonstração dos resultados – gastos e perdas (2012-2014)	58
Quadro 44 - Investimento (2009-2014)	59
Quadro 45 - Rácio depreciações / gastos com o pessoal (2012-2014)	60
Quadro 46 - Número de pessoas ao serviço (2012-2014)	60
Quadro 47 - Peso relativo das principais contas de gastos (2012-2014)	61
Quadro 48 - Resultados económicos (2012-2014)	61
Quadro 49 - Estrutura financeira (2012-2014)	63
Quadro 50 - Financiamento (2012-2014)	64
Quadro 51 - Repartição dos rendimentos (2012-2014)	64
Quadro 52 - Liquidez (2012-2014)	65
Quadro 53 - Rendibilidade (2012-2014)	66

SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2015, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) dá continuidade à publicação de estudos setoriais de caracterização e análise do universo da Aviação Civil em Portugal. O presente estudo analisa a situação económica e financeira de um subconjunto das organizações detentoras de uma licença emitida pela ANAC, para o exercício da atividade de prestação de serviços de assistência em escala a terceiros nos aeroportos e aeródromos nacionais, no período compreendido entre 2012 e 2014.

O estudo que se apresenta nas páginas seguintes encontra-se dividido em três partes.

Na primeira parte, é descrito o enquadramento regulatório e são apresentadas as principais especificidades que caracterizam a atividade de assistência em escala.

Na segunda parte, é apresentado o mapa da distribuição das licenças de acesso à atividade nos aeroportos nacionais.

Na terceira e última parte são agrupadas as empresas que prestam serviços de assistência em escala a terceiros, em função do tipo de atividades que realizam, independentemente dos clientes servidos e dos aeroportos onde estão presentes. Dos oito grupos formados é avaliado o desempenho económico e financeiro de dois grupos: Assistência de restauração e Assistência de operações aéreas e gestão das tripulações (com outras licenças).

Conclui-se que as empresas que representam os dois grupos analisados obtiveram resultados económicos positivos, num triénio marcado pela conjuntura económica desfavorável. O bom desempenho dos dois grupos deve-se, fundamentalmente, ao aumento dos indicadores de tráfego nos aeroportos nacionais, à racionalização operacional e à captação de novos clientes.

Este estudo respeita o Código de Conduta para a recolha, produção e divulgação estatística da ANAC.

1. INTRODUÇÃO

A liberalização do transporte aéreo produziu efeitos que se repercutiram por todas as atividades da cadeia de valor da aviação civil.

Ao nível comunitário, a resposta a esta evolução foi dada pela Diretiva 96/67/CE do Conselho de 15 de outubro, que regula o acesso ao mercado da atividade de assistência em escala nos aeroportos da Comunidade e introduz a gradual, mas irreversível, liberalização do mercado da assistência em escala.

O objetivo desta Diretiva consistia no aumento da competição, com vista a melhorar a eficiência, baixar os custos médios dos serviços, melhorar a qualidade dos serviços prestados e possibilitar a escolha por parte dos utilizadores.

Em Portugal, e até à implementação da regulamentação comunitária, o segmento da assistência em escala esteve associado às companhias aéreas de bandeira ou às entidades gestoras, com exceções pouco significativas no domínio da autoassistência.

Com a regulamentação europeia, transposta para a ordem jurídica interna (Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho)¹, o mercado comunitário de assistência em escala foi sendo gradualmente liberalizado, mantendo o estatuto de categorias reservadas (limitadas a um número restrito de prestadores de serviços), as categorias de serviços a assistência a bagagem, assistência a carga e correio e assistência de operações na pista, “por forma a garantir a melhor compatibilização das vantagens da introdução de fatores de mercado, com a manutenção de padrões de segurança, qualidade e operacionalidade adequados à operação no setor da aviação civil” (Despacho n.º 14886-A/2013).

Deste modo, a Diretiva 96/67/CE espoletou a abertura do mercado de assistência em escala à concorrência mas reconheceu “a existência de condicionalismos específicos de segurança e de limitação de capacidade das infraestruturas, apontando para mecanismos de regulação e para uma liberalização gradual do sector” (DL 275/99 de 23 de julho).

A atividade da assistência em escala é complexa e uma descrição do mercado, do ponto de vista da regulação, deve incluir várias dimensões: o enquadramento legal, a descrição e os *drivers* da atividade, a dimensão das categorias de assistência e a dimensão do aeroporto. Estes aspetos são abordados na primeira parte deste documento. Na segunda parte são formados 8 grupos de empresas e, desses, são escolhidos 2 para serem objeto de uma análise sumária dos seus desempenhos económicos e financeiros.

¹ Posteriormente alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 208/2004, de 19 de agosto, 216/2009, de 4 de setembro, e 19/2012, de 27 de janeiro.

2. ENQUADRAMENTO REGULATÓRIO DA ATIVIDADE DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

Em Portugal, as atividades de assistência em escala nas suas diferentes abrangências são conduzidas por prestadores de serviços de assistência em escala ou por utilizadores que praticam a autoassistência no âmbito de um ou vários aeroportos nacionais. As atividades de assistência em escala estão sujeitas a licenciamento.

Distinguem-se dois tipos de acessos que se consubstanciam em dois tipos de licença, cuja emissão está sujeita ao cumprimento dos requisitos e condições contempladas no Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho: o acesso à atividade e o acesso ao mercado.

O acesso à atividade é da competência exclusiva da ANAC e compreende a autorização para a prestação de serviços de assistência em escala a terceiros ou em autoassistência, num ou mais aeroportos nacionais.

Os critérios para a atribuição de licença para a prestação de serviços a terceiros ou para o exercício da autoassistência em escala estão dependentes do cumprimento de um conjunto de requisitos constantes do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho (descrito no Anexo B) e são densificados nos artigos seguintes deste mesmo diploma e na Portaria n.º 804/99, de 20 de Setembro. É permitido, em casos excecionais, a prestação de serviços de autoassistência sem a existência de uma licença no caso dos serviços de autoassistência em escala ocasionais (Artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 275/99, aditado pelo Decreto-Lei n.º 19/2012 de 27 de janeiro).

O acesso ao mercado consiste numa licença de utilização do domínio público, que se refere à ocupação de terrenos, edificações ou outras instalações, e ao exercício de qualquer atividade de assistência em escala numa área concreta de cada aeroporto ou aeródromo.

O acesso ao mercado é regulado pelo regime geral de utilização do domínio público aeroportuário e a respetiva licença é emitida pela entidade gestora aeroportuária. Sem esta licença não é possível o exercício da atividade para a qual a entidade foi licenciada.

A atribuição da licença não pode resultar na redução do acesso ao mercado por parte dos detentores de licenças ou candidatos a prestadores de serviços de assistência em escala. As licenças não são transmissíveis, o que obriga os seus detentores a escolher parceiros operacionais que sejam detentores de licença ou a reiniciar o processo de obtenção da licença no caso de transformações societárias.

O mercado da assistência em escala português evoluiu para uma liberação crescente² e alguns dos segmentos já se encontram totalmente liberalizados (por exemplo, no caso da aviação executiva).

² Um acontecimento recente que atesta a pressão comunitária para intensificar a liberalização do setor ocorreu em 2013, tendo uma ação sido intentada pelo tribunal de justiça da União Europeia contra o Estado Português para que este organizasse um processo de seleção dos prestadores autorizados a prestar serviços de assistência em escala a bagagens (Categoria 3), a carga e correio (Categoria 4) e a operações em pista (Categoria 5) nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, por incumprimento do artigo 11º da Diretiva 96/67/CE do Conselho que estatui a obrigatoriedade de levar a cabo um processo de seleção nos termos previstos nesse artigo.

Este processo de liberalização passou pela aprovação sucessiva de diplomas legislativos, sendo que um dos aspetos críticos deste processo residiu na escolha do número ótimo de empresas a licenciar, que teve em consideração o tipo e a dimensão da procura dos serviços de assistência em escala, a complexidade do segmento e o (sub) aproveitamento de economias de escala³ e de gama.

O acesso ao mercado evoluiu do seguinte modo (por ordem de publicação):

- ➔ **Decreto-Lei n.º 275/99 de 23 de julho** - Regula o acesso às atividades de assistência em escala, nos aeroportos ou aeródromos nacionais, a entidades que efetuam transporte aéreo de passageiros, carga ou correio e o respetivo exercício.

Autoassistência

- ➔ Salvo o disposto nas derrogações (art.º 24.º), obrigações de serviço público (art.º 25.º) infraestruturas centralizadas (art.º 29.º) e acesso às instalações (art.º 31.º), os utilizadores de qualquer aeródromo são livres de exercer a autoassistência em escala, relativamente a uma ou mais modalidades ou categorias de serviços de assistência, para cujo exercício disponham de licença.
- ➔ O número de utilizadores de um aeródromo em autoassistência, relativamente às categorias 3, 5, 7 e na categoria 4 no que se refere ao respetivo tratamento físico entre a aerogare e a aeronave, está sujeito a limitações, para cada aeródromo e para cada serviço.
- ➔ Para aeródromos cujo tráfego anual seja igual ou superior, de forma continuada, a 1 000 000 de passageiros ou a 25 000 t de carga, os utilizadores autorizados a prestar autoassistência não poderão ser reduzidos a menos de dois, segundo critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios de seleção dos referidos utilizadores, salvo derrogações.

Assistência a terceiros

- ➔ Salvo o disposto nos pontos seguintes e nos artigos 24.º, 25.º, 27.º, 29.º e 31.º, qualquer prestador de serviços de assistência em escala pode prestar os serviços para os quais esteja licenciado nos aeródromos:
 - Cujo tráfego anual seja, de forma continuada, igual ou superior a 3 000 000 de passageiros ou a 75 000 t de carga; ou
 - Que tenham registado um tráfego, de forma continuada, igual ou superior a 2 000 000 de passageiros ou a 50 000 t de carga durante o período de seis meses que precede o dia 1 de abril ou 1 de outubro do ano anterior.
- ➔ O número de prestadores de serviços de assistência em escala relativamente às categorias 3, 5, 7 e na categoria 4 no que se refere ao respetivo tratamento físico entre a aerogare e a aeronave, está sujeito a limitações, para cada aeródromo e para cada serviço.

³ Em termos económicos, a ausência de oportunidade para obter economias de escala serve como incentivo para aumentar a oferta.

- Os prestadores de cada serviço não poderão ser reduzidos a menos de dois, em cada um dos aeródromos em causa, de modo que cada utilizador possa beneficiar de uma escolha efetiva, independentemente da área do aeródromo que esteja autorizado a utilizar.
- A partir de 1 de janeiro de 2001 ou de data a fixar, pelo menos um dos prestadores autorizados não pode ser controlado, direta ou indiretamente:
 - Pela entidade gestora do aeródromo;
 - Por um utilizador que tenha transportado mais de 25% dos passageiros ou da carga movimentados no aeródromo durante o ano anterior ao da seleção dos prestadores;
 - Por uma entidade que controle ou seja controlada direta ou indiretamente pela entidade gestora ou pelo referido utilizador.

A partir de 1 de janeiro de 2001, o disposto nos pontos anteriores passou a aplicar-se a todos os aeródromos cujo tráfego anual seja, de forma continuada, igual ou superior a 2 000 000 de passageiros ou a 50 000 t de carga.

Derrogações

Sempre que existam, num determinado aeródromo, condicionalismos específicos de espaço ou de capacidade disponível que determinem a impossibilidade de abertura do mercado de assistência em escala ou do exercício da autoassistência nos termos previstos, poderá a respetiva entidade gestora propor à ANAC:

- Limitar o número de prestadores de serviços de assistência em escala distintos dos referidos no n.º 2 do artigo 22.º no conjunto ou numa parte do aeródromo;
- Reservar a um único prestador qualquer dos serviços de assistência em escala referidos no n.º 2 do artigo 22.º;
- Reservar a um número limitado de utilizadores, com base em critérios de seleção objetivos transparentes e não discriminatórios, o exercício de autoassistência, no que se refere a serviços de assistência em escala distintos dos mencionados no n.º 2 do artigo 21.º;
- Proibir ou limitar a um único utilizador o exercício da autoassistência no que se refere aos serviços de assistência em escala mencionados no n.º 2 do artigo 21.º.

A entidade gestora, bem como qualquer entidade que, direta ou indiretamente, a controle ou seja por ela controlada, podem prestar serviços de assistência em escala nos aeródromos geridos pela primeira, salvo se em concorrência com um prestador ou prestadores que tenham sido selecionados pela própria entidade gestora.

➔ **Despacho n.º 18 068/99, de 17 de Setembro (II série)** - Limita o número de utilizadores que podem prestar autoassistência em escala nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.

No aeroporto de Lisboa, limita a três prestadores, relativamente a serviços de assistência das Categorias 3 e 5, o transporte efetuado com qualquer tipo de aeronave, e a mais de três prestadores, relativamente aos mesmos serviços, ao transporte exclusivamente efetuado com aeronaves de peso máximo à descolagem não superior a 10 toneladas, ou capacidade até 20 lugares. Relativamente a serviços de assistência a carga e correio, são 2 os prestadores permitidos. Nos aeroportos de Faro e Porto, são limitados a dois prestadores, relativamente a serviços de assistência a operações em pista, a serviços de assistência a bagagens e a serviços de assistência a carga e correio.

As limitações supra referidas não se aplicam nos aeroportos de Lisboa, Faro e Porto, à autoassistência ao transporte aéreo regular exclusivamente efetuado com aeronaves de peso máximo à descolagem não superior a 10 toneladas, ou capacidade até 20 lugares, decorrente de obrigações de serviço público.

➔ **Despacho n.º 18 069/99 de 17 de setembro (II série)**

Processo de derrogação temporária que limita a quatro o número de utilizadores autorizados a prestar autoassistência na Categoria 2, no aeroporto do Porto, pelo prazo máximo de dois anos, até que seja reforçada a capacidade de processamento do referido aeroporto.

➔ **Despacho n.º 18 118/99, de 18 de setembro (II série)**

Nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, é limitado a dois o número autorizado de prestadores de assistência em escala a terceiros, nas categorias 3, 4 e 5.

Em Lisboa são autorizados, adicionalmente, dois prestadores para a assistência a operações em pista e assistência a bagagens para o transporte aéreo efetuado exclusivamente com aeronaves de peso máximo à descolagem, não superior a 10 toneladas ou capacidade até 20 lugares.

➔ **Despacho n.º 19 459/99 de 13 de outubro (II série)**

A limitação a dois prestadores não se aplica a entidades legalmente habilitadas para a prestação do serviço de assistência de restauração (catering), que se habilitem igualmente para o exercício das modalidades 5.7 do anexo I do Dec Lei 275/99 de transporte, carregamento e descarregamento de alimentos e bebidas nas aeronaves.

➔ **Despacho n.º 5504/2011, de 22 de março**

Autorização para Lisboa, Porto e Faro, além do número de prestadores autorizados a prestar serviços de assistência a operações em pista, bagagens, carga e correio, de dois outros prestadores para assistência a operações em pista e assistência a bagagens, relativamente a operações efetuadas exclusivamente com aeronaves de peso máximo à descolagem não superior a 10 t ou capacidade até 20 lugares.

➔ **Decreto-Lei n.º 19/2012 de 27 de janeiro**

Altera o artigo 21.º n.º 3 do DL 275/99. Para aeródromos cujo tráfego anual seja, de forma continuada, igual ou superior a 2 000 000 de passageiros ou a 50 000 t de carga, os utilizadores autorizados a prestar autoassistência não podem ser reduzidos a menos de dois, segundo critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios de seleção dos referidos utilizadores, sem prejuízo do disposto no artigo 24.º (derrogações).

Introduz e regula os “serviços a autoassistência em escala ocasionais”.

➔ **Despacho n.º 14886-A/2013 de 15 de novembro**

É limitado a dois o número de prestadores de serviços de assistência em escala, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, para as categorias 3, 4 e 5.

Quando for superado o tráfego anual de 15 milhões de passageiros nos aeroportos de Lisboa, Porto ou Faro, o número autorizado de prestadores de serviços de assistência em escala nas categorias 3 e 5 passa para três.

Quando for superado o valor de 200.000 toneladas de carga anual nos aeroportos Lisboa, Porto e Faro, o número autorizado de prestadores de serviços de assistência em escala na categoria 4 passa a três.

Revoga o Despacho n.º 18118/99, de 31 de agosto e Despacho n.º 5504/2011, de 22 de março e liberaliza o mercado da prestação de serviços de assistência em escala específicos para a aviação executiva, ou seja, ao transporte aéreo efetuado exclusivamente com aeronaves de peso máximo à descolagem não superior a 10 toneladas ou capacidade até 20 lugares.

3. CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO

Entre a chegada e a partida de uma aeronave estão envolvidos complexos, articulados e heterogêneos serviços que recorrem a equipamento especializado.

GRÁFICO 1_ATIVIDADES DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

Atividades de Assistência em escala



Fontes: Adaptado de Templin, C. *apud* Airport Research Center (2009), Study on the Impact of Directive 96/67/EC on round Handling Services (disponível em http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf e Templin C. (2006), Presentation DWVG Hochschulwerkstatt. *apud* Ahsbahs, S. (2008), Deregulation of Groundhandling Market at European Airports, Economics and Organization of Enterprise, 1, issue 1, p. 12-18 disponível em <http://EconPapers.repec.org/RePEc:vrs:ecoren:v:1:y:2008:i:1:p:12-18:n:2>

O Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, estabelece 11 tipos de categorias de serviços de assistência em escala:

- Categoria 1: Administrativa em terra e a supervisão
- Categoria 2: Passageiros
- Categoria 3: Bagagem
- Categoria 4: Carga e correio
- Categoria 5: Operações na pista
- Categoria 6: Limpeza e serviço do avião
- Categoria 7: Combustível e óleo
- Categoria 8: Manutenção em linha
- Categoria 9: Operações aéreas e gestão das tripulações
- Categoria 10: Transporte em terra
- Categoria 11: Restauração (catering)

Com exceção das categorias 2 e 3, todas as outras categorias possuem diversas modalidades (Anexo D).

Os atores deste mercado são as empresas que prestam serviços a terceiros, os operadores aéreos (que podem prestar serviços às suas aeronaves, a terceiros ou ser clientes de outras empresas de assistência em escala), os integradores (que subcontratam outras empresas de assistência em escala), a autoridade aeronáutica (que emite as licenças e supervisiona os atores) e, finalmente, o gestor aeroportuário (que gere os fluxos do sistema).

Para aproveitar as economias de escala e a capacidade instalada são estabelecidas alianças estratégicas entre atores, designadamente entre os fornecedores de serviços de assistência em escala a terceiros e as companhias aéreas, com durações tendencialmente longas, precisamente para explorar as economias de escala, de gama e de conhecimento, bem como potenciar o investimento.

Não obstante alguns contratos e acordos poderem ser cancelados como sucedeu com empresas da amostra, um dos pilares da relação entre utilizador e prestador de serviços de assistência em escala, é a confiança. Esta pode ser explorada economicamente porque permite ao utilizador a minimização da presença, em número de pessoas, nos aeroportos onde vigorarem acordos com prestadores fiáveis e confiáveis.

Contudo, o fator custo é sempre tido em conta e o lado do prestador do serviço vê-se na obrigação de ter de oferecer a confiança, fiabilidade, pontualidade, rapidez e preço à contraparte.

Por estas razões, a assistência em escala é considerada um dos segmentos da cadeia de valor da aviação civil mais exposto e vulnerável a pressões. Do investimento necessário e da competição resulta a erosão das margens que favorecem as operações de concentração de empresas com vista a reforçar o poder negocial junto de clientes.

Os dados disponíveis mostram que segmento da assistência em escala é um dos menos apetecíveis da aviação civil e o que mais emprega, atrás do transporte aéreo.

QUADRO 1_PRINCIPAIS INDICADORES DOS DIVERSOS SEGMENTOS DA AVIAÇÃO CIVIL

Milhares de Euros	Volume de negócios			Investimentos			Emprego		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Assistencia em escala	233.360	253.635	304.983	1.577	660	5.163	5.529	6.270	5.921
Transporte aéreo	2.803.504	2.939.776	2.978.335	23.418	9.832	32.271	6.594	6.845	7.690
Aviação executiva	498.201	469.490	460.417	8.722	11.710	8.791	1.432	1.189	1.096
Manutenção / aeronavegabilidade e Produção de aeronaves	460.664	449.009	491.977	26.790	13.558	16.196	3.876	3.803	3.796
Aeroportos e aerodromos	401.334	460.730	460.284	62.117	53.241	36.707	1.490	1.427	1.419
Navegação aérea	178.096	174.826	164.529	9.500	12.000	11.052	999	1.021	992
Trabalho aéreo	74.085	68.545	43.905	2.455	2.478	1.704	139	124	103
Organizações de formação	11.485	11.799	13.175	220	367	15	85	79	120
Totais	4.660.729	4.827.810	4.917.605	134.799	103.846	111.899	20.144	20.758	21.137

Fonte: Anuários da Aviação Civil (2012, 2013, 2014).

Nos últimos anos, a atividade de assistência em escala apresentou-se menos rentável quando comparada com outras atividades do setor. Este facto está, fundamentalmente, relacionado com os fenómenos que afetam o transporte aéreo e a atividade dos aeroportos, como a sazonalidade e os picos de tráfego. Adicionalmente, o elevado peso dos gastos com o pessoal e os custos associados ao equipamento especializado comprimem os níveis de rentabilidade.

A questão do equipamento necessário à atividade é particularmente importante, dada a necessidade das aeronaves deverem permanecer em terra o menor tempo possível, pois disso depende a viabilidade dos utilizadores, o que determina a necessidade de um elevado nível de disponibilidade dos equipamentos afetos à assistência em escala.

A disponibilidade, o equipamento e a coordenação das tarefas são, assim, fatores críticos para esta atividade.

Uma particularidade da assistência em escala é esta ser realizada, na maioria das categorias, em ciclos de atividade que se repetem a cada chegada e partida o que faz aumentar a complexidade da sua gestão.

4. ASSISTÊNCIA EM ESCALA NOS AEROPORTOS PORTUGUESES

4.1.Licenças/Entidades e Movimentos/Passageiros por Aeroporto (2012-2014)

QUADRO 2_LICENÇAS VÁLIDAS E ENTIDADES POR AEROPORTO (2012)

Aeroporto	Cat 1		Cat 2		Cat 3		Cat 4		Cat 5		Cat 6	
	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades
Cascais	21	6	4	4	4	4	3	2	18	5	4	3
Corvo	4	1	1	1	1	1	2	1	6	1	1	1
Faro	39	12	8	8	2	2	3	2	12	3	12	7
Flores	4	1	1	1	1	1	2	1	4	1	1	1
Funchal	14	5	4	4	2	2	4	2	16	4	5	3
Graciosa	4	1	1	1	1	1	2	1	6	1	1	1
Horta	4	1	1	1	1	1	2	1	5	2	4	2
Lajes	7	2	2	2	1	1	2	1	7	3	3	2
Lisboa	119	36	19	19	7	7	7	4	38	12	31	18
Pico	4	1	1	1	1	1	2	1	6	1	2	1
Ponta Delgada	7	2	2	2	1	1	2	1	6	2	3	2
Porto	82	23	6	6	2	2	6	3	22	4	18	10
Porto Santo	4	1	1	1	1	1	2	1	7	1	3	2
S. Jorge	4	1	1	1	1	1	2	1	6	1	1	1
S. Maria	4	1	1	1	1	1	2	1	5	1	2	1

Aeroporto	Cat 7		Cat 8		Cat 9		Cat 10		Cat 11		Total Licenças	Total Entidades
	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades		
Cascais	4	2	4	1	15	4	2	1	2	2	81	9
Corvo					3	1	1	1			19	1
Faro	16	10	13	4	28	7	8	4	2	2	143	25
Flores			1	1	3	1	2	1			19	1
Funchal	7	5	11	4	8	2	4	2	8	2	83	13
Graciosa					3	1	1	1			19	1
Horta	2	1	1	1	3	1	1	1	4	1	28	4
Lajes	4	3	8	2	4	1	2	1	4	1	44	7
Lisboa	21	15	58	16	84	21	20	11	23	10	427	57
Pico	2	2	2	1	3	1	1	1			24	2
Ponta Delgada	5	3	4	1	3	1	1	1	4	1	38	6
Porto	16	11	26	8	48	12	12	6	6	2	244	37
Porto Santo	5	3	1	1	4	1	2	1			30	4
S. Jorge					3	1	1	1			19	1
S. Maria	5	3	4	1	4	1	2	1			30	3

Fonte: ANAC

QUADRO 3_MOVIMENTOS E PASSAGEIROS POR LICENÇA (2012)

Aeroporto	Cat 1		Cat 2		Cat 3		Cat 4	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	1.843	55	9.677	1.110	9.677	1.110	12.903	1.480
Corvo	225	235	899	4.456	899	4.456	450	2.228
Faro	1.074	39.334	5.237	703.103	20.948	2.812.410	13.965	1.874.940
Flores	506	2.199	2.022	41.775	2.022	41.775	1.011	20.888
Funchal	1.673	26.337	5.854	546.502	11.708	1.093.004	5.854	546.502
Graciosa	459	1.841	1.837	34.979	1.837	34.979	919	17.490
Horta	1.252	6.105	5.006	170.926	5.006	170.926	2.503	85.463
Lajes	1.363	9.137	4.772	201.003	9.544	402.006	4.772	201.003
Lisboa	1.247	35.816	7.809	804.919	21.197	2.184.780	21.197	2.184.780
Pico	493	2.756	1.973	66.153	1.973	66.153	987	33.077
Ponta Delgada	2.260	22.929	7.910	435.646	15.820	871.291	7.910	435.646
Porto	723	24.610	9.886	1.000.795	29.658	3.002.384	9.886	1.000.795
Porto Santo	977	3.064	3.906	91.931	3.906	91.931	1.953	45.966
S. Jorge	513	2.542	2.050	48.295	2.050	48.295	1.025	24.148
S. Maria	542	2.063	2.167	61.895	2.167	61.895	1.084	30.948

Aeroporto	Cat 5		Cat 6		Cat 7		Cat 8	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	2.151	247	9.677	1.110	9.677	1.110	9.677	1.110
Corvo	150	743	899	4.456				
Faro	3.491	468.735	3.491	468.735	2.619	351.551	3.223	432.678
Flores	506	10.444	2.022	41.775			2.022	41.775
Funchal	1.463	136.625	4.683	437.201	3.345	312.287	2.129	198.728
Graciosa	306	5.830	1.837	34.979				
Horta	1.001	34.185	1.252	42.732	2.503	85.463	5.006	170.926
Lajes	1.363	57.429	3.181	134.002	2.386	100.502	1.193	50.251
Lisboa	3.905	402.460	4.786	493.338	7.066	728.260	2.558	263.680
Pico	329	11.026	987	33.077	987	33.077	987	33.077
Ponta Delgada	2.637	145.215	5.273	290.430	3.164	174.258	3.955	217.823
Porto	2.696	272.944	3.295	333.598	3.707	375.298	2.281	230.953
Porto Santo	558	13.133	1.302	30.644	781	18.386	3.906	91.931
S. Jorge	342	8.049	2.050	48.295				
S. Maria	433	12.379	1.084	30.948	433	12.379	542	15.474

Aeroporto	Cat 9		Cat 10		Cat 11	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	2.581	296	19.355	2.220	19.355	2.220
Corvo	300	1.485	899	4.456		
Faro	1.496	200.886	5.237	703.103	20.948	2.812.410
Flores	674	13.925	1.011	20.888		
Funchal	2.927	273.251	5.854	546.502	2.927	273.251
Graciosa	612	11.660	1.837	34.979		
Horta	1.669	56.975	5.006	170.926	1.252	42.732
Lajes	2.386	100.502	4.772	201.003	2.386	100.502
Lisboa	1.766	182.065	7.419	764.673	6.451	664.933
Pico	658	22.051	1.973	66.153		
Ponta Delgada	5.273	290.430	15.820	871.291	3.955	217.823
Porto	1.236	125.099	4.943	500.397	9.886	1.000.795
Porto Santo	977	22.983	1.953	45.966		
S. Jorge	683	16.098	2.050	48.295		
S. Maria	542	15.474	1.084	30.948		

Fonte: ANAC

Nota: Movimentos incluem tráfego comercial regular e não regular e tráfego não comercial.

QUADRO 4_LICENÇAS VÁLIDAS E ENTIDADES POR AEROPORTO (2013)

Aeroporto	Cat 1		Cat 2		Cat 3		Cat 4		Cat 5		Cat 6	
	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades
Cascais	21	6	4	4	4	4	3	2	18	5	4	3
Corvo	4	1	1	1	1	1	2	1	6	1	1	1
Faro	40	12	9	9	2	2	3	2	12	3	14	8
Flores	4	1	1	1	1	1	2	1	4	1	1	1
Funchal	17	5	4	4	3	3	6	3	22	4	5	3
Graciosa	4	1	1	1	1	1	2	1	6	1	1	1
Horta	4	1	1	1	1	1	2	1	4	1	4	2
Lajes	7	2	2	2	1	1	2	1	7	3	3	2
Lisboa	135	41	20	20	6	6	7	4	37	11	34	20
Pico	4	1	1	1	1	1	2	1	6	1	2	1
Ponta Delgada	7	2	2	2	1	1	2	1	5	2	4	3
Porto	73	20	6	6	2	2	6	3	29	5	16	9
Porto Santo	8	2	2	2	2	2	4	2	14	2	3	2
S. Jorge	4	1	1	1	1	1	2	1	6	1	1	1
S. Maria	4	1	1	1	1	1	2	1	4	1	2	1
Aeroporto	Cat 7		Cat 8		Cat 9		Cat 10		Cat 11		Total	Total
	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades
Cascais	4	2	4	1	15	4	2	1	2	2	81	9
Corvo					3	1	1	1			19	1
Faro	14	9	13	4	28	7	8	4	2	2	145	25
Flores			1	1	3	1	1	1			18	1
Funchal	7	5	11	4	12	3	6	3	4	1	97	12
Graciosa					3	1	1	1			19	1
Horta	2	1	1	1	3	1	1	1			23	3
Lajes	3	2	4	1	4	1	2	1	4	1	39	6
Lisboa	19	14	58	16	85	22	20	11	27	11	448	65
Pico	2	2	2	1	3	1	1	1			24	2
Ponta Delgada	5	3	4	1	3	1	1	1	4	1	38	7
Porto	13	9	22	7	44	11	12	6	6	2	229	32
Porto Santo	5	3	1	1	8	2	4	2			51	5
S. Jorge					3	1	1	1			19	1
S. Maria	5	3	4	1	3	1	1	1			27	3

Fonte: ANAC

QUADRO 5_MOVIMENTOS E PASSAGEIROS POR LICENÇA (2013)

Aeroporto	Cat 1		Cat 2		Cat 3		Cat 4	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	1.712	199	8.986	1.044	8.986	1.044	11.981	1.392
Corvo	209	1.120	837	4.478	837	4.478	419	2.239
Faro	1.096	148.418	4.869	659.636	21.911	2.968.363	14.607	1.978.909
Flores	423	10.352	1.691	41.406	1.691	41.406	846	20.703
Funchal	1.435	138.791	6.100	589.864	8.134	786.485	4.067	393.242
Graciosa	413	8.740	1.651	34.958	1.651	34.958	826	17.479
Horta	1.177	42.071	4.706	168.285	4.706	168.285	2.353	84.143
Lajes	1.336	57.641	4.676	201.743	9.352	403.485	4.676	201.743
Lisboa	1.102	118.580	7.440	800.413	24.801	2.668.044	21.258	2.286.895
Pico	393	16.638	1.573	66.552	1.573	66.552	787	33.276
Ponta Delgada	2.176	127.269	7.615	445.443	15.230	890.886	7.615	445.443
Porto	826	86.619	10.046	1.053.867	30.137	3.161.600	10.046	1.053.867
Porto Santo	426	11.196	1.703	44.784	1.703	44.784	852	22.392
S. Jorge	408	12.146	1.631	48.584	1.631	48.584	816	24.292
S. Maria	467	15.252	1.867	61.009	1.867	61.009	934	30.505

Aeroporto	Cat 5		Cat 6		Cat 7		Cat 8	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	1.997	232	8.986	1.044	8.986	1.044	8.986	1.044
Corvo	140	746	837	4.478				
Faro	3.652	494.727	3.130	424.052	3.130	424.052	3.371	456.671
Flores	423	10.352	1.691	41.406			1.691	41.406
Funchal	1.109	107.248	4.880	471.891	3.486	337.065	2.218	214.496
Graciosa	275	5.826	1.651	34.958				
Horta	1.177	42.071	1.177	42.071	2.353	84.143	4.706	168.285
Lajes	1.336	57.641	3.117	134.495	3.117	134.495	2.338	100.871
Lisboa	4.022	432.656	4.377	470.831	7.832	842.540	2.566	276.005
Pico	262	11.092	787	33.276	787	33.276	787	33.276
Ponta Delgada	3.046	178.177	3.808	222.722	3.046	178.177	3.808	222.722
Porto	2.078	218.041	3.767	395.200	4.636	486.400	2.740	287.418
Porto Santo	243	6.398	1.135	29.856	681	17.914	3.406	89.568
S. Jorge	272	8.097	1.631	48.584				
S. Maria	467	15.252	934	30.505	373	12.202	467	15.252

Aeroporto	Cat 9		Cat 10		Cat 11	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	2.396	278	17.971	2.088	17.971	2.088
Corvo	279	1.493	837	4.478		
Faro	1.565	212.026	5.478	742.091	21.911	2.968.363
Flores	564	13.802	1.691	41.406		
Funchal	2.033	196.621	4.067	393.242	6.100	589.864
Graciosa	550	11.653	1.651	34.958		
Horta	1.569	56.095	4.706	168.285		
Lajes	2.338	100.871	4.676	201.743	2.338	100.871
Lisboa	1.751	188.333	7.440	800.413	5.511	592.899
Pico	524	22.184	1.573	66.552		
Ponta Delgada	5.077	296.962	15.230	890.886	3.808	222.722
Porto	1.370	143.709	5.023	526.933	10.046	1.053.867
Porto Santo	426	11.196	852	22.392		
S. Jorge	544	16.195	1.631	48.584		
S. Maria	622	20.336	1.867	61.009		

Fonte: ANAC

Nota: Movimentos incluem tráfego comercial regular e não regular e tráfego não comercial.

QUADRO 6_LICENÇAS VÁLIDAS E ENTIDADES POR AEROPORTO (2014)

Aeroporto	Cat 1		Cat 2		Cat 3		Cat 4		Cat 5		Cat 6	
	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades
Cascais	25	7	5	5	5	5	4	3	23	6	5	4
Corvo	4	1	2	2	1	1	2	1	6	1	3	2
Faro	40	12	10	10	4	4	3	2	32	6	14	8
Flores	4	1	2	2	1	1	2	1	4	1	3	2
Funchal	18	6	7	7	4	4	6	3	23	5	7	4
Graciosa	4	1	2	2	1	1	2	1	6	1	3	2
Horta	4	1	2	2	1	1	2	1	5	1	6	3
Lajes	7	2	3	3	1	1	2	1	7	3	4	3
Lisboa	144	42	19	19	6	6	7	4	46	12	32	19
Pico	4	1	2	2	1	1	2	1	6	1	4	2
Ponta Delgada	18	5	5	5	2	2	4	2	14	4	7	4
Porto	77	22	8	8	3	3	6	3	35	6	15	9
Porto Santo	8	2	3	3	3	3	4	2	15	3	3	2
S. Jorge	4	1	2	2	1	1	2	1	6	1	3	2
S. Maria	7	2	3	3	1	1	2	1	6	2	4	2
Aeroporto	Cat 7		Cat 8		Cat 9		Cat 10		Cat 11		Total	Total
	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades	Licenças	Entidades
Cascais	2	1	4	1	19	5	2	1	2	2	96	9
Corvo					3	1	1	1			22	2
Faro	12	8	13	4	28	7	8	4	6	3	170	24
Flores			1	1	3	1	1	1			21	2
Funchal	7	5	13	4	12	3	6	3	4	1	107	15
Graciosa					3	1	1	1			22	2
Horta	2	1	1	1	3	1	1	1			27	4
Lajes	3	2	4	1	4	1	2	1	4	1	41	7
Lisboa	18	13	58	16	81	21	19	10	30	11	460	63
Pico	2	2	2	1	3	1	1	1			27	3
Ponta Delgada	5	3	8	2	7	2	3	2	4	1	77	11
Porto	16	11	26	8	40	10	10	5	6	2	242	35
Porto Santo	5	3	5	2	8	2	4	2			58	7
S. Jorge					3	1	1	1			22	2
S. Maria	3	2	4	1	3	1	1	1			34	4

Fonte: ANAC

QUADRO 7_MOVIMENTOS E PASSAGEIROS POR LICENÇA (2014)

Aeroporto	Cat 1		Cat 2		Cat 3		Cat 4	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	1.197	147	5.983	733	5.983	733	7.479	917
Corvo	226	1.258	452	2.516	903	5.031	452	2.516
Faro	1.124	152.830	4.497	611.320	11.242	1.528.300	14.989	2.037.733
Flores	477	11.068	954	22.136	1.908	44.271	954	22.136
Funchal	1.332	135.783	3.425	349.157	5.994	611.024	3.996	407.350
Graciosa	362	9.566	723	19.133	1.446	38.265	723	19.133
Horta	1.136	41.279	2.272	82.558	4.543	165.116	2.272	82.558
Lajes	1.334	61.790	3.113	144.177	9.340	432.532	4.670	216.266
Lisboa	1.110	126.002	8.410	954.960	26.633	3.024.039	22.828	2.592.033
Pico	468	18.608	936	37.217	1.871	74.433	936	37.217
Ponta Delgada	852	52.575	3.066	189.270	7.665	473.176	3.833	236.588
Porto	832	89.103	8.004	857.615	21.344	2.286.972	10.672	1.143.486
Porto Santo	513	12.581	1.367	33.548	1.367	33.548	1.025	25.161
S. Jorge	438	12.236	876	24.471	1.751	48.942	876	24.471
S. Maria	278	9.475	649	22.107	1.947	66.322	974	33.161

Aeroporto	Cat 5		Cat 6		Cat 7		Cat 8	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	1.301	159	5.983	733	14.959	1.833	7.479	917
Corvo	151	839	301	1.677				
Faro	1.405	191.037	3.212	436.657	3.747	509.433	3.459	470.246
Flores	477	11.068	636	14.757			1.908	44.271
Funchal	1.042	106.265	3.425	349.157	3.425	349.157	1.844	188.007
Graciosa	241	6.378	482	12.755				
Horta	909	33.023	757	27.519	2.272	82.558	4.543	165.116
Lajes	1.334	61.790	2.335	108.133	3.113	144.177	2.335	108.133
Lisboa	3.474	394.440	4.994	567.007	8.878	1.008.013	2.755	312.832
Pico	312	12.406	468	18.608	936	37.217	936	37.217
Ponta Delgada	1.095	67.597	2.190	135.193	3.066	189.270	1.916	118.294
Porto	1.829	196.026	4.269	457.394	4.002	428.807	2.463	263.881
Porto Santo	273	6.710	1.367	33.548	820	20.129	820	20.129
S. Jorge	292	8.157	584	16.314				
S. Maria	325	11.054	487	16.581	649	22.107	487	16.581

Aeroporto	Cat 9		Cat 10		Cat 11	
	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças	Mov / Licenças	Pax / Licenças
Cascais	1.575	193	14.959	1.833	14.959	1.833
Corvo	301	1.677	903	5.031		
Faro	1.606	218.329	5.621	764.150	7.495	1.018.867
Flores	636	14.757	1.908	44.271		
Funchal	1.998	203.675	3.996	407.350	5.994	611.024
Graciosa	482	12.755	1.446	38.265		
Horta	1.514	55.039	4.543	165.116		
Lajes	2.335	108.133	4.670	216.266	2.335	108.133
Lisboa	1.973	224.003	8.410	954.960	5.327	604.808
Pico	624	24.811	1.871	74.433		
Ponta Delgada	2.190	135.193	5.110	315.450	3.833	236.588
Porto	1.601	171.523	6.403	686.092	10.672	1.143.486
Porto Santo	513	12.581	1.025	25.161		
S. Jorge	584	16.314	1.751	48.942		
S. Maria	649	22.107	1.947	66.322		

Fonte: ANAC

Nota: Movimentos incluem tráfego comercial regular e não regular e tráfego não comercial.

QUADRO 8_NÚMERO DE LICENÇAS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA VÁLIDAS, POR CATEGORIA (2012-2014)

	Categoria	1 Administrativa em terra e a supervisão	2 Passageiros	3 Bagagem	4 Carga e correio	5 Operações na pista	6 Limpeza e serviço do avião	7 Combustível e óleo	8 Manutenção em linha	9 Op.aéreas e gestão das tripulações	10 Transporte em terra	11 Restauração (catering)	Total Entidades distintas	Total Licenças
Assistência a Terceiros	2012	17	12	5	3	18	20	13	8	8	6	11	53	121
	2013	18	14	6	4	16	20	12	7	9	7	10	51	123
	2014	20	15	7	4	17	22	11	7	10	7	11	51	131
Auto Assistência	2012	22	7	5	3	7	3	2	7	14	3	5	28	78
	2013	24	6	4	3	6	3	2	7	15	3	5	30	78
	2014	26	7	4	4	6	2	3	7	14	3	5	31	81
Auto Assistência e Assistência a Terceiros	2012	7	5	1	1	2	3	7	6	6	4	3	8	45
	2013	7	5	1	1	2	3	7	7	6	4	3	9	46
	2014	5	4	1	1	1	3	5	6	5	3	2	7	36
Total licenças por Categoria (2012)		46	24	11	7	27	26	22	21	28	13	19	ND	244
Total licenças por Categoria (2013)		49	25	11	8	24	26	21	21	30	14	18	ND	247
Total licenças por Categoria (2014)		51	26	12	9	24	27	19	20	29	13	18	ND	248
Número de entidades (2012)		43	24	11	7	26	25	20	18	25	13	18	80	ND
Número de entidades (2013)		46	14	17	25	11	8	23	25	19	18	27	81	ND
Número de entidades (2014)		47	13	17	25	12	9	24	26	17	18	27	81	ND

Fonte: ANAC

4.2. Número de Entidades/Licenças por Categoria e por Aeroporto para todos os Regimes de Assistência em Escala (2012-2014)

QUADRO 9_NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA TODOS OS REGIMES DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA (2012)

Categorias	Modalidades	Cascais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta Delgada	Porto	Porto Santo	S. Jorge	S. Maria	Número de entidades distintas
1	1.1	6	1	12	1	5	1	1	2	35	1	2	23	1	1	1	42
	1.2	5	1	10	1	4	1	1	2	31	1	2	22	1	1	1	38
	1.3	5	1	5	1	2	1	1	1	20	1	1	15	1	1	1	26
	1.4	5	1	12	1	3	1	1	2	33	1	2	22	1	1	1	40
2		4	1	8	1	4	1	1	2	19	1	2	6	1	1	1	24
3		4	1	2	1	2	1	1	1	7	1	1	2	1	1	1	11
4	4.1	2	1	2	1	2	1	1	1	4	1	1	3	1	1	1	7
	4.2	1	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	3	1	1	1	5
5	5.1	1	1	2	0	2	1	0	0	3	1	0	3	1	1	0	7
	5.2	2	1	1	0	2	1	0	1	4	1	0	3	1	1	0	8
	5.3	3	1	2	1	2	1	1	1	5	1	1	3	1	1	1	11
	5.4	5	1	2	1	2	1	1	2	8	1	1	3	1	1	1	15
	5.5	2	1	1	1	2	1	1	1	5	1	1	3	1	1	1	9
	5.6	2	1	2	1	2	1	1	1	5	1	1	3	1	1	1	10
	5.7	3	0	2	0	4	0	1	1	8	0	2	4	1	0	1	19
6	6.1	3	1	7	1	3	1	2	2	14	1	2	9	2	1	1	21
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	5
	6.3	1	0	4	0	2	0	2	1	12	1	1	8	1	0	1	18
7	7.1	2	0	6	0	2	0	1	1	6	1	2	5	2	0	2	9
	7.2	2	0	10	0	5	0	1	3	15	1	3	11	3	0	3	19
8	8.1	1	0	3	0	3	0	0	2	14	1	1	6	0	0	1	16
	8.2	1	0	3	0	3	0	0	2	14	1	1	6	0	0	1	16
	8.3	1	0	3	0	2	0	0	2	14	0	1	6	0	0	1	16
	8.4	1	0	4	1	3	0	1	2	16	0	1	8	1	0	1	18
9	9.1	4	1	7	1	2	1	1	1	21	1	1	12	1	1	1	25
	9.2	3	1	7	1	2	1	1	1	21	1	1	12	1	1	1	25
	9.3	4	1	7	1	2	1	1	1	21	1	1	12	1	1	1	25
	9.4	4	0	7	0	2	0	0	1	21	0	0	12	1	0	1	25
10	10.1	1	0	4	1	2	0	0	1	9	0	0	6	1	0	1	11
	10.2	1	1	4	1	2	1	1	1	11	1	1	6	1	1	1	13
11	11.1	2	0	2	0	2	0	1	1	10	0	1	2	0	0	0	18
	11.2	0	0	0	0	2	0	1	1	5	0	1	2	0	0	0	11
	11.3	0	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	10
	11.4	0	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	10
Nº de entidades distintas		9	1	25	1	13	1	4	7	57	2	6	37	4	1	3	

Fonte: ANAC

QUADRO 10_NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA TODOS OS REGIMES DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA (2013)

Categorias 2013	Modalidades	Cascais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta Delgada	Porto	Porto Santo	S. Jorge	S. Maria	Número de entidades distintas
1	1.1	6	1	12	1	5	1	1	2	41	1	2	20	2	1	1	46
	1.2	5	1	11	1	5	1	1	2	34	1	2	20	2	1	1	41
	1.3	5	1	5	1	3	1	1	1	24	1	1	14	2	1	1	29
	1.4	5	1	12	1	4	1	1	2	36	1	2	19	2	1	1	42
2		4	1	9	1	4	1	1	2	20	1	2	6	2	1	1	25
3		4	1	2	1	3	1	1	1	6	1	1	2	2	1	1	11
4	4.1	2	1	2	1	3	1	1	1	4	1	1	3	2	1	1	8
	4.2	1	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	3	2	1	1	6
5	5.1	1	1	2	0	3	1	0	0	3	1	0	4	2	1	0	9
	5.2	2	1	1	0	3	1	0	1	4	1	0	4	2	1	0	10
	5.3	3	1	2	1	3	1	1	1	5	1	1	4	2	1	1	12
	5.4	5	1	2	1	3	1	1	2	7	1	1	4	2	1	1	15
	5.5	2	1	1	1	3	1	1	1	5	1	1	4	2	1	1	11
	5.6	2	1	2	1	3	1	1	1	5	1	1	4	2	1	1	12
	5.7	3	0	2	0	4	0	0	1	8	0	1	5	2	0	0	17
6	6.1	3	1	8	1	3	1	2	2	16	1	3	8	2	1	1	22
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	5
	6.3	1	0	5	0	2	0	2	1	13	1	1	7	1	0	1	18
7	7.1	2	0	5	0	2	0	1	1	5	1	2	4	2	0	2	8
	7.2	2	0	9	0	5	0	1	2	14	1	3	9	3	0	3	18
8	8.1	1	0	3	0	3	0	0	1	14	1	1	5	0	0	1	16
	8.2	1	0	3	0	3	0	0	1	14	1	1	5	0	0	1	16
	8.3	1	0	3	0	2	0	0	1	14	0	1	5	0	0	1	16
	8.4	1	0	4	1	3	0	1	1	16	0	1	7	1	0	1	18
9	9.1	4	1	7	1	3	1	1	1	21	1	1	11	2	1	1	26
	9.2	3	1	7	1	3	1	1	1	21	1	1	11	2	1	1	26
	9.3	4	1	7	1	3	1	1	1	21	1	1	11	2	1	1	26
	9.4	4	0	7	0	3	0	0	1	22	0	0	11	2	0	0	27
10	10.1	1	0	4	0	3	0	0	1	9	0	0	6	2	0	0	12
	10.2	1	1	4	1	3	1	1	1	11	1	1	6	2	1	1	14
11	11.1	2	0	2	0	1	0	0	1	11	0	1	2	0	0	0	17
	11.2	0	0	0	0	1	0	0	1	6	0	1	2	0	0	0	10
	11.3	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	9
	11.4	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	9
Nº de entidades distintas		9	1	25	1	12	1	3	6	65	2	7	32	5	1	3	

Fonte: ANAC

QUADRO 11_NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA TODOS OS REGIMES DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA (2014)

Categorias 2014	Modalidades	Casais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta Delgada	Porto	Porto Santo	S. Jorge	S. Maria	Número de entidades distintas
1	1.1	7	1	12	1	6	1	1	2	42	1	5	22	2	1	2	47
	1.2	6	1	11	1	5	1	1	2	37	1	5	20	2	1	2	42
	1.3	6	1	5	1	3	1	1	1	27	1	3	14	2	1	1	31
	1.4	6	1	12	1	4	1	1	2	38	1	5	21	2	1	2	43
2		5	2	10	2	7	2	2	3	19	2	5	8	3	2	3	25
3		5	1	4	1	4	1	1	1	6	1	2	3	3	1	1	12
4	4.1	3	1	2	1	3	1	1	1	4	1	2	3	2	1	1	9
	4.2	1	1	1	1	3	1	1	1	3	1	2	3	2	1	1	6
5	5.1	1	1	4	0	3	1	0	0	4	1	1	4	2	1	0	9
	5.2	2	1	4	0	3	1	0	1	6	1	1	5	2	1	0	10
	5.3	4	1	5	1	3	1	1	1	6	1	2	5	2	1	1	12
	5.4	6	1	5	1	4	1	1	2	8	1	3	5	3	1	2	16
	5.5	3	1	4	1	3	1	1	1	6	1	2	5	2	1	1	11
	5.6	3	1	5	1	3	1	1	1	6	1	2	5	2	1	1	12
	5.7	4	0	5	0	4	0	1	1	10	0	3	6	2	0	1	19
6	6.1	4	2	8	2	4	2	3	3	16	2	4	8	2	2	2	23
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5
	6.3	1	1	5	1	3	1	3	1	11	2	3	7	1	1	2	17
7	7.1	1	0	4	0	2	0	1	1	5	1	2	5	2	0	1	7
	7.2	1	0	8	0	5	0	1	2	13	1	3	11	3	0	2	16
8	8.1	1	0	3	0	3	0	0	1	14	1	2	6	1	0	1	16
	8.2	1	0	3	0	3	0	0	1	14	1	2	6	1	0	1	16
	8.3	1	0	3	0	3	0	0	1	14	0	2	6	1	0	1	16
	8.4	1	0	4	1	4	0	1	1	16	0	2	8	2	0	1	18
9	9.1	5	1	7	1	3	1	1	1	20	1	2	10	2	1	1	26
	9.2	4	1	7	1	3	1	1	1	20	1	2	10	2	1	1	26
	9.3	5	1	7	1	3	1	1	1	20	1	2	10	2	1	1	26
	9.4	5	0	7	0	3	0	0	1	21	0	1	10	2	0	0	27
10	10.1	1	0	4	0	3	0	0	1	9	0	1	5	2	0	0	12
	10.2	1	1	4	1	3	1	1	1	10	1	2	5	2	1	1	13
11	11.1	2	0	3	0	1	0	0	1	11	0	1	2	0	0	0	17
	11.2	0	0	1	0	1	0	0	1	7	0	1	2	0	0	0	11
	11.3	0	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	10
	11.4	0	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	10
Nº de entidades distintas		9	2	24	2	15	2	4	7	63	3	11	35	7	2	4	

Fonte: ANAC

4.3. Número de Entidades/Licenças por Categoria e por Aeroporto para o Regime de Autoassistência (2012-2014)

QUADRO 12_ NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA O REGIME DE AUTOASSISTÊNCIA (2012)

Categorias 2012	Modalidades	Cascais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta delgada	Porto	Porto santo	S. Jorge	Santa maria	Número de entidades distintas
1	1.1	4	1	10	1	4	1	1	2	20	1	2	11	1	1	1	23
	1.2	3	1	9	1	3	1	1	2	17	1	2	11	1	1	1	20
	1.3	3	1	5	1	2	1	1	1	10	1	1	7	1	1	1	12
	1.4	4	1	10	1	3	1	1	2	20	1	2	11	1	1	1	22
2		3	1	7	1	3	1	1	2	14	1	2	6	1	1	1	17
3		3	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	6
4	4.1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	4
	4.2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	4
5	5.1	1	1	1	0	2	1	0	0	2	1	0	2	1	1	0	4
	5.2	2	1	1	0	2	1	0	1	2	1	0	2	1	1	0	5
	5.3	3	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	6
	5.4	4	1	1	1	2	1	1	2	4	1	1	2	1	1	1	9
	5.5	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	5
	5.6	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	5
	5.7	2	0	2	0	4	0	1	1	6	0	2	3	1	0	1	16
6	6.1	2	1	7	1	3	1	2	2	11	1	2	9	2	1	1	18
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	4
	6.3	1	0	4	0	2	0	2	1	10	1	1	8	1	0	1	16
7	7.1	2	0	6	0	2	0	1	1	6	1	2	5	2	0	2	9
	7.2	2	0	10	0	5	0	1	3	14	1	3	9	3	0	3	18
8	8.1	1	0	3	0	2	0	0	2	9	1	1	3	0	0	1	11
	8.2	1	0	3	0	2	0	0	2	9	1	1	3	0	0	1	11
	8.3	1	0	3	0	2	0	0	2	9	0	1	3	0	0	1	11
	8.4	1	0	4	1	3	0	1	2	11	0	1	5	1	0	1	13
9	9.1	4	1	6	0	2	1	0	1	11	1	0	6	1	1	0	14
	9.2	3	0	6	0	2	0	0	0	11	0	0	6	1	0	0	13
	9.3	4	1	6	0	2	1	0	1	11	1	0	6	1	1	0	14
	9.4	4	0	6	0	2	0	0	1	11	0	0	6	1	0	1	14
10	10.1	1	0	4	1	2	0	0	1	6	0	0	5	1	0	1	8
	10.2	1	1	4	1	2	1	1	1	8	1	1	5	1	1	1	10
11	11.1	1	0	0	0	2	0	1	1	7	0	1	1	0	0	0	14
	11.2	0	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	10
	11.3	0	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	10
	11.4	0	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	10
Nº de entidades distintas		7	1	23	1	11	1	4	7	41	2	6	26	4	1	3	

Fonte: ANAC

QUADRO 13_NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA O REGIME DE AUTOASSISTÊNCIA (2013)

Categorias 2013	Modalidades	Cascais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta delgada	Porto	Porto santo	S. Jorge	Santa maria	Número de entidades distintas
1	1.1	4	1	10	1	4	1	1	2	22	1	2	11	2	1	1	25
	1.2	3	1	10	1	4	1	1	2	18	1	2	11	2	1	1	22
	1.3	3	1	5	1	3	1	1	1	11	1	1	7	2	1	1	14
	1.4	4	1	10	1	4	1	1	2	20	1	2	11	2	1	1	23
2		3	1	8	1	4	1	1	2	15	1	2	6	2	1	1	19
3		3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2	2	1	1	7
4	4.1	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	5
	4.2	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	5
5	5.1	1	1	1	0	3	1	0	0	2	1	0	3	2	1	0	6
	5.2	2	1	1	0	3	1	0	1	2	1	0	3	2	1	0	7
	5.3	3	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	3	2	1	1	7
	5.4	4	1	1	1	3	1	1	2	4	1	1	3	2	1	1	10
	5.5	2	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	3	2	1	1	7
	5.6	2	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	3	2	1	1	7
	5.7	2	0	2	0	4	0	0	1	6	0	1	4	2	0	0	14
6	6.1	2	1	8	1	3	1	2	2	13	1	3	8	2	1	1	19
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	4
	6.3	1	0	5	0	2	0	2	1	11	1	1	7	1	0	1	16
7	7.1	2	0	5	0	2	0	1	1	5	1	2	4	2	0	2	8
	7.2	2	0	9	0	5	0	1	2	13	1	3	8	3	0	3	17
8	8.1	1	0	3	0	2	0	0	1	9	1	1	3	0	0	1	11
	8.2	1	0	3	0	2	0	0	1	9	1	1	3	0	0	1	11
	8.3	1	0	3	0	2	0	0	1	9	0	1	3	0	0	1	11
	8.4	1	0	4	1	3	0	1	1	11	0	1	5	1	0	1	13
9	9.1	4	1	6	0	3	1	0	1	11	1	0	6	2	1	0	15
	9.2	3	0	6	0	3	0	0	0	11	0	0	6	2	0	0	14
	9.3	4	1	6	0	3	1	0	1	11	1	0	6	2	1	0	15
	9.4	4	0	6	0	3	0	0	1	11	0	0	6	2	0	0	15
10	10.1	1	0	4	0	3	0	0	1	6	0	0	5	2	0	0	9
	10.2	1	1	4	1	3	1	1	1	8	1	1	5	2	1	1	11
11	11.1	1	0	0	0	1	0	0	1	8	0	1	1	0	0	0	13
	11.2	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	9
	11.3	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	9
	11.4	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	9
Nº de entidades distintas		7	1	23	1	10	1	3	6	45	2	7	24	5	1	3	

Fonte: ANAC

QUADRO 14_NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA O REGIME DE AUTOASSISTÊNCIA (2014)

Categorias 2014	Modalidades	Casais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta delgada	Porto	Porto santo	S. Jorge	S. Maria	Número de entidades distintas
1	1.1	4	1	10	1	5	1	1	2	21	1	5	10	2	1	2	24
	1.2	4	1	10	1	4	1	1	2	18	1	5	10	2	1	2	22
	1.3	4	1	5	1	3	1	1	1	13	1	3	7	2	1	1	16
	1.4	4	1	10	1	4	1	1	2	19	1	5	10	2	1	2	22
2		4	2	9	2	6	2	2	3	14	2	5	8	2	2	3	19
3		4	1	3	1	3	1	1	1	4	1	2	3	2	1	1	8
4	4.1	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	5
	4.2	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	5
5	5.1	1	1	3	0	3	1	0	0	3	1	1	3	2	1	0	6
	5.2	2	1	4	0	3	1	0	1	4	1	1	4	2	1	0	7
	5.3	4	1	4	1	3	1	1	1	4	1	2	4	2	1	1	8
	5.4	5	1	4	1	3	1	1	2	5	1	3	4	2	1	2	10
	5.5	3	1	4	1	3	1	1	1	4	1	2	4	2	1	1	8
	5.6	3	1	4	1	3	1	1	1	4	1	2	4	2	1	1	8
	5.7	3	0	5	0	4	0	1	1	8	0	3	5	2	0	1	16
6	6.1	3	2	8	2	4	2	3	3	14	2	4	8	2	2	2	21
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4
	6.3	1	1	5	1	3	1	3	1	10	2	3	7	1	1	2	16
7	7.1	1	0	4	0	2	0	1	1	5	1	2	5	2	0	1	7
	7.2	1	0	8	0	5	0	1	2	11	1	3	9	3	0	2	14
8	8.1	1	0	3	0	2	0	0	1	9	1	2	3	0	0	1	10
	8.2	1	0	3	0	2	0	0	1	9	1	2	3	0	0	1	10
	8.3	1	0	3	0	2	0	0	1	9	0	2	3	0	0	1	10
	8.4	1	0	4	1	3	0	1	1	11	0	2	5	1	0	1	12
9	9.1	5	1	6	0	3	1	0	1	9	1	1	5	2	1	0	15
	9.2	4	0	6	0	3	0	0	0	9	0	1	5	2	0	0	14
	9.3	5	1	6	0	3	1	0	1	9	1	1	5	2	1	0	15
	9.4	5	0	6	0	3	0	0	1	9	0	1	5	2	0	0	15
10	10.1	1	0	4	0	3	0	0	1	6	0	1	4	2	0	0	9
	10.2	1	1	4	1	3	1	1	1	7	1	2	4	2	1	1	10
11	11.1	1	0	1	0	1	0	0	1	8	0	1	1	0	0	0	13
	11.2	0	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	10
	11.3	0	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	10
	11.4	0	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	10
Nº de entidades distintas		7	2	22	2	12	2	4	7	42	3	11	24	5	2	4	

Fonte: ANAC

4.4. Número de Entidades/Licenças por Categoria e por Aeroporto para o Regime de Assistência em Escala a Terceiros (2012-2014)

QUADRO 15_ NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA O REGIME DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS (2012-2014)

Categorias 2012	Modalidades	Casais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta delgada	Porto	Porto santo	S. Jorge	Santa maria	Número de entidades distintas
1	1.1	4	0	9	0	4	0	0	1	14	0	1	10	1	0	0	16
	1.2	3	0	8	0	3	0	0	1	12	0	1	10	1	0	0	14
	1.3	3	0	5	0	2	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	9
	1.4	4	0	9	0	3	0	0	1	14	0	1	10	1	0	0	15
2		3	0	6	0	3	0	0	1	10	0	1	6	1	0	0	12
3		3	0	1	0	2	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	5
4	4.1	1	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	3
	4.2	1	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	3
5	5.1	1	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	3
	5.2	2	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	4
	5.3	3	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	5
	5.4	4	0	1	0	2	0	0	1	3	0	0	2	1	0	0	7
	5.5	2	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	4
	5.6	2	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	4
	5.7	2	0	2	0	4	0	1	1	6	0	1	3	1	0	0	15
6	6.1	2	0	7	0	3	0	1	1	10	0	1	9	2	0	0	16
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	2
	6.3	1	0	4	0	2	0	1	0	8	1	0	8	1	0	0	14
7	7.1	2	0	6	0	2	0	1	1	5	1	2	5	2	0	2	8
	7.2	2	0	9	0	4	0	1	2	8	1	2	8	3	0	2	12
8	8.1	1	0	2	0	1	0	0	1	4	1	0	2	0	0	0	6
	8.2	1	0	2	0	1	0	0	1	4	1	0	2	0	0	0	6
	8.3	1	0	2	0	1	0	0	1	4	0	0	2	0	0	0	5
	8.4	1	0	3	1	2	0	1	1	6	0	0	4	1	0	0	8
9	9.1	4	0	5	0	2	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	8
	9.2	3	0	5	0	2	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	8
	9.3	4	0	5	0	2	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	8
	9.4	4	0	5	0	2	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	8
10	10.1	1	0	4	0	2	0	0	0	5	0	0	5	1	0	0	6
	10.2	1	0	4	0	2	0	0	0	5	0	0	5	1	0	0	6
11	11.1	1	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	11
	11.2	0	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	10
	11.3	0	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	10
	11.4	0	0	0	0	2	0	1	1	4	0	1	1	0	0	0	10
Nº de entidades distintas		7	0	21	1	10	0	4	6	34	2	5	24	4	0	2	

Fonte: ANAC

QUADRO 16_NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA O REGIME DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS (2013)

Categorias 2013	Modalidades	Casais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta delgada	Porto	Porto santo	S. Jorge	Santa maria	Número de entidades distintas
1	1.1	4	0	9	0	4	0	0	1	16	0	1	10	2	0	0	18
	1.2	3	0	9	0	4	0	0	1	13	0	1	10	2	0	0	16
	1.3	3	0	5	0	3	0	0	0	9	0	0	7	2	0	0	11
	1.4	4	0	9	0	4	0	0	1	14	0	1	10	2	0	0	16
2		3	0	7	0	4	0	0	1	11	0	1	6	2	0	0	14
3		3	0	1	0	3	0	0	0	3	0	0	2	2	0	0	6
4	4.1	1	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	4
	4.2	1	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	4
5	5.1	1	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	3	2	0	0	5
	5.2	2	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	3	2	0	0	6
	5.3	3	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	3	2	0	0	6
	5.4	4	0	1	0	3	0	0	1	3	0	0	3	2	0	0	8
	5.5	2	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	3	2	0	0	6
	5.6	2	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	3	2	0	0	6
	5.7	2	0	2	0	4	0	0	1	6	0	1	4	2	0	0	14
6	6.1	2	0	8	0	3	0	1	1	12	0	2	8	2	0	0	17
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	2
	6.3	1	0	5	0	2	0	1	0	9	1	0	7	1	0	0	14
7	7.1	2	0	5	0	2	0	1	1	4	1	2	4	2	0	2	7
	7.2	2	0	8	0	4	0	1	1	7	1	2	7	3	0	2	11
8	8.1	1	0	2	0	1	0	0	0	3	1	0	2	0	0	0	5
	8.2	1	0	2	0	1	0	0	0	3	1	0	2	0	0	0	5
	8.3	1	0	2	0	1	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	4
	8.4	1	0	3	1	2	0	1	0	5	0	0	4	1	0	0	7
9	9.1	4	0	5	0	3	0	0	0	6	0	0	6	2	0	0	9
	9.2	3	0	5	0	3	0	0	0	6	0	0	6	2	0	0	9
	9.3	4	0	5	0	3	0	0	0	6	0	0	6	2	0	0	9
	9.4	4	0	5	0	3	0	0	0	6	0	0	6	2	0	0	9
10	10.1	1	0	4	0	3	0	0	0	5	0	0	5	2	0	0	7
	10.2	1	0	4	0	3	0	0	0	5	0	0	5	2	0	0	7
11	11.1	1	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	10
	11.2	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	9
	11.3	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	9
	11.4	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	0	0	0	9
Nº de entidades distintas		7	0	21	1	9	0	3	5	37	2	6	22	5	0	2	

Fonte: ANAC

QUADRO 17_NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA O REGIME DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS (2014)

Categorias 2014	Modalidades	Casais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta delgada	Porto	Porto santo	S. Jorge	S. Maria	Número de entidades distintas
1	1.1	4	0	9	0	5	0	0	1	18	0	4	10	2	0	1	19
	1.2	4	0	9	0	4	0	0	1	16	0	4	10	2	0	1	18
	1.3	4	0	5	0	3	0	0	0	11	0	2	7	2	0	0	13
	1.4	4	0	9	0	4	0	0	1	16	0	4	10	2	0	1	17
2		4	1	8	1	6	1	1	2	12	1	4	8	2	1	2	15
3		4	0	3	0	3	0	0	0	4	0	1	3	2	0	0	7
4	4.1	1	0	1	0	3	0	0	0	2	0	1	2	2	0	0	4
	4.2	1	0	1	0	3	0	0	0	2	0	1	2	2	0	0	4
5	5.1	1	0	3	0	3	0	0	0	3	0	1	3	2	0	0	5
	5.2	2	0	4	0	3	0	0	0	4	0	1	4	2	0	0	6
	5.3	4	0	4	0	3	0	0	0	4	0	1	4	2	0	0	7
	5.4	5	0	4	0	3	0	0	1	5	0	2	4	2	0	1	9
	5.5	3	0	4	0	3	0	0	0	4	0	1	4	2	0	0	7
	5.6	3	0	4	0	3	0	0	0	4	0	1	4	2	0	0	7
	5.7	3	0	5	0	4	0	0	1	8	0	2	5	2	0	0	15
6	6.1	3	1	8	1	4	1	2	2	13	1	3	8	2	1	1	19
	6.2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
	6.3	1	1	5	1	3	1	2	0	8	2	2	7	1	1	1	14
7	7.1	1	0	4	0	2	0	1	1	4	1	2	5	2	0	1	6
	7.2	1	0	7	0	4	0	1	1	7	1	2	8	3	0	1	10
8	8.1	1	0	2	0	1	0	0	0	4	1	1	2	0	0	0	5
	8.2	1	0	2	0	1	0	0	0	4	1	1	2	0	0	0	5
	8.3	1	0	2	0	1	0	0	0	4	0	1	2	0	0	0	4
	8.4	1	0	3	1	2	0	1	0	6	0	1	4	1	0	0	7
9	9.1	5	0	5	0	3	0	0	0	6	0	1	5	2	0	0	10
	9.2	4	0	5	0	3	0	0	0	6	0	1	5	2	0	0	10
	9.3	5	0	5	0	3	0	0	0	6	0	1	5	2	0	0	10
	9.4	5	0	5	0	3	0	0	0	6	0	1	5	2	0	0	10
10	10.1	1	0	4	0	3	0	0	0	5	0	1	4	2	0	0	7
	10.2	1	0	4	0	3	0	0	0	5	0	1	4	2	0	0	7
11	11.1	1	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	11
	11.2	0	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	10
	11.3	0	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	10
	11.4	0	0	1	0	1	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	10
Nº de entidades distintas		7	1	20	2	11	1	4	6	37	3	10	23	5	1	3	

Fonte: ANAC

4.5.Evolução do número de Entidades/Licenças por Categoria e por Aeroporto para o Regime de Autoassistência e Assistência em Escala a Terceiros (2012-2014)

QUADRO 18_EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA O REGIME DE AUTOASSISTÊNCIA (2012-2014)

Categorias 2012 - 2014	Modalidades	Casais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta delgada	Porto	Porto santo	S. Jorge	Santa maria	Número de entidades distintas
1	1.1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	3	-1	1	0	1	1
	1.2	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	3	-1	1	0	1	2
	1.3	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	2	0	1	0	0	4
	1.4	0	0	0	0	1	0	0	0	-1	0	3	-1	1	0	1	0
2		1	1	2	1	3	1	1	1	0	1	3	2	1	1	2	2
3		1	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	2
4	4.1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
	4.2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
5	5.1	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	2
	5.2	0	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	2
	5.3	1	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	2
	5.4	1	0	3	0	1	0	0	0	1	0	2	2	1	0	1	1
	5.5	1	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	3
	5.6	1	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	3
	5.7	1	0	3	0	0	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	0
6	6.1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	2	-1	0	1	1	3
	6.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0
	6.3	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	2	-1	0	1	1	0
7	7.1	-1	0	-2	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	-1	-2
	7.2	-1	0	-2	0	0	0	0	-1	-3	0	0	0	0	0	-1	-4
8	8.1	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	-1
	8.2	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	-1
	8.3	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	-1
	8.4	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	-1
9	9.1	1	0	0	0	1	0	0	0	-2	0	1	-1	1	0	0	1
	9.2	1	0	0	0	1	0	0	0	-2	0	1	-1	1	0	0	1
	9.3	1	0	0	0	1	0	0	0	-2	0	1	-1	1	0	0	1
	9.4	1	0	0	0	1	0	0	0	-2	0	1	-1	1	0	-1	1
10	10.1	0	0	0	-1	1	0	0	0	0	0	1	-1	1	0	-1	1
	10.2	0	0	0	0	1	0	0	0	-1	0	1	-1	1	0	0	0
11	11.1	0	0	1	0	-1	0	-1	0	1	0	0	0	0	0	0	-1
	11.2	0	0	1	0	-1	0	-1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
	11.3	0	0	1	0	-1	0	-1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
	11.4	0	0	1	0	-1	0	-1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Nº de entidades distintas		0	1	-1	1	1	1	0	0	1	1	5	-2	1	1	1	

Fonte: ANAC

QUADRO 19_EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ENTIDADES/LICENÇAS, POR CATEGORIA E POR AEROPORTO, PARA O REGIME DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS (2012-2014)

Categorias 2012 - 2014	Modalidades	Cascais	Corvo	Faro	Flores	Funchal	Graciosa	Horta	Lajes	Lisboa	Pico	Ponta delgada	Porto	Porto santo	S. Jorge	Santa maria	Número de entidades distintas
1	1.1	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	3	0	1	0	1	3
	1.2	1	0	1	0	1	0	0	0	4	0	3	0	1	0	1	4
	1.3	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	2	0	1	0	0	4
	1.4	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	3	0	1	0	1	2
2		1	1	2	1	3	1	1	1	2	1	3	2	1	1	2	3
3		1	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	2
4	4.1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
	4.2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
5	5.1	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	2
	5.2	0	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	2
	5.3	1	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	2
	5.4	1	0	3	0	1	0	0	0	2	0	2	2	1	0	1	2
	5.5	1	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	3
	5.6	1	0	3	0	1	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	3
	5.7	1	0	3	0	0	0	-1	0	2	0	1	2	1	0	0	0
6	6.1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	2	-1	0	1	1	3
	6.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0
	6.3	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	2	-1	0	1	1	0
7	7.1	-1	0	-2	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	-1	-2
	7.2	-1	0	-2	0	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	-1	-2
8	8.1	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	-1
	8.2	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	-1
	8.3	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	-1
	8.4	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	-1
9	9.1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	-1	1	0	0	2
	9.2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	-1	1	0	0	2
	9.3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	-1	1	0	0	2
	9.4	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	-1	1	0	0	2
10	10.1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	-1	1	0	0	1
	10.2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	-1	1	0	0	1
11	11.1	0	0	1	0	-1	0	-1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
	11.2	0	0	1	0	-1	0	-1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
	11.3	0	0	1	0	-1	0	-1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
	11.4	0	0	1	0	-1	0	-1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Nº de entidades distintas		0	1	-1	1	1	1	0	0	3	1	5	-1	1	1	1	

Fonte: ANAC

4.6. Perfil do Tráfego dos Aeroportos Nacionais com Serviços de Assistência em Escala (2012-2014)

QUADRO 20_PERFIL DO TRÁFEGO DOS AEROPORTOS COM SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA (2012)

Aeroportos	Tráfego Comercial				Tráfego não comercial
	Tráfego regular	Tráfego comercial outros (excluindo voos executivos)	Tráfego não regular (excluindo voos executivos)	Voos executivos	
Cascais	0,06	0,06	0,00	1,83	98,06
Corvo	96,11	-	3,89	-	-
Faro	80,89	1,54	10,03	2,52	5,01
Flores	96,59	-	0,25	0,59	2,57
Funchal	73,03	0,02	16,55	0,38	10,02
Graciosa	98,03	0,11	1,64	-	0,22
Horta	95,15	0,56	0,98	0,22	3,10
Lajes	97,32	0,24	1,23	0,21	0,99
Lisboa	95,05	0,09	1,50	1,05	2,30
Pico	99,80	-	-	-	0,20
Ponta Delgada	91,86	0,76	2,90	0,32	4,17
Porto	93,67	0,38	2,82	0,91	2,22
Porto Santo	59,47	2,56	7,71	0,15	30,11
S. Jorge	99,32	-	-	0,68	-
S. Maria	59,26	31,12	0,93	1,17	7,51

Fonte: ANAC

Nota: Valores em percentagem do total de movimentos anuais.

QUADRO 21_PERFIL DO TRÁFEGO DOS AEROPORTOS COM SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA (2013)

Aeroportos	Tráfego Comercial				Tráfego não comercial
	Tráfego regular	Tráfego comercial outros (excluindo voos executivos)	Tráfego não regular (excluindo voos executivos)	Voos executivos	
Cascais	0,01	0,03	2,26	2,08	95,63
Corvo	96,42	-	3,58	-	-
Faro	82,61	1,74	8,43	2,30	4,92
Flores	95,03	-	-	1,06	3,90
Funchal	72,94	0,03	15,69	0,43	10,91
Graciosa	98,79	-	0,85	-	0,36
Horta	95,03	0,32	0,32	0,42	3,91
Lajes	97,11	0,46	1,38	0,32	0,73
Lisboa	94,95	0,14	1,29	1,00	2,62
Pico	100,00	-	-	-	-
Ponta Delgada	91,47	0,74	3,60	0,35	3,84
Porto	92,84	0,45	2,77	1,02	2,91
Porto Santo	60,54	3,26	8,69	0,12	27,39
S. Jorge	99,02	-	-	0,98	-
S. Maria	65,86	27,92	0,54	1,39	4,29

Fonte: ANAC

Nota: Valores em percentagem do total de movimentos anuais.

QUADRO 22_PERFIL DO TRÁFEGO DOS AEROPORTOS COM SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA (2014)

Aeroporos	Tráfego Comercial				Tráfego não comercial
	Tráfego regular	Tráfego comercial outros (excluindo voos executivos)	Tráfego não regular (excluindo voos executivos)	Voos executivos	
Cascais	0,01	0,02	1,54	2,80	95,62
Corvo	100,00	-	-	-	-
Faro	83,86	1,86	6,87	2,11	5,29
Flores	95,02	-	-	0,42	4,56
Funchal	77,54	0,48	14,88	0,36	6,74
Graciosa	100,00	-	-	-	-
Horta	92,16	0,46	0,53	0,40	6,45
Lajes	97,47	0,31	0,99	0,36	0,86
Lisboa	94,61	0,15	1,34	1,09	2,81
Pico	100,00	-	-	-	-
Ponta Delgada	92,16	0,85	2,92	0,28	3,79
Porto	92,53	0,38	3,51	0,88	2,70
Porto Santo	62,86	3,49	9,07	-	24,58
S. Jorge	99,20	-	-	0,80	-
S. Maria	65,13	27,48	0,41	1,03	5,96

Fonte: ANAC

Nota: Valores em percentagem do total de movimentos anuais.

4.7. Conclusões

A análise dos quadros deste capítulo permite extrair as seguintes conclusões:

- ➔ O mercado da assistência em escala manteve quase inalterado o número total de empresas no triénio, apesar do aumento do número de voos (+2.5%) e de passageiros (+14.8%) nos aeroportos nacionais. As alterações à distribuição das licenças por aeroportos são, por isso, o resultado da expansão/reposicionamento da atividade das empresas para explorar sinergias e economias de gama e dos efeitos da liberalização do mercado que permitiu a expansão e a exploração de oportunidades nos maiores aeroportos nacionais.
- ➔ O aeroporto de Lisboa, enquanto *hub* da transportadora aérea nacional TAP, representa para as empresas de assistência em escala que com ela celebram acordos, a oportunidade de beneficiar de um elevado volume de tráfego aéreo e de perspetivas de crescimento, mesmo que para tal seja sacrificado o preço médio por serviço prestado.
- ➔ Na autoassistência predominam as modalidades do lado terra, o que confirma a tendência para a externalização de serviços especializados de assistência em escala.
- ➔ Na assistência em escala a terceiros constata-se a ausência de prestadores de serviços a terceiros nos aeroportos das ilhas, o que resulta, naturalmente, do baixo volume de tráfego, fator determinante na rentabilização da atividade de assistência em escala.

- ➔ No período em análise, a modalidade de assistência a terceiros manteve quase inalterada a sua distribuição por aeroporto e por categoria/modalidade, com um ligeiro aumento do número de licenças nos aeroportos de Lisboa (na assistência de operações em pista e na assistência administrativa em terra), do Porto e Faro (na assistência de operações em pista) e em Ponta Delgada (na assistência administrativa em terra, assistência a passageiros, e assistência de operações em pista).
- ➔ No período em análise, a modalidade de autoassistência manteve quase inalterada a sua distribuição por aeroporto e por categoria/modalidade, com um ligeiro aumento das licenças nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro (na assistência de operações na pista) e em Ponta Delgada, (na assistência administrativa em terra).
- ➔ As categorias não reservadas mais representadas são a assistência administrativa em terra, a assistência a passageiros e a assistência de operações aéreas e gestão das tripulações.
- ➔ Nas categorias não reservadas existem modalidades servidas por apenas uma entidade, o que significa que: i) o aeroporto não possui a dinâmica e o tráfego necessários para atrair mais empresas; ou ii) o aeroporto não beneficia da concorrência entre empresas de assistência e obtém menos receitas; ou iii) não tem capacidade para acomodar mais empresas no espaço que gere.
- ➔ A aviação executiva obteve no triénio um desempenho que ficou aquém do que as empresas de assistência em escala anteciparam, tendo influenciado o desempenho do segmento de assistência em escala como um todo.

5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO DA ATIVIDADE DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

5.1. Fontes de Informação, Definição da Amostra e Notas Metodológicas

5.1.1. Fontes

As fontes utilizadas na elaboração do presente Estudo são: informação recolhida pela ANAC no âmbito das suas atribuições; Inquérito Anual Setorial aos *Stakeholders*; Relatórios e Contas Anuais aprovados e Informação Empresarial Simplificada (IES) das empresas detentoras de uma licença de assistência em escala.

5.1.2. O Universo das Empresas Licenciadas para a Atividade de Assistência em Escala

O número de entidades licenciadas para o exercício de atividades de assistência em escala sofreu poucas alterações nos três anos analisados.

QUADRO 23_NÚMERO DE ENTIDADES COM LICENÇAS DE ACESSO À ATIVIDADE VÁLIDAS

	2012	2013	2014
Entidades com licença válida em 31/12	80	81	81
Emissões de licenças	4	7	4
Cancelamentos / interrupção de atividade	2	6	4

Fonte: ANAC

QUADRO 24_ENTIDADES COM LICENÇAS VÁLIDAS POR REGIME DE ASSISTÊNCIA NO FINAL DE CADA ANO (Conjunto dos aeroportos e aeródromos nacionais)

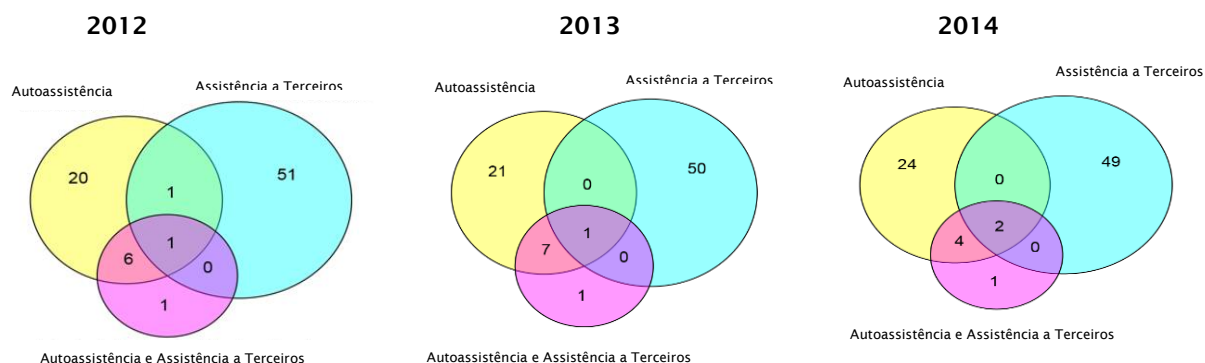
	2012		2013		2014	
	Licenças	%	Licenças	%	Licenças	%
Autoassistência	28	31%	30	33%	31	35%
Assistência a terceiros	53	60%	51	57%	51	57%
Auto-assistência e Assistência a terceiros	8	9%	9	10%	7	8%
Total de Licenças	89		90		89	

Fonte: ANAC

A percentagem do número de operadores certificados para o transporte aéreo que são detentores de uma licença de autoassistência é de 68%, 71% e 73% para os anos de 2012, 2013 e 2014, respetivamente.

O facto de cada entidade poder, em cada aeroporto, ter um regime de licenciamento distinto, faz com que a mesma entidade possa estar inserida no grupo da autoassistência e no grupo dos prestadores de serviços de assistência a terceiros. O gráfico seguinte evidencia esta situação.

GRÁFICO 2_EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE EMPRESAS LICENCIADAS POR REGIME DE ASSISTÊNCIA INDEPENDENTEMENTE DO AEROPORTO OPERADO⁴



Fonte: ANAC

Dos quadros e gráfico supra podem ser retiradas as seguintes conclusões:

- ➔ Predomina o regime de prestação de serviços de assistência em escala a terceiros (57%) de todas as licenças, em 2014;
- ➔ A autoassistência está reservada para os utilizadores dos aeroportos e representa cerca de 35% do total de licenças (em 2014);
- ➔ A interseção dos dois regimes resulta da emissão para a mesma entidade, de licenças com regimes distintos, para diferentes aeroportos;
- ➔ O grupo autoassistência e assistência em escala que não está tipificado na lei refere-se às entidades que, num dado aeroporto, estão licenciadas para as atividades de assistência a terceiros e autoassistência e são, seguramente, entidades titulares de um certificado de operador aéreo.

Como é claramente distinta a abordagem ao mercado, o regime do acesso à atividade é o maior diferenciador do universo das empresas autorizadas para exercer atividade de assistência em escala. Se a autoassistência é mais orientada para o tipo de assistência que os operadores não pretendem externalizar, já a prestação de serviços a terceiros é mais consentânea com a concorrência entre empresas para a obtenção de acordos com as transportadoras aéreas.

⁴ A lista completa de todas as entidades licenciadas está disponível na página web da ANAC.

5.1.3. Definição da Amostra e Notas Metodológicas

A escolha das empresas, cujo desempenho económico e financeiro, analisado no Capítulo 5, baseou-se nas seguintes premissas e limitações:

- ➔ Não foram consideradas as empresas que fazem autoassistência, por esta ser uma atividade que é residual para os utilizadores licenciados e por ter um valor económico que é difícil de apurar e de comparar entre empresas distintas;
- ➔ Do universo das empresas licenciadas para a prestação de serviços de assistência em escala a terceiros (Anexo E) foram formados grupos com base nas categorias que delimitam as licenças. Os grupos foram testados em relação à sua consistência e cobertura;
- ➔ Dada a frequência com que as empresas licenciadas desenvolvem outras atividades, foram consideradas as empresas com um mínimo de 80% do seu volume de negócio anual dedicado à atividade de assistência em escala. O valor proposto assegura a inclusão de um número razoável de empresas sem penalizar demasiado a representatividade;
- ➔ Os valores considerados nos quadros dos pontos seguintes englobam a totalidade dos rendimentos das empresas incluídas na amostra.

As empresas com licença válida foram agrupadas num dos seguintes grupos homogéneos:

- ➔ **Grupo 1:** Categoria 11 - Assistência de restauração (catering) Categoria 5, modalidade 5.7:
 - ✓ Assistência de restauração (catering) e assistência de operações na pista (5.7 - O transporte, o carregamento no avião e o descarregamento do avião de alimentos e bebidas;
 - ✓ Outras categorias: Categoria 1 - Assistência administrativa em terra e 6 - Assistência de limpeza e serviço do avião;
 - ✓ Código de atividade económica (CAE) mais frequente: 56290 - Outras atividades de serviço de refeições;
 - ✓ Cobertura e consistência elevada.
- ➔ **Grupo 2:** Múltiplas categorias (todas exceto 11, 7 e 8):
 - ✓ O grupo mais heterogéneo, mais representado pelas atividades das categorias 3, 4, 9 e 10;
 - ✓ CAE mais frequente: 52230 - Atividades auxiliares dos transportes aéreos;
 - ✓ Cobertura elevada e consistência moderada.
- ➔ **Grupo 3:** Categorias 1 e 2 - Assistência administrativa em terra e a supervisão e Assistência a Passageiros:
 - ✓ CAE mais frequente: 52230 - Atividades auxiliares dos transportes aéreo.

- ➔ **Grupo 4:** Categoria 6 - Limpeza e serviço do avião:
 - ✓ Limpeza e serviço do avião;
 - ✓ Outras categorias: Categoria 2 - Passageiros;
 - ✓ CAE mais frequente: 81210 - Atividades de limpeza geral em edifícios e 81220 - Outras atividades de limpeza em edifícios e em equipamentos industriais.

- ➔ **Grupo 5:** Categoria 8 - Manutenção de linha:
 - ✓ Manutenção de linha;
 - ✓ Outras categorias presentes: Categoria 7;
 - ✓ CAE mais frequente: 33160 - Reparação e manutenção de aeronaves e de veículos espaciais.

- ➔ **Grupo 6:** Categoria 7 - Combustível e óleo:
 - ✓ CAE mais frequente: 46711 - Comércio por grosso de produtos petrolíferos.

- ➔ **Grupo 7:** Categoria 1 - Assistência administrativa em terra. Integradores:
 - ✓ Inclui a Fedex e UPS. A regra é a subcontratação de outras empresas do sector.

- ➔ **Grupo 8:** (empresas com certificado de operador aéreo):
 - ✓ Apenas um caso em 2012 e 2013 e 2 casos em 2014;
 - ✓ CAE mais frequente: 51100 - Transportes aéreos de passageiros.

Os grupos formados a partir do universo das entidades que constam do Anexo E são listados no Anexo F.

O reduzido número de empresas em condições de serem incluídas nas amostras é motivado por: i) informação indisponível, incompleta ou inadequada⁵; ii) sub-representação de grupos⁶; iii) especificidades dos grupos; iv) comparabilidade limitada.

Ainda assim, as representatividades estimadas das amostras dos grupos 1 e 2, em volume de negócios e em todos os anos analisados, é superior a 85%.

As empresas da amostra correspondem às entidades com licença válida a 31 de dezembro nos anos de 2012, 2013 e 2014, que prestam serviços de assistência em escala em regime de assistência a terceiros, a título de atividade principal, independentemente do aeroporto servido. Entende-se como atividade principal um volume de negócios anual obtido no âmbito da licença, superior a 80% do volume de negócios anual, nas atividades dos grupos 1 e 2, acima definidos.

Na construção das tabelas, a coluna “n” diz respeito ao número de empresas incluídas na amostra. A diferença entre “n” e o número de empresas indicado na formação do grupo é, assim, o número

⁵ Um exemplo é o fornecimento de relatórios e contas que incluem dados agregados ou respostas inconsistentes aos questionários.

⁶ Se só uma empresa é incluível no grupo, por aplicação dos critérios, o grupo a que pertence tem de ser estudado autonomamente.

de empresas sem valores inscritos em rubricas específicas. Pretende-se exibir a representatividade de certas rubricas, beneficiando da inexistência de casos “incompletos” na amostra. Esta abordagem contrasta com a metodologia empregue em estudos anteriores onde “n” representou o número de empresas.

Foi desconsiderada a situação (1 caso) em que o ano económico não coincide com o ano civil.

As condições regulatórias, em número de utilizadores autorizados para a atividade de autoassistência e prestadores de serviços de assistência em escala para aeródromos situados no território nacional e abertos ao tráfego comercial, são apresentadas no quadro seguinte.

QUADRO 25_NÚMERO MÁXIMO DE UTILIZADORES AUTORIZADOS PARA A TIVIDADE DE AUTOASSISTÊNCIA E PRESTADORES DE SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA NO FINAL DE CADA ANO

	Lisboa	Porto
2014	Transporte aéreo comercial (TAC) Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 3 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas Cat 4 (2 prestadores, 3 se carga > 200.000 t) e Cat 3 e 5 (2 prestadores, 3 se > 15M passageiros).	Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 2 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Cat 2 - 4 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas Cat 4 (2 prestadores, 3 se carga > 200.000 t) e Cat 3 e 5 (2 prestadores, 3 se > 15M passageiros).
	Aviação executiva Autoassistência: Liberalizada Assistência a terceiros: Liberalizada	Autoassistência: Liberalizada Assistência a terceiros: Liberalizada
2013	Transporte aéreo comercial (TAC) Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 3 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas cat 3,4 e 5 (2 prestadores)	Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 2 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Cat 2 - 4 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas cat 3,4 e 5 (2 prestadores)
	Aviação executiva Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 limitada a mais 3 utilizadores em relação ao TAC. Assistência a terceiros: Cat 5 e 3 - mais dois prestadores	Autoassistência: Não distingue em relação ao TAC Assistência a terceiros: Cat 5 e 3 - mais dois prestadores
2012	Transporte aéreo comercial (TAC) Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 3 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas cat 3,4 e 5 (2 prestadores)	Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 2 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Cat 2 - 4 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas cat 3,4 e 5 (2 prestadores)
	Aviação executiva Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 limitada a mais 3 utilizadores em relação ao TAC. Assistência a terceiros: Cat 5 e 3 - mais dois prestadores	Autoassistência: Não distingue em relação ao TAC Assistência a terceiros: Cat 5 e 3 - mais dois prestadores
	Faro	Restantes aeroportos
2014	Transporte aéreo comercial (TAC) Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 3 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas Cat 4 (2 prestadores, 3 se carga > 200.000 t) e Cat 3 e 5 (2 prestadores, 3 se > 15M passageiros).	Autoassistência: Para aeródromos com tráfego anual >= 1M ou carga >= 25.000t: - min de 2 utilizadores autorizados Assistência a terceiros: Liberalizada nos aeródromos com tráfego anual continuado de >= 2M ou >= 50.000 t de carga o, exceto nas cat 3,4 (parte),5 e 7 mas não inferior a 2.
	Aviação executiva Autoassistência: Liberalizada Assistência a terceiros: Liberalizada	Autoassistência: Liberalizada Assistência a terceiros: Liberalizada
2013	Transporte aéreo comercial (TAC) Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 3 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas cat 3,4 e 5 (2 prestadores).	Autoassistência: Para aeródromos com tráfego anual >= 1M ou carga >= 25.000t: - min de 2 utilizadores autorizados Assistência a terceiros: Liberalizada nos aeródromos com tráfego anual continuado de >= 2M ou >= 50.000 t de carga o, exceto nas cat 3,4 (parte),5 e 7 mas não inferior a 2.
	Aviação executiva Autoassistência: Não distingue em relação ao TAC Assistência a terceiros: Cat 5 e 3 - mais dois prestadores	Autoassistência: Não distingue em relação ao TAC Assistência a terceiros: Não distingue em relação ao TAC
2012	Transporte aéreo comercial (TAC) Autoassistência: Liberalizada exceto na cat 3,4 (parte),5 e 7. Cat 3 e 5 - 3 utilizadores e Cat 4 - 2 utilizadores. Assistência a terceiros: Liberalizada exceto nas cat 3,4 e 5 (2 prestadores).	Autoassistência: Para aeródromos com tráfego anual >= 1M ou carga >= 25.000t: - min de 2 utilizadores autorizados Assistência a terceiros: Liberalizada nos aeródromos com tráfego anual continuado de >= 2M ou >= 50.000 t de carga o, exceto nas cat 3,4 (parte),5 e 7 mas não inferior a 2.
	Aviação executiva Autoassistência: Não distingue em relação ao TAC Assistência a terceiros: Cat 5 e 3 - mais dois prestadores	Autoassistência: Não distingue em relação ao TAC Assistência a terceiros: Não distingue em relação ao TAC

Fonte: ANAC

5.2. Análise Económica e Financeira

5.2.1. Grupo 1 - Categoria 11 - Assistência de restauração (catering)

A atividade destas empresas consiste, principalmente, na conceção e fornecimento de refeições para aeronaves.

As empresas detentoras da licença da categoria 11 são obrigadas a cumprir, para além das obrigações decorrentes do acesso à atividade e ao mercado, um conjunto de deveres ligados à segurança alimentar. A captação de novos clientes, a capacidade de adaptação e a flexibilidade da organização do trabalho e dos processos são condições fundamentais para o sucesso destas empresas.

A sustentabilidade das empresas deste grupo depende, em grande medida, das políticas dos operadores aéreos, da facilidade com que a organização se adapta às contingências do mercado e da capacidade em gerar receitas complementares.

Para assegurar a flexibilidade necessária, dada a adoção generalizada de modelos *low-cost* e a dificuldade em conseguir contratos para séries de voos *full charter*, as empresas recorrem a equipas fixas que são complementadas por equipas flexíveis constituídas por trabalhadores a tempo parcial e trabalhadores ligados a empresas de trabalho temporário.

A formação e treino, designadamente nos aspetos de segurança (*security*) aplicáveis às zonas de acesso reservado do aeroporto é, também, um ponto crítico da atividade destas empresas.

O grupo é dominado por uma empresa de grande dimensão, que representa cerca de 70% do volume de negócios total da amostra e 76% do emprego (2014). As duas empresas com a maior quota de mercado do grupo (em receita gerada) representam 87% do volume de negócios e 88% do emprego (2014), o que significa que a concentração é muito elevada.

Em 2013, o número de empresas neste grupo diminuiu (de 11 para 10 empresas) como resultado de uma fusão por incorporação.

5.2.1.1. Balanço e Demonstração dos Resultados

Apresenta-se de seguida a estrutura dos Balanços e das Demonstrações dos Resultados das empresas da amostra.

QUADRO 26_PRINCIPAIS CONTAS DO BALANÇO – ATIVO (2012-2014)

Contas do Balanço - Ativo	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Ativo não corrente												
Ativos fixos tangíveis	6	75	109	585	582	256	6	65	335	658	574	353
Ativos intangíveis	3	1	2	100	67	2	3	5	6	73	51	6
Outros ativos financeiros	1	638	638	638	638	ND	2	105	206	307	206	ND
Ativo corrente												
Inventários	5	159	167	255	228	194	4	32	153	320	199	153
Clientes	6	360	494	1.291	1.216	715	6	225	772	1.325	1.322	774
Adiantamentos a fornecedores	1	1	1	1	1	ND	1	1	1	1	1	ND
Outras contas a receber	6	39	121	184	113	115	6	37	101	150	141	96
Caixa e depósitos bancários	6	110	383	1.362	1.181	618	6	201	321	1.787	1.356	770
Ativo Total	6	1.163	1.767	4.274	3.960	2.401	6	759	1.746	5.119	4.107	2.541
Contas do Balanço - Ativo	2014											
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
Ativo não corrente												
Ativos fixos tangíveis	6	115	380	654	625	383	510	593	539			
Ativos intangíveis	3	7	11	58	40	11	99	68	51			
Outros ativos financeiros	2	102	201	299	201	ND	-	202	197			
Ativo corrente												
Inventários	4	207	297	390	300	297	96	288	183			
Clientes	6	478	1.411	1.734	1.789	1.208	931	1.100	1.256			
Adiantamentos a fornecedores	2	1	1	1	1	ND	-	-	-			
Outras contas a receber	6	41	99	257	229	132	145	113	215			
Caixa e depósitos bancários	6	85	312	1.922	1.508	773	1.252	1.586	1.836			
Ativo Total	6	1.730	2.635	5.652	4.930	3.339	3.111	4.359	3.921			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: ND – Não Disponível

Nota: Valores em Milhares de Euros

QUADRO 27_PRINCIPAIS CONTAS DO BALANÇO – CAPITALS PRÓPRIOS E PASSIVO (2012-2014)

Contas do Balanço - Capitais Próprios e Passivo	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Capital próprio												
Capital realizado	6	163	524	886	934	524	6	88	225	811	835	374
Reservas legais	6	43	105	187	183	112	6	32	45	172	171	83
Outras reservas	3	8	11	376	252	11	4	9	455	972	526	455
Resultados transitados	5	- 42	- 22	98	- 963	11	5	73	98	152	187	108
Capitais próprios Totais	6	412	1.353	2.916	1.859	1.560	6	406	1.238	3.844	2.099	1.829
Resultado líquido do período	6	28	160	736	386	308	6	87	106	680	406	291
Passivo não corrente												
Provisões	1	163	163	163	163	ND	0	ND	ND	ND	ND	ND
Financiamentos obtidos	1	58	58	58	58	ND	2	99	175	250	175	ND
Outras contas a pagar	0	ND	ND	ND	ND	ND	1	16	16	16	16	ND
Passivo corrente												
Fornecedores	6	165	344	422	1.070	310	6	153	269	517	1.126	313
Adiantamentos de clientes	1	27	27	27	27	ND	1	28	28	28	28	ND
Financiamentos obtidos	3	156	227	395	292	227	4	30	57	83	55	57
Outras contas a pagar	5	249	271	530	850	350	6	74	104	413	652	197
Diferimentos	0	ND	ND	ND	ND	ND	2	7	11	14	11	ND
Passivo Total	6	326	993	1.559	2.100	959	6	313	654	1.275	2.009	747
Contas do Balanço - Capitais Próprios e Passivo	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Capital próprio												
Capital realizado	6	88	599	1.075	976	587	723	723	987			
Reservas legais	6	36	108	204	195	116	144	140	168			
Outras reservas	4	9	455	999	553	455	368	962	989			
Resultados transitados	5	169	172	962	- 534	434	139	79	793			
Capitais próprios Totais	6	1.065	1.574	4.396	2.681	2.345	2.504	3.438	3.331			
Resultado líquido do período	6	60	110	1.028	545	400	708	593	967			
Passivo não corrente												
Provisões	2	8	12	16	12	ND	-	ND	8			
Financiamentos obtidos	2	138	180	222	180	ND	-	151	84			
Outras contas a pagar	1	12	12	12	12	ND	ND	-	-			
Passivo corrente												
Fornecedores	6	185	461	745	1.288	464	257	364	559			
Adiantamentos de clientes	1	28	28	28	28	ND	-	-	-			
Financiamentos obtidos	4	29	46	122	104	46	238	52	93			
Outras contas a pagar	5	139	438	548	810	375	280	339	409			
Diferimentos	1	29	29	29	29	ND	ND	7	-			
Passivo Total	6	558	1.061	1.363	2.249	994	1.234	961	804			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: ND – Não Disponível

Nota: Valores em Milhares de Euros

QUADRO 28_PRINCIPAIS RUBRICAS DA DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS – RENDIMENTOS E GANHOS (2012-2014)

Rendimentos e ganhos	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Vendas e serviços prestados	6	1.407	2.765	7.372	8.873	3.848	6	1.257	1.952	7.510	9.236	3.573
Subsídios à exploração	1	7	7	7	7	na	2	7	10	12	10	na
Juros e rendimentos similares obtidos	2	0	0	0	0	na	2	- 0	- 0	- 0	- 0	na
Outros rendimentos e ganhos	6	40	51	92	60	61	6	11	14	73	78	33
Rendimentos e ganhos	2014						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
Vendas e serviços prestados	6	1.487	3.685	8.692	10.263	4.622	5.965	6.253	7.205			
Subsídios à exploração	1	12	12	12	12	na	-	5	-			
Juros e rendimentos similares obtidos	2	4	7	10	7	na	0	0	6			
Outros rendimentos e ganhos	6	19	61	121	85	67	53	62	102			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: ND – Não Disponível

Nota: Valores em Milhares de Euros

QUADRO 29_PRINCIPAIS RUBRICAS DA DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS – GASTOS E PERDAS (2012-2014)

Gastos e perdas	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	5	1.261	1.272	2.993	3.986	1.842	5	536	570	3.032	3.874	1.380
Fornecimentos e serviços externos	6	350	719	1.574	2.565	881	6	427	663	1.702	2.783	931
Gastos com o pessoal	6	361	808	1.982	2.298	1.050	6	401	591	1.769	2.508	920
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	2	- 4	- 2	- 1	- 2	ND	2	- 25	- 16	- 7	- 16	na
Outros Gastos e Perdas	6	19	33	43	31	32	6	37	48	76	73	54
Juros e gastos similares suportados	3	8	8	12	11	8	4	- 7	5	8	- 4	5
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	6	26	44	203	181	91	6	24	62	180	165	89
Imposto sobre o rendimento do período	6	20	77	289	157	129	6	22	43	265	164	110
Gastos e perdas	2014						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	5	580	2.411	3.159	4.534	2.050	1.731	2.496	2.580			
Fornecimentos e serviços externos	6	549	899	1.809	3.014	1.086	1.224	1.276	1.260			
Gastos com o pessoal	6	441	1.291	2.342	2.664	1.358	1.621	1.367	1.901			
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	1	59	59	59	59	ND	3	18	-			
Outros Gastos e Perdas	6	21	31	42	32	31	24	39	22			
Juros e gastos similares suportados	6	1	3	4	- 2	3	4	15	3			
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	6	38	65	193	169	98	178	155	155			
Imposto sobre o rendimento do período	5	33	74	447	223	185	269	242	413			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: ND – Não Disponível

Nota: Valores em Milhares de Euros

O Ativo cresceu no triénio, fundamentalmente pelo crescimento da conta Clientes, já que o crescimento dos meios financeiros líquidos tem subjacentes operações pontuais de elevado valor. Os Ativos fixos tangíveis são pouco expressivos, dado que esta é uma atividade trabalho-intensiva.

Os Capitais Próprios cresceram no triénio cerca de 44% (+13% em 2012/2013 e +28% em 2013/2014), em resultado dos sucessivos desempenhos positivos e de um desenvolvimento do Passivo menos acentuado do que o crescimento do Ativo.

Os Rendimentos manifestaram um comportamento favorável, com um crescimento agregado de 16% em 3 anos (+4% em 2012/2013 e +11% em 2013/2014) no Volume de negócios.

Relativamente aos Gastos incorridos nos períodos analisados, salienta-se a prevalência do Custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas, dos Fornecimentos e serviço externos e dos Gastos com pessoal, o que é compatível com a natureza das atividades desenvolvidas e com o elevado grau de intensidade da mão-de-obra. As duas maiores empresas apresentam configurações similares em termos dos pesos relativos das principais rubricas de Gastos e perdas.

No agregado do segmento, a relação entre os Gastos e os Rendimentos manteve-se favorável e estável em 2012 e 2013, tendo melhorado, significativamente, em 2014 em virtude do aumento do Volume de negócios registado na maioria das empresas, aumento esse mais que proporcional em relação aos Gastos do mesmo período.

Em termos de distribuição, as substanciais diferenças entre as médias aparadas e as médias aritméticas são o resultado da grande dispersão dos valores entre as pequenas e as maiores empresas, um facto reforçado pelo crescimento generalizado do intervalo interquartil ao longo dos três anos.

O investimento do triénio analisado é inferior ao registado no triénio anterior (-27%). O ano de 2014 regista o maior valor de investimento dos últimos 6 anos, sobretudo, alocado à substituição de equipamentos.

QUADRO 30_INVESTIMENTO (2009-2014)

	2009 (n=6)	2010 (n=6)	2011 (n=6)	2012 (n=6)	2013 (n=5)	2014 (n=5)
Investimento	624	788	688	267	208	1.064

Nota: Valores em Milhares de Euros

O quadro seguinte compara os Gastos com as depreciações (que representam o peso dos ativos fixos tangíveis) com os Gastos com o pessoal (que representam a utilização do fator trabalho).

QUADRO 31_RÁCIO DEPRECIAÇÕES / GASTOS COM O PESSOAL (2012-2014)

Grupo 1	2012	2013	2014
Gastos de depreciação / Gastos com o pessoal	7,9%	6,6%	6,4%

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

O peso deste rácio pode ser interpretado como um indicador básico da intensidade do fator trabalho e valores muito baixos indicam a preponderância desse fator. Contudo, é importante notar que os gastos com o trabalho estão disseminados por várias contas (o que pode levar a que sejam subestimados) e que os gastos de capital, por via de contratos de locação, também podem estar subestimados. O domínio do fator trabalho tem implicações na exploração das economias de escala, uma vez que é mais difícil explorar economias de escala nas indústrias trabalho-intensivas.

Como reflete o quadro seguinte, a criação de emprego ascendeu a 7%. Faz-se notar que só uma das empresas é considerada de grande dimensão, ou seja, conta com mais de 250 trabalhadores. O peso relativo dessa empresa, em termos de emprego, é superior a 75% do número de pessoas ao serviço e contribuiu com a maior parte da variação positiva registada no triénio.

QUADRO 32_NÚMERO DE PESSOAS AO SERVIÇO

	2012	2013	2014	Var 2012-2014
Emprego	1.034	1.050	1.106	7,0%

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

O peso das diversas naturezas de Gastos em relação ao seu total, apresentado no quadro seguinte, evidencia as características da atividade desenvolvida pelas empresas da amostra. Os Gastos com o pessoal representam menos de 1/3 do total dos gastos anuais.

QUADRO 33_PESO RELATIVO DAS PRINCIPAIS CONTAS DE GASTOS (2012-2014)

Grupo 1	2012	2013	2014
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	38,9%	36,2%	38,5%
Fornecimentos e serviços externos	30,0%	31,2%	30,7%
Gastos com o pessoal	26,9%	28,1%	27,1%
Outros gastos e perdas	4,2%	4,5%	3,7%

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

As rubricas de FSE com maior peso são as que contêm a aquisição dos ingredientes que são incorporados nas refeições vendidas aos clientes. Seguem-se as rubricas de subcontratos, rendas e alugueres, conservação e reparação e energia.

5.2.1.2. Resultados Económicos

QUADRO 34_RESULTADOS ECONÓMICOS (2012-2014)

Resultados económicos	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Total de rendimentos líquidos	6	1.449	2.837	7.486	8.934	3.924	6	1.271	1.961	7.589	9.317	3.607
Resultado da exploração	6	80	266	1.456	725	601	6	142	208	1.399	739	583
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA)	6	86	278	1.459	729	608	6	142	208	1.399	732	583
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos) – (EBIT)	6	54	237	1.025	548	438	6	119	148	916	567	394
Resultado antes de impostos (EBT)	6	47	237	1.025	543	436	6	116	142	943	570	401
Resultado líquido do período	6	28	160	736	386	308	6	87	106	680	406	291
Autofinanciamento	6	60	201	1.111	569	457	6	106	149	1.159	573	471
Valor acrescentado bruto (VAB)	6	599	920	3.333	3.010	1.617	6	584	757	3.342	3.242	1.561
Resultados económicos	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Total de rendimentos líquidos	6	1.497	3.765	8.916	10.353	4.726	6.037	6.319	7.419			
Resultado da exploração	6	131	232	1.815	894	726	1.375	1.257	1.684			
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA)	6	131	232	1.815	896	726	1.373	1.257	1.684			
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos) – (EBIT)	6	93	167	1.349	727	536	971	797	1.255			
Resultado antes de impostos (EBT)	6	97	164	1.371	731	544	977	827	1.275			
Resultado líquido do período	6	60	110	1.028	545	400	708	593	967			
Autofinanciamento	6	139	185	1.474	724	600	1.050	1.053	1.335			
Valor acrescentado bruto (VAB)	6	675	1.411	4.161	3.541	2.083	2.734	2.758	3.486			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Nota: Valores em Milhares de Euros

As Vendas e serviços prestados aumentaram no triénio. O Volume de negócios aumenta em função da atividade dos clientes, sendo que a escala a que funcionam os maiores clientes se reflete proporcionalmente nos resultados económicos. Esta situação ajuda a explicar a atratividade dos aeroportos para as empresas de assistência em escala, uma vez que estas dependem de um volume mínimo de movimentos e passageiros para compensarem os seus custos fixos e os efeitos do poder negocial dos utilizadores.

Em termos de mercados, a esmagadora maioria do Volume de negócios provém do mercado interno, o que é consistente com o estabelecimento estável dos clientes e a natureza local da prestação do serviço.

Todas as empresas da amostra apresentaram Resultados líquidos positivos no triénio, com exceção de uma empresa que contabilizou Resultados líquidos negativos no exercício de 2014 e

num montante pouco expressivo. Os Resultados económicos são positivos, crescentes e, em certa medida, desafiam os efeitos da conjuntura económica.

O EBITDA dos três anos é positivo em todos os casos menos num (que corresponde a um Resultado líquido período, negativo e de baixo valor) embora as margens variem entre empresas.

Os EBITDA são inferiores a 0,5 milhões de euros para as pequenas empresas e superior a um milhão em dois casos, que se repetem pelos três anos.

A variação interquartil dos Resultados económicos dos três anos revela um alongamento da distribuição, o que significa que as empresas com melhor desempenho se afastaram, nestes indicadores, das empresas com menores desempenhos.

A evolução dos quartis representa a deslocação da distribuição dos valores para a direita, o que ilustra a melhoria generalizada dos resultados económicos.

5.2.1.3. Estrutura financeira, Financiamento e Repartição dos Rendimentos

QUADRO 35 ESTRUTURA FINANCEIRA (2012-2014)

Estrutura financeira	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Autonomia financeira	6	0,43	0,63	0,73	0,50	0,60	6	0,42	0,63	0,74	0,56	0,60
Solvabilidade geral	6	0,81	1,75	2,74	1,82	1,76	6	0,79	1,74	2,91	1,85	1,81
Taxa de endividamento	6	1,27	1,41	1,64	0,61	1,44	6	1,36	1,60	2,47	2,40	1,81
Ativos fixos tangíveis / Ativo total	6	0,06	0,12	0,17	0,13	0,12	6	0,06	0,12	0,21	0,14	0,13
Meios financeiros líquidos / Ativo total	6	0,09	0,12	0,28	0,22	0,17	6	0,14	0,34	0,37	0,27	0,28
Coeficiente VAB / Gastos com o pessoal	6	1,21	1,43	1,66	1,41	1,43	6	1,23	1,31	1,48	1,41	1,34
Cobertura dos ativos não correntes	6	1,61	1,97	11,26	11,57	4,95	6	2,42	2,65	10,24	6,50	5,10
Estrutura financeira	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Autonomia financeira	6	0,44	0,59	0,68	0,57	0,57	0,30	0,32	0,24			
Solvabilidade geral	6	0,80	1,56	2,14	1,72	1,50	1,93	2,11	1,34			
Taxa de endividamento	6	1,47	1,72	2,29	1,91	1,83	0,37	1,11	0,82			
Ativos fixos tangíveis / Ativo total	6	0,11	0,13	0,14	0,13	0,13	0,11	0,15	0,03			
Meios financeiros líquidos / Ativo total	6	0,05	0,12	0,31	0,18	0,16	0,19	0,23	0,27			
Coeficiente VAB / Gastos com o pessoal	6	1,15	1,32	1,55	1,39	1,34	0,45	0,25	0,40			
Cobertura dos ativos não correntes	6	2,58	3,23	5,21	4,17	3,68	9,65	7,83	2,63			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

A estrutura financeira apresenta-se positiva ao nível dos principais indicadores de autonomia financeira e endividamento. A estrutura financeira traduz a solidez e a capacidade para solver compromissos, com Capitais próprios positivos e uma evolução positiva dos Resultados transitados, que melhoraram cerca de 44% no triénio.

QUADRO 36_FINANCIAMENTO (2012-2014)

Financiamento	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Peso do passivo remunerado	6	-	0,09	0,35	0,19	0,14	6	0,01	0,03	0,35	0,18	0,13
Custo dos financiamentos obtidos	3	0,03	0,03	0,06	0,05	0,03	4	0,02	0,04	0,06	0,04	0,04
Efeito dos juros suportados (EBT/EBIT)	6	1,00	1,00	1,00	0,94	1,00	6	0,94	1,00	1,00	0,95	0,98
Financiamento	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Peso do passivo remunerado	6	0,01	0,14	0,36	0,23	0,17	0,35	0,34	0,35			
Custo dos financiamentos obtidos	4	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,04	0,04	0,01			
Efeito dos juros suportados (EBT/EBIT)	6	0,99	1,01	1,07	1,22	1,02	0,00	0,06	0,07			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

As dívidas a instituições de crédito são pouco significativas, quando comparadas com outras grandezas dos Balanços. Os rácios de financiamento traduzem a característica da maioria das empresas deste segmento se autofinanciarem, prescindindo da alavancagem dos Capitais alheios. O comportamento das maiores empresas da amostra difere ligeiramente das pequenas empresas dado o peso superior da conta de Fornecedores, mas beneficiando de uma Rotação do ativo mais pronunciada.

QUADRO 37_REPARTIÇÃO DOS RENDIMENTOS (2012-2014)

Repartição dos rendimentos	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Fornecedores	6	0,55	0,62	0,65	0,60	0,61	6	0,53	0,58	0,62	0,58	0,58
Pessoal	6	0,25	0,27	0,31	0,27	0,28	6	0,27	0,28	0,30	0,28	0,29
Bancos e outros financiadores	6	-	0,00	0,00	0,00	0,00	6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Repartição dos rendimentos	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Fornecedores	6	0,52	0,55	0,62	0,58	0,57	0,10	0,09	0,10			
Pessoal	6	0,26	0,30	0,34	0,30	0,30	0,05	0,03	0,09			
Bancos e outros financiadores	6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

A natureza da atividade, que se baseia no fornecimento de alimentos produzidos por terceiros, resulta na prevalência dessa relação e no exfluxo financeiro para Fornecedores. A natureza trabalho-intensiva implica que os Gastos com pessoal absorvem uma parte considerável do rendimento e o baixo recurso a financiamento bancário reflete a baixa incidência de encargos com juros e, consequentemente, a quase ausência da remuneração dessa fonte de financiamento.

QUADRO 38_LIQUIDEZ (2012-2014)

Liquidez	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Liquidez geral	6	1,37	1,69	3,36	2,34	2,14	6	1,46	2,37	3,57	2,63	2,46
Liquidez reduzida	6	1,28	1,57	3,12	2,22	1,99	6	1,42	2,27	3,49	2,57	2,39
Liquidez	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Liquidez geral	6	1,54	2,55	3,44	2,51	2,51	1,99	2,11	1,90			
Liquidez reduzida	6	1,45	2,32	3,39	2,42	2,39	1,84	2,07	1,94			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

A liquidez reflete a capacidade destas empresas em solver os seus compromissos de curto-prazo, sendo que as empresas de maior dimensão tendem a apresentar rácios de liquidez mais baixos, ainda que positivos, o que pode ser interpretado como uma maior eficiência na gestão dos meios financeiros líquidos.

5.2.1.4. Rendibilidade

QUADRO 39_RENDIBILIDADE (2012-2014)

Rendibilidade	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Rendibilidade do ativo	6	0,10	0,14	0,17	0,14	0,14	6	0,13	0,15	0,19	0,17	0,16
Rendibilidade das vendas	6	0,06	0,10	0,18	0,10	0,11	6	0,06	0,10	0,15	0,11	0,10
EBITDA em percentagem do volume de negócios	6	0,06	0,10	0,19	0,11	0,12	6	0,06	0,11	0,16	0,12	0,11
Rendibilidade dos capitais próprios	6	0,11	0,15	0,25	0,17	0,17	6	0,08	0,14	0,25	0,24	0,16
Rotação do ativo (nº vezes)	6	1,10	1,59	2,48	1,76	1,72	6	1,12	1,64	2,59	1,88	1,78
VAB em percentagem do volume de negócios	6	0,33	0,37	0,45	0,38	0,38	6	0,35	0,40	0,45	0,40	0,40
Rendibilidade	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Rendibilidade do ativo	6	0,06	0,12	0,16	0,14	0,11	0,06	0,07	0,10			
Rendibilidade das vendas	6	0,05	0,09	0,16	0,11	0,10	0,12	0,09	0,11			
EBITDA em percentagem do volume de negócios	6	0,05	0,09	0,15	0,11	0,10	0,14	0,09	0,10			
Rendibilidade dos capitais próprios	6	0,05	0,08	0,18	0,12	0,10	0,14	0,17	0,13			
Rotação do ativo (nº vezes)	6	0,93	1,21	1,89	1,48	1,34	1,38	1,46	0,96			
VAB em percentagem do volume de negócios	6	0,38	0,43	0,46	0,41	0,42	0,12	0,10	0,08			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Estas empresas apresentam rendibilidades muito interessantes, sobretudo se tivermos em linha de conta que a atividade de assistência em escala está conotada com baixas margens e volumes elevados. A tendência de redução está ligada à erosão das margens (por via da negociação com os utilizadores) que não foram, ainda, compensadas com o aumento dos volumes. Ainda assim, algumas empresas indicam ter obtido neste período os melhores resultados dos últimos anos.

No caso da rendibilidade do Ativo e dos Capitais próprios, a maior rendibilidade deve-se ao baixo peso do Passivo no Balanço destas empresas.

5.2.2. Grupo 2 - Categoria 9 - Assistência de operações aéreas e gestão das tripulações e multi-categorias

Neste grupo estão incluídas 6 empresas de um total de 8 (2012) e 9 (2013, 2014) sendo que, destes totais, as empresas que exploram outras atividades e geram vendas e prestações de serviços de valor significativo nessas atividades, não foram consideradas (2 em 2012, 3 em 2013 e 2014). Para o ano de 2014, não estão disponíveis os dados de uma das 6 empresas da amostra.

O grupo é dominado por duas empresas de grande dimensão que representam mais de 95% do volume de negócios total do grupo e mais de 95% do emprego e do investimento, o que significa que a concentração é muito elevada⁷.

As empresas deste grupo caracterizam-se por deter um portfólio de licenças de assistência em escala⁸ que lhes permite desenvolver um conjunto de atividades conexas dentro do espaço aeroportuário, seja do lado ar, seja do lado terra. As maiores empresas do Grupo 2 são as sucessoras das empresas que atuaram em monopólio nos anos anteriores à Diretiva 96/67/CE e são as que estão mais apetrechadas em meios, competências, escala e capital humano. São também as únicas com a dimensão crítica para competir no mercado globalizado. As restantes empresas dedicam-se a nichos de mercado, designadamente à aviação executiva que ainda não atingiu a dimensão crítica necessária para atrair mais competidores.

O Grupo pode dividir-se nas empresas que servem o mercado do tráfego regular e nas empresas que se posicionam no segmento executivo, liberalizado e com características próprias. Contudo, nesta fase do estudo não é possível obter informação detalhada sobre as diferentes dinâmicas competitivas, pelo que as duas empresas focalizadas no mercado executivo foram incluídas na amostra. A amostra representa mais de 85% do Grupo 2 acima descrito, em termos de volume de negócios e pessoas ao serviço.

As empresas da amostra têm como atividades principais a assistência em escala a passageiros e a aeronaves, representação de companhias aéreas, manutenção e assistência, assistência administrativa em terra e supervisão, assistência a bagagem, assistência a carga e correio, prestação de serviços de assistência, apoio logístico a aeronaves e operadores de aeronaves, incluindo tripulações, assistência a operações em pista, assistência de limpeza e serviço do avião, assistência de transportes em terra.

As atividades complementares à atividade principal compreendem a gestão dos entrepostos aduaneiros, formação e consultoria, entre outras fontes de rendimento residuais.

Por ser uma atividade altamente trabalho-intensiva, as empresas deste grupo investem em formação, em segurança, higiene e saúde no trabalho e em sistemas de gestão de qualidade.

⁷ A representatividade e a quota de mercado em função do número de voos servido/aeroporto será objeto de estudos posteriores dedicados à dinâmica concorrencial no mercado da assistência em escala.

⁸ Entre outras licenças do setor da aviação civil.

A análise realizada aos Relatórios e Contas revela que os resultados obtidos não concretizaram as expectativas formuladas nos anos anteriores mas, ainda assim, foram positivos. Para duas das empresas da amostra, o triénio inclui exercícios que estão entre os melhores resultados das suas histórias.

5.2.2.1. Balanço e Demonstração dos Resultados

QUADRO 40_PRINCIPAIS CONTAS DO BALANÇO – ATIVO (2012-2014)

Contas do Balanço - Ativo	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Ativo não corrente												
Ativos fixos tangíveis	6	35	106	3.245	1.831	1.129	6	33	83	2.252	1.386	789
Ativos intangíveis	2	9	19	28	19	ND	1	0	0	0	0	ND
Outros ativos financeiros	0	ND	ND	ND	ND	ND	1	0	0	0	0	ND
Ativo corrente												
Inventários	2	128	254	380	254	ND	2	557	559	561	559	ND
Clientes	6	214	303	5.460	2.947	1.992	6	126	339	4.859	2.933	1.774
Adiantamentos a fornecedores	2	64	115	166	115	ND	2	28	37	46	37	ND
Outras contas a receber	6	4	121	695	447	273	6	14	209	1.123	735	449
Caixa e depósitos bancários	6	82	247	578	1.893	302	6	76	274	562	1.992	304
Ativo Total	6	716	1.705	18.422	9.585	6.948	6	906	1.620	17.396	9.764	6.641
Contas do Balanço - Ativo	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Ativo não corrente												
Ativos fixos tangíveis	5	44	44	3.158	1.544	1.082	3.211	2.219	3.114			
Ativos intangíveis	0	ND	ND	ND	ND	ND	19	-	ND			
Outros ativos financeiros	1	2.516	2.516	2.516	2.516	ND	ND	-	-			
Ativo corrente												
Inventários	2	496	522	547	522	ND	252	4	52			
Clientes	5	182	442	7.967	3.828	2.864	5.246	4.733	7.785			
Adiantamentos a fornecedores	2	36	50	64	50	ND	103	18	28			
Outras contas a receber	4	574	911	1.214	877	911	691	1.109	640			
Caixa e depósitos bancários	5	130	131	3.231	4.366	1.164	496	486	3.101			
Ativo Total	5	1.080	2.297	25.368	12.520	9.582	17.707	16.491	24.288			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: ND – Não Disponível

Nota: Valores em Milhares de Euros

QUADRO 41_PRINCIPAIS CONTAS DO BALANÇO – CAPITALS PRÓPRIOS E PASSIVO (2012-2014)

Contas do Balanço - Capitais Próprios e Passivo	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Capital próprio												
Capital realizado	5	5	50	500	3.512	185	5	5	50	500	3.512	185
Reservas legais	5	7	8	260	196	92	5	8	11	447	235	155
Outras reservas	2	12	17	22	17	ND	2	12	17	22	17	ND
Resultados transitados	5	-6.947	- 368	- 49	-3.973	-2.454	6	-2.663	- 320	59	-2.971	- 975
Capitais próprios Totais	6	- 394	90	545	1.735	80	6	- 434	164	395	2.994	42
Resultado líquido do período	6	- 121	- 12	111	371	- 7	6	100	189	1.642	1.340	644
Passivo não corrente												
Provisões	3	441	852	1.761	1.184	852	3	419	808	1.043	705	808
Financiamentos obtidos	1	915	915	915	915	ND	2	213	269	324	269	ND
Outras contas a pagar	2	323	424	524	424	ND	1	696	696	696	696	ND
Passivo corrente												
Fornecedores	6	199	1.137	2.101	1.737	1.146	6	200	647	1.478	1.424	775
Adiantamentos de clientes	1	14	14	14	14	ND	1	28	28	28	28	ND
Financiamentos obtidos	3	297	455	535	403	455	3	84	128	328	232	128
Outras contas a pagar	6	107	301	5.619	3.329	2.009	6	90	322	5.109	3.397	1.840
Diferimentos	2	17	29	42	29	ND	1	16	16	16	16	ND
Passivo Total	6	719	1.407	11.180	7.850	4.435	6	773	1.403	8.746	6.770	3.641
Contas do Balanço - Capitais Próprios e Passivo	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Capital próprio												
Capital realizado	5	50	107	500	3.532	219	495	495	450			
Reservas legais	5	18	56	704	304	259	252	439	687			
Outras reservas	3	102	176	2.438	1.634	176	11	11	2.336			
Resultados transitados	4	-2.956	72	130	-2.898	72	6.898	2.721	3.086			
Capitais próprios Totais	5	303	309	450	4.705	354	939	829	147			
Resultado líquido do período	5	81	203	2.356	1.415	880	232	1.542	2.276			
Passivo não corrente												
Provisões	2	655	787	918	787	ND	1.320	624	263			
Financiamentos obtidos	1	530	530	530	530	ND	-	111	-			
Outras contas a pagar	0	ND	ND	ND	ND	ND	201	-	ND			
Passivo corrente												
Fornecedores	5	513	578	1.675	1.736	922	1.903	1.278	1.163			
Adiantamentos de clientes	1	37	37	37	37	ND	-	-	-			
Financiamentos obtidos	2	244	303	362	303	ND	238	244	118			
Outras contas a pagar	5	62	302	8.635	4.145	3.000	5.513	5.020	8.573			
Diferimentos	0	ND	ND	ND	ND	ND	25	-	ND			
Passivo Total	5	771	1.994	11.088	7.815	4.618	10.460	7.973	10.318			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: ND – Não Disponível

Nota: Valores em Milhares de Euros

QUADRO 42_PRINCIPAIS RUBRICAS DA DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS - RENDIMENTOS E GANHOS (2012-2014)

Rendimentos e ganhos	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Vendas e serviços prestados	6	669	1.500	33.242	25.120	11.804	6	846	1.755	46.106	28.447	16.236
Subsídios à exploração	1	5	5	5	5	ND	1	1	1	1	1	ND
Trabalhos para a própria entidade	0	ND	ND	ND	ND	ND	0	ND	ND	ND	ND	ND
Juros e rendimentos similares obtidos	4	0	1	29	28	1	4	0	1	48	47	1
Outros rendimentos e ganhos	6	5	7	1.669	3.066	560	6	1	52	903	480	319
Rendimentos e ganhos	2014											
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
Vendas e serviços prestados	5	821	1.350	65.531	35.036	22.567	32.573	45.260	64.710			
Subsídios à exploração	0	ND	ND	ND	ND	ND	-	-	ND			
Trabalhos para a própria entidade	0	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND			
Juros e rendimentos similares obtidos	4	0	1	19	19	1	29	48	19			
Outros rendimentos e ganhos	5	6	43	127	366	58	1.664	902	121			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: ND – Não Disponível

Nota: Valores em Milhares de Euros

QUADRO 43_PRINCIPAIS RUBRICAS DA DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS – GASTOS E PERDAS (2012-2014)

Gastos e perdas	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	3	42	79	396	266	79	3	353	691	714	482	691
Fornecimentos e serviços externos	6	347	401	9.255	8.468	3.335	6	442	516	8.704	8.222	3.221
Gastos com o pessoal	6	292	1.099	28.720	18.143	10.037	6	349	1.199	28.543	17.834	10.030
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	3	- 90	- 7	200	76	- 7	3	20	40	66	44	40
Outros Gastos e Perdas	6	2	4	48	434	18	6	4	18	123	481	49
Juros e gastos similares suportados	3	34	56	68	49	56	3	29	47	181	124	47
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	6	12	36	1.386	630	478	6	14	40	1.141	537	399
Imposto sobre o rendimento do período	6	4	18	47	107	23	6	9	32	64	357	35
Gastos e perdas	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	2	662	687	713	687	na	354	361	51			
Fornecimentos e serviços externos	5	642	832	12.992	9.855	4.822	8.908	8.263	12.349			
Gastos com o pessoal	5	154	226	41.646	22.357	14.008	28.428	28.195	41.492			
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	3	-190	- 91	- 43	- 124	- 91	290	46	147			
Outros Gastos e Perdas	5	10	11	130	679	50	46	120	120			
Juros e gastos similares suportados	3	16	29	142	96	29	34	152	126			
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	5	16	64	1.244	563	441	1.374	1.127	1.229			
Imposto sobre o rendimento do período	5	23	29	121	384	58	43	55	98			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Nota: Valores em Milhares de Euros

Para o mesmo número de empresas, o total do Ativo é substancialmente superior ao Ativo do grupo anterior e para o qual contribui positivamente as dívidas de Clientes, cujo peso relativo cresceu ao longo do triénio. Os Ativos fixos tangíveis representam menos de ¼ do total do Ativo, mas com tendência para reduzir o seu peso devido, em grande parte, à evolução positiva dos saldos de Clientes e à redução do seu valor contabilístico (-24% em 2012/2013 e -7% em 2013/2014, com menos uma empresa). As grandes empresas, devido à sua dimensão e capacidade instalada, apresentam mais investimento acumulado em Ativos fixos tangíveis do que as pequenas e médias empresas do grupo.

O peso dos inventários na estrutura do Balanço é pouco expressivo.

O Passivo foi reduzido, por via da redução de Provisões, Dívidas a fornecedores e Dívidas a acionistas/sócios, saldo de Fornecedores e, em menor grau, pela Amortização de Empréstimos obtidos.

Os Capitais próprios cresceram no triénio cerca de 126% (+73% em 2012/2013 e +31% em 2013/2014, com menos uma empresa), em resultado dos sucessivos desempenhos positivos e da

redução do Passivo em relação ao crescimento do Ativo. Em termos agregados, o Passivo decresceu (-14% em 2012/2013 e -4% em 2013/2014) e o Ativo cresceu (+2% em 2012/2013 e +7% em 2013/2014).

Os Rendimentos manifestaram um comportamento favorável, com um crescimento agregado de 5% em 3 anos (+3% em 2012/2013 e +13% em 2013/2014) no Volume de negócios. Nos três anos analisados, os Rendimentos cresceram mais do que os Gastos, tendo 2013 registado o maior diferencial positivo entre Rendimentos e Gastos (cerca de 8 milhões de euros).

Em 2014, a inversão desta tendência está relacionada com o crescimento dos Gastos totais, designadamente pelo aumento da atividade (FSE, CMVMC) e Gastos com o pessoal.

Relativamente aos gastos incorridos nos períodos analisados salienta-se a prevalência dos Gastos com pessoal e dos Fornecimentos e serviço externos, o que é compatível com o elevado grau de intensidade da mão-de-obra. As duas maiores empresas apresentam configurações similares em termos dos pesos relativos das principais rubricas de Gastos e perdas, com uma média de 66% de Gastos com o pessoal e de 28% nos FSE.

O investimento no triénio analisado é inferior ao registado no triénio anterior (-53%), tendo 2011 obtido o valor mais elevado da série e 2013 o valor mais baixo. O crescimento de 2014 é justificado pela substituição de equipamentos e, num caso, pelo cumprimento de requisitos regulamentares associados à atividade.

QUADRO 44_INVESTIMENTO (2009-2014)

	2009 (n=4)	2010 (n=5)	2011 (n=5)	2012 (n=6)	2013 (n=6)	2014 (n=6)
Investimento	2.332	1.290	2.767	1.248	342	1.432

Nota: Valores em Milhares de Euros

As naturezas com mais peso nas rubricas de fornecimentos e serviços externos são: subcontratos, rendas e alugueres, conservação e reparação, combustíveis, comissões, energia e, quando aplicáveis, as taxas de assistência de bagagem e taxas de exploração.

Em relação aos mercados geográficos predomina o mercado doméstico, muito embora a maior empresa do grupo esteja a investir na prestação de serviços de formação no exterior.

O emprego gerado por estas empresas decompõe-se em três modalidades distintas: os trabalhadores a tempo inteiro, a tempo parcial e os colaboradores de empresas de trabalho temporário, sendo que predominam os primeiros, devido aos elevados encargos suportados com formação e ao escrutínio dos grupos de trabalhadores e sindicatos. Contudo, a natureza das operações com picos de atividade e sazonalidade e outras contingências parece obrigar a uma gestão flexível do fator trabalho.

A atividade deste grupo é altamente trabalho-intensiva, ainda mais do que o grupo anterior. Quando comparados os Gastos com as depreciações (que representam o peso dos ativos fixos tangíveis) com os Gastos com o pessoal (que representam a utilização do fator trabalho) obtém-se um rácio que pode ser interpretado como um indicador básico da inensidade do fator trabalho e valores muito baixos indicam a preponderância desse fator. Contudo, é importante notar que os gastos com o trabalho estão disseminados por várias contas (o que pode levar a que sejam subestimados) e que os gastos de capital, por via de contratos de locação, também podem estar subestimados. O domínio do fator trabalho tem implicações na exploração das economias de escala uma vez que é mais difícil explorar economias de escala nas indústrias trabalho-intensivas.

QUADRO 45_RÁCIO DEPRECIAÇÕES / GASTOS COM O PESSOAL (2012-2014)

Grupo 2	2012	2013	2014
Gastos de depreciação / Gastos com o pessoal	3,5%	3,0%	2,5%

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Esta evidência é reforçada pela criação de emprego. O número de pessoas ao serviço aumentou 14.7% em 3 anos e ascendeu a 4648 pessoas (Quadro 46) incluindo sempre que esses elementos são disponibilizados, o número de colaboradores abrangidos por empresas de trabalho temporário.

Destaca-se que duas das empresas são consideradas de grande dimensão, ou seja, contam com mais de 250 trabalhadores. O peso relativo dessas empresas em termos de emprego é superior a 95% do número de pessoas ao serviço do grupo e contribuiu com a maior parte da variação positiva do emprego registado no triénio.

QUADRO 46_NÚMERO DE PESSOAS AO SERVIÇO (2012-2014)

	2012	2013	2014	Var 2012-2014
Emprego	4.052	4.549	4.648	14,7%

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

O peso médio das rubricas de gastos aponta para um elevado peso dos Gastos com pessoal. Estes representam até de 2/3 dos gastos totais anuais.

QUADRO 47_PESO RELATIVO DAS PRINCIPAIS CONTAS DE GASTOS (2012-2014)

Grupo 2	2012	2013	2014
Gastos com o pessoal	65,18%	64,57%	65,74%
Fornecimentos e serviços externos	30,42%	29,77%	28,98%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	2,26%	1,95%	1,66%
Outros gastos e perdas	2,13%	3,71%	3,62%

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

5.2.2.2. Resultados Económicos

QUADRO 48_RESULTADOS ECONÓMICOS (2012-2014)

Resultados económicos	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Total de rendimentos líquidos	6	679	1.504	45.441	28.199	15.875	6	873	1.809	47.125	28.957	16.602
Resultado da exploração	6	- 93	47	163	1.119	39	6	159	285	2.832	2.261	1.092
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA)	6	- 93	47	163	1.114	39	6	159	285	2.850	2.265	1.098
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos) – (EBIT)	6	-115	10	158	484	18	6	135	246	1.628	1.728	670
Resultado antes de impostos (EBT)	6	-117	6	158	478	16	6	133	241	1.391	1.697	589
Resultado líquido do período	6	-121	- 12	111	371	- 7	6	100	189	1.642	1.340	644
Autofinanciamento	6	-100	21	117	885	12	6	116	228	2.252	1.765	865
Valor acrescentado bruto (VAB)	6	326	1.149	34.170	19.146	11.882	6	478	1.286	35.701	19.982	12.488
	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Total de rendimentos líquidos	5	821	1.394	65.732	35.407	22.649	44.762	46.252	64.911			
Resultado da exploração	5	126	391	4.093	2.399	1.536	256	2.673	3.967			
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA)	5	126	391	4.120	2.404	1.546	256	2.691	3.994			
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos) – (EBIT)	5	110	327	2.635	1.841	1.024	273	1.492	2.525			
Resultado antes de impostos (EBT)	5	110	325	2.379	1.799	938	275	1.258	2.269			
Resultado líquido do período	5	81	203	2.356	1.415	880	232	1.542	2.276			
Autofinanciamento	5	96	273	3.326	1.810	1.232	217	2.136	3.230			
Valor acrescentado bruto (VAB)	5	351	551	48.684	24.588	16.529	33.844	35.223	48.333			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Nota: Valores em Milhares de Euros

Os Resultados económicos são crescentes e, em 2014, todas as empresas que compõem a amostra apresentam Resultados económicos positivos.

As Vendas e serviços prestados aumentaram no triénio. O Volume de negócios aumenta em função da atividade dos Clientes, sendo que a escala a que funcionam os maiores clientes se reflete proporcionalmente nos Resultados económicos. Esta situação ajuda a explicar a atratividade dos aeroportos para as empresas de assistência em escala, uma vez que estas dependem de um volume mínimo de movimentos e passageiros para compensarem os seus Custos fixos e os efeitos do poder negocial dos utilizadores.

Em termos de mercados, a esmagadora maioria do Volume de negócios provém do mercado interno, o que é consistente com o estabelecimento estável dos clientes e a natureza local da prestação do serviço.

Em 2012, 3 empresas obtiveram prejuízo. Em 2013, apenas uma empresa obteve prejuízo e, em 2014, todas obtiveram lucros.

De uma maneira geral, todas as empresas da amostra apresentam Resultados Líquidos positivos crescentes no triénio, embora duas empresas distintas tenham obtido resultados negativos em anos diferentes. O ano com mais prejuízo a registar (2012) deu lugar a lucros nos anos seguintes. O EBITDA também melhorou ao longo do período, partindo de uma situação mais desfavorável no caso das empresas de menor dimensão.

Os EBITDA dos três anos registam um crescimento generalizado mas, à semelhança do que acontece com o grupo anterior, são inferiores a 0,5 milhões de euros para as pequenas empresas e superiores a um milhão no caso das duas grandes empresas.

A evolução dos quartis representa a deslocação da distribuição dos valores para a direita, o que ilustra a melhoria generalizada dos resultados económicos.

5.2.2.3. Estrutura Financeira, Financiamento e Repartição dos Rendimentos

QUADRO 49 ESTRUTURA FINANCEIRA (2012-2014)

Estrutura financeira	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Autonomia financeira	6	-0,19	0,06	0,33	- 0,29	0,06	6	-0,08	0,11	0,37	-0,43	0,14
Solvabilidade geral	6	-0,16	0,10	0,49	0,16	0,14	6	-0,06	0,12	0,67	0,35	0,24
Taxa de endividamento	6	-3,51	0,77	2,60	- 0,74	- 0,05	6	0,18	1,85	6,76	2,43	2,93
Ativos fixos tangíveis / Ativo total	6	0,05	0,13	0,18	0,13	0,12	6	0,04	0,08	0,11	0,09	0,08
Meios financeiros líquidos / Ativo total	6	0,05	0,20	0,36	0,22	0,20	6	0,03	0,19	0,42	0,25	0,21
Coeficiente VAB / Gastos com o pessoal	6	0,91	1,04	1,17	1,06	1,04	6	1,07	1,20	1,40	1,39	1,22
Cobertura dos ativos não correntes	6	0,84	5,62	8,32	6,32	4,93	6	1,65	5,55	9,59	6,84	5,60
Estrutura financeira	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Autonomia financeira	5	0,13	0,29	0,67	0,37	0,36	0,52	0,45	0,53			
Solvabilidade geral	5	0,15	0,40	2,00	1,18	0,85	0,65	0,73	1,85			
Taxa de endividamento	5	1,50	3,49	7,58	20,84	4,19	6,11	6,58	6,08			
Ativos fixos tangíveis / Ativo total	5	0,02	0,04	0,09	0,07	0,05	0,13	0,08	0,08			
Meios financeiros líquidos / Ativo total	5	0,06	0,12	0,13	0,18	0,10	0,31	0,39	0,07			
Coeficiente VAB / Gastos com o pessoal	5	1,17	1,32	1,56	1,74	1,35	0,26	0,33	0,39			
Cobertura dos ativos não correntes	5	6,92	6,97	7,13	40,27	7,01	7,48	7,93	0,21			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Os rácios de autonomia financeira, solvabilidade e taxa de endividamentos são globalmente positivos mas são afetados pelos Capitais próprios, relativamente reduzidos quando comparados com outras grandezas do Balanço.

O VAB é, como se tinha apontado, condicionado pelo peso dos Gastos com o pessoal.

QUADRO 50_FINANCIAMENTO (2012-2014)

Financiamento	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Peso do passivo remunerado	6	-	0,01	0,08	0,05	0,03	6	-	0,01	0,04	0,02	0,02
Custo dos financiamentos obtidos	3	0,07	0,08	0,10	0,09	0,08	3	0,16	0,28	0,69	0,48	0,28
Efeito dos juros suportados	6	1,00	1,00	1,02	1,02	1,01	6	0,97	1,00	1,00	0,97	0,99
Financiamento	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Peso do passivo remunerado	5	-	-	0,03	0,01	0,01	0,08	0,04	0,03			
Custo dos financiamentos obtidos	2	0,14	0,21	0,29	0,21	na	0,04	0,53	0,14			
Efeito dos juros suportados	5	0,99	1,00	1,00	0,98	1,00	0,02	0,03	0,01			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

As reduzidas dívidas a instituições de crédito justificam os valores apresentados. Metade das empresas não possuem qualquer dívida a instituições de crédito.

Uma percentagem substancial das vendas e prestações de serviços é realizada com partes relacionadas, sendo frequente o recurso a empréstimos de curto prazo entre as empresas do grupo económico a que pertencem para fazer face a compromissos. Estas possibilidades justificam, em parte, o baixo endividamento em relação a instituições de crédito.

O comportamento das maiores empresas da amostra difere ligeiramente das pequenas empresas, dado o peso superior da conta Fornecedores, mas beneficiando de uma rotação do ativo mais elevada.

QUADRO 51_REPARTIÇÃO DOS RENDIMENTOS (2012-2014)

Repartição do rendimento	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Fornecedores	6	0,24	0,36	0,46	0,38	0,36	6	0,22	0,31	0,46	0,34	0,33
Pessoal	6	0,43	0,64	0,74	0,60	0,60	6	0,39	0,61	0,67	0,55	0,56
Bancos e outros financiadores	6	-	0,00	0,00	0,00	0,00	6	-	0,00	0,00	0,00	0,00
Repartição do rendimento	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Fornecedores	5	0,32	0,57	0,60	0,52	0,50	0,22	0,24	0,27			
Pessoal	5	0,11	0,27	0,63	0,35	0,34	0,31	0,28	0,52			
Bancos e outros financiadores	5	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

A natureza trabalho-intensiva da atividade implica que a rubrica de Gastos com pessoal absorve uma parte considerável do rendimento. O baixo recurso a financiamento bancário reflete a baixa incidência de encargos com juros e, conseqüentemente, a quase ausência da remuneração dessa fonte de financiamento. Em 2014, a dispersão dos pesos das rubricas de FSE arrastou a média da distribuição do Rendimento de Fornecedores para a direita. Este é um efeito da heterogeneidade do grupo em relação à configuração das suas rubricas de gastos.

QUADRO 52_LIQUIDEZ (2012-2014)

Liquidez	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Liquidez geral	6	0,84	1,39	1,80	1,73	1,34	6	1,01	1,41	2,56	1,71	1,66
Liquidez reduzida	6	0,84	1,39	1,80	1,72	1,34	6	1,01	1,41	2,51	1,70	1,64
Liquidez	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Liquidez geral	5	1,13	1,32	2,71	2,05	1,72	0,97	1,55	1,59			
Liquidez reduzida	5	1,13	1,32	2,66	2,03	1,70	0,97	1,51	1,53			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

A liquidez das empresas do grupo exhibe melhorias ao longo dos 3 anos analisados. Com o crescimento mais controlado do Passivo corrente (-6% em 2012/2013 e +12% em 2013/2014), quando comparado com o Ativo corrente (+6% e +23%, respetivamente), os rácios melhoraram para uma situação mais confortável.

5.2.2.4. Rendibilidade

QUADRO 53_RENDIBILIDADE (2012-2014)

Rendibilidade	2012						2013					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Rendibilidade do ativo	6	-0,05	0,00	0,19	-0,03	0,05	6	0,07	0,20	0,29	0,08	0,19
Rendibilidade das vendas	6	-0,04	0,03	0,14	0,02	0,05	6	0,05	0,12	0,15	0,10	0,11
EBITDA em percentagem do volume de negócios	6	-0,03	0,04	0,14	0,02	0,05	6	0,05	0,12	0,15	0,10	0,11
Rendibilidade dos capitais próprios	6	0,25	0,27	0,43	0,41	0,32	6	0,21	0,29	0,39	0,38	0,30
Rotação do ativo (nº vezes)	6	1,07	1,98	2,92	2,10	1,99	6	1,24	2,28	3,78	2,46	2,43
VAB em percentagem do volume de negócios	6	0,53	0,65	0,80	0,67	0,66	6	0,57	0,69	0,76	0,66	0,67
Rendibilidade	2014						Q3 - Q1 2012	Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Rendibilidade do ativo	5	0,05	0,14	0,21	0,16	0,14	0,24	0,22	0,16			
Rendibilidade das vendas	5	0,03	0,11	0,15	0,12	0,10	0,18	0,11	0,12			
EBITDA em percentagem do volume de negócios	5	0,04	0,11	0,15	0,12	0,10	0,17	0,10	0,11			
Rendibilidade dos capitais próprios	5	0,20	0,27	0,66	1,91	0,37	0,18	0,18	0,46			
Rotação do ativo (nº vezes)	5	1,23	1,25	1,97	1,80	1,48	1,86	2,54	0,74			
VAB em percentagem do volume de negócios	5	0,41	0,43	0,69	0,47	0,51	0,27	0,20	0,28			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

As rendibilidades são ainda muito interessantes atendendo a que, tradicionalmente, a assistência em escala está conotada com baixas margens e volumes elevados. A tendência de redução está ligada à erosão das margens (por via da negociação), que não foram, ainda, compensadas com o aumento dos volumes e com o baixo valor do Ativo.

A Rotação do ativo, sendo tradicionalmente um indicador de atividade, é aqui incluída pelo facto de as margens unitárias dos serviços de assistência em escala serem normalmente baixas, o que faz com que a sustentabilidade do negócio dependa de um elevado número de transações. Na impossibilidade de apresentar esse indicador, é utilizada a Rotação do ativo como um indicador do potencial para conquistar quota de mercado e gerar rendibilidade. Na comparação com o grupo anterior, a rotação deste grupo é superior em todos os quartis, não obstante a rendibilidade das vendas ser marginalmente mais interessante no Grupo 1.

6. LIMITAÇÕES

As múltiplas atividades desenvolvidas ao abrigo das licenças de prestação de serviços de assistência em escala a terceiros ou em autoassistência dificultam a comparação entre empresas que não concorram entre si. Daí que seja necessária alguma forma de agrupamento que reúna as empresas que desempenhem atividades similares e que ultrapasse as limitações do agrupamento por atividade económica (CAE). Esse agrupamento pode ser tão abrangente, que inclua empresas que têm pouco em comum, ou tão criterioso, ao ponto de deixar certos grupos com um número demasiado reduzido. Os grupos propostos no presente documento representam, assim, uma das possíveis abordagens a este tema.

7. CONCLUSÕES

No primeiro estudo dedicado à assistência em escala, procurou-se mapear as licenças no conjunto dos aeroportos nacionais e dividir o conjunto das empresas detentoras de licença em grupos representativos, consistentes e abrangentes. Dos grupos formados foi analisado o desempenho económico e financeiros de dois, atendendo a critérios objetivos para a escolha das empresas a analisar.

Os grupos escolhidos consistem no Grupo 1 e 2 que correspondem às atividades de Assistência de restauração e categorias várias e Assistência de operações aéreas e gestão de tripulações, respetivamente.

Os grupos analisados representam, num caso, as categorias de assistência de restauração (catering) e, no outro, as categorias múltiplas (à exceção das categorias 11, 7 e 8).

Estes desempenhos surgem em anos de constrição económica, com baixa inflação e o consumo privado em queda, apesar do aumento de passageiros transportados e maiores *load factors*.

Na base do desempenho inferior ao aumento do tráfego existe um acentuado poder negocial dos clientes, eles próprios a tentar tornar mais eficiente a sua estrutura operacional, e uma acentuada competição por via do preço.

Os bons desempenhos sugerem que as estratégias de resposta à conjuntura desfavorável produziram os efeitos desejados. As estratégias passaram pela redução dos custos e otimização das operações, pela obtenção de novos clientes sem comprometer a satisfação dos clientes já existentes e pela agilidade na resposta à alteração do padrão de serviços a bordo para modelos *low cost*, bem como pela procura de outras fontes de receita.

Em suma, o mercado da assistência é um mercado globalizado, caracterizado por pequenas margens, dependente do volume de tráfego e dominado por empresas de grande dimensão que exploram economias de escala e de gama, em vários aeroportos, ao serviço de clientes, também eles, globais.

ANEXOS

ANEXO A: DEFINIÇÕES DOS TERMOS UTILIZADOS

Assistência em escala - Qualquer dos serviços ou conjunto de serviços descritos no anexo D prestados num aeródromo a um utilizador;

Aeroporto (aeródromo) - um conjunto de infraestruturas preparadas para a aterragem, a descolagem e as manobras de aeronaves, incluindo todas as instalações existentes para servir as necessidades do tráfego e as aeronaves, em que seja legalmente permitida uma atividade comercial de transporte aéreo;

Serviço de assistência em escala - Cada uma das categorias de serviços constantes do Anexo D;

Modalidade de um serviço de assistência em escala - Qualquer das atividades que integram cada um dos serviços de assistência em escala;

Assistência em escala - Os serviços prestados num aeroporto a um utilizador, ou seja, a uma pessoa singular ou coletiva que transporte por via aérea passageiros, correio e/ou carga, com partida do aeroporto em causa ou com destino a esse aeroporto;

Entidade gestora - A entidade legalmente responsável pela administração e pela gestão das infraestruturas e pela coordenação e o controlo das atividades dos vários operadores presentes no aeroporto (aeródromo) ou sistema de aeródromos em causa;

Serviço de assistência em escala - Cada uma das categorias de serviços constantes do anexo B.

Autoassistência em escala - Prestação por um utilizador de um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala, sem celebração de qualquer tipo de contrato com terceiros para prestação desses serviços, a si próprio ou a outros utilizadores nos quais detenha uma participação maioritária ou que sejam maioritariamente detidos pela mesma entidade;

Prestador de serviços de assistência em escala - uma pessoa singular ou coletiva que preste a terceiros uma ou mais categorias de serviços de assistência em escala;

Utilizador de um aeroporto (aeródromo) - Uma pessoa singular ou coletiva que exerça nesse aeródromo uma atividade de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio.

Fonte: Diretiva 96/67/CE do Conselho de 15 de outubro e DL 175/99 de 23 de julho.

ANEXO B _ CRITÉRIOS PARA A ATRIBUIÇÃO DE LICENÇA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS A TERCEIROS OU PARA O EXERCÍCIO DA AUTOASSISTÊNCIA EM ESCALA

Artigo 6.º do DL 175/99 de 23 de julho:

“1- A atribuição de uma licença, para a prestação a terceiros de serviços de assistência em escala, depende do preenchimento cumulativo dos seguintes requisitos: a) Ser uma entidade pública, pessoa coletiva pública ou privada ou empresa em nome individual, regularmente constituídas e estabelecidas em Portugal; b) Ter sede social e principal estabelecimento em Portugal ou em qualquer outro Estado membro da Comunidade Europeia, ou ainda em Estado terceiro, mediante convenção ou acordo internacional que obrigue o Estado Português; c) Ter idoneidade; d) Demonstrar capacidade financeira; e) Demonstrar aptidão técnica; f) Apresentar uma declaração de compromisso relativa à contratação de seguros de responsabilidade civil e acidentes de trabalho; g) Aplicar os instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho que regulam, exclusiva ou conjuntamente com outras atividades, qualquer das atividades de assistência em escala em causa, na área geográfica em que se desenvolvem; h) Apresentar declarações de compromisso, nos termos do anexo II ao presente diploma, relativas à aplicação de disposições sobre segurança aeronáutica, facilitação e segurança nos aeródromos e proteção ambiental, bem como sobre saúde, higiene e segurança no local de trabalho. “

“ 2 — A atribuição de uma licença, para o exercício da autoassistência em escala, depende do preenchimento cumulativo dos seguintes requisitos: a) Ser utilizador autorizado do aeródromo onde a atividade é exercida; b) Demonstrar aptidão técnica; c) Apresentar uma declaração de compromisso relativa à contratação de seguros de responsabilidade civil e de acidentes de trabalho; d) Aplicar os instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho que regulam, exclusiva ou conjuntamente com outras atividades, qualquer das atividades de assistência em escala em causa, na área geográfica em que se desenvolvem; e) Apresentar declarações de compromisso, nos termos do anexo II ao presente diploma, relativas à aplicação de disposições sobre segurança aeronáutica, facilitação e segurança nos aeródromos e proteção ambiental, bem como sobre saúde, higiene e segurança no local de trabalho.”

ANEXO C _ LISTA DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO SEGMENTO DA ASSISTÊNCIA EM ESCALA NOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS NACIONAIS, POR ORDEM CRONOLÓGICA INVERSA

- ➔ Decreto-Lei n.º 57/2014, de 11 de abril - Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 19/2012, de 27 de janeiro, que procedeu à alteração ao Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho (regula as atividades de assistência em escala ao transporte aéreo nos aeroportos ou aeródromos nacionais);
- ➔ Despacho n.º 14886 A/2013, de 15 de novembro - Limita a dois o número autorizado de prestadores de serviços de assistência em escala, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro;
- ➔ Decreto-Lei n.º 19/2012, de 27 de janeiro - Procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, que regula o acesso às atividades de assistência em escala a entidades que efetuam transporte aéreo de passageiros, carga ou correio e o respetivo exercício.
- ➔ Despacho n.º 5504/2011, de 22 de março - Nos Aeroportos de Faro e Francisco Sá Carneiro, no Porto, são autorizados, além do número de prestadores autorizados a prestar serviços de assistência a operações em pista, bagagens, carga e correio dois outros prestadores para assistência a operações em pista e assistência a bagagens relativamente a operações efetuadas exclusivamente com aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 10 t ou capacidade até 20 lugares.
- ➔ Decreto-Lei n.º 216/2009 de 4 de setembro - Procede à alteração (terceira alteração) e republicação do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, que aprova o regime jurídico do licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de atividades nos aeroportos e aeródromos públicos, e à segunda alteração do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, que regula as atividades de assistência em escala ao transporte aéreo nos aeroportos ou aeródromos nacionais.
- ➔ Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto - Alteração ao Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho.
- ➔ Portaria n.º 1340/2001, de 5 de dezembro - Fixa as taxas a cobrar pelo Instituto Nacional de Aviação Civil pelos vários serviços de assistência em escala, nomeadamente pela apreciação do requerimento e emissão e alteração de licenças previstas pelo artigo 12º, n.º 5 do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, que estabeleceu os critérios gerais de licenciamento para acesso às atividades de assistência em escala.
- ➔ Decreto Legislativo Regional, n.º 7/2000/M, de 1 de março - Aprova o regime da utilização, gestão e exploração dos bens de domínio público regional aeroportuário e procede à revisão do Contrato de Concessão com a ANAM, S.A.
- ➔ Despacho n.º 19 459/99, de 13 de outubro (II série) - Não obstante o disposto na alínea a) do n.º1 do Despacho n.º18 118/99, de 18 de setembro, a limitação a dois prestadores não se

aplica a entidades legalmente habilitadas para a prestação do serviço de assistência de restauração (catering), a que se refere o n.º11 do anexo I ao DL 275/99, que se habilitem igualmente para o exercício das modalidades, referidas no n.º5.7 do mesmo anexo I, de transporte, carregamento e descarregamento de alimentos e bebidas nas aeronaves.

- Declaração de Retificação n.º 15-C/99, de 30 de Setembro - Retifica o Decreto-Lei n.º275/99, de 23 de Julho.
- Portaria n.º 804/99, de 20 de Setembro - Determina que os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores que efetuem autoassistência em escala devem estar dotados de uma estrutura orgânica e dispor de pessoal e demais meios necessários à prossecução das operações em causa de modo a garantir o exercício da atividade em moldes adequados e seguros.
- Portaria n.º 803/99, de 20 de Setembro - Fixa os capitais mínimos das apólices de seguro de responsabilidade civil relativamente a atividades de assistência em escala exercidas nos Aeroportos de Lisboa, Sá Carneiro, Faro, Funchal, Porto Santo, João Paulo II, Santa Maria e Horta.
- Despacho n.º 18 119/99, de 18 de setembro (II série) - Nos aeroportos do continente, excluindo os aeroportos de Lisboa, Porto e faro, os utilizadores que podem prestar autoassistência em escada e os prestadores autorizados a assistir terceiros são, para além das entidades gestoras, as entidades que se encontrem nas condições do regime transitório previsto no art.º 39 do DL 275/99 de 23 de julho.
- Despacho n.º 18 118/99, de 18 de Setembro (II série) - Fixa o número de prestadores de assistência em escala a terceiros, de assistência a operações em pista e de assistência a bagagens nos aeroportos de Lisboa, de Faro e Sá Carneiro, no Porto.
- Despacho n.º 18 069/99 de 17 de setembro (II série) - Processo de derrogação temporária que limita a 4 o número de utilizadores autorizados a prestar autoassistência em escala a passageiros, no aeroporto do Porto, pelo prazo máximo de dois anos, até que seja reforçada a capacidade de processamento do referido aeroporto.
- Despacho n.º 18 068/99, de 17 de Setembro (II série) - Limita o número de utilizadores que pode prestar assistência em escala nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, nos termos do art. 21º/4 do DL 275/99.
- Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho - Regula o acesso às atividades de assistência em escala, nos aeroportos ou aeródromos nacionais, a entidades que efetuam transporte aéreo de passageiros, carga ou correio e o respetivo exercício. Alterado pelos Decretos-Leis n.os 208/2004, de 19 de agosto, 216/2009, de 4 de setembro, e 19/2012, de 27 de janeiro.
- Diretiva do Conselho 96/67/CE, de 15 de Outubro - Regula o acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade Europeia e determina a abertura do referido mercado

à concorrência, reconhecendo a existência de condicionalismos específicos de segurança e de limitação de capacidade das infraestruturas, apontando para mecanismos de regulação e para uma liberalização gradual do sector.

ANEXO D _CATEGORIAS E MODALIDADES DE SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

Categoria 1. A assistência administrativa em terra e a supervisão incluem:

- 1.1. Os serviços de representação e de ligação com as autoridades locais ou qualquer outra entidade, as despesas efetuadas por conta do utilizador e o fornecimento de instalações aos seus representantes;
- 1.2. O controlo do carregamento, das mensagens e das telecomunicações;
- 1.3. O tratamento, o armazenamento, a movimentação de cargas e a administração das unidades de carregamento;
- 1.4. Qualquer outro serviço de supervisão antes, durante ou após o voo ou qualquer outro serviço administrativo solicitado pelo utilizador.

Categoria 2. A assistência a passageiros inclui qualquer tipo de assistência aos passageiros à partida, à chegada, em trânsito ou em correspondência, nomeadamente o controlo dos bilhetes, dos documentos de viagem, o registo de bagagens e o seu transporte até aos sistemas de triagem.

Categoria 3. A assistência a bagagem inclui o seu tratamento na sala de triagem, a triagem, a preparação com vista à partida, o carregamento e descarregamento nos sistemas de transporte do avião para a sala de triagem e vice-versa, bem como o transporte de bagagens da sala de triagem até à sala de distribuição.

Categoria 4. A assistência a carga e correio inclui:

- 4.1. No que se refere à carga, para exportação, importação ou em trânsito, o seu tratamento físico e o tratamento dos respetivos documentos, as formalidades aduaneiras e qualquer medida cautelar acordada entre as partes ou exigida pelas circunstâncias;
- 4.2. No que se refere ao correio, tanto à chegada como à partida, o seu tratamento físico e o tratamento dos respetivos documentos a qualquer medida cautelar acordada entre as partes ou exigida pelas circunstâncias.

Categoria 5. A assistência de operações na pista inclui:

- 5.1. A orientação do avião à chegada e à partida (1*);
- 5.2. A assistência ao estacionamento do avião e o fornecimento dos meios adequados (2*);
- 5.3. A organização das comunicações entre os serviços em terra e o avião (3*);
- 5.4. O carregamento e descarregamento do avião, incluindo o fornecimento e o funcionamento dos meios necessários, bem como o transporte da tripulação e dos passageiros entre o avião e a aerogare e o transporte das bagagens entre o avião e a aerogare;
- 5.5. A assistência à descolagem do avião e o fornecimento dos meios adequados;
- 5.6. A deslocação do avião tanto à partida como à chegada, o fornecimento e o funcionamento dos meios adequados;
- 5.7. O transporte, o carregamento no avião e o descarregamento do avião de alimentos e bebidas.

Categoria 6. A assistência de limpeza e serviço do avião inclui:

- 6.1. A limpeza exterior e interior do avião, o serviço de lavabos e o serviço de água;

6.2. A climatização e o aquecimento da cabina, a remoção da neve e do gelo do avião, a eliminação de gelo de avião;

6.3. O acondicionamento da cabina com equipamentos de cabina e o armazenamento dos mesmos.

Categoria 7. A assistência de combustível e óleo inclui:

7.1. A organização e execução do abastecimento e da retoma de combustível, incluindo o seu armazenamento, o controlo da qualidade e da quantidade dos fornecimentos;

7.2. O abastecimento de óleo e de outros ingredientes líquidos.

Categoria 8. A assistência de manutenção em linha inclui:

8.1. As operações regulares efetuadas antes do voo;

8.2. As operações específicas exigidas pelo utilizador;

8.3. O fornecimento e a gestão do material necessário à manutenção e das peças sobresselentes;

8.4. O pedido ou a reserva de um local de estacionamento e/ou de um hangar para efetuar a manutenção.

Categoria 9. A assistência de operações aéreas e gestão das tripulações inclui:

9.1. A preparação do voo no aeroporto de partida ou em qualquer outro local;

9.2. A assistência em voo, incluindo, se necessário, a alteração de rota em voo;

9.3. Os serviços pós-voo;

9.4. A gestão das tripulações.

Categoria 10. A assistência de transporte em terra inclui:

10.1. A organização e execução do transporte dos passageiros, da tripulação, das bagagens, da carga e do correio entre diferentes aerogares do mesmo aeroporto, excluindo, porém, qualquer transporte entre a aeronave e qualquer outro local situado no perímetro do mesmo aeroporto;

10.2. Todos os transportes especiais solicitados pelo utilizador.

Categoria 11. A assistência de restauração (catering) inclui:

11.1. A ligação com os fornecedores e a gestão administrativa;

11.2. O armazenamento de alimentos, bebidas e acessórios necessários à sua preparação;

11.3. A limpeza dos acessórios;

11.4. A preparação e entrega do material e dos géneros alimentícios.

ANEXO E _ UNIVERSO DAS ENTIDADES LICENCIADAS PARA A ATIVIDADE DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS (2012 - 2014)

2012 (53 entidades)	2013 (51 entidades)	2014 (51 entidades)
AAC – Assistência a Aeronaves e Catering, Lda.	AAC – Assistência a Aeronaves e Catering, Lda.	AAC – Assistência a Aeronaves e Catering, Lda.
Açorclean – Rui Natal Teixeira Brasil, Sociedade Unipessoal, Lda.	Açorclean – Rui Natal Teixeira Brasil, Sociedade Unipessoal, Lda.	Açorclean – Rui Natal Teixeira Brasil, Sociedade Unipessoal, Lda.
Aeromec – Mecânica de Aeronaves, S.A.	Aeromec – Mecânica de Aeronaves, S.A.	Aeromec – Mecânica de Aeronaves, S.A.
Agentra-Capitol Internacional Agenc. em Transportes, Lda.	Agentra-Capitol Internacional Agenc. em Transportes, Lda.	Agentra-Capitol Internacional Agenc. em Transportes, Lda.
Air Pass – Prestação de Serviços de Assistência a Passageiros, Lda.	Air Pass – Prestação de Serviços de Assistência a Passageiros, Lda.	Air Pass – Prestação de Serviços de Assistência a Passageiros, Lda.
Bencom – Armazenagem e Comércio de Combustíveis, S.A.	Bencom – Armazenagem e Comércio de Combustíveis, S.A.	Bencom – Armazenagem e Comércio de Combustíveis, S.A.
BP Portuguesa, S.A.	BP Portuguesa, S.A.	BP Portuguesa, S.A.
Carface-Limpeza Integral Recond Veículos, Lda.	Carface-Limpeza Integral Recond Veículos, Lda.	Carface-Limpeza Integral Recond Veículos, Lda.
Casa Angola Internacional - Importação e Exportação, S.A.	Casa Angola Internacional - Importação e Exportação, S.A.	Casa Angola Internacional - Importação e Exportação, S.A.
	Casa do Marquês, Hotelaria, S.A.	Casa do Marquês, Hotelaria, S.A.
Cateringpor - Catering de Portugal, S.A.	Cateringpor - Catering de Portugal, S.A.	Cateringpor - Catering de Portugal, S.A.
Cepsa, S.A.	Cepsa, S.A.	
Cla Catering, S.A.	Cla Catering, S.A.	Cla Catering, S.A.
Climex, S.A.	Climex, S.A.	Climex, S.A.
E.I.S – Inflight Services		
Esso Portuguesa / Galp Comercialização		
EVT, Lda.	EVT, Lda.	EVT, Lda.
Federal Express Corporation	Federal Express Corporation	Federal Express Corporation
Gate Gourmet Madeira - Sociedade Catering, Lda.		
	Groundway – Serviços de handling, Lda.	Groundway – Serviços de handling, Lda.
Groundlink, Lda.	Groundlink, Lda.	Groundlink, Lda.
GSA – Gestão Serviços Aéreos, Lda	GSA – Gestão Serviços Aéreos, Lda	GSA – Gestão Serviços Aéreos, Lda
Iberlim Sociedade Técnica Limpezas, S.A.	Iberlim Sociedade Técnica Limpezas, S.A.	Iberlim Sociedade Técnica Limpezas, S.A.
Iberworld, S.A.		
	ICTSP-Portugal-Consultadoria de Aviação Comercial, S.A.	ICTSP-Portugal-Consultadoria de Aviação Comercial, S.A.
Inflight Solutions III – Ground Services Portugal, S.A.	Inflight Solutions III – Ground Services Portugal, S.A.	Inflight Solutions III – Ground Services Portugal, S.A.
		I-SEC Internacional Security Portugal, Unipessoal, Lda.
Iss Facility Services, Lda.	Iss Facility Services, Lda.	Iss Facility Services, Lda.
Janeiro, Lda.	Janeiro, Lda.	Janeiro, Lda.
JC Aircraft Maintenance, Lda.	JC Aircraft Maintenance, Lda.	JC Aircraft Maintenance, Lda.
Jet Base, Lda.	Jet Base, Lda.	Jet Base, Lda.
Louro Aeronaves Serviço, S.A.	Louro Aeronaves Serviço, S.A.	Louro Aeronaves Serviço, S.A.
LSKY-Catering Serviços Logística Aviação, Lda.	LSKY-Catering Serviços Logística Aviação, Lda.	LSKY-Catering Serviços Logística Aviação, Lda.
Lufthansa Ground Services Portugal, Lda.	Lufthansa Ground Services Portugal, Lda.	Lufthansa Ground Services Portugal, Lda.
Mesa- Manut. Eng Serviços Aeronaves, Lda.	Mesa- Manut. Eng Serviços Aeronaves, Lda.	Mesa- Manut. Eng Serviços Aeronaves, Lda.
Multiservicos Aeroportuários S.A.	Multiservicos Aeroportuários S.A.	Multiservicos Aeroportuários S.A.
News On Board Aviation Services, Lda.	News On Board Aviation Services, Lda.	News On Board Aviation Services, Lda.
Omni Handling-Serviços Apoio a Aeronaves, Lda.	Omni Handling-Serviços Apoio a Aeronaves, Lda.	Omni Handling-Serviços Apoio a Aeronaves, Lda.
OZ Energia Jet, Unipessoal, Lda.	OZ Energia Jet, Unipessoal, Lda.	OZ Energia Jet, Unipessoal, Lda.
Petróleos de Portugal Petrogal, S.A.	Petróleos de Portugal Petrogal, S.A.	Petróleos de Portugal Petrogal, S.A.
Portway-Handling de Portugal, S.A.	Portway-Handling de Portugal, S.A.	Portway-Handling de Portugal, S.A.
Pro-Care-Serviços Especiais de Limpeza, Lda.	Pro-Care-Serviços Especiais de Limpeza, Lda.	Pro-Care-Serviços Especiais de Limpeza, Lda.
PTS- Portugal Turismo Serviços, Lda.	PTS- Portugal Turismo Serviços, Lda.	PTS- Portugal Turismo Serviços, Lda.
Repsol, S.A.	Repsol, S.A.	Repsol, S.A.
Restaurante o Barão, Lda		
Restflight Madeira-Serviços de Catering, Lda.	Restflight Madeira-Serviços de Catering, Lda.	Restflight Madeira-Serviços de Catering, Lda.
Restflight-Serviços de Catering, Lda.	Restflight-Serviços de Catering, Lda.	Restflight-Serviços de Catering, Lda.
RH-Mais Org e Gestão Rec. Humanos, S.A.	RH-Mais Org e Gestão Rec. Humanos, S.A.	RH-Mais Org e Gestão Rec. Humanos, S.A.
Saba-Soc Abastecedora Aeronaves, Lda.	Saba-Soc Abastecedora Aeronaves, Lda.	Saba-Soc Abastecedora Aeronaves, Lda.
Safeport Serviços Handling, Lda.	Safeport Serviços Handling, Lda.	Safeport Serviços Handling, Lda.
Serlimaclean-Serviços Limpeza, S.A.	Serlimaclean-Serviços Limpeza, S.A.	Serlimaclean-Serviços Limpeza, S.A.
Servicater, Lda.	Servicater, Lda.	Servicater, Lda.
Servisair Portugal Unipessoal, Lda.	Servisair Portugal Unipessoal, Lda.	Servisair Portugal Unipessoal, Lda.
SPDH-Serviços Handling Portugal, S.A.	SPDH-Serviços Handling Portugal, S.A.	SPDH-Serviços Handling Portugal, S.A.
UPS of Portugal, Lda	UPS of Portugal, Lda	UPS of Portugal, Lda
X-Assistance, Multiserviços, S.A.	X-Assistance, Multiserviços, S.A.	
Sata Air Açores, S.A.	Sata Air Açores, S.A.	Sata Air Açores, S.A.
		Airjetsul – Soc. de meios Aéreos, Lda.

ANEXO F_ EMPRESAS INCLUÍDAS NA AMOSTRA

	2012	Inclusão na amostra		2013	Inclusão na amostra		2014	Inclusão na amostra
Grupo 1	AAC- ASSISTÊNCIA AERONAVES & CATERING LDA	Incluído na amostra	Grupo 1	AAC- ASSISTÊNCIA AERONAVES & CATERING LDA	Incluído na amostra	Grupo 1	AAC- ASSISTÊNCIA AERONAVES & CATERING LDA	Incluído na amostra
	C.L.A CATERING LINHAS AEREAS SA	Incluído na amostra		C.L.A CATERING LINHAS AEREAS SA	Incluído na amostra		CASA ANGOLA INTERNACIONAL - IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO, LDA	Dados insuficientes
	CASA ANGOLA INTERNACIONAL - IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO, LDA	Dados insuficientes		CASA ANGOLA INTERNACIONAL - IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO, LDA	Dados insuficientes		CATERINGPOR CATERING DE PORTUGAL SA	Incluído na amostra
	CATERINGPOR CATERING DE PORTUGAL SA	Incluído na amostra		CATERINGPOR CATERING DE PORTUGAL SA	Incluído na amostra		C.L.A CATERING LINHAS AEREAS SA	Incluído na amostra
	E1 S-EUROPE INFIGHT SERVICES PORTUGAL SERVIÇOS CATERING LDA	Incluído na amostra		Casa do Marquês, Hotelaria, S.A.	Dados insuficientes		Casa do Marquês, Hotelaria, S.A.	Dados insuficientes
	EVT, Lda	VN < 80%		EVT, Lda	VN < 80%		RESTFLIGHT MADEIRA - Sociedade de Catering, Lda	Dados insuficientes
	Gaite Gourmet Madeira - Sociedade Catering, Lda	Dados insuficientes		LSKY - Catering e Logística. S.A.	Incluído na amostra		RESTFLIGHT - SERVIÇOS DE CATERING, UNIPessoal, LDA	Incluído na amostra
	LSKY - Catering e Logística. S.A.	Incluído na amostra		RESTFLIGHT - SERVIÇOS DE CATERING, UNIPessoal, LDA	Incluído na amostra		Servicater - Serviços de Catering e Restauração Coletiva, Lda.	Incluído na amostra
	Restaurante o Barão, Lda	Dados insuficientes		RESTFLIGHT MADEIRA - Sociedade de Catering, Lda	VN < 80%		EVT, Lda	VN < 80%
	RESTFLIGHT - SERVIÇOS DE CATERING, UNIPessoal, LDA	Incluído na amostra		Servicater - Serviços de Catering e Restauração Coletiva, Lda.	Incluído na amostra		LSKY - Catering e Logística. S.A.	Incluído na amostra
Grupo 2	RESTFLIGHT MADEIRA - Sociedade de Catering, Lda	VN < 80%	Grupo 2	JETBASE LDA	VN < 80%	Grupo 2	MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS S A - SUCURSAL EM PORTUGAL	Dados insuficientes
	Servicater - Serviços de Catering e Restauração Coletiva, Lda.	Dados insuficientes		LGSP - LUFTHANSA GROUND SERVICES PORTUGAL UNIPessoal LDA	Incluído na amostra		Portway Handling de Portugal SA	Incluído na amostra
	JETBASE LDA	VN < 80%		MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS S A - SUCURSAL EM PORTUGAL	Incluído na amostra		PTS - PORTUGAL TURISMO E SERVIÇO, LDA	Incluído na amostra
	LGSP - LUFTHANSA GROUND SERVICES PORTUGAL UNIPessoal LDA	Incluído na amostra		GROUNDUNK, LDA	VN < 80%		JETBASE LDA	VN < 80%
	MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS S A - SUCURSAL EM PORTUGAL	Incluído na amostra		OMNI HANDLING - Serviço de apoio a aeronaves, Lda	Incluído na amostra		GROUNDUNK, LDA	VN < 80%
	OMNI HANDLING - Serviço de apoio a aeronaves, Lda	Incluído na amostra		Portway Handling de Portugal SA	Incluído na amostra		LGSP - LUFTHANSA GROUND SERVICES PORTUGAL UNIPessoal LDA	Dados insuficientes
	Portway Handling de Portugal SA	Incluído na amostra		PTS - PORTUGAL TURISMO E SERVIÇO, LDA	VN < 80%		OMNI HANDLING - Serviço de apoio a aeronaves, Lda	Incluído na amostra
	PTS - PORTUGAL TURISMO E SERVIÇO, LDA	VN < 80%		SAFEPORT SERVIÇOS DE HANDLING LDA	Incluído na amostra		SPdH - Serviços Portugueses de Handling, S.A.	Incluído na amostra
	SAFEPORT SERVIÇOS DE HANDLING LDA	Incluído na amostra		SPdH - Serviços Portugueses de Handling, S.A.	Incluído na amostra		SAFEPORT SERVIÇOS DE HANDLING LDA	Incluído na amostra
	SPdH - Serviços Portugueses de Handling, S.A.	Incluído na amostra	Grupo 3	AGENTRA CAPITOL INTERNACIONAL AGENCIAMENTOS EM TRANSPORTES LDA	Dados insuficientes	Grupo 3	AGENTRA CAPITOL INTERNACIONAL AGENCIAMENTOS EM TRANSPORTES LDA	Dados insuficientes
Grupo 3	AGENTRA CAPITOL INTERNACIONAL AGENCIAMENTOS EM TRANSPORTES LDA	Dados insuficientes		Air Pass - Prestação de Serviços e Assistência a Passageiros, Lda	Dados insuficientes		Air Pass - Prestação de Serviços e Assistência a Passageiros, Lda	Dados insuficientes
	Air Pass - Prestação de Serviços e Assistência a Passageiros, Lda	VN < 80%		GSA - Gestão Serviços Aéreos, Lda	Dados insuficientes		IN FLIGHT SOLUTIONS - SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA, S.A.	sub-representação da amostra
	GROUNDUNK, LDA	VN < 80%		ICTSP-Portugal-Consultadoria de Aviação Comercial, S.A.	VN < 80%		GROUNDWAY - SERVIÇOS DE HANDLING, LDA	VN < 80%
	GSA - Gestão Serviços Aéreos, Lda	Dados insuficientes		GROUNDWAY - SERVIÇOS DE HANDLING, LDA	VN < 80%		ICTSP-Portugal-Consultadoria de Aviação Comercial, S.A.	VN < 80%
	IN FLIGHT SOLUTIONS - SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA, S.A.	sub-representação da amostra		IN FLIGHT SOLUTIONS - SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA, S.A.	sub-representação da amostra		I-SEC INTERNATIONAL SECURITY PORTUGAL UNIPessoal LDA	Dados insuficientes
	RHMAIS - ORGANIZAÇÃO E GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS, SA	VN < 80%		RHMAIS - ORGANIZAÇÃO E GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS, SA	VN < 80%		SERVISAIR PORTUGAL UNIPessoal, LDA	sub-representação da amostra
	SERVISAIR PORTUGAL UNIPessoal, LDA	sub-representação da amostra		SERVISAIR PORTUGAL UNIPessoal, LDA	sub-representação da amostra		GSA - Gestão Serviços Aéreos, Lda	Dados insuficientes
	X-Assistance, Multiserviços, S.A.	VN < 80%		X-Assistance, Multiserviços, S.A.	VN < 80%		RHMAIS - ORGANIZAÇÃO E GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS, SA	VN < 80%
	Carface-Limpeza Integral Recond Veículos, Lda.	Dados insuficientes	Grupo 4	Carface-Limpeza Integral Recond Veículos, Lda.	Dados insuficientes	Grupo 4	RUI NATAL TEIXEIRA BRASIL SOCIEDADE UNIPessoal LDA aporlean	VN < 80%
Grupo 4	CLIMEX - CONTROLO DE AMBIENTE, S.A.	VN < 80%		CLIMEX - CONTROLO DE AMBIENTE, S.A.	VN < 80%		CLIMEX - CONTROLO DE AMBIENTE, S.A.	VN < 80%
	IBERLUM - Sociedade Técnica de Limpezas, S.A.	VN < 80%		IBERLUM - Sociedade Técnica de Limpezas, S.A.	VN < 80%		IBERLUM - Sociedade Técnica de Limpezas, S.A.	Dados insuficientes
	ISS FACILITY SERVICES - Gestão e Manutenção de Edifícios, Lda	VN < 80%		ISS FACILITY SERVICES - Gestão e Manutenção de Edifícios, Lda	VN < 80%		JANEIRO - INFIGHT SERVICES, LDA	Incluído na amostra
	JANEIRO - INFIGHT SERVICES, LDA	Não incluído no presente estudo		JANEIRO - INFIGHT SERVICES, LDA	Incluído na amostra		ISS FACILITY SERVICES - Gestão e Manutenção de Edifícios, Lda	VN < 80%
	NEWS ON BOARD AVIATION SERVICES LDA	Não incluído no presente estudo		NEWS ON BOARD AVIATION SERVICES LDA	VN < 80%		PRO-CARE - SERVIÇOS ESPECIAIS DE LIMPEZA LDA	VN < 80%
	PRO-CARE - SERVIÇOS ESPECIAIS DE LIMPEZA LDA	VN < 80%		PRO-CARE - SERVIÇOS ESPECIAIS DE LIMPEZA LDA	VN < 80%		SERUMACLEAN - Serviços de Limpeza, S.A.	Dados insuficientes
	RUI NATAL TEIXEIRA BRASIL SOCIEDADE UNIPessoal LDA aporlean	VN < 80%		RUI NATAL TEIXEIRA BRASIL SOCIEDADE UNIPessoal LDA aporlean	VN < 80%		NEWS ON BOARD AVIATION SERVICES LDA	VN < 80%
	SERUMACLEAN - Serviços de Limpeza, S.A.	VN < 80%		SERUMACLEAN - Serviços de Limpeza, S.A.	VN < 80%	Grupo 5	Carface-Limpeza Integral Recond Veículos, Lda.	Dados insuficientes
	Aeromec - Mecânica de Aeronaves, S.A.	Não incluído no presente estudo		Aeromec - Mecânica de Aeronaves, S.A.	Não incluído no presente estudo		JC AIRCRAFT MAINTENANCE LDA	Manutenção
Grupo 5	Iberworld, S.A.	Não incluído no presente estudo	Grupo 5	JC AIRCRAFT MAINTENANCE LDA	Não incluído no presente estudo		MESA MANUTENÇÃO ENGENHARIA E SERVIÇOS DE AERONAVES, LDA	Incluído na amostra
	JC AIRCRAFT MAINTENANCE LDA	Não incluído no presente estudo		LOURO AERONAVES E SERVIÇOS - LAS, LDA	Não incluído no presente estudo		LOURO AERONAVES E SERVIÇOS - LAS, LDA	Manutenção
	LOURO AERONAVES E SERVIÇOS - LAS, LDA	Não incluído no presente estudo		MESA MANUTENÇÃO ENGENHARIA E SERVIÇOS DE AERONAVES, LDA	Não incluído no presente estudo		Aeromec - Mecânica de Aeronaves, S.A.	Manutenção
	MESA MANUTENÇÃO ENGENHARIA E SERVIÇOS DE AERONAVES, LDA	Não incluído no presente estudo		BENCOM ARMAZENAGEM E COMERCIO DE COMBUSTÍVEIS SA	Não incluído no presente estudo		BENCOM ARMAZENAGEM E COMERCIO DE COMBUSTÍVEIS SA	Combustíveis
	BENCOM ARMAZENAGEM E COMERCIO DE COMBUSTÍVEIS SA	Não incluído no presente estudo	Grupo 6	BP Portuguesa, S.A.	Não incluído no presente estudo		OZ Energia Jet Unipessoal, Lda	Combustíveis
	BP Portuguesa, S.A.	Não incluído no presente estudo		Cepsa, S.A.	Não incluído no presente estudo		Petróleos de Portugal Petrolgal, S.A.	Combustíveis
	Cepsa, S.A.	Não incluído no presente estudo		OZ Energia Jet Unipessoal, Lda	Não incluído no presente estudo		Repsol, S.A.	Combustíveis
	Eso Portuguesa/Galp Comercialização	Não incluído no presente estudo		Petróleos de Portugal Petrolgal, S.A.	Não incluído no presente estudo		SABA SOC ABASTECEDORA AERONAVES LDA	Combustíveis
	OZ Energia Jet Unipessoal, Lda	Não incluído no presente estudo		Repsol, S.A.	Não incluído no presente estudo		BP Portuguesa, S.A.	Combustíveis
	Petróleos de Portugal Petrolgal, S.A.	Não incluído no presente estudo		SABA SOC ABASTECEDORA AERONAVES LDA	Não incluído no presente estudo	Grupo 7	UPS of Portugal, Lda	Integrador
	Repsol, S.A.	Não incluído no presente estudo		Federal Express Corporation	Não incluído no presente estudo		Federal Express Corporation	Integrador
	SABA SOC ABASTECEDORA AERONAVES LDA	Não incluído no presente estudo		UPS of Portugal, Lda	Não incluído no presente estudo		Airjet - Soc. de meios Aéreos, Lda.	TA
Grupo 6	Federal Express Corporation	Não incluído no presente estudo		UPS of Portugal, Lda	Não incluído no presente estudo		Sata Air Açores, S.A.	TA
	UPS of Portugal, Lda	Não incluído no presente estudo		Grupo 8 Sata Air Açores, S.A.	Não incluído no presente estudo			
	Sata Air Açores, S.A.	VN < 80%						

