



ANAC

Autoridade Nacional da Aviação Civil



DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO DO SEGMENTO
DE AVIAÇÃO EXECUTIVA [2008-2015]

ÍNDICE

1. Sumário Executivo.....	6
2. Introdução	7
3. Fontes e Metodologia	8
4. Delimitação do conceito de Aviação Executiva.....	9
5. Enquadramento Regulatório.....	11
6. Caracterização do Segmento da Aviação Executiva	14
6.1. Evolução Histórica	14
6.2. Rotas, Sazonalidade e Operadores	16
6.3. Frotas	23
7. Caracterização da Amostra	26
8. Desempenho Económico e Financeiro da Amostra	28
8.1. Análise Económica e Financeira	29
8.1.1. Balanço e Demonstração dos Resultados.....	29
8.2. Resultados Económicos	35
8.3. Estrutura financeira, Financiamento e Repartição dos Rendimentos.....	36
8.4. Rendibilidade	38
9. Limitações e temas a desenvolver.....	39
10. Conclusões	40
Anexos	42
Anexo A_Códigos IATA dos Aeroportos	
Anexo B_Aeronaves	

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA_1 - Atividades de Aviação Civil - ICAO	10
TABELA_2 - Indicadores de Tráfego Da Aviação Executiva - (2008-2015).....	15
TABELA_3 - Dez Principais Rotas (ORIGEM/DESTINO) - (2008-2015).....	17
TABELA_4 - Quota dos Movimentos Executivos pela Nacionalidade do Operador - (2008-2015) 21	
TABELA_5 - Quota dos Passageiros Transportados em Voos Executivos pela Nacionalidade do Operador - (2008-2015)	22
TABELA_6 - Empresas da Amostra e Quotas de Movimentos de Aviação Executiva - (2013-2015).....	26
TABELA_7 - Aeronaves Certificadas Inscritas nos Certificados de Operador Aéreo das Empresas - (2013-2015).....	27
TABELA_8 - Principais Contas do Balanço - Ativo (2013-2015)	29
TABELA_9 - Principais Contas do Balanço - Capitais Próprios e Passivo (2013-2015).....	30
TABELA_10 - Principais Rubricas da Demonstração dos Resultados - Rendimentos e Ganhos (2013-2015).....	31
TABELA_11 - Principais Rubricas da Demonstração dos Resultados - Gastos e Perdas (2013-2015).....	32
TABELA_12 - Investimento (2013-2015).....	33
TABELA_13 - Depreciações / Gastos com o Pessoal (2013-2015)	33
TABELA_14 - Número de Pessoas ao Serviço (2013-2015).....	34
TABELA_15 - Peso Relativo das Principais Contas de Gastos (2013-2015)	34
TABELA_16 - Resultados Económicos (2013-2015)	35
TABELA_17 - Estrutura Financeira (2013-2015)	36
TABELA_18 - Financiamento (2013-2015).....	36
TABELA_19 - Repartição dos Rendimentos (2013-2015).....	37
TABELA_20 - Liquidez (2013-2015).....	37
TABELA_21 - Rácios Técnicos (2013-2015).....	38
TABELA_22 - Rendibilidade (2013-2015)	38

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO_1 - Taxas de Variações Homólogas de Movimentos e Passageiros Embarcados - Aviação Executiva vs Aviação Regular - (2008-2015).....	15
GRÁFICO_2 - Evolução dos Movimentos de Aviação Executiva nos Segmentos Doméstico e Internacional - (2008-2015).....	16
GRÁFICO_3 - Evolução dos <i>City-Pairs</i> da Aviação Executiva nos Segmentos Doméstico e Internacional - (2008-2015).....	16
GRÁFICO_4 - Evolução das Principais Rotas da Aviação Executiva - (2008-2015)	18
GRÁFICO_5 - Número de Movimentos de Aviação Executiva nos Aeroportos e Aeródromos Nacionais, por Mês - (2008-2015).....	19
GRÁFICO_6 - Distribuição dos Movimentos de Aviação Executiva nos Aeroportos e Aeródromos Nacionais, por Dias da Semana - (2008-2015)	20
GRÁFICO_7 - Distribuição dos Movimentos Regulares nos Aeroportos e Aeródromos Nacionais, por Dias da Semana - (2008-2015).....	20
GRÁFICO_8 - Número de Movimentos por Tipo de Aeronave (Modelo e Propulsão) - (2008-2015).....	23
GRÁFICO_9 - Distribuição da Distância Percorrida por Tipologia de Aeronave - (2008-2015).....	24
GRÁFICO_10 - Distribuição dos Movimentos por Classe de Distância e Densidades <i>Kernel</i> - (2008-2015).....	25

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2016, 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 de organizações detentoras de uma licença emitida pela ANAC, para o exercício do transporte aéreo, mas que se dedicam exclusiva ou maioritariamente ao segmento da aviação executiva, no período compreendido entre 2013 e 2015, não obstante a análise dos correspondentes indicadores de tráfego incidir sobre um período temporal mais alargado (2008 a 2015).

O estudo está dividido em três partes. Na primeira parte são apresentadas e discutidas as características distintivas da atividade que configura o conceito de “aviação executiva”. A segunda parte integra uma análise aos dados e estatísticas do tráfego da aviação executiva verificado entre 2008 e 2015 de e para as infraestruturas aeroportuárias nacionais. Por último, a terceira parte contempla a análise do desempenho económico e financeiro das empresas que se dedicam a esta atividade.

No período analisado, concluiu-se que a aviação executiva em Portugal é pouco expressiva, quer em número de movimentos, quer em número de passageiros transportados face ao total do transporte aéreo, tendo vindo a perder representatividade desde 2008 (1,5%), cifrando-se em 1% em 2015 do total de movimentos de e para as infraestruturas aeroportuárias nacionais.

Concluiu-se, ainda, que este segmento tem revelado características que se afastam ligeiramente dos padrões americano e europeu, desde logo porque se desenvolveu a partir dos principais aeroportos e, em menor grau, das infraestruturas aeroportuárias secundárias. O perfil das aeronaves também diferiu ligeiramente do padrão apontado em relatórios internacionais.

No período analisado, os operadores dedicados à aviação executiva foram, na sua maioria, empresas de pequena e média dimensão, com recursos limitados e estruturas de custos sensíveis à volatilidade da procura.

Dados de 2015, indicam que 15 dos 26 operadores aéreos, titulares de uma licença de transporte aéreo e respetivo Certificado de Operador Aéreo emitidos pela ANAC, realizaram voos de aviação executiva, de forma exclusiva ou combinada, e representaram 10% do total do volume de negócios do setor e 3% do valor acrescentado bruto (VAB) gerado pelo mesmo.

No que se refere ao desempenho económico e financeiro das empresas da amostra concluiu-se que os resultados económicos negativos obtidos no triénio (2013-2015) se ficaram a dever à incapacidade dos operadores em obter resultados de exploração robustos o suficiente para cobrir as elevadas depreciações e os gastos com financiamentos obtidos e, ainda, a retração da procura.

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

2. INTRODUÇÃO

A aviação executiva é definida por um conjunto de características associadas à natureza dos voos e dos seus padrões, à natureza dos clientes e das aeronaves utilizadas, e, ainda, ao valor dos serviços prestados.

Para o preenchimento do conceito de aviação executiva concorre, portanto, a atuação diferenciada dos vários *stakeholders* que compõem o setor da aviação civil (operadores de transporte aéreo, construtores de aeronaves, locadores e instituições financeiras, infraestruturas aeroportuárias, operadores de assistência em escala, organizações de manutenção, entre outros).

Os impactos económicos da aviação executiva emanam das ligações da aviação executiva a outras atividades da aviação civil designadamente a construção e a manutenção de aeronaves, o investimento em infraestruturas locais, a criação de emprego local, entre outros catalisadores da economia.

Para a Comissão Europeia e para o Parlamento Europeu, a aviação executiva fornece soluções mais flexíveis, adaptáveis para indivíduos, empresas e comunidades locais, que incrementam a mobilidade, a produtividade dos negócios e a coesão.

Segundo um estudo desenvolvido pela Pricewaterhouse, em 2008, a dimensão e escala das empresas e dos valores envolvidos relevam para o impacto da aviação executiva na economia. Dados de 2007 indicam que a dimensão económica do segmento da aviação executiva, medido ao nível do seu impacto total (efeitos diretos, indiretos e induzidos) contribuiu positivamente para o valor acrescentado bruto da União Europeia, em cerca de 19.700 milhões de euros e em 1.100 milhões para o VAB português.

Na Europa a atividade da aviação executiva é mais saliente na Alemanha, França, Reino Unido e Itália. No entanto, a aviação executiva em Portugal e Espanha tem vindo a ser também alimentada pela procura de lazer, em virtude da instabilidade política registada nos tradicionais destinos mediterrânicos.

Em Portugal, a aviação executiva tem um peso residual (cerca de 1,3% dos movimentos acumulados de 2008 a 2015) e não compete diretamente com o transporte aéreo regular, na medida em que preenche as suas lacunas, ou seja, concretiza uma oferta entre pontos que não são convenientemente servidos pelas opções da oferta regular, seja em termos de frequência, seja noutra característica relevante para uma procura mais exigente.

O número de operadores que prestam serviços de aviação executiva em Portugal é também inferior ao universo de operadores licenciados para o transporte aéreo regular e não regular, assim como o correspondente leque de tipologias de aeronaves afetas à sua atividade.

Para os operadores nacionais dedicados à aviação executiva, a opção de negócio passa pela exploração de modelos alternativos de propriedade que introduzem mais flexibilidade, menos investimento de capital e partilha de encargos com a adaptação às possíveis alterações aos requisitos regulamentares. O facto de o maior operador de aviação executiva no período em análise desenvolver um modelo de negócio da propriedade fracionada, é prova desta escolha.

Quer na Europa, como em Portugal, verifica-se uma recente contração deste segmento de mercado, que ainda tenta contrariar o período recessivo ou a estagnação económica, bem assim como a manutenção e prolongamento de programas de austeridade. Fora da zona euro, a procura de serviços de aviação executiva continua a crescer.

3. FONTES E METODOLOGIA

Para a realização deste Estudo foram utilizadas as várias fontes de informação internas da ANAC.

No que se refere concretamente aos indicadores de tráfego dos operadores que realizam voos de aviação executiva com origem ou destino nas infraestruturas aeroportuárias nacionais, foi consultada a base de dados dos formulários de tráfego preenchidos pelos prestadores de assistência em escala ou pelos operadores por cada movimento de aterragem e descolagem. Como voos de aviação executiva foram elegíveis os voos cujo plano de voo associado lhes conferiu a natureza de “táxi aéreo”.

Foram ainda elegíveis certos movimentos codificados como não comerciais, do tipo “outros”, para os operadores selecionados e para os tipos de aeronave habitualmente afetos à aviação executiva.

Por sua vez, foram desconsiderados os voos regulares em “classe executiva”, mesmo que sirvam para suportar atividades empresariais ou mesmo que o posicionamento do operador seja para considerar os voos como executivos, mas, em contrapartida, sejam de natureza regular.

Foram também excluídos os voos particulares, por integrarem, sobretudo, o conceito de aviação geral.

Contudo, ressalva-se a probabilidade de o número de voos de aviação executiva poder estar subavaliado, pelo facto de não ser possível identificar o universo deste tipo de operações nos aeródromos de menores dimensões, que não têm a obrigatoriedade de reporte pormenorizado das operações de aterragem e descolagem.

Do tratamento da referida base dados de movimentos de aviação executiva resultaram valores omissos em algumas variáveis, sobretudo nas variáveis origem e destino, mas numa proporção inferior a 1%. Os valores omissos resultam da especificidade de alguns voos de natureza não regular, erros de classificação e outros tipos de inconsistências.

Deste modo, os quadros doravante apresentados incluem a máxima informação disponível para cada análise, o que significa que apenas foram omitidos os casos com valores omissos nas variáveis em análise (*pairwise deletion*).

4. DELIMITAÇÃO DO CONCEITO DE AVIAÇÃO EXECUTIVA

A aviação executiva é, por excelência, a aviação ponto-a-ponto, isto é, o transporte de passageiros ou carga sem recurso a escalas. Esta característica está relacionada com a proposta de valor que põe à disposição dos clientes poupança de tempo, mais do que o acesso a um serviço de luxo.

A aviação executiva inclui dois tipos distintos de negócio: A aviação estritamente “executiva” e o táxi aéreo. Os modelos de exploração destes negócios podem fazer-se suportar por aeronaves executivas convencionais que podem ligar pontos a curta ou longa distância ou jatos ligeiros (*Very Light Jets - VLJ*), que voam apenas para destinos a curta distância e requerem menos capacidade aeroportuária.

No entendimento da ICAO, o segmento da aviação executiva pode enquadrar-se na atividade de transporte aéreo comercial e na aviação geral.

No transporte aéreo comercial, a aviação executiva, vulgarmente identificada por operações aéreas de táxi aéreo ou de negócios, reveste uma natureza não regular, a pedido e sem grande antecedência, realizadas por operadores titulares de um certificado de operador aéreo válido, para transporte de passageiros, carga, correio, ou uma combinação destes, a título.

No segmento da aviação geral, a aviação executiva reveste uma natureza não comercial, vulgarmente identificada por operações realizadas pelos proprietários das aeronaves na condução dos seus negócios.

De acordo com o Conselho Internacional de Aviação Executiva (IBAC - *International Business Aviation Council*), observador permanente na ICAO, e que representa os interesses da aviação comercial em todo o mundo, a definição mais generalista de aviação executiva não espelha todas as especificidades desta atividade, nem os vários segmentos em que esta se encontra dividida na prática.

Por este facto, a IBAC considera existirem quatro subdivisões, que compõem coletivamente a aviação executiva, concretamente:

- **A aviação executiva comercial**, como uma operação comercial ou uso de uma aeronave por parte de uma empresa para o transporte de passageiros ou de mercadorias, como uma ajuda para a realização dos seus negócios, estando esta aeronave exclusivamente disponível para o efeito e sendo a mesma pilotada por um profissional contratado para o efeito.
- **A aviação executiva corporativa**, como uma operação não comercial ou uso de uma aeronave por parte de uma empresa para o transporte de passageiros ou de mercadorias, como uma ajuda para a realização dos seus negócios, estando esta aeronave exclusivamente disponível para o efeito e sendo a mesma pilotada por um profissional contratado para o efeito.
- **A aviação executiva operada pelo proprietário**, como uma operação não comercial ou uso de uma aeronave por parte de um indivíduo para o transporte de passageiros ou de mercadorias, como uma ajuda para a realização dos seus negócios.
- **Propriedade fracionada**, como uma operação ou uso de uma aeronave por parte de uma entidade em representação de um grupo de proprietários que detêm em conjunto de quotas mínimas sobre as aeronaves operadas por essa entidade. Estas operações são, normalmente, não comerciais ou comerciais se operadas por uma entidade detentora de um certificado de operador aéreo válido.

Esta definição proposta pela IBAC (1998) é a definição adotada pela CE (Regulamento (CE) n.º 793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de abril de 2004):

“O sector da aviação geral que diz respeito à exploração ou à utilização de aeronaves pelas empresas para o transporte de passageiros ou de mercadorias no exercício das suas atividades, realizando-se os voos para fins geralmente considerados não acessíveis ao público, sendo pilotados por indivíduos que possuem, no mínimo, uma licença de piloto comercial de aviões, válida com qualificação de voo por instrumentos”

Para o presente estudo e decorrente das limitações da informação estatística, foram considerados como objeto de estudo todos os movimentos codificados como aviação executiva, ou seja, os voos realizados por empresas com certificado de operador aéreo, bem como outros voos com características similares, codificados de forma diferenciada, como reflete a figura 1.

TABELA_1 - ATIVIDADES DE AVIAÇÃO CIVIL - ICAO

Civil Aviation Activities ¹⁾		
		Código do tipo de operação
Commercial air transport services	Scheduled	111 112 211 212
	Non scheduled	311 311 311 911 113 114 213 911 512
General aviation	Non-commercial business aviation	411
	Agriculture	312
	Photography	312
	Observation and patrol	312
	Aerial advertising	312
	Construction	312
	Surveying	312
	SAR	511
	Other aerial work	312
	Instructional flying	NA
	Pleasure flying	411
Other flying	911	
Airport services		NA
Air navigation services		NA
Civil aviation manufacturing		NA
Aviation training		NA
Maintenance e overhaul		NA
Regulatory functions		NA
Other activities		911 513 611 612 711 712

Fonte: ICAO

Nestes termos, o conceito de aviação executiva deste estudo engloba o táxi aéreo, a aviação executiva realizada por operadores com certificado de operador aéreo válido e outros voos com características similares.

¹ Ou “voos privados de empresas” no caso da denominação atribuída pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004.

5. ENQUADRAMENTO REGULATÓRIO

O enquadramento regulatório da aviação executiva encontra-se relativamente disperso pelos vários diplomas nacionais e comunitários aplicáveis ao transporte aéreo regular não regular.

Por este facto, descrevem-se de seguida os principais diplomas que regulam este subsegmento do transporte aéreo.

- **Decreto-Lei n.º 274/77, de 4 de julho, (alterado pelo Decreto-Lei n.º 156/79, de 29 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 213/88, de 17 de junho e pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto).**

Regula o transporte aéreo não regular internacional.

- **Decreto-Lei n.º 19/82, de 28 de janeiro².**

Estabelece as normas sobre o transporte aéreo não regular.

- **Portaria n.º 606/91, de 4 de julho.**

Fixa as taxas de certificação técnica dos operadores de transporte aéreo e de licenciamento de operadores de transporte aéreo regular e não regular. Revoga as Portarias n.ºs 842/89, de 25 de Setembro e 172-A/90, de 6 de Março.

- **Regulamento CEE n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993.**

Relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade. Alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004.

- **Regulamento (INAC) n.º 32/2003, de 31 de julho³.**

Estabelece as condições de aprovação da operação de aeronaves utilizadas em transporte aéreo em regime de contrato de locação por operadores nacionais.

- **Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro⁴.**

² Alterado por Decreto-Lei n.º 208/2004 (altera o art.º 28º) Decreto-Lei n.º 111/91 (altera os art.ºs 5º, 10º, 15º e 22º) Decreto-Lei n.º 169/88 (art.º 4º e 16º e a al. c) do n.º 1 do art.º 28º) Revogado por Decreto-Lei n.º 208/2004 (revoga os art.ºs. 27º, 29º, 30º, 31º, 32º, 35º, 36º, 37º e 39º) Decreto-Lei n.º 168/88 (revoga o n.º 2 do art.º 2º, art.º 8º e 9º, o n.º 2 do art.º 20º al. b), n.º 1 e 2 do art.º 28º).

³ Alterado por Regulamento n.º 832/2010 (altera os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 8.º, 10.º, 13.º, 14.º, 16.º, 17.º, 19.º e 20.º, as epígrafes dos Capítulos III, IV, V e VI e republica), Regulamento N.º 249/2007 (altera o artigo 3.º) D.R. SÉRIE II Revogado por Regulamento n.º 832/2010 (revoga as alíneas a), d), h), n), o), q), r), t), u), z) e aa) do n.º 1 do artigo 2.º, o n.º 2, 3 e 7 do artigo 3.º, o artigo 7.º, o artigo 9.º, o artigo 11.º, o artigo 12.º, o artigo 15.º, o artigo 18.º, o artigo 21.º e repristina o artigo 22.º); Regulamento N.º 417/2008 (revoga o n.º 6 do artigo 3.º e o artigo 22.º) D.R. Série II.

⁴ Com a entrada em vigor da portaria prevista no n.º 5 do artigo 4.º deste diploma foram revogadas as disposições respeitantes a aeroportos e aeródromos, constantes dos artigos 15.º e 17.º do Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 259/2002, de 23 de Novembro, alterado por Decreto-Lei N.º 208/2004 (art.º 12º) e revogado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004 (art.ºs 13º e 15º).

Transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários.

→ **Regulamento (CE) n.º 785/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004.**

Relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves.

→ **Regulamento (INAC) n.º 159/2004, de 30 de junho⁵.**

Visa regular a cobrança de taxas pelo INAC, I.P. por serviços públicos prestados no âmbito das suas atribuições.

→ **Regulamento (INAC) n.º 249/2007, de 18 de setembro,**

Introduz alterações ao Regulamento n.º 32/2003 do INAC, I. P., de 31 de julho, que estabelece as normas relativas à operação de aeronaves em regime de contrato de locação, por operadores nacionais, no âmbito do transporte aéreo. Altera o artigo 3.º do Regulamento n.º 32/2003, do INAC, de 31 de Julho, que regula a operação de aeronaves em regime de contrato de locação por operadores nacionais.

→ **Decreto-Lei n.º 109/2008 de 28 de junho,**

Procede à designação dos aeroportos coordenados e dos aeroportos com horários facilitados dentro do território português, à atribuição das funções de entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e de entidade facilitadora à ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., à criação do Comité Nacional de Coordenação, e revoga o Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março. Pela prestação do serviço de coordenação e atribuição de faixas horárias e como contrapartida da respetiva utilização é devida uma taxa de atribuição de *slot*, cobrada simultaneamente com as taxas de aterragem e de descolagem, por movimento, a fixar por portaria do ministro responsável pelo sector da aviação civil. O procedimento de aprovação da taxa referida no número anterior segue o regime legal que se encontra previsto para as taxas de aterragem e de descolagem, devendo o respetivo quantitativo ser fixado após parecer prévio do INAC, I. P.

→ **Regulamento (INAC) n.º 417/2008, que introduz uma Segunda alteração ao Regulamento n.º 32/2003, de 31 de julho.**

Estabelece as normas relativas à operação de aeronaves em regime de contrato de locação, por operadores nacionais, no âmbito do transporte aéreo e enforma a segunda alteração ao Regulamento n.º 32/2003, de 31 de Julho - normas relativas à operação de aeronaves em regime de contrato de locação, por operadores nacionais, no âmbito do transporte aéreo.

⁵ Após a entrada em vigor da portaria referida no artigo 2.º deste diploma foram revogadas todas as disposições existentes em legislação avulsa relativas às taxas previstas no presente diploma. Após a entrada em vigor da portaria referida no artigo 2.º deste diploma foram ainda revogados os seguintes diplomas: a) Decreto-Lei n.º 165/94, de 4 de Junho; b) Portaria n.º 950-B/92, de 30 de Setembro; c) Portaria n.º 124-A/93, de 3 de Fevereiro; d) Portaria n.º 1268/93, de 15 de Dezembro; e) Portaria n.º 869-A/94, de 28 de Setembro.

- **Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008⁶.**

Relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade.

- **Regulamento (UE) n.º 285/2010 da Comissão, de 6 de abril de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 785/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷.**

Relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves;

- **Regulamento (INAC) n.º 832/2010, de 8 de novembro.**

Revisão do regulamento n.º 32/2003 (normas relativas à operação de aeronaves em regime de contrato de locação, por operadores nacionais, no âmbito do transporte aéreo).

- **Decreto-Lei n.º 116/2012, de 29 de maio⁸.**

Estabelece o regime jurídico do acesso ao mercado e do exercício de direitos de tráfego no transporte aéreo regular extracomunitário.

- **Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012.**

Estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho.

⁶ São revogados os Regulamentos do Conselho (CEE) n.º 2407/92, de 23-07, (CEE) n.º 2408/92 e (CEE) n.º 2409/92, de 24-08.

⁷ Altera o Regulamento (CE) n.º 785/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves, bem como o n.º 2 e n.º 3 do artigo 6º do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia (CE) n.º 785/2004, de 21-04.

⁸ Revoga o Decreto-Lei n.º 66/92, de 23 de abril. Na sequência dos Acórdãos do Tribunal de Justiça proferidos nos processos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98, ficou clarificado que a Comunidade tem competência quanto a diversos aspetos que devem constar dos acordos bilaterais de serviços aéreos, celebrados entre Estados-Membros e países terceiros.

6. CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO DA AVIAÇÃO EXECUTIVA

6.1. CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICA

O despontar da aviação executiva ocorreu após a 2ª guerra mundial, impulsionado pela abundância de aeronaves e pelo desenvolvimento da engenharia dos motores de pistão (Torenbeek, 2010).

Mais recentemente, a poupança de tempo nas deslocções catapultou a atividade, como fator crítico diferenciador. A panóplia de horários disponibilizados ao público pelas várias companhias aéreas não se compadeceu com a necessidade de uma nova procura de transporte aéreo, que não quer estar na dependência de calendarizações rígidas e prefere a discricionariedade de uma contratação de transporte aéreo personalizada e realizada num curto espaço de tempo.

A aviação executiva respondeu, pois, a esta procura e tem ajudado muitas empresas a fecharem importantes negócios, por via de uma melhor adaptação a diversas necessidades, como a agenda, a privacidade e a segurança dos viajantes, a capacidade para enviar produtos ou mercadorias que não são de outra forma facilmente transportados, bem assim como contornar constrangimentos vários, como o acesso a aeroportos ou cidades não servidas diretamente pelas companhias aéreas comerciais.

A conjugação destes fatores provocou a multiplicação de soluções potencialmente redutoras dos custos de deslocação, cada vez mais relacionados com ganhos de tempo e oportunidades, expressos em valor monetário.

A aviação executiva concorre ainda com a aviação regular tradicional por via do preço. Enquanto as tarifas aéreas comerciais são de relativa fácil compreensão e comparação, quer em função da oferta, quer em função do destino, já a avaliação do preço de um voo executivo é menos direta e mais subjetiva. Um voo executivo comporta custos mais complexos.

Por outras palavras, a aviação executiva deixou de ser vista como uma extravagante opção de deslocação e é hoje a escolha de muitas empresas, de tamanho variável, para o transporte de funcionários ou de clientes, bem como de passageiros, para fins particulares.

No geral, os *drivers* dos serviços da aviação executiva estão, assim, relacionados o tempo, custo e a comodidade oferecida ao viajante.

O crescimento da aviação executiva também usufruiu do crescimento da procura de transporte aéreo um pouco por todo o mundo, especialmente quando a necessidade desta procura excedeu as possibilidades de resposta do mercado.

Verifica-se um pouco por toda a Europa, uma tendência crescente para o aparecimento de aeroportos orientados para o transporte executivo, que estão a crescer desviando tráfego dos aeroportos congestionados. Bons exemplos, este fenómeno são Paris - *Le Bourget* e Londres *Biggin Hill*, dois aeroportos exclusivamente utilizados por aeronaves de negócios, isto é, não abertos a qualquer tipo de tráfego de outras companhias aéreas.

Apesar de ter pouco peso nos movimentos totais dos aeroportos e aeródromos, o tráfego executivo (quando concentrado) impõe aos aeroportos uma pressão acrescida sobre a gestão do tráfego, já de si sujeito a fenómenos de sazonalidade e picos de procura. Ao nível do controlo de tráfego aéreo, os voos executivos aumentam a complexidade, na medida em que pressionam os próprios processos de gestão do tráfego aéreo.

Em Portugal, a aviação executiva é igualmente pouco expressiva, quer em número de movimentos, quer em número de passageiros transportados face ao total do transporte aéreo, tendo vindo a perder representatividade desde 2008 (1,5%), cifrando-se em 1% em 2015.

Os principais indicadores de tráfego verificados no período em análise são apresentados no quadro seguinte.

TABELA_2 - INDICADORES DE TRÁFEGO DA AVIAÇÃO EXECUTIVA (2008-2015)

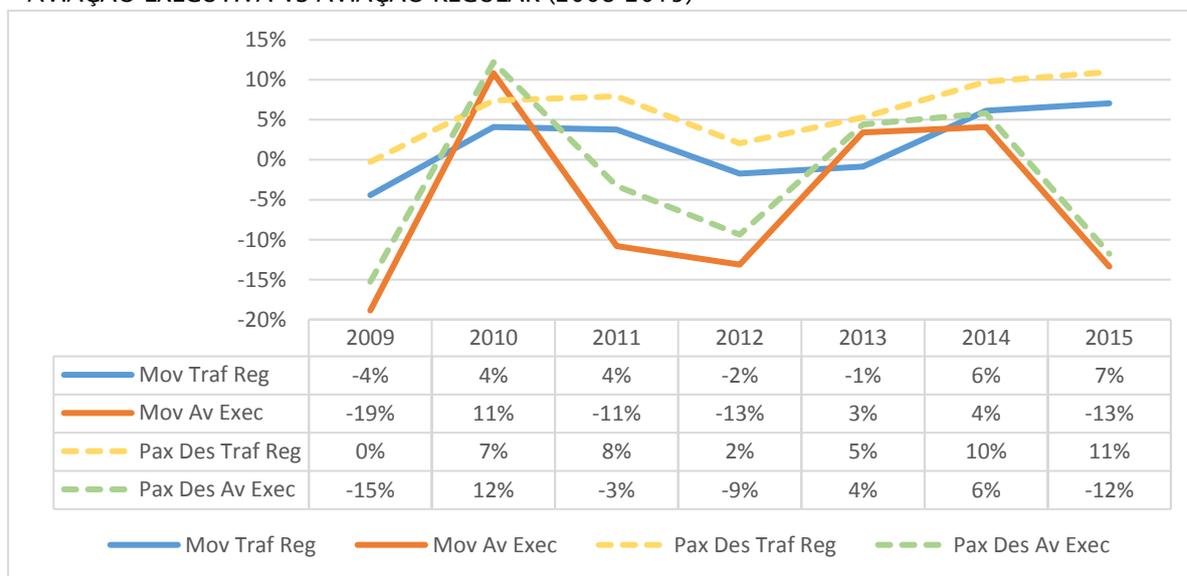
Indicador	2008		2009		2010		2011	
	n	Var %						
Movimentos	5.836	n.a.	4.735	-19%	5.248	11%	4.681	-11%
Pax Desembarcados	8.393	n.a.	6.575	-22%	7.472	14%	7.398	-1%
Pax Embarcados	8.182	n.a.	6.933	-15%	7.779	12%	7.522	-3%
Indicador	2012		2013		2014		2015	
	n	Var %						
Movimentos	4.067	-13%	4.206	3%	4.378	4%	3.793	-13%
Pax Desembarcados	6.607	-11%	6.863	4%	7.149	4%	5.433	-24%
Pax Embarcados	6.817	-9%	7.118	4%	7.532	6%	6.646	-12%

Fonte: ANAC

Comparativamente com o tráfego regular, verifica-se uma maior volatilidade nos indicadores relativos à aviação executiva, como reflete o gráfico infra, ou seja, em períodos de recessão a aviação executiva reagiu de forma mais acentuada.

Dos 7 anos analisados, a aviação executiva apenas superou o crescimento do transporte regular de passageiros em 2010 e 2013.

GRÁFICO_1 - TAXAS DE VARIAÇÃO HOMÓLOGAS DE MOVIMENTOS E PASSAGEIROS EMBARCADOS - AVIAÇÃO EXECUTIVA VS AVIAÇÃO REGULAR (2008-2015)



Contrariamente ao que sucede no panorama comunitário, em que os aeroportos secundários acolhem uma parte significativa dos voos executivos, o caso português distingue-se pela primazia dos principais aeroportos quer na origem, quer no destino deste segmento, com a exceção do aeródromo de Cascais, como se verificará no ponto seguinte.

6.2. ROTAS, SAZONALIDADE E OPERADORES

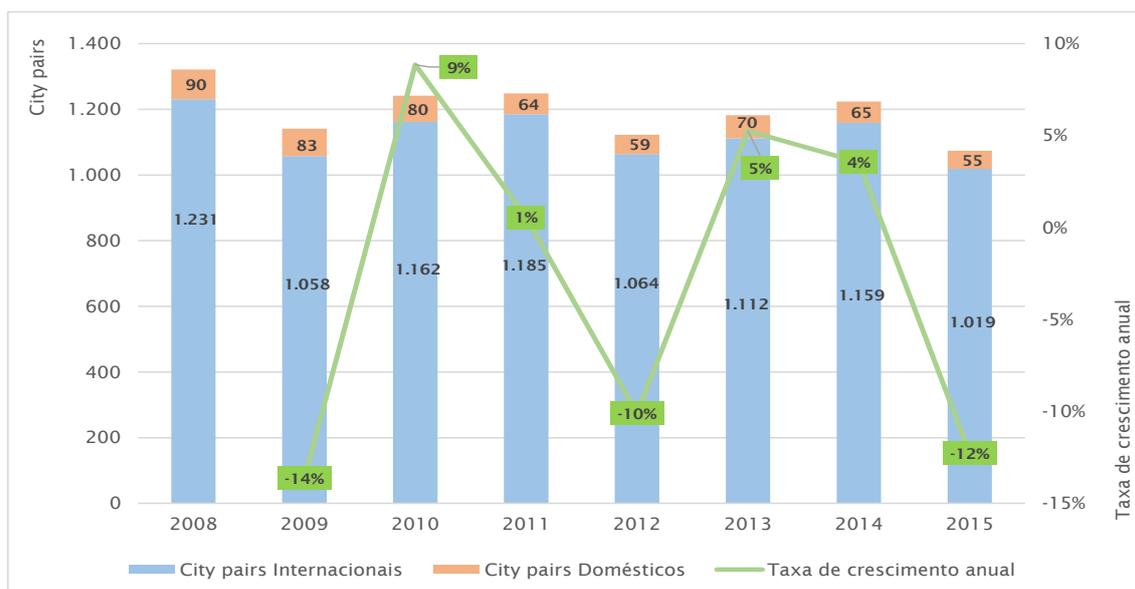
Presume-se que a dimensão da rede da aviação executiva (medida em números de *city pairs*) é substancialmente maior do que a rede do transporte regular de passageiros, uma vez que serve também aeroportos secundários, que não são servidos pelo transporte regular de passageiros e carga.

Os gráficos seguintes demonstram a dimensão da rede da aviação executiva em Portugal, medida em número de *city-pairs*, bem como a preponderância do segmento internacional.

GRÁFICO_2 - EVOLUÇÃO DOS MOVIMENTOS DE AVIAÇÃO EXECUTIVA NOS SEGMENTOS DOMÉSTICO E INTERNACIONAL - (2008-2015)



GRÁFICO_3 - EVOLUÇÃO DOS CITY-PAIRS DA AVIAÇÃO EXECUTIVA NOS SEGMENTOS DOMÉSTICO E INTERNACIONAL - (2008-2015)



No período em análise, a aviação executiva em Portugal não evoluiu a par do transporte regular de passageiros, quer em número de movimentos, quer em número de *city-pairs* operados. Não obstante, as recuperações verificadas em 2010, 2013 e 2014, os totais de 2015 situam-se aquém dos valores de 2008, em cerca de 29% no que se refere a movimentos e em 19% no que ao número de *city-pairs* operados diz respeito.

As tabelas seguintes evidenciam as principais origens e destinos da procura de transporte executivo nas infraestruturas aeroportuárias nacionais. Os códigos IATA destas origens/destinos são designados no Anexo A.

Durante os dois primeiros anos do período em análise destaca-se a preponderância dos voos executivos com origem e destino no aeródromo de Cascais, facto este atribuído às atividades de um operador que deste aeródromo operava voos de turismo.

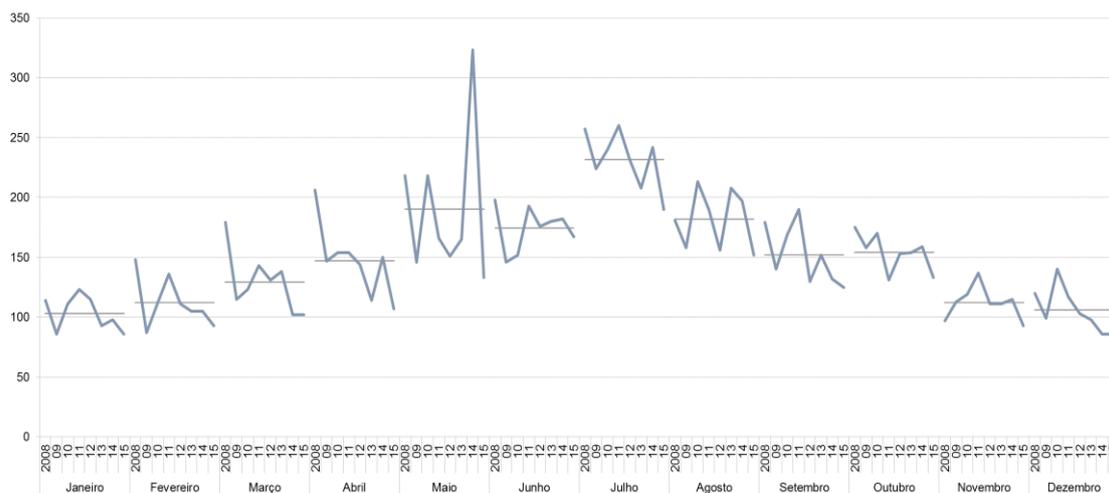
TABELA_3 - DEZ PRINCIPAIS ROTAS (ORIGEM/DESTINO) - (2008-2015)

2008		2009		2010	
Rota (O/D)	N.º Mov (s)	Rota (O/D)	N.º Mov (s)	Rota (O/D)	N.º Mov (s)
XXC-XXC	155	XXC-XXC	100	TOJ-LIS	88
TOJ-LIS	80	LBG-LIS	59	LIS-TOJ	83
LIS-TOJ	73	LIS-TOJ	56	XXC-XXC	70
PDL-TER	64	TOJ-LIS	55	PDL-TER	59
TER-PDL	57	PDL-TER	55	TER-PDL	54
OPO-XXC	57	TER-PDL	53	LBG-LIS	51
LBG-LIS	50	LIS-LBG	45	OPO-XXC	47
LIS-LBG	47	OPO-XXC	44	GVA-LIS	47
DUB-FAO	40	LIS-GVA	44	LIS-LBG	47
OPO-LIS	39	GVA-LIS	44	TOJ-XXC	41
2011		2012		2013	
Rota (O/D)	N.º Mov (s)	Rota (O/D)	N.º Mov (s)	Rota (O/D)	N.º Mov (s)
LIS-TOJ	62	TOJ-LIS	65	LIS-LAD	52
LBG-LIS	62	LIS-LAD	56	MAD-LIS	48
TOJ-LIS	57	LIS-LBG	55	LBG-LIS	45
LIS-LBG	57	LIS-TOJ	51	LIS-GVA	44
LIS-LAD	53	LBG-LIS	44	LIS-MAD	41
OPO-XXC	49	XXC-TOJ	43	GVA-LIS	40
XXC-XXC	48	LIS-GVA	42	LIS-LBG	39
GVA-LIS	44	GVA-LIS	40	LAD-LIS	39
LAD-LIS	39	IBZ-LIS	39	OPO-XXC	34
IBZ-LIS	37	LIS-IBZ	38	MAD-XXC	33

Tal como acontece no tráfego aéreo nacional em geral, também a aviação executiva se caracteriza por uma forte sazonalidade.

O gráfico seguinte evidencia esta sazonalidade, patente na maior concentração da realização de voos de aviação executiva nos meses da estação do Verão IATA ou em datas de eventos de dimensão nacional e internacional

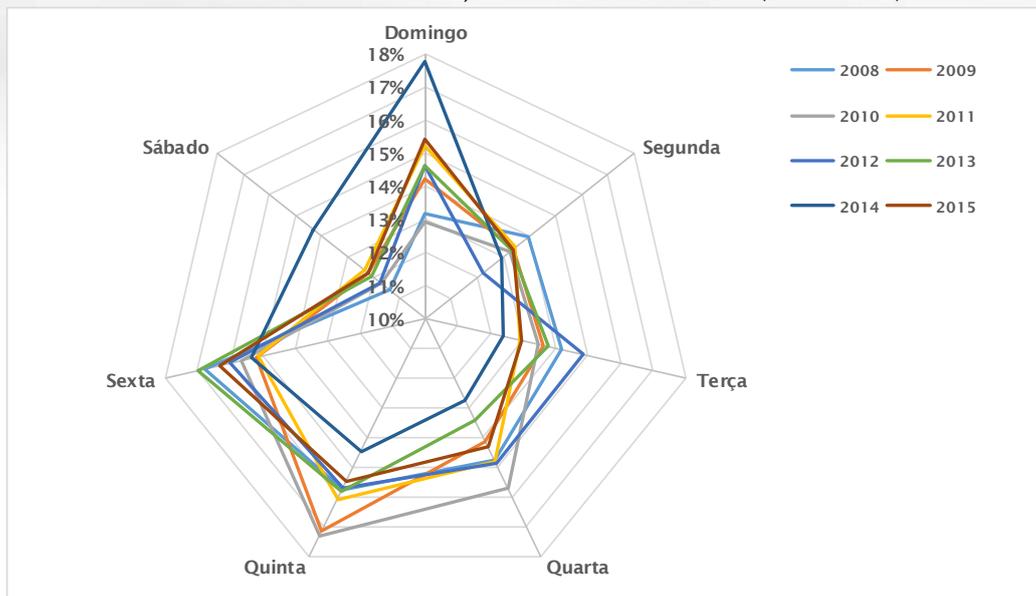
GRÁFICO_5 - NÚMERO DE MOVIMENTOS DE AVIAÇÃO EXECUTIVA NOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS NACIONAIS, POR MÊS - (2008-2015)



O pico registado em maio de 2014 coincide com o evento desportivo da 59ª final da Liga dos Campeões de futebol realizada em Lisboa. Este especto aponta, igualmente, para outra característica deste segmento de transporte, isto é, a sua sensibilidade a ocorrências de carácter lúdico.

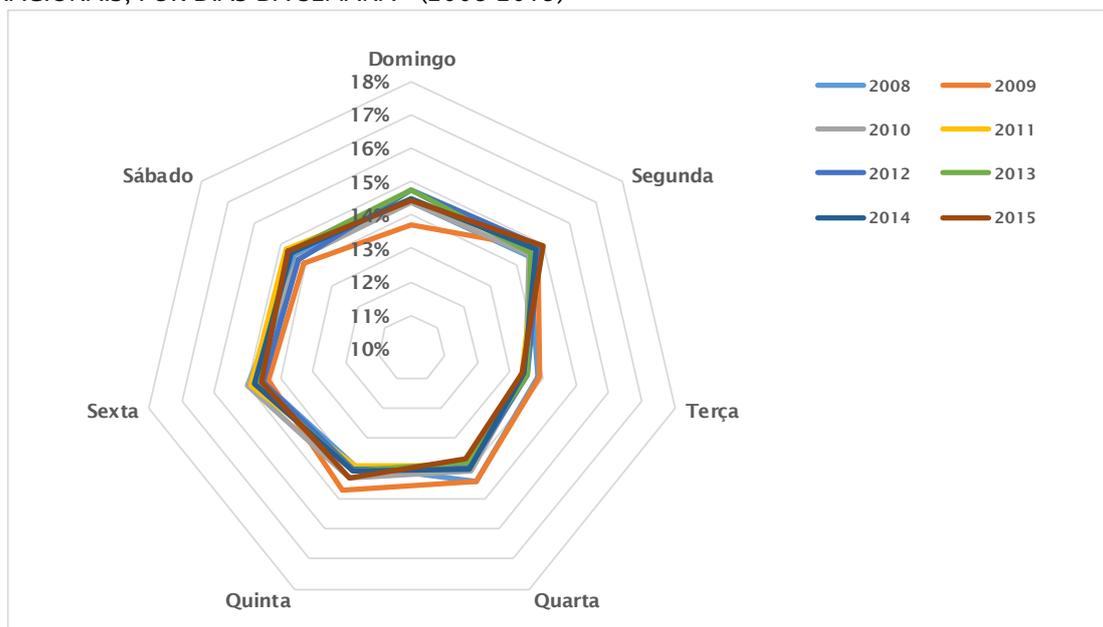
A sazonalidade também pode ser aferida em termos semanais, como demonstra o gráfico seguinte. Em termos semanais verifica-se que há uma predominância dos dias úteis para a realização deste tipo de voo.

GRÁFICO_6 - DISTRIBUIÇÃO DOS MOVIMENTOS DE AVIAÇÃO EXECUTIVA NOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS NACIONAIS, POR DIAS DA SEMANA - (2008-2015)



Esta é mais uma particularidade do transporte executivo, desta feita, por contraposição com o tráfego regular, cuja distribuição semanal é bastante mais uniforme, como demonstra o gráfico seguinte.

GRÁFICO_7 - DISTRIBUIÇÃO DOS MOVIMENTOS REGULARES NOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS NACIONAIS, POR DIAS DA SEMANA - (2008-2015)



DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO DO SEGMENTO
DE AVIAÇÃO EXECUTIVA [2008-2015]

No que aos operadores diz respeito, convida-se à leitura dos quadros seguintes.

TABELA_4 - QUOTA DOS MOVIMENTOS EXECUTIVOS PELA NACIONALIDADE DO OPERADOR - (2008-2015)

País	2008		2009		2010		2011	
	Operadores distintos	Movimentos						
Portugal	31	3.542	24	3.115	23	3.221	25	2.513
Inglaterra	51	444	33	346	46	398	54	507
Espanha	31	388	20	251	26	392	28	365
Alemanha	58	317	39	183	41	253	40	240
Suíça	21	155	17	116	17	118	17	104
Estados Unidos da América	44	151	27	99	35	112	38	126
França	32	149	24	104	23	118	20	76
Outros (73)	129	690	112	521	123	636	146	750
Totais	397	5.836	296	4.735	334	5.248	368	4.681

País	2012		2013		2014		2015	
	Operadores distintos	Movimentos						
Portugal	20	2.155	23	2.114	23	1.938	23	1.881
Inglaterra	37	367	35	467	35	403	34	271
Espanha	21	371	19	288	21	306	15	249
Alemanha	42	228	43	386	41	451	49	358
Suíça	13	110	19	108	17	128	18	92
Estados Unidos da América	27	94	33	98	28	112	24	75
França	26	104	23	95	20	86	19	106
Outros (73)	126	638	135	650	152	954	121	761
Totais	312	4.067	330	4.206	337	4.378	303	3.793

Fonte: ANAC

TABELA_5 - QUOTA DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM VOOS EXECUTIVOS PELA NACIONALIDADE DO OPERADOR - (2008-2015)

País	2008			2009			2010		
	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)
Portugal	7.352	50,5	10,0	6.770	58,4	9,7	7.279	53,6	11,3
Inglaterra	1.517	10,4	2,6	955	8,2	1,6	1.264	9,3	2,1
Espanha	1.101	7,6	1,0	784	6,8	0,7	1.087	8,0	1,3
Alemanha	750	5,1	1,4	420	3,6	0,8	677	5,0	1,3
Suiça	516	3,5	1,0	265	2,3	0,5	352	2,6	0,8
EUA	503	3,5	1,3	294	2,5	0,9	408	3,0	1,2
Outros	2.829	19,4	5,6	2.108	18,2	3,8	2.516	18,5	4,9
Totais	14.568	100,0	22,9	11.596	100,0	18,1	13.583	100,0	22,8

País	2011			2012			2013		
	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)
Portugal	6.650	48,7	10,7	5.838	46,6	9,5	5.826	45,4	11,0
Inglaterra	1.738	12,7	2,9	1.365	10,9	2,3	1.648	12,8	2,8
Espanha	1.039	7,6	1,5	1.303	10,4	1,6	879	6,9	1,0
Alemanha	700	5,1	1,3	659	5,3	1,2	1.082	8,4	2,2
Suiça	405	3,0	1,3	348	2,8	0,9	359	2,8	0,9
EUA	356	2,6	1,2	319	2,5	1,1	293	2,3	0,9
Outros	2.781	20,3	6,3	2.683	21,4	6,0	2.741	21,4	5,7
Totais	13.669	100,0	25,2	12.515	100,0	22,7	12.828	100,0	24,5

País	2014			2015			Totais			Taxa de crescimento anual composta Passageiros (2008-2015)
	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)	Passageiros	Quota de passageiros (%)	RPK (10 ⁶)	
Portugal	5.308	38,0	9,4	4.925	43,4	8,5	49.948	48,0	80,1	-4,9%
Inglaterra	1.434	10,3	2,6	937	8,3	1,6	10.858	10,4	18,6	-5,8%
Espanha	1.031	7,4	1,2	795	7,0	0,8	8.019	7,7	9,2	-4,0%
Alemanha	1.459	10,5	3,2	1.130	10,0	2,0	6.877	6,6	13,4	5,3%
Suiça	480	3,4	1,1	368	3,2	0,7	3.093	3,0	7,3	-4,1%
EUA	393	2,8	1,2	275	2,4	0,8	2.841	2,7	8,6	-7,3%
Outros	3.853	27,6	8,3	2.925	25,8	5,9	22.436	21,6	46,4	0,4%
Totais	13.958	100,0	27,0	11.355	100,0	20,4	104.072	100,0	183,6	-3,1%

As companhias nacionais realizam aproximadamente metade dos voos executivos em território nacional. Nos restantes movimentos dominam as operadoras inglesas, alemãs e espanholas, muito embora a dispersão seja acentuada.

No período em análise, as quatro operadoras nacionais com mais movimentos são responsáveis por cerca de ¾ dos movimentos. Esta concentração nas principais operadoras nacionais é, em média, superior aos casos das operadoras estrangeiras, que apresentam um perfil de uma maior dispersão dos movimentos.

O número de operadores distintos manteve-se estável ao longo dos 3 anos analisados, constatando-se uma reduzida rotatividade dos operadores do segmento que se pode aferir pelo aumento menos que proporcional do número de operadores em relação ao número de voos no

conjunto dos três anos. De facto, o número de movimentos executivos por operador manteve-se estável ao longo dos três anos (cerca de 13 movimentos por operador).

No cômputo dos 3 anos, conclui-se que poucas empresas nacionais realizam a maior parte dos voos executivos cuja aterragem ou descolagem foi realizada nas principais infraestruturas aeroportuárias nacionais no triénio. Ou seja, 47,9% de todos os movimentos assim delimitados foi realizado por operadores portugueses sendo que, destes, 76,7% foram concretizados por apenas 4 operadores.

6.3. FROTAS

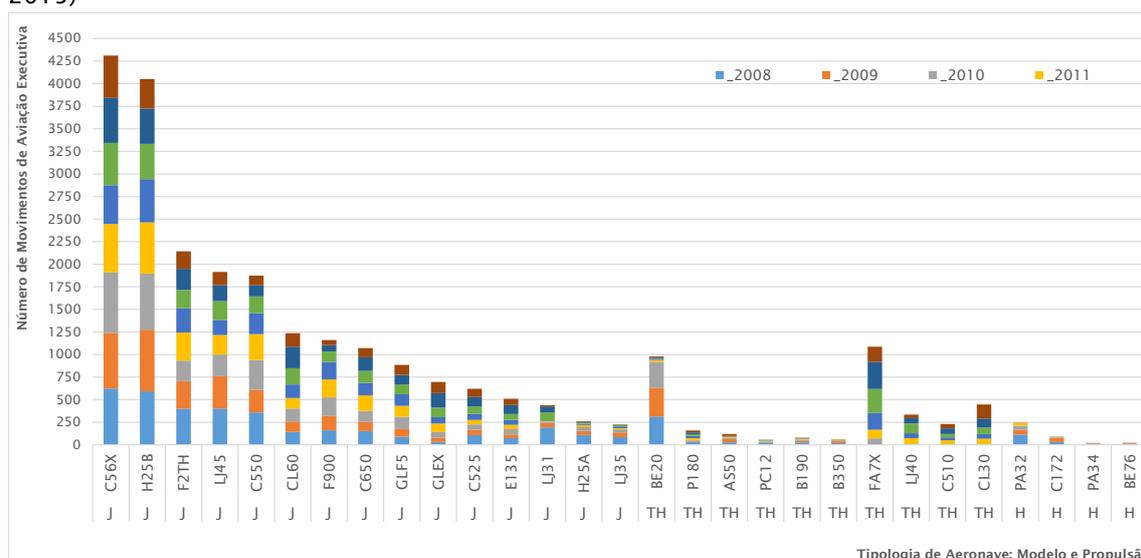
Atualmente a maioria das aeronaves dedicadas à aviação executiva usa motores a jato, em vez da propulsão a hélice, sendo o seu interior habitualmente convertido em espaços de trabalho com capacidade para receber reuniões de trabalho, sem comprometer o conforto.

Identificam-se como principais construtores de aeronaves dedicadas à aviação executiva, aqueles que oferecem combinações variadas de capacidades e opções, designadamente: Cessna (EUA), Gulfstream (EUA), Hawker Beechcraft (EUA), Learjet (EUA), Piper (EUA), Piaggio (Itália), Dassault (França), Socata (França) Canadair (Canadá), Embraer (Brasil).

Para os construtores, a utilização de aeronaves mais baratas, pequenas e rápidas permite desenvolver aviação particular e as ligações ponto a ponto em aeródromos menos movimentados.

No que se refere às infraestruturas aeroportuárias de utilização preferencial por parte deste segmento de transporte, constata-se que o perfil das aeronaves é compatível com a utilização de aeródromos, muito embora tal não seja evidente no caso dos aeródromos portugueses. Do mesmo modo, é compatível com deslocações para um destino final com paragens sucessivas em vários aeródromos, uma modalidade que, também, não é explorada no caso português.

GRÁFICO_8 - NÚMERO DE MOVIMENTOS POR TIPO DE AERONAVE (MODELO E PROPULSÃO) - (2008-2015)

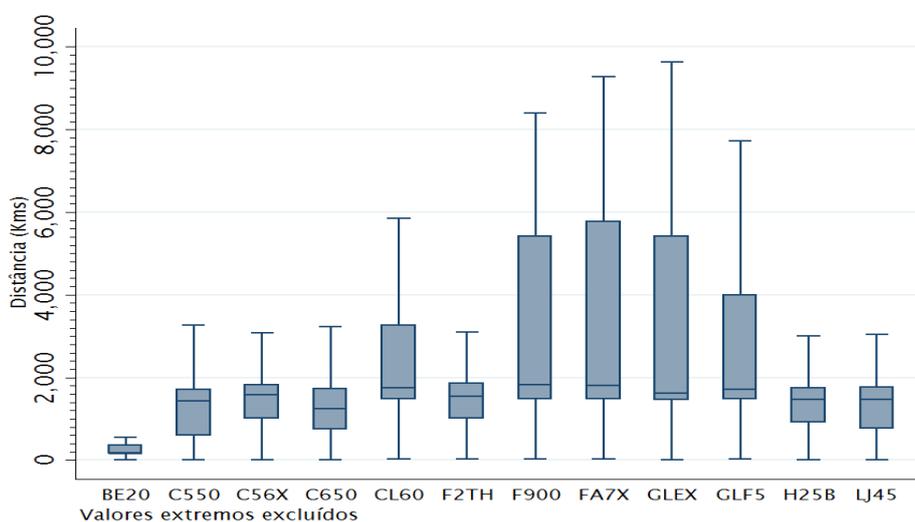


Legenda: Tipo de Propulsão: J (Jato); TH (Turbo-hélice); H (Hélice)

O gráfico anterior permite constatar que a propulsão das aeronaves dominante na aviação executiva é, mais recentemente, a propulsão a jato, ou seja, as aeronaves a hélice e a turbo-hélice foram sendo menos utilizadas neste segmento. Este facto denota uma evolução em prol de aeronaves mais modernas e rápidas e, conseqüentemente, com maior previsibilidade dos gastos de manutenção inerentes. Os códigos das aeronaves em análise encontram-se designados no Anexo B.

Verifica-se, ainda, que as aeronaves mais utilizadas nos movimentos de aviação executiva nas infraestruturas aeroportuárias nacionais são as C56X (Cessna Citation) e os H25B Raytheon - Hawker, com ofertas médias de capacidade na ordem dos 8 e 14 lugares, respetivamente. O gráfico seguinte exhibe o perfil de utilização, em termos de distâncias percorridas, das aeronaves mais utilizadas no período em análise.

GRÁFICO_9 - DISTRIBUIÇÃO DA DISTÂNCIA PERCORRIDA POR TIPOLOGIA DE AERONAVE - (2008-2015)



Como se pode verificar, as aeronaves F900 e FA7X mostram um perfil de utilização correspondente a distâncias mais variadas.

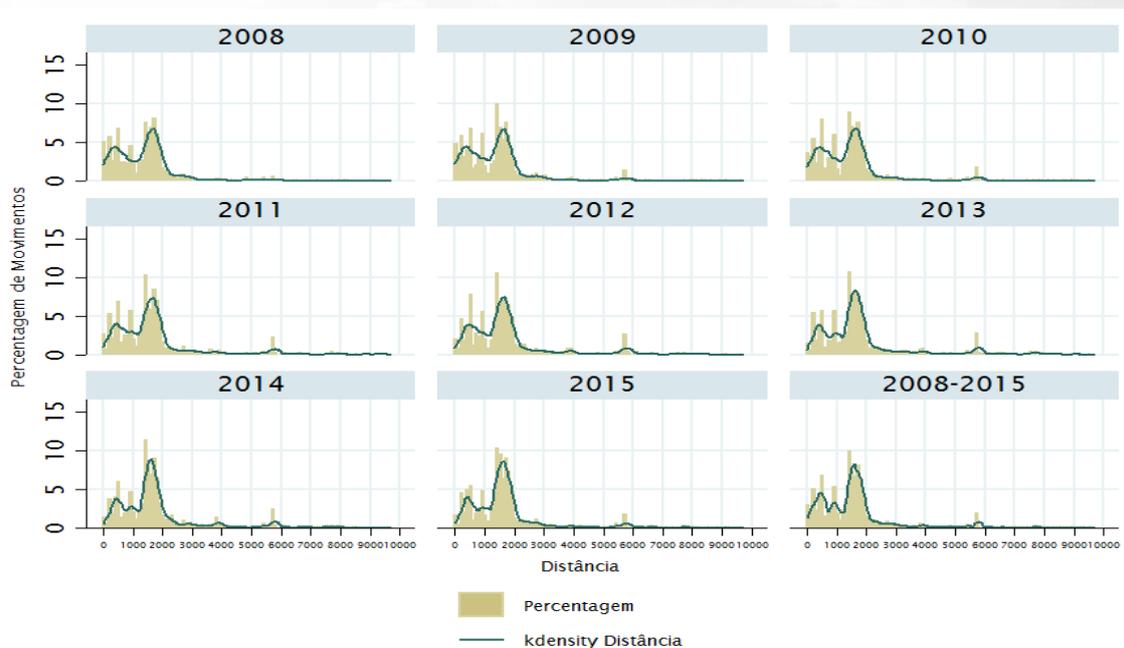
No entanto, a maioria das aeronaves revela uma utilização mediana inferior a 2000 quilómetros, o que corrobora as constatações já efetuadas de que os movimentos de aviação executiva são maioritariamente internacionais, mas entre pontos de curta/média distância.

O mesmo se constata, uma vez considerando todos os movimentos de todas as aeronaves no período em análise, isto é, o gráfico seguinte, que exhibe os resultados das densidades de *kernel* estimadas⁹ comprova a presença de um perfil notoriamente enviesado à direita, o que aponta para um perfil de distâncias que serve mercados geográficos vizinhos e tradicionais e destinos não contíguos mais distantes.

⁹ Foi utilizada uma função kernel Epanechnikov para minimizar a variância. Uma densidade de kernel estimada é um método utilizado para ajustar funções de densidade de probabilidade a valores observados. As densidades estimadas dependem da escolha da largura da banda ou parâmetro de alisamento. Foram testadas diversas alternativas e os resultados obtidos foram qualitativamente similares. Os resultados apresentados neste artigo utilizam a largura da banda ótima para a estimação da distribuição normal, uma vez que o parâmetro de alisamento ótimo para a função kernel Epanechnikov parecia alisar demasiado os resultados. Os gráficos com densidades kernel estimadas as escalas (quando apresentadas) são lidas como a probabilidade por unidade de medida.

A análise em termos de distâncias por anos demonstra também, que o perfil das distâncias percorridas é, basicamente, o mesmo, o que denota uma certa estabilidade/estagnação da atividade.

TABELA_10 - DISTRIBUIÇÃO DOS MOVIMENTOS POR CLASSE DE DISTÂNCIA E DENSIDADES *KERNEL*
- (2008-2015)



7. CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

Para a análise do desempenho económico e financeiro desenvolvida no ponto 8 do presente estudo, foram consideradas as empresas constantes da seguinte tabela para cada um dos anos considerados.

TABELA_6 - EMPRESAS DA AMOSTRA E QUOTAS DE MOVIMENTOS DE AVIAÇÃO EXECUTIVA - (2013-2015)

Operador	Quota das Empresas no conjunto dos movimentos de Aviação Executiva	Quota das Empresas no conjunto dos movimentos de Aviação Executiva operados por Companhias Aéreas Nacionais
2013		
Netjets - Transportes Aéreos, S.A.	17%	34%
OMNI - Aviação e Tecnologia, Lda.	7%	14%
Air Jet Sul - Soc. de Meios Aéreos, Lda.	7%	14%
Valair - Aviação, Lda.	5%	10%
Vinair - Aeroserviços, S.A.	4%	9%
Everjets - Aviação Executiva SA	4%	7%
Madjet - Transportes Aéreos	2%	3%
Heliavia - Transportes Aéreos, SA	1%	3%
Masterjet - Aviação Executiva, S.A.	1%	2%
Air Nimbus - Operações Aéreas, S. A.	0%	1%
2014		
Netjets - Transportes Aéreos, S.A.	17%	39%
Air Jet Sul - Soc. de Meios Aéreos, Lda.	7%	16%
Valair - Aviação, Lda.	6%	14%
OMNI - Aviação e Tecnologia, Lda.	4%	9%
Vinair - Aeroserviços, S.A.	4%	9%
Everjets - Aviação Executiva SA	2%	4%
Madjet - Transportes Aéreos	2%	4%
Masterjet - Aviação Executiva, S.A.	1%	1%
Air Nimbus - Operações Aéreas, S. A.	0%	0%
2015		
Netjets - Transportes Aéreos, S.A.	18%	37%
Valair - Aviação, Lda.	9%	19%
Air Jet Sul - Soc. de Meios Aéreos, Lda.	8%	17%
OMNI - Aviação e Tecnologia, Lda.	4%	8%
Vinair - Aeroserviços, S.A.	3%	6%
Everjets - Aviação Executiva SA	2%	5%
Madjet - Transportes Aéreos	2%	3%
JetCapital Aviation, SA	1%	1%
Air Nimbus - Operações Aéreas, S. A.	0%	1%
Masterjet - Aviação Executiva, S.A.	0%	1%

Fonte: ANAC

As 11 operadoras da amostra possuem um Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido pela ANAC e válido, em média, há 9,6 anos sendo que a emissão do certificado mais recente é de 2015 e a mais antiga é de 1993.

Comparativamente com o transporte de passageiros regular, este é um segmento com empresas mais recentes, um facto que é consistente com as características do segmento.

Este facto também confirma que o segmento não atraiu as empresas regulares do transporte de passageiros (que possuem um COA há mais tempo), por ser um segmento ainda com pouca expressão no conjunto das atividades da aviação civil (nos 8 anos analisados não representa mais de 1,5% dos movimentos totais em 2008) e por ser possível cindir e especializar as empresas por ramos de atividades que são globais por natureza. Também por este motivo, as maiores operadoras possuem significativas operações com entidades relacionadas.

Os operadores que constam da amostra respondem aproximadamente por 50% do total dos voos executivos realizados nas infraestruturas aeroportuárias nacionais e mais de 95% do total dos voos executivos realizados nas infraestruturas aeroportuárias nacionais, por operadores nacionais.

Na caracterização da amostra foi também considerada a análise da frota afeta.

TABELA_7 - AERONAVES CERTIFICADAS INSCRITAS NOS CERTIFICADOS DE OPERADOR AÉREO DAS EMPRESAS - (2013-2015)

Aeronaves	2013	2014	Variação 2014-2013	2015	Variação 2015-2014	Variação 2015-2013
Operadores comparáveis nos 3 anos (n=9)	143	125	-12,6%	128	2,4%	-10,5%
Operadores da amostra (n=10;9;10)	144	125	-13,2%	129	3,2%	-10,4%
Aeronaves das duas maiores operadoras (% do total; n=10;9;10)	85%	82%	n.a.	81%	n.a.	n.a.
Número de operadores com uma frota > 2 aeronaves	6	6	n.a.	6	n.a.	n.a.
Número de operadores com uma frota =< 2 aeronaves	4	5	n.a.	4	n.a.	n.a.

A distribuição das aeronaves afetas ao tráfego executivo tem um perfil semelhante à concentração das quotas de clientes e movimentos. Como se esperava, as empresas com mais movimentos concentram a exploração da maioria das aeronaves.

Esta concentração manteve-se estável (superior a 80%) ao longo do triénio, conquanto cerca de 10% do total de aeronaves foram desafetadas dos certificados de operador aeronáutico. Faz-se notar que o quadro anterior reflete apenas o número de aeronaves, no final de cada ano do triénio, independentemente da sua tipologia e configuração, sendo que os COA são objeto de alterações ao longo do ano por forma a acomodar as alterações à composição das frotas e às especificações das aeronaves. Face à flexibilidade na contratação de capacidade de meios de transporte aeronáutico aquele quadro oferece apenas uma visão estática de uma gestão de meios que é suficientemente dinâmica para ser estudada autonomamente.

8. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO DA AMOSTRA

Para a análise do desempenho económico e financeiro do setor da aviação executiva no triénio 2013/2015, foi considerada uma amostra de empresas selecionadas com base no critério da natureza e tipo dos movimentos realizados no período em análise.

Desta forma, foram identificadas as empresas que realizaram exclusivamente movimentos codificados como aviação executiva ou cuja proporção desta natureza de movimentos fosse superior a 20% face ao total de movimentos realizados (com exceção dos movimentos do tipo “outros”, de natureza não regular, nos quais estão incluídos voos de posicionamento, que não podem ser dissociados dos movimentos executivos/táxi). Uma das consequências da aplicação deste critério reverte, portanto, num enviesamento positivo das grandezas das Demonstrações de Resultados e do Balanço pelos montantes que têm a sua formação noutras atividades da aviação civil, nomeadamente de trabalho aéreo, manutenção ou outras. Outra fonte de desvios está relacionada com as estratégias de expansão ou diversificação das atividades dos operadores para outras atividades da aviação civil, prejudicando a comparabilidade entre anos e o inter e intra grupos da amostra.

Futuramente, o refinamento da recolha de elementos estatísticos sobre o número de horas voadas, bem como a aplicação uniforme de questionários de recolha de elementos contabilísticos irá permitir definir critérios alternativos de seleção das amostras, bem como minorar erros de medição.

8.1. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

8.1.1. Balanço e Demonstração dos Resultados

TABELA_8 – PRINCIPAIS CONTAS DO BALANÇO – ATIVO (2013-2015)

Contas do Balanço - Ativo	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Ativo não corrente	10	3.044	6.039	14.017	11.112	9.084	9	2.516	5.434	15.641	10.443	9.364
Ativos fixos tangíveis	10	2.174	5.930	13.693	10.020	7.766	9	1.534	5.218	15.640	9.351	8.194
Ativos intangíveis	4	5	12	110	103	12	4	6	11	102	97	11
Outros ativos financeiros	3	0	0	5	3	0	4	1	3	43	41	3
Ativo corrente	10	1.314	4.393	10.807	9.496	5.587	9	1.641	2.153	12.461	10.920	6.050
Inventários	2	128	149	169	149	n.a.	2	83	90	97	90	n.a.
Clientes	10	417	1.222	2.910	1.788	1.619	9	212	643	1.300	2.274	895
Adiantamentos a fornecedores	6	58	87	315	223	153	4	16	71	280	225	71
Outras contas a receber	10	147	426	1.053	4.325	691	8	346	546	1.148	4.712	812
Caixa e depósitos bancários	10	55	152	585	998	371	9	83	435	1.354	1.175	766
Ativo Total	10	6.956	10.440	37.649	20.608	19.122	9	6.201	11.509	40.896	21.363	19.117
Contas do Balanço - Ativo	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Ativo não corrente	10	802	4.787	14.800	9.515	8.451	10.974	13.125	13.998			
Ativos fixos tangíveis	10	466	4.497	14.768	8.493	7.234	11.519	14.107	14.303			
Ativos intangíveis	4	7	11	158	154	11	105	97	152			
Outros ativos financeiros	6	1	4	6	29	4	4	42	5			
Ativo corrente	10	1.445	3.067	10.730	9.969	5.241	9.493	10.820	9.285			
Inventários	1	37	37	37	37	n.a.	41	14	-			
Clientes	10	281	686	2.684	2.561	1.652	2.493	1.088	2.403			
Adiantamentos a fornecedores	6	63	92	241	214	132	257	264	178			
Outras contas a receber	10	253	674	1.426	3.722	1.003	906	802	1.173			
Caixa e depósitos bancários	10	42	168	434	1.591	421	530	1.272	393			
Ativo Total	10	4.351	11.274	34.373	19.484	16.743	30.693	34.695	30.021			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: n.a. – não aplicável.

Nota: Valores em Milhares de Euros.

O Ativo das empresas que constituem a amostra das operadoras portuguesas mais representativas em número de movimentos, nas principais infraestruturas aeroportuárias nacionais e nos segmentos executivo e táxi aéreo decresceu 5% no triénio em análise. Esta quebra resultou da redução dos ativos fixos tangíveis na composição das rubricas do Ativo (-15%), mas pode, também atribuir-se a reavaliações contabilísticas, bem assim como a alienações de aeronaves.

A diminuição dos recebimentos nas relações com as partes relacionadas contribuiu, igualmente, para a contração do Ativo.

TABELA_9 - PRINCIPAIS CONTAS DO BALANÇO – CAPITALS PRÓPRIOS E PASSIVO (2013-2015)

Contas do Balanço - Capitais Próprios e Passivo	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Capital próprio												
Capital realizado	10	863	1.446	2.300	2.539	1.755	9	700	1.500	2.400	2.666	1.807
Reservas legais	7	5	100	148	129	81	6	4	54	116	122	58
Outras reservas	2	5	6	8	6	n.a.	2	5	6	8	6	n.a.
Resultados transitados	10	- 3.263	- 1.817	- 1.536	- 2.968	- 2.447	9	- 4.584	- 2.492	- 1.470	- 3.706	- 2.878
Capitais próprios Totais	10	6.956	10.440	37.649	20.608	19.122	9	6.201	11.509	40.896	21.363	19.117
Resultado líquido do período	10	- 723	- 135	14	- 315	- 381	9	- 523	- 163	109	- 916	- 467
Passivo não corrente	10	216	4.199	9.429	9.615	7.371	9	-	3.326	15.349	9.284	7.012
Provisões	1	129	129	129	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Financiamentos obtidos	6	5.582	9.308	17.071	13.962	10.654	6	4.394	11.472	19.281	13.773	11.715
Outras contas a pagar	3	236	468	6.122	4.082	468	2	377	457	536	457	n.a.
Passivo corrente	10	3.325	5.805	11.746	10.993	7.103	9	328	1.518	17.134	10.710	6.165
Fornecedores	10	462	1.185	2.367	2.011	1.390	9	180	727	1.041	2.448	1.298
Adiantamentos de clientes	2	41	79	118	79	n.a.	3	32	62	98	67	62
Financiamentos obtidos	6	5.582	9.308	17.071	13.962	10.654	6	4.394	11.472	19.281	13.773	11.715
Outras contas a pagar	3	236	468	6.122	4.082	468	2	377	457	536	457	n.a.
Diferimentos	10	16	68	179	268	103	9	5	81	125	385	108
Passivo Total	10	4.404	9.661	30.991	18.493	16.382	9	3.549	11.113	37.725	19.994	18.039
Contas do Balanço - Capitais Próprios e Passivo	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Capital próprio												
Capital realizado	10	624	1.425	2.300	2.445	1.637	1.438	1.700	1.676			
Reservas legais	7	10	100	118	122	71	143	112	108			
Outras reservas	2	5	6	8	6	n.a.	3	3	3			
Resultados transitados	10	- 4.622	- 2.147	- 441	- 4.208	- 2.894	1.726	3.115	4.181			
Capitais próprios Totais	10	779	2.210	4.470	2.235	2.501	30.693	34.695	3.691			
Resultado líquido do período	10	- 727	150	220	- 129	- 149	737	632	947			
Passivo não corrente	10	-	1.589	9.244	7.544	5.649	9.213	15.349	9.244			
Provisões	2	155	200	245	200	n.a.	-	n.a.	91			
Financiamentos obtidos	5	6.914	9.776	24.298	14.714	13.662	11.489	14.887	17.383			
Outras contas a pagar	2	184	365	546	365	n.a.	5.886	159	363			
Passivo corrente	10	1.018	3.478	8.516	9.705	5.169	8.421	16.805	7.498			
Fornecedores	10	345	1.229	1.907	3.109	1.454	1.905	860	1.561			
Adiantamentos de clientes	3	41	53	89	69	53	76	66	48			
Financiamentos obtidos	5	6.914	9.776	24.298	14.714	13.662	11.489	14.887	17.383			
Outras contas a pagar	2	184	365	546	365	n.a.	5.886	159	363			
Diferimentos	10	49	104	182	377	150	163	120	132			
Passivo Total	10	1.262	8.403	29.401	17.248	14.599	26.586	34.176	28.138			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: n.a. - não aplicável.

Nota: Valores em Milhares de Euros.

Os Capitais Próprios cresceram cerca de 6% no triênio em análise, porém foram penalizados, sobretudo, pelos resultados líquidos negativos em 2014. Os passivos correntes recuaram cerca de 12% no triênio, muito embora as dívidas a fornecedores (à data do Balanço) tenham sofrido um agravamento, em cerca de 50%, no conjunto agregado e para a maioria dos operadores.

TABELA_10 - PRINCIPAIS RUBRICAS DA DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS - RENDIMENTOS E GANHOS (2013-2015)

Rendimentos e ganhos	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Vendas e serviços prestados	10	2.321	7.029	20.466	48.939	9.981	9	2.675	6.358	8.835	47.343	6.817
Subsídios à exploração	1	15	15	15	n.a.	n.a.	2	5	9	13	9	n.a.
Juros e rendimentos similares obtidos	5	0	10	40	142	17	3	10	20	21	14	20
Outros rendimentos e ganhos	10	137	851	2.293	1.626	1.252	9	84	971	1.735	1.041	923
Rendimentos e ganhos	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Vendas e serviços prestados	10	4.240	6.113	10.636	44.209	7.251	18.144	6.160	6.397			
Subsídios à exploração	4	6	8	11	9	8	-	8	5			
Juros e rendimentos similares obtidos	4	0	3	10	7	3	40	11	9			
Outros rendimentos e ganhos	10	455	1.495	3.618	2.455	2.104	2.155	1.650	3.163			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: n.a. - não aplicável.

Nota: Valores em Milhares de Euros.

Os Rendimentos exibiram um comportamento desfavorável para a maioria dos casos, tendo uma das operadoras saído do segmento. Nas operadoras comparáveis (num total de 9), apenas 3 apresentaram volumes de negócio superiores em 2015 face a 2013. Na comparação entre 2014 e 2013 apenas duas operadoras melhoraram o seu desempenho, em termos de volume de negócios. No total agregado, o volume de negócios decresceu 10% entre 2013 e 2015.

Em termos de concentração do segmento nos termos acima definidos, as duas operadoras com maior do volume de negócios em cada ano representam cerca de 91% (2013) e 93% (2014 e 2015), o que denota uma elevada concentração e diferente disponibilidade de capacidades.

TABELA_11 - PRINCIPAIS RUBRICAS DA DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS – GASTOS E PERDAS (2013-2015)

Gastos e perdas	2013						2014					
	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	2	411	551	690	551	n.a.	2	131	175	220	175	n.a.
Fornecimentos e serviços externos	10	2.276	5.944	11.816	43.318	7.085	9	1.458	5.085	6.505	43.410	4.982
Gastos com o pessoal	9	510	751	4.372	5.210	1.931	8	803	961	2.260	3.627	1.434
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	2	8	13	19	13	n.a.	1	10	10	10	10	n.a.
Outros Gastos e Perdas	10	163	206	428	657	470	9	13	202	563	629	257
Juros e gastos similares suportados	7	76	355	1.400	769	662	6	56	325	1.844	1.146	742
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	10	478	840	1.835	1.423	1.088	8	462	863	1.404	1.299	961
Imposto sobre o rendimento do período	9	2	15	422	200	153	9	1	19	72	20	40
Gastos e perdas	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	2	85	92	98	92	n.a.	279	90	12			
Fornecimentos e serviços externos	10	2.897	5.692	8.144	40.693	5.906	9.540	5.047	5.248			
Gastos com o pessoal	9	479	1.242	2.112	3.430	1.371	3.862	1.457	1.633			
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	1	788	788	788	788	n.a.	11	-	-			
Outros Gastos e Perdas	10	72	362	789	1.350	497	266	550	717			
Juros e gastos similares suportados	6	75	310	817	895	400	1.324	1.787	742			
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	9	307	869	1.270	1.227	851	1.356	941	964			
Imposto sobre o rendimento do período	9	84	15	46	15	1	420	72	130			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: n.a. – não aplicável.

Nota: Valores em Milhares de Euros

Relativamente aos Gastos incorridos no período analisado, salienta-se o decréscimo do peso dos Gastos com Pessoal no total dos Gastos (9,2%, 6,5% e 6,6% para 2013, 2014 e 2015, respetivamente). Este facto pode ser atribuído à contração do número de pessoas ao serviço e, simultaneamente, a reconfigurações de recursos e processos para fazer face à estagnação da procura do triénio.

No agregado do segmento, a relação entre os Gastos e os Rendimentos agravou-se em 2014 face a 2013.

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, facto este reforçado pelo crescimento generalizado do intervalo interquartil ao longo dos três anos.

TABELA_12 - INVESTIMENTO (2013-2015)

Investimento	2013	2014	Varição 2014-2013	2015	Varição 2015-2014	Varição 2015-2013
Operadores comparáveis nos 3 anos (n=9)	11.662	7.274	-37,6%	13.770	89,3%	18,1%
Operadores da amostra (n=10;9;10)	11.668	7.274	-37,7%	13.774	89,4%	18,1%
Investimento das duas maiores operadoras (n=9)	11.345	5.545	n/a	12.424	n.a.	n.a.
Número de operadores que investiram > 500.000 €	2	4	+ 2	4	0	+ 2
Número de operadores que não investiram	5	1	- 4	2	+ 1	- 3

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: n.a. - não aplicável.

Nota: Valores em Milhares de Euros

No triénio em análise, o investimento ficou marcado por uma retração no ano de 2014, que coincide com o ano de pior desempenho económico das empresas da amostra. Em 2015 o investimento supera o nível de investimento de 2013 em cerca de 18%.

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).

TABELA_13 - DEPRECIACÕES / GASTOS COM O PESSOAL (2013-2015)

	2013	2014	2015
Depreciações / GCP	30,35%	35,82%	35,78%

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

O peso deste rácio pode ser interpretado como um indicador básico da intensidade do fator trabalho, sendo que valores muito baixos revelam a preponderância deste 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.

De notar, ainda, que as depreciações das aeronaves podem ser reconhecidas por métodos de unidades de produção (método do desgaste funcional), por contraposição com o método da linha reta, o que determina a contabilização da depreciação em função das horas efetivamente voadas e reflete melhor o modo particular de como a atividade gera e consome os seus benefícios económicos.

Este rácio apresenta uma evolução que é compatível com a tendência deste período, ou seja, o aumento das frotas de alguns operadores (e a conseqüente evolução positiva nas depreciações), bem como a redução da massa salarial, que sucedeu à contração do número de postos de trabalho.

TABELA_14 - NÚMERO DE PESSOAS AO SERVIÇO (2013-2015)

	2013	2014	Varição 2014-2013	2015	Varição 2015-2014	Varição 2015-2013
Operadores comparáveis nos 3 anos (n=9)	1.233	1.079	-12,5%	1.072	-0,6%	-13,1%
Operadores da amostra (n=10;9;10)	1.243	1.079	-13,2%	1.080	0,1%	-13,1%
Emprego das duas maiores empregadoras (n=9)	89,2%	88,6%	n.a.	87,7%	n.a.	n.a.
Número de operadores que criaram postos de trabalho	n.a.	3	n.a.	3	0	n.a.
Número de operadores que mantiveram postos de trabalho	n.a.	4	n.a.	3	- 1	n.a.
Número de operadores que eliminaram postos de trabalho	n.a.	2	n.a.	3	+ 1	n.a.

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Legenda: n.a. - não aplicável.

Nota: Considera-se o número médio de pessoas ao serviço a tempo parcial ou completo e, na indisponibilidade deste indicador, o número de pessoas ao serviço em 31 de dezembro do ano respetivo.

Como evidencia o quadro anterior, o emprego nas empresas da amostra em análise recuou cerca de 13% no período em análise, sendo que a maior parte deste impacto negativo resultou das maiores empregadoras.

Sublinha-se o facto de apenas uma das empresas da amostra poder ser considerada de grande dimensão, considerando que emprega mais de 250 trabalhadores. O peso relativo dessa empresa, em termos de emprego, é superior a 75%, tendo, conseqüentemente, contribuído com a maior parte das variações registadas no triénio.

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 10% no total dos gastos anuais e o seu peso diminuiu fortemente após em 2014, ano em que se verificou a extinção de postos de trabalho e uma quebra significativa da atividade.

TABELA_15 - PESO RELATIVO DAS PRINCIPAIS CONTAS DE GASTOS (2013-2015)

Principais rubricas de Gastos e Perdas	2013	2014	2015	Varição 2014-2013	Varição 2015-2014	Varição 2015-2013
Fornecimentos e serviços externos	85,06%	88,05%	86,91%	-10%	4%	-6%
Gastos com o pessoal	9,21%	6,54%	6,59%	-38%	6%	-34%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	2,79%	2,34%	2,36%	-16%	1%	-16%
Juros e gastos similares suportados	1,06%	1,55%	1,15%	47%	-26%	9%
Outros gastos e perdas	1,88%	1,51%	2,99%	-30%	108%	46%

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Na maioria dos casos da amostra, as rubricas de conservação e reparação (que incluem a manutenção de ativos fixos que não sejam aeronaves) e combustíveis (que incluem gastos não imputáveis a aeronaves) são as mais representativas dos fornecimentos e serviços externos. Na realidade, estas duas contas representam entre 1/3 e metade dos fornecimentos e serviços externos, sendo que, no caso das pequenas empresas, o seu peso é, em média, superior ao das empresas de maior dimensão. A empresa mais representativa do segmento suporta cerca de um 1/3 com estas naturezas de gastos.

Na maior parte dos casos, durante o triénio, assistiu-se a um crescimento dos gastos com a conservação e reparação a par do crescimento das frotas. Nos três anos a evolução dos gastos com combustíveis teve um comportamento inverso, o que reflete não só o comportamento dos preços do *jet fuel* nos mercados internacionais, mas também a estagnação da procura deste tipo de segmento de transporte no período analisado.

8.2. RESULTADOS ECONÓMICOS

TABELA_16 - RESULTADOS ECONÓMICOS (2013-2015)

Resultados económicos	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA)	10	393	594	1.506	1.756	1.244	9	573	656	1.164	978	784
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos) (EBIT)	10	- 702	45	1.288	333	228	9	- 214	34	363	- 177	- 96
Resultado antes de impostos (EBT)	10	- 702	- 31	384	- 134	- 173	9	- 470	34	182	- 936	- 514
Resultado líquido do período	10	- 723	- 135	14	- 315	- 381	9	- 523	- 163	109	- 916	- 467
Resultados económicos	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA)	10	3	572	1.815	1.421	901	1.113	591	1.812			
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos) (EBIT)	10	2	269	639	391	247	1.990	577	637			
Resultado antes de impostos (EBT)	10	- 790	188	338	- 143	- 98	1.086	652	1.128			
Resultado líquido do período	10	- 727	150	220	- 129	- 149	737	632	947			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Nota: Valores em Milhares de Euros.

Os resultados líquidos obtidos pelo conjunto das empresas da amostra no triénio são reveladores das dificuldades que as operadoras deste segmento ainda enfrentam após anos de recessão económica. Em 2013, 7 das 10 empresas da amostra apresentaram prejuízo. Em 2014, esta proporção foi de 5 em 9 e, em 2015, 5 em 10 empresas ainda apresentaram resultados negativos.

No entanto, a dimensão dos resultados não é uniforme. Em 2013, 5 dos 7 resultados negativos foram inferiores a um milhão de euros, proporção esta de 3 em 5 empresas, em 2014, e de 2 em 5 empresas, em 2015.

Duas empresas obtiveram prejuízos nos três anos analisados e apenas duas empresas obtiveram lucros e, em ambos os casos, com valores que só num ano foram superiores a um milhão de euros. Em termos agregados, os resultados de 2015 foram os melhores do triénio e, embora ainda negativos, foram 59% menos negativos do que em 2013 e 84% mais favoráveis em relação ao ano anterior.

No que ao EBITDA diz respeito, a maior parte das empresas em todos os anos analisados, apresentou resultados positivos, mas, ainda assim, insuficientes para cobrirem as depreciações associadas à atividade de transporte aéreo e os juros das operações de financiamento. Por este motivo, os Resultados antes de impostos (EBT) não diferem no seu comportamento dos resultados líquidos.

Em termos agregados, o EBITDA de 2015 contraiu 19% face a 2013, mas cresceu 61% em relação a 2014, ano em que os resultados mais recuaram. Note-se que a amostra de 2014 inclui menos uma empresa.

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

8.3. ESTRUTURA FINANCEIRA, FINANCIAMENTO E REPARTIÇÃO DOS RENDIMENTOS

TABELA_17 - ESTRUTURA FINANCEIRA (2013-2015)

Estrutura financeira	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Autonomia financeira	10	0,05	0,10	0,22	0,07	0,13	9	0,03	0,09	0,43	0,14	0,16
Solvabilidade geral	10	0,05	0,11	0,28	0,28	0,19	9	0,04	0,10	0,75	0,62	0,27
Taxa de endividamento	8	3,90	7,31	12,90	9,37	8,48	7	2,23	9,40	11,97	9,73	7,56
Ativos fixos tangíveis / Ativo total	10	0,13	0,62	0,80	0,51	0,52	9	0,03	0,56	0,83	0,47	0,49
Meios financeiros líquidos / Ativo total	10	0,00	0,02	0,14	0,10	0,07	9	0,02	0,04	0,09	0,06	0,05
Coefficiente VAB / Gastos com o pessoal	9	1,30	1,73	2,08	2,51	1,78	8	1,42	1,66	2,18	1,76	1,75
Cobertura dos ativos não correntes	10	0,84	1,05	1,37	4,84	1,14	9	0,84	1,10	1,13	2,66	1,17
Estrutura financeira	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Autonomia financeira	10	0,10	0,15	0,38	0,16	0,20	0,17	0,39	0,29			
Solvabilidade geral	10	0,11	0,18	0,63	2,02	0,31	0,23	0,71	0,52			
Taxa de endividamento	8	2,51	4,58	7,15	5,21	4,87	9,00	9,74	4,64			
Ativos fixos tangíveis / Ativo total	10	0,02	0,53	0,79	0,43	0,43	0,66	0,80	0,77			
Meios financeiros líquidos / Ativo total	10	0,01	0,03	0,17	0,09	0,07	0,14	0,07	0,16			
Coefficiente VAB / Gastos com o pessoal	9	1,06	1,44	2,74	1,84	1,70	0,78	0,77	1,67			
Cobertura dos ativos não correntes	10	0,83	1,09	1,60	1,91	4,97	0,54	0,29	0,77			

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 capacidade para solver compromissos, com capitais próprios positivos e adequados e uma evolução positiva dos resultados transitados, que melhoraram 44% no triénio.

TABELA_18 - FINANCIAMENTO (2013-2015)

Financiamento	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Peso do passivo remunerado	10	0,03	0,69	0,83	0,50	0,50	9	-	0,72	0,82	0,51	0,52
Custo dos financiamentos obtidos	6	0,01	0,04	0,05	0,04	0,03	5	0,02	0,03	0,06	0,05	0,04
Efeito dos juros suportados (EBT/EBIT)	5	0,88	0,97	1,00	0,78	0,95	5	0,97	1,00	1,00	0,90	0,99
Financiamento	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Peso do passivo remunerado	10	-	0,31	0,76	0,37	0,36	0,80	0,82	0,76			
Custo dos financiamentos obtidos	5	0,03	0,03	0,03	0,05	0,03	0,05	0,03	0,01			
Efeito dos juros suportados (EBT/EBIT)	7	0,60	0,98	1,00	0,31	0,84	0,12	0,03	0,40			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

As dívidas a instituições de crédito são muito significativas, quando comparadas com outras grandezas dos balanços. Os rácios de financiamento traduzem a característica de, pelo menos, metade das empresas deste segmento se financiarem por capitais alheios, não obstante o valor agregado dos financiamentos obtidos corrente e não corrente ter recuado cerca de 12% entre 2013 e 2015. O peso dos gastos de financiamento que deriva dos financiamentos obtidos contribui para a erosão dos EBITA (positivos) e agravam os EBT contudo o seu peso no total dos gastos é pouco significativo.

TABELA_19 – REPARTIÇÃO DOS RENDIMENTOS (2013-2015)

Repartição dos rendimentos	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Fornecedores	10	0,56	0,71	0,87	0,68	0,69	9	0,57	0,69	0,74	0,66	0,65
Pessoal	10	0,08	0,12	0,16	0,12	0,12	9	0,08	0,11	0,22	0,17	0,16
Bancos e outros financiadores	10	-	0,01	0,07	0,04	0,03	9	-	0,00	0,05	0,07	0,03
Empresa (Autofinanciamento)	10	- 0,43	- 0,02	0,02	- 0,21	- 0,15	9	- 0,20	- 0,00	0,04	- 0,13	- 0,04
Restantes	10	0,01	0,02	0,06	0,05	0,04	9	0,01	0,02	0,05	0,03	0,03
Repartição dos rendimentos	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Fornecedores	10	0,51	0,77	0,88	0,73	0,71	0,31	0,17	0,37			
Pessoal	10	0,06	0,11	0,16	0,18	0,12	0,09	0,14	0,10			
Bancos e outros financiadores	10	-	0,00	0,02	0,05	0,01	0,07	0,05	0,02			
Empresa (Autofinanciamento)	10	- 0,42	0,01	0,05	- 0,28	- 0,17	0,45	0,24	0,47			
Restantes	10	0,02	0,03	0,08	0,06	0,05	0,04	0,04	0,06			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

A natureza mais capital intensiva da amostra significa que os gastos com pessoal absorvem uma parte menor do rendimento. Consequentemente, os gastos com FSE e em particular com a conservação e reparação dos ativos fixos e combustíveis consomem a maior parte dos rendimentos reconhecidos. Por outro lado, o elevado recurso a financiamento bancário implica uma incidência considerável de juros nas demonstrações dos resultados embora o seu peso relativo seja notoriamente mais baixo que outras naturezas de gastos, designadamente com as depreciações de equipamentos.

TABELA_20 - LIQUIDEZ (2013-2015)

Liquidez	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Liquidez geral	10	0,64	1,07	1,70	1,97	1,44	9	0,75	1,00	2,09	1,75	1,45
Liquidez reduzida	10	0,63	1,07	1,70	1,97	1,44	9	0,75	1,00	2,02	1,74	1,44
Liquidez	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Liquidez geral	10	0,54	1,25	1,63	1,16	1,14	1,06	1,34	1,10			
Liquidez reduzida	10	0,54	1,25	1,63	1,15	1,14	1,06	1,27	1,10			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Os níveis de liquidez verificados refletem a capacidade destas empresas em solver os seus compromissos de curto-prazo, sendo que os valores dos operadores neste rácio são desiguais. Cerca de metade das empresas apresentou valores superiores à unidade. A evolução dos quartis extremos mostra que o ano de 2015 recuperou dos valores mais baixos de 2014.

A existência de inventários é um possível indicador de diferenciação da oferta e de modelos de negócio distintos. Apenas dois operadores (em 11) mantiveram valores em inventários à data do Balanço. Também por esse motivo não há grande divergência entre a liquidez geral e liquidez reduzida.

TABELA_21 - RÁCIOS TÉCNICOS (2013-2015)

Técnicos	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Coefficiente VAB / Ativos fixos não financeiros	10	0,11	0,28	12,55	75,36	12,85	9	0,14	0,24	11,36	25,47	11,79
Coefficiente VAB / Gastos com o pessoal	9	1,30	1,73	2,08	2,51	1,78	8	1,42	1,66	2,18	1,76	1,75
Coefficiente ativos fixos não finan. / Gastos com o pessoal	9	0,06	8,71	11,33	8,34	7,63	8	0,08	8,98	10,74	7,03	6,65
Técnicos	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Coefficiente VAB / Ativos fixos não financeiros	10	0,26	0,34	15,52	12,42	7,64	12,44	11,22	15,26			
Coefficiente VAB / Gastos com o pessoal	9	1,06	1,44	2,74	1,84	1,70	0,78	0,77	1,67			
Coefficiente ativos fixos não finan. / Gastos com o pessoal	9	0,04	7,35	10,52	5,56	5,50	11,27	10,67	10,47			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

A baixa prevalência de Gastos com o Pessoal reflete-se num baixo impacto no VAB, que foi sobretudo penalizado pelas diferentes estruturas de custos das operadoras e pela estagnação da procura que desencadeou ajustamentos nos quadros de pessoal.

8.4. RENDIBILIDADE

TABELA_22 - RENDIBILIDADE (2013-2015)

Rendibilidade	2013						2014					
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada
Rendibilidade do ativo	10	0,02	0,07	0,21	0,55	0,12	9	0,06	0,07	0,11	0,11	0,09
Rendibilidade das vendas	10	0,02	0,07	0,23	0,36	0,12	9	0,11	0,15	0,20	0,16	0,16
EBITDA em percentagem do volume de negócios	10	0,02	0,07	0,23	0,36	0,12	9	0,11	0,15	0,20	0,16	0,16
Rendibilidade dos capitais próprios	8	0,32	0,18	0,18	0,11	0,05	7	0,17	0,03	0,16	0,21	0,01
Rotação do ativo (nº vezes)	10	0,28	0,55	2,83	3,18	1,73	9	0,35	0,55	0,83	1,27	0,68
VAB em percentagem do volume de negócios	10	0,12	0,25	0,45	0,52	0,27	9	0,24	0,31	0,45	0,38	0,35
Rendibilidade	2015						Q3 - Q1 2013	Q3 - Q1 2014	Q3 - Q1 2015	Q1	Q2	Q3
	n	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Média	Média Aparada						
Rendibilidade do ativo	10	0,02	0,08	0,11	0,03	0,05	0,19	0,04	0,12			
Rendibilidade das vendas	10	0,04	0,05	0,14	0,08	0,07	0,21	0,09	0,18			
EBITDA em percentagem do volume de negócios	10	0,04	0,05	0,14	0,07	0,07	0,21	0,09	0,18			
Rendibilidade dos capitais próprios	8	0,29	0,05	0,11	0,07	0,05	0,50	0,33	0,41			
Rotação do ativo (nº vezes)	10	0,34	0,69	0,90	1,47	1,03	2,55	0,48	0,55			
VAB em percentagem do volume de negócios	10	0,07	0,25	0,41	0,30	0,28	0,33	0,21	0,34			

Fonte: Relatórios e Contas e Inquéritos ANAC.

Os operadores do segmento apresentam rendibilidades que foram penalizadas pelos desempenhos do triénio.

O indicador Rotação do ativo é influenciado pelo desempenho superior da maior empresa e por pequenas empresas que apresentam volumes de vendas irregulares. Na maior parte dos casos as rotações são inferiores à unidade.

9. LIMITAÇÕES E TEMAS A DESENVOLVER

Este trabalho deparou-se com várias limitações, desde logo relacionadas com a necessidade da integração dos dados mais detalhados sobre os movimentos verificados nas infraestruturas aeroportuárias mais pequenas.

Dada a atual forma e estrutura de reporte de informação por parte dos aeródromos, não foi possível determinar a percentagem dos voos codificados como “outros” que correspondem a voos de posicionamento, por forma a determinar não só a taxa de ocupação, como também a percentagem de voos executivos que não transportam qualquer passageiro ou carga e, consequentemente são codificados como “outros voos”.

Num futuro aprofundamento desta matéria, seria útil recolher a perceção dos operadores dedicados à aviação executiva acerca da disponibilidade de infraestruturas, taxas e condições das infraestruturas, bem como sobre as intenções de aquisição de aeronaves.

A análise da vantagem competitiva da poupança de tempo na aviação executiva carece, também, de informação comparativa da duração dos voos.

Outra limitação decorre da dificuldade em comparar, em termos de segurança operacional, o desempenho da aviação executiva em relação à aviação comercial regular, sendo necessário para isso codificar os incidentes e acidentes por tipo de voo.

A recolha de dados sobre sobrevoos e sobre horas voadas seria outra mais-valia.

Num futuro aprofundamento deste estudo será muito útil efetuar o levantamento da competitividade regulatória e fiscal que possa estar a deslocar o investimento em aeronaves e a sua aquisição em condições mais vantajosas, quando sediados noutros países.

Durante o processo de recolha e tratamento de dados, ficaram patentes algumas lacunas e limitações que têm, sobretudo, duas origens: lacunas na codificação dos movimentos e a impossibilidade de separar contabilisticamente a atividade estudada de outras eventualmente levadas a cabo pelos operadores.

Futuras edições irão contar com os resultados de um questionário aplicado aos operadores deste segmento.

10. CONCLUSÕES

A aviação executiva constitui um instrumento de negócios que se socorre de aeronaves ou helicópteros para o transporte de pessoas ou carga afetos aos seus negócios ou para fins lúdicos. Estas aeronaves podem ser fretadas a operadores, que podem possuir graus diferentes de especialização neste segmento, podem ser adquiridas pelos operadores ou, ainda, adquiridas por frações, passando estas a ter de vários proprietários.

Tradicionalmente, os voos executivos são um efetivo recurso na prossecução dos negócios das empresas e, como tal, a aviação executiva é um importante catalisador da competitividade das empresas. Os fornecedores destes voos oferecem um serviço que é mais flexível e ágil do que o transporte de passageiros convencional, designadamente a flexibilidade na escolha dos horários e os trajetos ponto-a-ponto, sendo que em matéria de controlos de *security* e conformidade com os regulamentos de *safety*, estes voos e aeronaves são sujeitos às mesmas exigências.

Para as regiões servidas pela aviação executiva existem claros benefícios, como seja a criação de emprego direto e indireto, a criação de contextos regionais favoráveis à instalação e manutenção de empresas e atividades conexas e o dinamismo acrescido, que é alimentado pelas potenciais sinergias entre as atividades que beneficiam do tráfego executivo.

Em Portugal, a aviação executiva representa uma pequena parte da rede global de transportes, sendo um segmento de negócio do transporte aéreo que não compete diretamente com o transporte aéreo regular, ou seja, preenche as suas lacunas, complementando a oferta de transporte aéreo.

No caso do táxi aéreo, serve, também, uma procura considerada incompatível com o tradicional sistema de transporte aéreo regular. Por este facto, os operadores da aviação executiva tendem a especializar-se no segmento e a adotar modelos de negócios que não se confundem com o tradicional transporte aéreo regular de passageiros e carga.

Uma das vantagens que os operadores dispõem para prestar serviços assente nos voos a pedido reside na variedade com que podem oferecer esses serviços. De facto, podem ser exploradas aeronaves que não têm, necessariamente, de ser adquiridas ou alugadas e podem ser empregues, em simultâneo, em modos diferentes de exploração das frotas para tirar partido de capacidades mais adaptáveis à procura.

Do estudo desenvolvido sobre a Aviação Executiva em Portugal, podem retirar-se as seguintes grandes conclusões sobre o período analisado (2008-2015):

- A representatividade deste segmento é pequena e diminuiu desde 2008 (1,5%). Atualmente representa apenas 1% do total dos movimentos operados nas principais infraestruturas aeroportuárias nacionais.
- Os voos de aviação executiva desenvolvem-se a partir dos principais aeroportos e o perfil das aeronaves afetas também não segue um padrão bem definido.
- O perfil das *city-pairs* operadas, bem assim como a distribuição dos movimentos pelo ano e pela semana, indiciam uma orientação para uma procura de transporte de natureza empresarial/negócio. As alterações ao padrão das rotas mais frequentes e a maior estabilidade das ligações nacionais a importantes centros económicos e políticos indiciam a predominância do uso empresarial.
- A análise das rotas permite concluir também que a distância mediana dos voos é inferior a 2000 quilómetros, apesar da preponderância do segmento internacional.

- Tal como sucede com o tráfego aéreo nacional em geral, a aviação executiva apresentou uma pronunciada sazonalidade, com picos nos meses da estação do Verão IATA, sendo, igualmente, sensível a oscilações relacionadas com eventos de dimensão internacional.
- A baixa variação das distâncias percorridas, a redução do número de *city-pairs* (-2,6%), a redução do número de operadores (-3,3%) e a diminuição no indicador passageiros-quilómetros (-3,1%) aponta para uma redução, ainda que pouco acentuada, da dimensão da rede da aviação executiva.
- O maior operador da amostra considerada respondeu por cerca de 35% dos movimentos de aviação executiva realizados por operadores aéreos nacionais e pelo dobro dos movimentos realizados pelo segundo operador mais representativo, o que evidencia o elevado nível de concentração neste segmento de atividade. Este operador reúne também cerca de $\frac{3}{4}$ das aeronaves da amostra e mais de 80% dos trabalhadores.
- A análise dos resultados económicos e financeiros obtidos no período em análise pelas empresas da amostra permite concluir que a maioria dos operadores do segmento obteve desempenhos negativos, pese embora os EBITDA tenham sido positivos, na generalidade dos casos. Os resultados negativos refletem, por isso, a incapacidade dos operadores em obter resultados de exploração robustos o suficiente para cobrir as elevadas depreciações e os gastos com financiamentos obtidos e, ainda, a retração da procura. A maior quebra nos resultados ocorreu em 2014, sendo que, 2015 registou resultados próximos dos obtidos em 2013. Uma das consequências destes desempenhos culminou numa redução do número de trabalhadores, em cerca de 13%, e na retração do investimento.

Em suma, e apesar dos recentes resultados negativos alcançados no segmento da aviação executiva em Portugal, existe uma forte convicção de que, na esteira da recuperação económica global, da qual é evidência o crescimento do transporte aéreo regular, os operadores deste segmento recuperem as suas condições de mercado para valores pré-crise.

O mercado da aviação executiva a nível internacional já está a dar mostras de recuperação e isso é patente pela previsão de aquisições de aeronaves, para os próximos anos, por parte dos principais operadores de aviação executiva mundiais.

ANEXOS

Anexo A _ Códigos IATA dos Aeroportos

DUB	DUBLIN INT. AIRPORT
FAO	FARO
GVA	GENEVE-COINTRIN APT.
IBZ	IBIZA INT.AIRPORT
LAD	LUANDA-4 DE FEVEREIR
LBG	PARIS-LE BOURGET
LIS	LISBOA-PORTELA SACAV
LTN	LONDON-LUTON INT.APT
MAD	MADRID-BARAJAS APT.
NCE	NICE-COTE D'AZUR
OPO	PORTO-FRANC.SA CARN.
PDL	P.DELG.-JOAO PAULOII
TER	LAJES
TOJ	MADRID-TORREJON
XXC	CASCAIS-TIRES

Anexo B _ Aeronaves

AS50	Eurocopter AS350/355 Ecureil
B190	Beechcraft 1900/1900C Airliner
B350	Super King Air 350
BE20	Beechcraft / light aircraft
BE76	76 DUCHESS
C172	Skyhawk
C510	Citation Mustang
C525	CitationJet
C550	Cessna 550/552 Citation 2/S2/Bravo
C56X	Citation Excel
C650	Citation 3/6/7
CL30	BD 100 Chalenger 300
CL60	Canadair Chalenger
E135	Embraer RJ135
F2TH	Dassault Falcon 2000
F900	Dassault Falcon 900, Mystere 900
FA7X	Falcon 7X
GLEX	Bombardier BD-700 Global Express
GLF5	Gulfstream (Grumman) G-1159D
H25A	B.A. (Hawker Siddeley) 125
H25B	Raytheon -Hawker 800 (U-125)
LJ31	Learjet
LJ35	C-21A Gates Learjet
LJ40	Learjet 40
LJ45	Learjet
P180	Piaggio P 180 Avanti
PA32	PIPER AIRCRAFT
PA34	PIPER PA-34 SENECA EMBRAER EMB-810 SENECA
PC12	PILATUS

Ficha Técnica

TÍTULO

Desempenho Económico e Financeiro do Segmento de Aviação Executiva
[2008-2015]

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@anac.pt
www.anac.pt

ISBN

978-989-8489-14-2

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

DESIGN E PAGINAÇÃO

Departamento de Comunicação

DATA: Dezembro 2016

