



## Relatório & Contas 2018





## ÍNDICE

0·MENSAGEM DO PRESIDENTE .....	2
1·PRINCIPAIS INDICADORES .....	4
2·SÍNTESE DO ANO .....	5
3·CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS.....	16
4·ESTRATÉGIA.....	36
5·EVOLUÇÃO DOS NEGÓCIOS .....	41
6·INVESTIMENTOS .....	47
7·RECURSOS HUMANOS .....	51
8·ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA .....	59
9·INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO .....	71
10·PERSPETIVAS FUTURAS.....	76
11·PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS .....	80
12·DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ANEXO .....	81
13·RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL .....	145
14·CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS	
15·RELATÓRIO DOS AUDITORES EXTERNOS	

## **0-MENSAGEM DO PRESIDENTE**

O ano de 2018 representou um marco na história da Empresa. Não apenas por ter iniciado o seu vigésimo ano de vida mas sobretudo por ter assistido à decisão da integração no Consórcio COOPANS, facto que tornou esta Aliança de ANSPs, no seu conjunto, no maior operador europeu de controlo de tráfego aéreo.

A importância desta decisão não se reflecte apenas na adopção, que lhe estava subjacente, do sistema TOPSKY, potenciador de novas capacidades susceptíveis de acomodar o crescimento de tráfego aéreo que a rede portuguesa de infraestruturas aeroportuárias venha a acomodar. A relevância de tal decisão, em conjunto com outras opções de investimento na área de vigilância, comunicações e navegação aérea, decorre essencialmente do facto de dotar a empresa de instrumentos tecnológicos que a coloquem na fronteira da inovação exigida pelas alterações que irão inevitavelmente decorrer na arquitectura do espaço aéreo europeu.

Se se acredita que a soberania de cada Estado não será em qualquer caso posta em causa, a sobrevivência do papel dos respectivos ANSPs poderá ser questionada, razão porque é imperativo para a NAV Portugal saltar para a carruagem da frente do espectro europeu da gestão e controle do tráfego aéreo.

Mas as transformações exigidas não são apenas de cariz tecnológico. O ajustamento organizacional iniciado, mas não concluído, terá de continuar para dotar a empresa de capacidade de resposta adequada aos desafios que lhe vão sendo colocados por novas exigências regulamentares, quer no âmbito de segurança, quer de eficiência.

Um novo período de referência está prestes a iniciar-se e as lições aprendidas durante o RP2 não devem ser ignoradas para que não sejam postas em causa a competitividade ou a sustentabilidade económica da empresa.

As decisões tomadas, já perto do final do exercício, pelo Governo Português e pela Comissão Europeia, autorizando o primeiro a execução do plano de recrutamento de pessoal apresentado e, a segunda, a revisão dos indicadores de desempenho para os exercícios de 2018 e 2019 nos termos propostos pela NAV Portugal, vieram dar consistência à decisão de adesão à Aliança COOPANS e criar condições para um futuro mais optimista.



Mas o que falta fazer é ainda muito, quer no plano tecnológico, quer no plano de gestão de recursos humanos, exigindo a modernização dos instrumentos da regulamentação colectiva ajustando-os à nova realidade do sector.

Uma palavra final sobre o desempenho financeiro, em especial quando confrontado com o exercício anterior. O impacto da evolução dos mercados de capitais traduziu-se num acréscimo, em relação ao ano anterior, de responsabilidades actuariais decorrentes do retorno esperado aos activos financeiros, como explicado no relatório, da ordem de 17 milhões de euros o que só por si anulou, por completo, as medidas de contenção de custos e de acréscimo de proveitos associado à revisão dos indicadores de desempenho para o exercício.

Com o optimismo que a performance da Empresa justifica, espelhada nos diversos indicadores revelados ao longo do presente relatório, impõe-se salientar que tal só foi possível dada a qualidade e empenho demonstrado por todos os colaboradores da Empresa e o apoio sempre disponível das Tutelas sectorial e financeira, avalizando ou autorizando decisões ou propostas de decisão da Administração da Empresa.

Para os elementos do Conselho Fiscal uma palavra de agradecimento pela pronta colaboração e atenção sempre dispensada às preocupações relevadas pela gestão.

Lisboa, 14 de Março de 2019

*O Presidente do Conselho de Administração*



**Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão**



## 1-PRINCIPAIS INDICADORES

ATIVIDADE DA NAV PORTUGAL, E.P.E.			
	2018	2017	Δ%
<b>TRÁFEGO</b>			
Unidades de Serviço - Zona Tarifária Portugal Terminal	275 684	258 955	6,5
Unidades de Serviço - Zona Tarifária de Rota de Lisboa	3 855 541	3 777 024	2,1
Unidades de Serviço - Zona Tarifária de Rota de Santa Maria	5 504 172	5 308 501	3,7
Movimentos Controlados - Região de Informação de Voo de Lisboa	632 192	610 704	3,5
Movimentos Controlados - Região de Informação de Voo de Santa Maria	166 490	161 770	2,9
Autorizações de entradas na RIV no perfil de voo requerido (%)	95,94	95,27	0,7
Atraso Médio em Rota por Movimento Controlado ( minutos) - RIV Lisboa	0,19	0,19	0,0
Atraso Médio em Rota por Movimento Controlado ( minutos) - RIV S. Maria	0,000	0,000	s.s
Horas Controladas	865 668	856 264	1,1
<b>PESSOAL</b>			
Efetivos no Ativo em 31 DEZ	950	961	(1,1)
Gastos com Pessoal ( milhares de € ) *	170 316	144 340	18,0
Movimentos Controlados / Efetivos médios no Ativo	834	795	4,9
Horas Controladas / Efetivos médios no Ativo	904	882	2,5
<b>ECONÓMICOS E FINANCEIROS</b>			
Taxa Unitária Global de Rota - Zona Tarifária de Lisboa (€)	36,87	40,19	(8,0)
Taxa Unitária Global de Rota- Zona Tarifária de Santa Maria (€)	9,52	10,06	(5,4)
Taxa Unitária de Terminal - Zona Tarifária Portugal Terminal (€)	140,65	152,27	(7,6)
Volume de Negócios ( milhares de € )	201 506	181 623	10,9
Resultado Integral ( milhares de € )	208	3 554	(94,1)
Cash-Flow Operacional - EBITDA ( milhares de € ) *	12 241	17 189	(28,8)
Gastos Operacionais / EBITDA *	17,0	10,8	56,6
Gastos Totais / Hora Controlada (€) *	239,9	217,4	10,3
Gastos com Pessoal / EBITDA *	13,9	8,4	65,7
EBITDA / Juros Líquidos *	1771,8	979,6	80,9
Volume de Investimentos ( milhares de € )	24 417	20 010	22,0
Ativo Líquido ( milhares de € )	349 163	329 118	6,1
Capitais Próprios ( milhares de € )	107 170	106 962	0,2
Rendibilidade dos Capitais Próprios (%)	0,2	3,3	(94,2)
Performance Margem EBITDA (%)	74,9	84,3	(11,2)
Performance do Grau de Endividamento (%)	n.a.	n.a.	s.s
ROCE (%)	0,0	6,5	(99,7)
Dívida / Capitais próprios (%)	0,0	0,0	s.s
Prazo Médio de Pagamentos ( RCM 34/2008 e Despacho 9870/2009)	39	48	(15,0)

\*inclui, os ganhos e perdas atuariais e financeiros dos planos de pensões de benefício definido, que em conformidade com a NCRF 28 foram reconhecidos nos Capitais Próprios (2018: 18.993.581€ e 2017: 3.612.252€).

## **2-SÍNTESE DO ANO**

Em 2018 a economia mundial continuou a expandir-se num ambiente de manutenção de condições favoráveis nos mercados financeiros e de trabalho e de níveis relativamente elevados de confiança dos agentes económicos das principais economias avançadas.

Ao longo do ano assistiu-se contudo à materialização de alguns riscos previamente identificados, de que se destacam o aumento do protecionismo comercial e os focos de turbulência financeira em certas economias emergentes mais vulneráveis. Neste contexto, as projeções do Banco de Portugal<sup>1</sup> estimam que o PIB mundial deverá manter um crescimento de 3,6% em 2018. Na área do euro, a atividade deverá registar um abrandamento mais acentuado (de 2,5% para 1,9%) refletindo a evolução nas quatro maiores economias da área.

O comércio mundial desacelerou de forma mais pronunciada do que a atividade económica, mantendo ainda assim um ritmo de crescimento relativamente forte (de 5,2% em 2017 para 4,7% em 2018).

O preço do petróleo apresentou alguma volatilidade ao longo do ano. Nos primeiros nove meses o preço do Brent apresentou uma tendência ascendente, tendo atingido cerca de 86 USD/barril no início de outubro. Esta evolução ocorreu num contexto de crescimento continuado da procura e de algumas restrições do lado da oferta, tais como o colapso da produção na Venezuela e as expetativas de redução das exportações do Irão associadas à reintrodução de sanções sobre este país. Mais recentemente, o crescimento continuado e muito significativo da produção dos EUA, o maior nível de existências e a revisão em baixa das perspetivas de crescimento da economia mundial, traduziram-se numa queda do preço do petróleo em mais de 20% posicionando-o em níveis próximos dos observados no início do ano (cerca de 67 USD/barril).

O enquadramento monetário e financeiro também foi favorável, mantendo-se a orientação acomodatória da política monetária da área do euro e a melhoria das condições de financiamento dos agentes económicos.

<sup>1</sup> BE BdP, dezembro 2018

Este contexto externo positivo foi também vantajoso para a economia portuguesa, permitindo a manutenção de uma trajetória de crescimento da atividade, embora em desaceleração, perspetivando-se, em 2018, um crescimento do PIB nacional de 2,1%<sup>2</sup> (2,8% em 2017), refletindo o comportamento da FBCF, que abrandou para os 3,9% após um crescimento muito significativo em 2017 (9,2%), um contributo mais negativo da procura externa líquida, verificando-se uma desaceleração das Exportações de Bens e Serviços mais acentuada que a das Importações de Bens e Serviços e de um contributo positivo menos intenso da procura interna, refletindo o crescimento menos acentuado do Investimento.

No que respeita ao setor da aviação, é de salientar o crescimento verificado, a nível europeu, do número de movimentos IFR em 2018 (+ 3,8% *versus* 2017)<sup>3</sup>, atingindo-se um novo recorde em termos de volume de tráfego. Os meses de verão foram particularmente movimentados, o que penalizou fortemente os atrasos em rota, não obstante as medidas de mitigação postas em prática pelo *Network Manager* e ANSP, no sentido de utilizar da forma mais eficiente toda a capacidade disponível na rede.

A generalidade das companhias aéreas europeias reforçou não só os *load factors* como também o número de assentos por voo, o que se traduziu num recorde de passageiros, ainda que, em finais de 2017, se tenha assistido à insolvência de algumas companhias aéreas relevantes. Fatores de instabilidade como a volatilidade dos preços do combustível, as tensões geopolíticas fora da Europa e o enfraquecimento da economia europeia, fizeram sentir-se ao longo do segundo semestre de 2018.

Quanto às unidades de serviço (métrica utilizada como base de cálculo dos rendimentos dos prestadores de serviços de navegação aérea), o crescimento foi de 6,1% para o conjunto dos estados membros participantes do Eurocontrol. O crescimento mais rápido das unidades de serviço *versus* o número de movimentos, deve-se à prevalência do incremento do fator peso observado nos últimos anos, bem como ao aumento da distância média percorrida, refletindo um crescimento do tráfego de longa distância maior que o de curta distância.

<sup>2</sup> INE – Contas Nacionais Trimestrais – Estimativa rápida (14 fev 2019)

<sup>3</sup> EUROCONTROL Seven-Year Forecast, February 2019



Em Portugal, o crescimento do tráfego em Rota foi ligeiramente menor – 3,5% na Região de Informação de Voo (RIV) de Lisboa e 2,9% na RIV de Santa Maria, comparando o número de movimentos IFR (*Instruments Flight Rules*) em 2018 com os do ano anterior, enquanto as unidades de serviço cresceram 2,1% e 3,7% respetivamente.

No segmento de Terminal, o crescimento foi mais robusto, tendo o número de movimentos de 2018 registado um aumento de 5,2% face a 2017 e as unidades de serviço 6,5%.

Recorde-se que, em 31 de maio de 2017 (refª nº 120/CA/2017), a NAV Portugal solicitou à Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) a comunicação à Comissão Europeia da intenção do Estado Português em rever os objetivos locais no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência (Lisboa Rota e Portugal Terminal) para o biénio 2018-2019, tendo em conta as condições excecionais de crescimento de tráfego na RIV de Lisboa e a necessidade de incorrer em custos suplementares para mitigar os efeitos desse crescimento sobre a capacidade.

Este pedido viria a ser submetido pela ANAC à REPER (Representação Permanente de Portugal junto da União Europeia), em setembro de 2017, e por esta à Comissão Europeia em 06 de outubro do mesmo ano, tendo-se seguido o normal processo de consulta aos representantes dos utilizadores e o esclarecimento de dúvidas por parte da Comissão, aqui coadjuvada pelo PRB (*Performance Review Body of the Single European Sky*).

Pela Decisão de Execução (UE) 2018/1782 da Comissão, de 15 de novembro de 2018, a Comissão Europeia veio autorizar o Estado Português a rever esses objetivos, sendo que, em 17 de dezembro p.p., e através da Decisão de Execução (UE) 2018/2021 da Comissão, a Comissão considerou que os custos unitários revistos, são coerentes com os objetivos europeus no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência para o segundo período de referência (RP2).

Tendo em conta que esta aprovação só ocorreu no final de ano, as taxas aplicadas, ao longo de 2018, tiveram por base o plano inicialmente aprovado: i) na Zona Tarifária de



Rota de Lisboa a taxa aprovada pela Decisão nº 148/2017, de 1 de dezembro, da Comissão Alargada do Eurocontrol e ii) no segmento de terminal, a taxa publicada na Portaria nº 385-G/2017, de 22 de dezembro. As diferenças entre as taxas aplicadas e os valores resultantes da revisão estão a ser devolvidas aos utilizadores nas taxas aprovadas para 2019.

A Zona Tarifária de Rota de Santa Maria, que não integra o Plano de Desempenho, não registou qualquer alteração de procedimentos face aos anos anteriores.

No âmbito do processo de preparação para o 3º período de referência (2020-2024), e após muitas alterações ao texto inicialmente proposto no sentido de conciliar interesses por natureza divergentes, foi aprovado na reunião ad-hoc do Comité do Céu Único de dezembro 2018, o regulamento que consagra o sistema de desempenho e tarifação para esse período e seguintes – Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro, publicado no Jornal Oficial da União Europeia em 25 de fevereiro de 2019.

Ao nível da definição das metas europeias para o período 2020-2024, refira-se que o PRB apresentou à Comissão Europeia, em 30 de setembro de 2018, o seu relatório final com a proposta de metas para as quatro áreas essenciais de desempenho – segurança, ambiente, capacidade e relação custo-eficiência – após o processo de consulta com as várias partes interessadas.

Quer a CANSO, enquanto entidade representativa dos ANSP, quer os prestadores de serviços individualmente, manifestaram a sua discordância face ao nível de ambição contido nas propostas de metas para as áreas da capacidade e custo-eficiência. No mais recente *workshop* promovido pelo PRB sobre este tema, em 16 de janeiro de 2019, foi reconhecida a necessidade de rever tais propostas face ao novo texto legislativo aprovado, o que implica a reavaliação não só dos valores absolutos como das linhas de tendência.

A NAV Portugal teve e manterá uma participação ativa neste processo, tentando contribuir para a definição de um modelo mais justo e coerente, através do debate e troca de experiências nos diversos grupos de trabalho onde está representada.

Ao longo do ano, a Empresa continuou a promover as ações necessárias para a melhoria da qualidade dos serviços prestados, sendo de realçar a aposta na modernização e ampliação da capacidade dos sistemas de apoio à atividade, num quadro de acompanhamento de imperativos regulamentares, de que se destacam:

- A adesão da NAV Portugal à Aliança COOPANS<sup>4</sup>, a 14 de março, e a assinatura do *Agreement on Participation* e do *Agreement to Offer Accession to COOPANS, as ATM Member*, tendo sido celebrado, a 27 de março um acordo com a empresa THALES, parceira tecnológica da Aliança COOPANS proporcionando, assim, o direito a utilizar o sistema de gestão de tráfego comum aos restantes parceiros da Aliança, bem como um melhor posicionamento estratégico.

A decisão de aderir à Aliança COOPANS teve como pressuposto estratégico proporcionar à Empresa um melhor posicionamento para fazer face aos desafios tecnológicos e de procedimentos colocados aos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea pelas diretivas, requisitos e definições do Céu Único Europeu, bem como, para fazer face ao substancial aumento de tráfego prospetivado para o futuro próximo na RIV de Lisboa. Decorridos aproximadamente 6 meses, na Sede do Eurocontrol em Bruxelas, foram assinados, a 18 de setembro, os documentos finais que oficializam a entrada da NAV Portugal como sexto membro efetivo da Aliança COOPANS;

- O desenvolvimento, em conjunto com o Eurocontrol, de uma solução PMS – *Point Merge System* que implicará uma reestruturação profunda de toda a área Terminal de Lisboa, no sentido de dotar o aeroporto de Lisboa com o acréscimo de capacidade necessário para fazer face à continuada demanda de tráfego.

Esta solução, pensada já para o futuro *interface* Lisboa +1, permitirá encaminhar o tráfego com destino ao aeroporto de Lisboa, duma forma expedita e ordenada, diminuindo o *workload* do controlador, na fase crítica de aproximação. Este sistema, com data prevista de implementação para abril 2020, contemplará os necessários testes, simulações e formação. Esta valência, já testada e

<sup>4</sup> A Aliança COOPANS (Cooperação entre prestadores de serviços de navegação aérea) é uma parceria internacional entre prestadores de serviço de navegação aérea da Áustria (Austro Control), Croácia (Croatia Control), Dinamarca (Naviair), Irlanda (Irish Aviation Authority), Suécia (LFV) e agora Portugal (NAV Portugal) com o intento de operar e desenvolver um sistema comum de gestão de tráfego aéreo.



implementada noutros aeroportos é aquela que, removidas as atuais limitações de espaço aéreo em Lisboa permitirá, no médio prazo, atingir os valores propostos de 72 movimentos/hora com a solução Lisboa +1, estando, no entanto, condicionada pela disponibilização de espaço aéreo utilizado pelas estruturas militares;

- A substituição de vários sistemas em operação no Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria, nomeadamente os de gestão de tráfego aéreo (ATM), de comunicações e de energia, tendo sido iniciada a prestação de serviços, com o suporte dos novos sistemas, a partir de uma sala de operações temporária, em Abril. As funcionalidades disponibilizadas nos novos sistemas permitiram, entre outras, iniciar a prestação de serviços PBCS (*Performance Based Communications and Surveillance*) de acordo com os *standards* NAT (*North Atlantic*) da OACI;
- A melhoria na prestação de serviços de vigilância, na RIV de Lisboa, suportada em tecnologias *Wide Area Multilateration* (WAM) e *Automatic Dependent Surveillance – Broadcast* (ADS-B), teve continuidade com o projeto MFA (*Multilateration de Faro*), sistema WAM para a vigilância das aeronaves na sua área de operação, abrangendo quer, os movimentos no setor sul do CCTAL, quer os na TMA de Faro e também os do Aeroporto de Faro. Este novo sistema tem o processamento central instalado no Aeroporto de Faro e para além da instalação de novos sensores fará também uso de sensores já instalados no âmbito do sistema VISTO (Vigilância do Sul, Tejo e Oeste).

Também a entrada em operação do sistema, instalado no norte do continente, no âmbito do projeto NORMAW, permite a melhoria na prestação dos serviços de Vigilância, na zona norte/nordeste da RIV de Lisboa e também na TMA do Porto.

A estrutura orgânica da NAV Portugal foi objeto de duas revisões durante o ano de 2018. Com efeito, a alteração da regulamentação nacional e internacional relativa à prestação de serviços de navegação aérea, nomeadamente no que diz respeito aos domínios *Safety* e *Security*, e posteriormente, quer pela decisão de adesão à Aliança COOPANS, quer pela preparação do novo período de referência RP3: 2020-2014,



justificaram uma redefinição e planeamento de objetivos e linhas de orientação estratégicas, com a consequente necessidade de clarificação do seu atual modelo organizativo. Neste sentido, através da OS n.º 011/2018, de 29 de novembro o CA deliberou proceder a alterações na estrutura orgânica da Empresa, nas áreas estratégia, planeamento, relações externas, estudos e projetos, procedimentos e *safety*, por forma a responder aos desafios do futuro próximo.

No decorrer de 2018, a NAV Portugal participou em diversas iniciativas setoriais:

- Integrou os trabalhos da IV Cimeira do Turismo Português, que decorreram em Lisboa, no dia 27 de setembro, promovido pela Confederação do Turismo de Portugal (CTP) no âmbito do Dia Mundial do Turismo.

Com um painel dedicado ao tema “A urgência de um novo aeroporto para Lisboa”, o evento teve início com a intervenção de Sua Excelência o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques a que se seguiu o debate com a participação do CEO da ANE, o coordenador do Projeto de Expansão Aeroportuária de Lisboa, o PCA da NAV Portugal, o PE da TAP Air Portugal e o PCA da ANAC;

- *Air Summit* 2018, evento organizado em maio pela *TheRace* em parceria com a Câmara Municipal de Ponte de Sor, em que a NAV Portugal participou com um *stand* institucional e também em vários painéis de discussão que decorreram ao longo dos quatro dias do certame.

No decorrer do evento a Empresa recebeu, no *stand* montado para o efeito, a visita de suas Excelências o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques e o Secretário de Estado das Infraestruturas, Guilherme d'Oliveira Martins;

- Esteve presente no Encontro Nacional de Aeronáutica (ENA) organizado pelo Núcleo de estudantes de Engenharia Aeronáutica da Universidade da Beira Interior (AEROUBI), que decorreu, na Covilhã, entre os dias 9 e 12 de maio. Este evento englobou as Jornadas Aeronáuticas da Covilhã (JAC's), a Feira de Oportunidades e o Festival Aéreo no Aeródromo Municipal de Castelo Branco;

- Participou no evento Global AIM 2018 que decorreu entre os dias 22 e 24 de maio em Santo Domingo, República Dominicana, que mais uma vez reuniu a *intelligenza* da Informação Aeronáutica Internacional.

A organização do evento que reuniu mais de 200 participantes, em representação de 52 Estados e 5 organizações internacionais, ficou a cargo da IFAIMA – *International Federation of Aeronautical Information Management Associations*, do IDAC, do Eurocontrol e da ICAO.

- Integrou as 2<sup>as</sup> Jornadas Técnicas do Atlântico realizadas em Luanda nos dias 27 e 28 de setembro. Esta iniciativa foi organizada pela Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea E.P. de Angola (ENANA) e contou com a participação dos representantes das ANSP de Portugal (NAV Portugal), Brasil (DECEA), Cabo Verde (ASA) e São Tomé e Príncipe (ENASA).

Esta iniciativa veio reforçar o posicionamento dos países da Lusofonia no eixo Atlântico, através dum alinhamento estratégico mais efetivo e da melhoria da prestação dos serviços de navegação aérea no seio da comunidade lusófona,

tendo também sido anfitriã de várias visitas institucionais e reuniões internacionais:

- A 16 e 17 de janeiro em Lisboa decorreu uma reunião no âmbito da ICAO EUR/NAT VOLCEX *Steering Group*, cuja organização esteve a cargo da NAV Portugal através da DOPATL.

O VOLCEX SG é o grupo internacional da ICAO, que tem à sua responsabilidade o planeamento e a execução de exercícios internacionais regulares de contingência de cinzas vulcânicas, pondo em prática os procedimentos e Planos de Contingência Internacionais.

Nesta reunião estiveram presentes representantes de diversas áreas de atividade aeronáutica da Dinamarca, França, Islândia, Itália, Marrocos, Noruega, Polónia, Portugal, Espanha, Holanda, Suécia, Reino Unido, Roménia, Estados Unidos, Albânia, companhias aéreas como a TAP Air Portugal, Sata Air Açores, Air France, American Airlines, Azul Linhas Aéreas Brasileiras, e diversos

organismos internacionais como a Comissão Europeia, a ICAO, o Eurocontrol, a IATA e a IFALPA. Foi publicamente reconhecida à NAV Portugal a capacidade organizativa e o excelente nível de realização do evento, bem como a do exercício (VOLCEX 17) que a motivou.

- Decorreu nos dias 23, 24 e 25 de janeiro, na FORMA uma reunião de progresso do projeto SESAR 2020 PJ1 4.3.1. Coordenado pela INDRA NAVIA, o projeto visa aperfeiçoar o *Ground-Based Augmentation System* (GBAS) enquanto *technical enabler* por forma a melhorar os seus benefícios para as aproximações aos aeroportos. Estes incluem, por exemplo, o aumento de capacidade em condições de visibilidade reduzida, e permitir aproximações com precisão para uma pista sem ILS.

O projeto conta com a participação de várias entidades: NAV Portugal, DFS, DSN, ENAIRE, ENAC, EUROCONTROL, INDRA, Thales Avionics, Honeywell, Airbus Operations, Telespazio, Telespazio VEJA, DLR, NLR e LPS/Uniza.

- A NAV Portugal teve a responsabilidade de organizar a reunião do projeto *SESAR CEF Call 2016 Data Link Services (DLS) Recovery Plan* que decorreu entre os dias 23 e 25 de janeiro em Lisboa.

Patrocinado pelo setor dos transportes da Comissão Europeia, e com o apoio do *SESAR Deployment Manager* (SDM) esta reunião teve como um dos principais objetivos a conclusão da primeira parte do Plano do *SESAR CEF CALL 2016 DLS RECOVERY*, denominado por *PATH I*.

- A NAV Portugal assinou no dia 14 de março, no salão nobre do edifício-sede em Lisboa, o Acordo de adesão à Aliança COOPANS, contando com a presença de Suas Excelências o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas e o Secretário de Estado das Infraestruturas.

A testemunhar este evento, e para além dos já mencionados membros do Governo, estiveram presentes os membros do CA da NAV Portugal, do CA da ANAC, do Conselho Executivo da ANA e os representantes dos ANSP que integram a Aliança COOPANS: Austro Control, NAVIAIR, LFV, IAA e da Croatia

Control, para além dos Diretores da Empresa e Dirigentes das organizações representativas dos trabalhadores.

- No período de 21 a 23 de maio decorreu em Beloura-Cascais o 15º Encontro nacional de PARES CISM, contando com a participação das ANSP do Reino Unido (NATS), Dinamarca (NAVIAR), pela equipa CISM da FAP e do INEM, que se juntaram à equipa CISM da NAV Portugal para um balanço anual.
- A Secretária Geral da ICAO, Fang Liu, acompanhada pelo diretor regional da ICAO para zona EUR/NAT, Luís Fonseca de Almeida, foi recebida pelo Conselho de Administração da NAV Portugal em Lisboa, a 28 de agosto, e em Santa Maria, a 1 de setembro, tendo efetuado visitas aos respetivos centros de controle.
- Decorreu, entre os dias 29 de agosto e 1 de setembro, na Região Autónoma dos Açores, em Ponta Delgada, a 67ª Reunião especial dos Diretores Gerais da Aviação Civil da CEAC (Conferência Europeia da Aviação Civil), permitindo dar a conhecer uma região de Portugal com um relevante papel geoestratégico, onde está situado o Centro de Controlo Oceânico, a partir do qual a NAV Portugal assegura, por delegação da ICAO a prestação dos serviços de navegação aérea na RIV de Santa Maria.
- A NAV Portugal foi a anfitriã da 72ª reunião do *APDSG-ATM Procedures Development Sub Group*, que decorreu em Lisboa entre os dias 25 e 27 de setembro.

Este subgrupo do *Network Operations Team* (NETOPS) tem como missão, assessorar esta entidade no que concerne à comunicação direta entre o Eurocontrol e as partes interessadas: Autoridades Supervisoras Nacionais, Prestadores de Serviço de Tráfego Aéreo, Operadores, etc., nas atividades relacionadas com o desenvolvimento, revisão e validação dos procedimentos ATM, na procura do incremento da segurança operacional, capacidade e eficiência da rede europeia, e dos respetivos interfaces com estruturas ATM adjacentes.

- Numa co-organização do Eurocontrol e da NAV Portugal decorreu no dia 18 de outubro em Lisboa, um Seminário relacionado com a apresentação do Plano Europeu de Segurança de Pista, no qual participaram 110 especialistas em representação de 14 países.
- Decorreu no dia 18 de outubro em Lisboa uma reunião de trabalho da INMARSAT e representantes dos serviços de tráfego aéreo e procedimentos da Direção de Operações da Região Atlântica. Da agenda da reunião constaram dois pontos de interesse relevante para as operações na RIV de Santa Maria, nomeadamente, as comunicações voz via satélite (SATVOICE) e os serviços de dados via satélite.
- O Grupo de MKT e COM da Aliança COOPANS reuniu em Portugal, no dia 14 de novembro em Lisboa, onde participaram os responsáveis pela área da comunicação dos vários ANSP integrantes da Aliança, tendo se consolidado as metodologias e as estratégias de comunicação da Aliança para o futuro próximo com vista a afirmar a COOPANS junto da comunidade aeronáutica.
- A NAV Portugal promoveu o primeiro *Airspace Users Meeting*, que decorreu no dia 29 de novembro, no anfiteatro do CCTAL, com o objetivo de aproximar a Empresa dos seus clientes através da partilha, discussão e troca de opiniões visando a melhoria contínua dos serviços prestados pela Empresa, contando com a presença da TAP Air Portugal, TAP Express, Easyjet, Ryanair, Jet2, SATA Internacional – Azores Airlines, SATA Air Açores, NETJets, IATA e a RENA, num total de 17 participantes.



### 3-CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS

O quadro seguinte, conforme Apêndice 2, do Anexo I ao Ofício Circular nº 1115, da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, de 12 de março de 2019, evidencia o resumo do cumprimento das orientações legais, cuja justificação mais detalhada, relativamente a cada um dos pontos definidos, é apresentada nos subpontos imediatos.

Cumprimento das Orientações legais - 2018				Quantificação/ Identificação	Justificação / Ref. ao ponto do Relatório
S	N	N.A.			
<b>Objetivos de Gestão:</b>					
		X			vide ponto 3.1
		X			
		X			
<b>Metas a Atingir constantes no PAO 2018</b>					
	X				
	X				
	X				
<b>Grau de execução do orçamento carregado no SIGO/SOE</b>					
	X		X	0,00%	vide ponto 3.2
<b>Gestão do Risco Financeiro</b>					
	X		X		vide ponto 3.3
<b>Limites de Crescimento do Endividamento</b>					
	X			-9	vide ponto 3.4
<b>Evolução do PMP a fornecedores</b>					
	X			8.895.780 €	vide ponto 3.4
<b>Divulgação dos atrasos nos pagamentos ("Arrears")</b>					
		X			vide ponto 3.5
<b>Recomendações do acionista na última aprovação de contas.</b>					
<b>Remunerações:</b>					
	X				vide ponto 3.6
	X				
	X			13.852,86 €	
	X			1.962,94 €	
		X		0,00 €	
<b>Artigo 32º e 33º do EGP</b>					
	X				vide ponto 3.6
	X				vide ponto 3.7
	X			240 €	vide ponto 3.7
	X			1.414 €	
<b>Despesas não documentadas ou confidenciais - nº2 do artigo 16º do RJRPE e artigo 11º do EGP</b>					
	X				vide ponto 3.8
<b>Promoção de igualdade salarial entre mulheres e homens - nº2 da RCM nº 18/2014</b>					
	X				vide ponto 3.9
<b>Elaboração e divulgação do relatório anual sobre remunerações pagas a mulheres e homens</b>					
	X				vide ponto 3.10
<b>Elaboração e divulgação do relatório anual sobre prevenção da corrupção</b>					
<b>Contratação Pública</b>					
	X				vide ponto 3.11
		X			
		X		2	
<b>Auditorias do Tribunal de Contas</b>					
	X				vide ponto 3.15
<b>Parque Automóvel</b>					
	X			0	vide ponto 3.12
<b>Gastos Operacionais das Empresas Públicas</b>					
	X				vide ponto 3.13
<b>Princípio da Unidade de Tesouraria (artigo 28º do DL 132/2013)</b>					
	X			99,99%	vide ponto 3.14
	X			11.382 €	
	X			0	

#### 3.1-OBJETIVOS DE GESTÃO E PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO

Nos termos dos Estatutos da Empresa, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro alterados, pelo Decreto-Lei n.º 74/2003, de 16 de abril, a Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal, E. P. E., abreviadamente designada por NAV Portugal, E. P. E., é uma pessoa coletiva de direito público, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

A NAV Portugal, E.P.E. tem como missão a prestação de serviços de tráfego aéreo nas RIV sob responsabilidade do Estado Português – Lisboa e Santa Maria – garantindo o cumprimento da regulamentação nacional e internacional aplicável e as melhores condições de segurança, otimizando capacidades de utilização do espaço aéreo e das infraestruturas aeroportuárias, melhorando a eficiência dos serviços prestados e promovendo a sustentabilidade ambiental.

Neste contexto, a NAV Portugal deve garantir aos seus clientes a prestação de serviços de navegação aérea com elevada qualidade, segurança e eficiência, criando valor para o Estado, na qualidade de detentor da totalidade do seu capital estatutário, e assegurar elevados níveis de desempenho e qualificação profissional dos seus colaboradores.

Atenta a realidade e perspetivas de evolução do ambiente interno e externo da Empresa, o Plano de Negócios da NAV Portugal para 2018-2022, tem como referência os seguintes “Objetivos Estratégicos”:

- Reforçar a cultura de segurança nas diferentes áreas de atividade (*Safety*)
- Assegurar os níveis de eficiência e de qualidade dos serviços prestados, respeitando o equilíbrio financeiro da NAV Portugal
- Desenvolver iniciativas estratégicas visando a sustentabilidade da NAV Portugal
- Garantir o cumprimento de novos requisitos regulamentares
- Desenvolver boas práticas de responsabilidade social e ambiental
- Assegurar o desenvolvimento organizativo
- Melhorar a capacidade de resposta nos domínios da competitividade e inovação.

No desenvolvimento da sua atividade, a NAV Portugal, à semelhança dos anos anteriores, considerou um conjunto de indicadores, na sua maioria baseados em *benchmarking* internacional, tendo sido escolhidos os ANSP da Irlanda (IAA), Áustria (Austrocontrol), Alemanha (DFS) e Suíça (Skyguide), a fim de permitir a avaliação e comparação do grau de concretização das orientações específicas para o referido horizonte temporal. O desempenho da NAV Portugal é, assim, avaliado pela média ponderada de objetivos estabelecidos relativamente a indicadores do conjunto dos *peers* selecionados e de objetivos estabelecidos face a valores absolutos de desempenho orçamental.



No quadro seguinte explicitam-se os resultados dos indicadores de referência, os objetivos estabelecidos e o respetivo grau de desempenho da NAV Portugal, relativamente ao ano de 2018, sendo que os cálculos tiveram como comparação de objetivos os valores de 2017 referentes aos *peers*, uma vez que os dados de 2018 ainda não estão publicados:

Peers	Ano	ROCE	Margem EBITDA	Peso C. Pessoal	C.Totais / Hora Cont	Hora Cont / Colaborador	PMP real / PMP orça
Austrocontrol	2017	15,9%	24,4%	66,0%	638,5	300,2	
DFS	2017	5,2%	13,6%	75,4%	606,1	259,1	
IAA	2017	30,5%	24,8%	56,1%	373,3	468,0	
Skyguide	2017	-3,4%	9,8%	72,6%	684,8	241,2	
Média		12,1%	18,2%	67,5%	575,7	317,1	
NAV	2018 Real	0,0%	6,1%	82,0%	239,9	903,6	97,5%
Performance relativa (NAV / Média)		0,0%	33,6%	82,3%	240,0%	284,9%	
Objetivo 2018		11,0%	50,0%	113,0%	50,0%	227,0%	100,0%
Target NAV		1,3%	9,1%	76,3%	287,8	719,9	100,0%
Grau Cumprimento do Objetivo		0,0%	67,2%	92,5%	116,7%	125,5%	102,5%
Peso do KPI		10,0%	15,0%	15,0%	20,0%	20,0%	20,0%
Score		0,0%	10,1%	13,9%	23,3%	25,1%	20,5%
Score Final					92,90%		

A Empresa apresenta uma pontuação final de 93%, traduzindo um grau de desempenho que se enquadra dentro do limite estipulado.

Os valores financeiros reais da NAV Portugal, em 2018, refletem o impacto negativo das obrigações legais com os voos isentos que atingiram o valor de, aproximadamente, 2,2 milhões de euros, com reflexo nos gastos mas sem contrapartida em rendimentos, prejudicando, assim, os indicadores ROCE e Margem EBITDA. A consideração daqueles valores em proveitos elevaria o Score Final da NAV Portugal em 2018 para 111%. Logo que os indicadores dos "Peers", relativos a 2018, estejam publicados, os mesmos serão disponibilizados.

No que respeita à execução do plano de atividades e orçamento (PAO) para 2018, que no caso da NAV Portugal – e por força do enquadramento regulatório em que a empresa se insere – está delimitado pelo Plano de Desempenho apresentado pelo Estado Português para o 2º período de referência (2015-2019), são apresentados, nos parágrafos seguintes, os principais desenvolvimentos quanto aos princípios financeiros



de referência, investimento, quadro de pessoal e nível de endividamento, que justificam os desvios apresentados no seguinte quadro:

Unidade : milhares de euros

EXECUÇÃO do PAO 2018	EBITDA	Peso dos Gastos /VN (%)	Estudos, par e proj de consultoria	DESL e ALJto	Ajudas de custo	Nº viaturas	Gastos viaturas	RH	INVto	FINto
2018 REAL	12 241	84%	437	684	239	77	626	950	24 417	0
2018 IPG	15 233	89%	367	923	330	77	734	992	38 352	0
Δ 2018R/2018O	-2 992	4 pp	50	-230	-91	0	-107	-42	-13 935	0
Δ% 2018R/2018O	-20%	4%	13%	-25%	-28%	0%	-15%	-4%	-36%	0%

O EBITDA real foi inferior ao previsto em 20%, refletindo a evolução dos gastos com pessoal (acréscimo de 21,6 M€ face ao orçamentado devido essencialmente aos encargos com benefícios pós-emprego resultante da rentabilidade negativa dos respetivos fundos), tendo como efeito direto um aumento de 4 pontos percentuais, face ao previsto, do peso relativo dos gastos no volume de negócios da Empresa.

- Ao nível dos gastos operacionais, as rubricas de deslocações, alojamento e ajudas de custo e gastos com viaturas, registaram valores reais todos eles inferiores ao orçamentado para 2018. Os gastos com Ajudas de custo e Deslocações e alojamento foram os que apresentaram o desvio positivo mais relevante: -28% e -25%, respetivamente, graças a poupanças conseguidas quer nas tarifas aéreas quer no alojamento, através da marcação antecipada das respetivas viagens conjugado com uma redução do número e duração das deslocações.

Relativamente à rubrica Estudos, pareceres e projetos de consultoria o desvio desfavorável de 50 mil euros reflete o encargo suportado com a prestação de serviços de consultoria fiscal (processos judiciais em curso).

- No que respeita ao quadro de pessoal, importa referir que o número real de trabalhadores no final de 2018 difere do orçamentado (-42) devido aos seguintes fatores:

- nos IPG 2018, estavam previstas admissões e reingressos no total de 8 trabalhadores e a saída de 8, sendo o respetivo ponto de partida – estimativa do número de efetivos no ativo em 31/12/2017 – de 992;
- por condicionalismos de ordem legal relacionados com a obtenção atempada da respetiva autorização governamental, a qual só ocorreu em outubro de 2018, algumas das admissões de trabalhadores previstas a efetuar no ano de 2017,



só serão concretizadas em 2019, pelo que o número de efetivos no ativo em 31/12/2017 foi apenas de 961 (- 31 que o previsto);

- iii) simultaneamente, relativamente ao ano de 2018, verificou-se um número de saídas superior àquele que foi projetado (+11 do que o previsto);
- iv) do efeito conjugado destas situações: diferença de efetivos no ativo em 31/12/2017 (-31) e diferença de saídas (+11), resulta o desvio atrás referido, de menos 42 trabalhadores.

- Ao nível dos investimentos, o desvio de cerca de -36% face ao previsto no orçamento deve-se sobretudo ao adiamento de projetos nas áreas de vigilância, comunicações e instalações, bem como na morosidade na tramitação em alguns processos relacionados com empreitadas.
- Finalmente, no que se refere ao nível de endividamento, os valores de execução coincidem totalmente com os orçamentados.

Por último, salienta-se que a NAV Portugal não integra o perímetro de consolidação das Administrações Públicas.

### **3.2·GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO**

No cumprimento do disposto no Artigo 4º do Regulamento de Execução (UE) Nº 391/2013 da Comissão, de 3 de maio, que estabelece um regime tarifário comum dos serviços de navegação aérea, os custos determinados dos serviços de navegação aérea devem ser financiados pelas taxas de rota e de terminal, cobradas aos utilizadores dos serviços de navegação aérea, sem prejuízo do financiamento de isenções concedidas a determinados utilizadores dos serviços de navegação aérea através de outras fontes de financiamento, sendo que, em conformidade com o disposto no Artigo 10º do referido Regulamento, os Estados Membros devem garantir que os prestadores de serviços de navegação aérea sejam reembolsados pelos serviços que prestaram aos voos isentos. De salientar que, a NAV Portugal, até à data, não teve qualquer reembolso como contrapartida pelos serviços prestados aos voos isentos.

A Empresa, no desenvolvimento da sua atividade, não tem tido necessidade de recurso a qualquer fonte de financiamento externo desde 2002. A NAV Portugal foi beneficiária de dois financiamentos bancários contratados, em tempo, com o Banco Europeu de

Investimentos (BEI), cujos últimos pagamentos ocorreram em 2018, sendo a situação, à data de 31 de dezembro, a que se apresenta no quadro seguinte:

*Unidade: euros*

	Assinatura do Contrato	2018	2017	2016	2015	2014
Montante total do financiamento no final do ano		0	1 080 725	2 327 715	4 824 706	7 321 695
BEI - 97	dez-97	0	0	166 266	332 532	498 797
BEI - 98 Tranche C1	jun-98	0	41 567	83 133	124 699	166 266
BEI - 98 Tranche C2	jun-98	0	1 039 158	2 078 316	3 117 474	4 156 632
BEI / 01	dez-01	0	0	0	1 250 000	2 500 000

Anos	2018	2017	2016	2015	2014
Encargos financeiros (€)	0	0	15	9 152	32 363
Taxa média de financiamento (%)	0,00%	0,00%	0,00%	0,14%	0,36%

A contratação dos financiamentos anteriormente referidos foi objeto da prévia concordância da Tutela Financeira e dos Transportes e teve como finalidade a realização do plano de investimentos da Empresa, sendo que todos os financiamentos já reembolsados utilizaram uma taxa de juro indexada à Euribor a 3 meses, mais um *spread* que varia entre 0,1% e 0,13%, não sendo exigido qualquer tipo de garantia, quer do Governo quer de outras entidades. Tendo em conta as condições de taxas de juro, de prazo e plano de reembolsos, bem como a ausência de qualquer tipo de garantia ou de cláusula restritiva no âmbito dos referidos contratos de financiamento, esta contratação traduz a procura de otimização do custo financeiro, não se tendo revelado, até à data, a necessidade da Empresa considerar o recurso a qualquer instrumento de gestão de cobertura de risco.

### 3.3. LIMITE DE CRESCIMENTO DO ENDIVIDAMENTO

A NAV Portugal apenas recorreu a financiamentos de médio e longo prazo, registando no Balanço, como Passivo Corrente, a parcela a ser reembolsada ao BEI no ano seguinte, não dispondo a Empresa de qualquer outro tipo de financiamento de curto prazo ou passivo oneroso, que origine encargos e que possa ser transformado em médio e longo prazo com condições mais vantajosas.

Passivo Remunerado	2018	2017	Δ 18/17	
	Valores (€)		Valor	%
Financiamentos obtidos (Correntes e Não Correntes)	0	1 080 724	-1 080 724	-100,0%
- dos quais concedidos pela DGTF	0	0	0	0
Aumentos de Capital por dotação	0	0	0	0
Aumentos de Capital por conversão créditos	0	0	0	0
<b>Novos Investimentos</b>	<b>11 895 553</b>			

A situação atrás descrita reflete a adoção, pela NAV Portugal, de uma política tendente à minimização de afetação de capitais alheios à cobertura de investimentos anuais e plurianuais. A análise ao quadro anterior evidencia, claramente, que o endividamento na NAV Portugal tem vindo a decrescer ao longo do período considerado, tendo reembolsado a última parcela em 2018.

### 3.4. EVOLUÇÃO DO PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTOS (PMP) A FORNECEDORES E ATRASOS NOS PAGAMENTOS ("ARREARS")

Em 2018, o Prazo Médio de Pagamentos calculado nos termos da RCM 34/2008, de 22 de fevereiro e do Despacho 9870/2009, de 13 de abril, foi, em termos acumulados, de 39 dias, conforme se evidencia no quadro a seguir apresentado, representando uma diminuição de 9 dias face ao registado em 2017:

PMP Prazo (dias)	2018	2017	Variação 18/17	
			Valor	%
	39	48	-9	-18,6%

O quadro seguinte apresenta o montante das dívidas por liquidar, relativas a Fornecedores e Outros Credores – *arrears* – conforme definidos no Decreto-Lei n.º 65 A/2011, de 17 de maio:

Dívidas Vencidas	Valor (€)	Valor das dívidas vencidas de acordo com o Art. 1.º DL 65-A/2011				
	0-90 dias	90-120 dias	120-240 dias	240-360 dias	>360 dias	
Aquisições de bens e serviços	8 306 552	1 331	70 829	69 312	447 755	
Aquisições de capital	0	0	0	0	0	
<b>Total</b>	<b>8 306 552</b>	<b>1 331</b>	<b>70 829</b>	<b>69 312</b>	<b>447 755</b>	

Unidade: euros

De salientar que 93% do montante em dívida, com prazo superior a 360 dias, resultar de aquisições que se caracterizam por não terem sido totalmente satisfeitas as formalidades contratuais por parte dos fornecedores da NAV Portugal, nomeadamente, testes de fábrica e/ou apresentação de garantias bancárias no âmbito das condições de pagamento inicialmente contratualizadas.

### **3.5-RECOMENDAÇÕES DO ACIONISTA NA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2015 A 2017**

O Relatório e Contas de 2015 da NAV Portugal, E.P.E., elaborado e assinado pelo CA, foi enviado aos Senhore(a)s Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças e Secretário de Estado das Infraestruturas, Tribunal de Contas e Inspeção-Geral de Finanças, em 5 de agosto de 2016 através das cartas 80/81/82/83/CA/2016, respetivamente, juntamente com o Relatório dos Auditores Externos, a Certificação Legal das Contas e o Relatório e Parecer do Conselho Fiscal.

O Relatório e Contas de 2016 da NAV Portugal, E.P.E., elaborado e assinado pelo CA, foi enviado aos Senhore(a)s Secretário de Estado das Infraestruturas, Secretário de Estado do Tesouro, Inspeção-Geral de Finanças e Tribunal de Contas, em 28 de abril de 2017 através das cartas 98/99/100/101/CA/2017, respetivamente, juntamente com o Relatório dos Auditores Externos, a Certificação Legal das Contas e o Relatório e Parecer do Conselho Fiscal.

O Relatório e Contas de 2017 da NAV Portugal, E.P.E., elaborado e assinado pelo CA, foi enviado aos Senhore(a)s Secretário de Estado das Infraestruturas, Secretário de Estado do Tesouro, Inspeção-Geral de Finanças e Tribunal de Contas e Diretora-Geral do Tesouro e Finanças, em 18 de maio de 2018 através das cartas 54/55/56/57/53/CA/2018, respetivamente, juntamente com o Relatório dos Auditores Externos, a Certificação Legal das Contas e o Relatório e Parecer do Conselho Fiscal.

Aguarda-se a competente aprovação das contas dos respetivos exercícios, pelo que, nesta data, não são conhecidas as recomendações do acionista.

### **3.6-REMUNERAÇÕES**

- **Dos órgãos sociais:**

Durante o ano de 2018 não foram atribuídos quaisquer prémios de gestão aos membros do Conselho de Administração.

A remuneração fixa mensal ilíquida dos Membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, continuou, em 2018, a ser reduzida a título excecional em 5%, com efeitos a partir de junho de 2010, nos termos da Lei nº 12-A/2010, de 30 de junho. Esta informação está disponível nos quadros a seguir apresentados –



Modelo de remunerações dos administradores e do Conselho Fiscal, conforme Apêndice 1, do Anexo I ao Ofício Circular nº 1115, da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, de 12 de março de 2019.

• **Do Auditor Externo:**

No seguimento do procedimento por consulta prévia a seis entidades foi efetuado o contrato NAV nº 53/SERV/DAFIN/2018, celebrado com o auditor externo Alves da Cunha, A. Dias & Associados, Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. – ACAD – (nº 20161408), com registo na CMVM (nº 2699), representada pelo Sócio Gerente ROC, Senhor Dr. José Luís Areal Alves da Cunha, para a prestação de serviços de auditoria às demonstrações financeiras anuais, para o triénio 2018-2020.

• **Dos restantes trabalhadores:**

No que respeita às remunerações dos trabalhadores, as mesmas foram objeto de atualização, uma vez que, nos termos conjugados das disposições constantes do n.º 12 do art.º 18º e do art.º 23º da Lei nº 114/2017 de 29 de dezembro ( LOE de 2018), foram repostas a partir de 1 de janeiro de 2018, todas as valorizações remuneratórias resultantes da aplicação dos Instrumentos de Regulamentação Coletiva de Trabalho da Empresa, ou seja dos diferentes Acordos de. Empresa em vigor na NAV Portugal.

## Modelo de Remunerações e outras regalias

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Mandato (Início-Fim)	Cargo	Nome	Designação		OPR.O			Nº de Mandatos
			Forma	Data	Sim/Não	Entidade de Origem	Entidade Pagadora (O.D)	
2018	Presidente <sup>(1)</sup>	Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão	Resolução nº 7/2018	11-01-2018	Não	n.a	D	1
2016-2018	Vogal	Egídia Pinto de Queiroz Martins	Resolução nº 24/2016	14-07-2016	Não	n.a	D	1
2016-2018	Vogal	Francisco César Ramos Fernandes Gil	Resolução nº 24/2016	14-07-2016	Não	n.a	D	1

<sup>(1)</sup> Iniciou funções a 12 de janeiro de 2018.

Membro do CA	EGP			
	Fixado	Classificação	Remuneração mensal bruta (€)	
			Vencimento mensal	Despesas Representação
Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão	Sim	A	5.722,75	2.289,09
Egídia Pinto de Queiroz Martins	Sim	A	4.578,20	1.831,27
Francisco César Ramos Fernandes Gil	Sim	A	4.578,20	1.831,27

Membro do CA	Remuneração Anual (€)				
	Fixa (1)	Variável (2)	Valor Bruto (3)=(1)+(2)	Reduções Remuneratórias <sup>(a)</sup> (4)	Valor Bruto Final (5) = (3)-(4)
Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão	104.917	n.a	104.917	5.246	99.671
Egídia Pinto de Queiroz Martins	86.070	n.a	86.070	4.304	81.767
Francisco César Ramos Fernandes Gil	86.070	n.a	86.070	4.304	81.767
			277.057	13.853	263.204

(a) Redução de 5% por aplicação do artigo 12º da Lei nº 2 - A / 2010

Membros do Órgão de Administração	Benefícios Sociais (€)							
	Sub. Refeição		Regime de Proteção Social		Encargo Anual Seguro de Vida	Encargo Anual Seguro de Saúde	Outros	
	valor /dia	Montante ano pago	Ident.	Encargo Anual			Ident.	Valor
Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão	10,38	2108	Seg. S	23.943	0	708	Seg. Ac. Pessoais/SMP	101
Egídia Pinto de Queiroz Martins	10,38	2027	Seg. S	19.680	0	708	Seg. Ac. Pessoais/SMP	84
Francisco César Ramos Fernandes Gil	10,38	1912	Seg. S	19.665	0	708	(A)	655
		6047		63.287	0	2.118		840

(A) Seg. Ac. Pessoais / Compl. Abono Família / SMP / Subs. Mat. Escolar

Membro do CA	Encargos com Viaturas								
	Viatura atribuída	Celebração de contrato	Valor de referência da viatura (€)	Mod.	Ano Início	Ano Termo	Valor de Renda Mensal <sup>(1)</sup> (€)	Gasto Anual com Rendas (€)	Prestações Contratuais Remanescentes (Nº)
Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão	Sim	Não	43.440	Renting	fev-18	jan-22	765	9.033	37
Egídia Pinto de Queiroz Martins	Sim	Não	43.440	Renting	fev-18	jan-22	765	9.033	37
Francisco César Ramos Fernandes Gil	Sim	Não	43.440	Renting	fev-18	jan-22	765	9.033	37

(1) Seguro Incluído.

Membro do CA	Gastos anuais associados a Deslocações em Serviço (€)					
	Deslocações em serviço	Custos com alojamento	Ajudas de Custos	Outros		Gasto total com viagens
Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão	3.141	1.017	897	n.a.	0	5.056
Egídia Pinto de Queiroz Martins	5.523	2.726	1.539	n.a.	0	9.788
Francisco César Ramos Fernandes Gil	7.747	3.208	2.059	n.a.	0	13.014
						27.857

## CONSELHO FISCAL

Mandato (Início-Fim)	Cargo	Nome	Designação		Estatuto Rem. Fixado Mensal (€)	N.º de Mandatos
			Forma	Data		
2015-2017	Presidente	Maria Fernanda Joanaz da Silva Martins			1.602	1
2015-2017	Vogal	Maria de Lurdes Moreira Correia de Castro	Despacho Conjunto	09-07-2015	1.202	1
2016-2017	Vogal	RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A., representada por Paulo Fernando da Silva Pereira <sup>(1)</sup>			1.639	1
2015-2017	Vogal ROC Suplente	Luís Francisco Pereira Rosa RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A.			n.a.	1

<sup>(1)</sup> O ROC integra o Conselho Fiscal da NAV Portugal, E.P.E.

Inclui IVA à taxa legal em vigor.



Nome	Remuneração Anual (€)		
	Bruto (1)	Redução Remuneratória <sup>(a)</sup> (2)	Valor Final (3) = (1)-(2)
Maria Fernanda Joanaz da Silva Martins	22 433	1.122	21.312
Maria de Lurdes Moreira Correia de Castro	16 825	841	15 984
RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A., representada por Paulo Fernando da Silva Pereira <sup>(b)</sup>	19.668	n.a.	19 668
	58.926	1.963	56 963

(a) Redução de 5% por aplicação do artigo 12º da Lei nº12 - A / 2010

(b) Inclui IVA à taxa legal em vigor

## Quadro resumo da informação da SROC

Mandato (Início-Fim)	Cargo <sup>(1)</sup>	Identificação SROC/ROC			Designação			Nº de anos de funções exercidas no grupo	Nº de anos de funções exercidas na sociedade
		Nome	Nº de insc. OROC	Nº Reg. na CMVM	Forma	Data	Data do Contratação		
2015-2017	ROC	RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A., representada por Paulo Fernando da Silva Pereira	143	5946	Despacho	09.07.2015	09.07.2015		4
2015-2017	ROC Suplente	Luís Francisco Pereira Rosa RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A.	143	5946	Despacho	09.07.2015	09.07.2015		4

(1) O ROC integra o Conselho Fiscal da NAV Portugal, E.P.E.

Nome	Valor Anual do Contrato de Prestação de Serviços - 2018 (€)			Valor Anual do Contrato de Serviços Adicionais - 2018 (€)			
	Valor (1)	Reduções (2)	Valor Final (3) = (1)-(2)	Identificação do Serviço	Valor (1)	Reduções (2)	Valor Final (3) = (1)-(2)
RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A., representada por Paulo Fernando da Silva Pereira	19 668	n.a.	19 668	n.a.	0	n.a.	0
RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A., representada por Luís Francisco Pereira Rosa (suplente)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

(a) IVA incluído (taxa legal em vigor 23%)

## AUDITOR EXTERNO

Identificação do Auditor Externo				Data da Contratação	Duração do Contrato	Nº de anos de funções exercidas no grupo	Nº de anos de funções exercidas na sociedade
Nome Auditor Externo	Nº OROC	Nº CMVM					
Alves da Cunha, A Dias & Associados-Sociedade de Revisores Oficiais de Contas,Lda	74	2699		13-11-2018	2018-2020		3

(1) Iniciado contrato, a 13.01.2016, com a empresa Alves da Cunha, A. Dias & Associados, Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda

Nome Auditor Externo	Valor Anual do Contrato de Prestação de Serviços - 2018 (€)			Valor Anual do Contrato de Serviços Adicionais - 2018 (€)			
	Valor (1)	Reduções (2)	Valor Final (3) = (1)-(2)	Identificação do Serviço	Valor (1)	Reduções (2)	Valor Final (3) = (1)-(2)
Alves da Cunha, A Dias & Associados-Sociedade de Revisores Oficiais de Contas,Lda	19 373	n.a.	19 373	n.a.	0	n.a.	0

## 3.7. APLICAÇÃO DO DISPOSTO NO ARTIGO 32º E 33º DO EGP

Aos Membros do Conselho de Administração da NAV Portugal não foram atribuídos quaisquer cartões de crédito nem outros instrumentos de pagamento para a realização de despesas ao serviço da Empresa, nem houve lugar a qualquer reembolso de despesas que caíam no âmbito do conceito de despesas de representação pessoal. Nos quadros a seguir apresentados consta a informação referente ao valor das



despesas associadas a comunicações móveis (telefone e *internet*) e ao valor de combustível e portagens afeto às viaturas de serviço:

Membro do CA	Gastos com Comunicações (€)		
	Plafond Mensal Definido (*)	Valor Anual	Observações
Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão	80	161	
Egídia Pinto de Queiroz Martins	80	684	
Francisco César Ramos Fernandes Gil	80	900	
		<u>1745</u>	

(\*) ref.ª RCM n.º 112/2002 de 01 de agosto n.º 3 a) e n.º 5

Membro do CA	Plafond Mensal Combustível e Portagens	Gastos anuais associados a Viaturas (€)			Obs.
		Combustíveis	Portagens	Total	
Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão	544	4.702	1822	6.524	
Egídia Pinto de Queiroz Martins	435	2.862	73	2.936	
Francisco César Ramos Fernandes Gil	435	640	30	670	
				<u>10.130</u>	

### 3.8. APLICAÇÃO DO DISPOSTO NO N.º 2 DO ARTIGO 16.º DO RJSPE E DO ARTIGO 11º DO EGP, QUE PROÍBE A REALIZAÇÃO DE DESPESAS NÃO DOCUMENTADAS OU CONFIDENCIAIS

A NAV Portugal cumpre a disposição do referido Decreto-Lei não realizando despesas não documentadas ou confidenciais.

### 3.9. ELABORAÇÃO E DIVULGAÇÃO DE RELATÓRIO SOBRE REMUNERAÇÕES PAGAS A MULHERES E HOMENS, CONFORME DETERMINA O N.º 2 RCM N.º 18/2014, DE 7 DE MARÇO

A NAV Portugal E.P.E. pauta a sua atuação por políticas alinhadas com a responsabilidade social, a igualdade de género e a conciliação entre a vida pessoal, familiar e profissional dos seus colaboradores.

Em conformidade com as informações específicas de gestão que têm sido prestadas ao Departamento de Estatística de Emprego Público (DEEP), através do preenchimento das fichas de atualização de informação para acompanhamento da execução da RCM nº 19/2012 de 23 de fevereiro, e tendo por base a entrada em vigor da Lei n.º 62/2017, de 1 de agosto, e dos contactos estabelecidos com a Comissão

para a Cidadania e a Igualdade de Género (CIG), foi elaborado o Plano para a Igualdade de Género da NAV Portugal, aprovado pelo Conselho de Administração em 12 de abril de 2018 e divulgado no sítio da *internet*. Este documento evidencia a existência de políticas salariais e de gestão de carreiras, sem qualquer tipo de discriminação em função do género, as quais aliás se encontram consignadas nos diversos Instrumentos de Regulamentação Coletiva de Trabalho da Empresa.

### **3.10· ELABORAÇÃO E DIVULGAÇÃO DE RELATÓRIO ANUAL SOBRE PREVENÇÃO DA CORRUPÇÃO, CONFORME O DISPOSTO N.º 1 DO ARTIGO 46.º DO DECRETO-LEI N.º 133/2013, DE 3 DE OUTUBRO**

A Empresa cumpre o disposto no referido Decreto-Lei elaborando e divulgando na página da internet o relatório anual de monitorização do Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas. O mencionado relatório foi elaborado e divulgado no decurso do 1º trimestre do corrente ano, encontrando-se disponível no sítio da *internet*: [www.nav.pt](http://www.nav.pt).

### **3.11·CONTRATAÇÃO PÚBLICA**

#### **PROCEDIMENTOS ADOTADOS EM MATÉRIA DE AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS**

No que respeita à contratação de empreitadas, locação e aquisição de bens móveis e aquisição de serviços, a NAV Portugal, E.P.E. rege-se pelo Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei nº 18/2008, de 29 de janeiro, tendo sido considerada como entidade adjudicante do setor especial dos transportes, por despacho do então Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Nesta conformidade, em relação à formação dos contratos de empreitadas de valor inferior ao limiar comunitário de cinco milhões, duzentos e vinte e cinco mil euros e à formação de contratos de locação ou aquisição de bens móveis e de prestação de serviços de valor inferior ao limiar comunitário de quatrocentos e dezoito mil euros, que respeitem, direta e principalmente à atividade de navegação aérea, não se aplicam as regras da Parte II (Contratação Pública) do CCP relativas aos tipos de procedimentos previstos no Código, adotando-se, nessas situações, os procedimentos “*ad hoc*” que melhor se adequem ao interesse público da navegação aérea e aos interesses empresariais da NAV Portugal.

Quanto à formação de contratos que não digam, direta e principalmente, respeito à atividade de navegação aérea, a NAV Portugal, enquanto entidade adjudicante do artigo 2º, nº 2 do CCP, excetuados os casos de escolha do ajuste direto em função de critérios materiais, pode adotar o procedimento de ajuste direto para a formação de contratos de empreitada de valor inferior a trinta mil euros e de locação ou aquisição de bens móveis e de prestação de serviços de valor inferior a vinte mil euros.

Por sua vez, a consulta prévia é adotada para a formação de contratos de empreitada de valor inferior a cento e cinquenta mil euros e de aquisição ou locação de bens móveis ou aquisição de serviços de valor inferior a setenta e cinco mil euros.

A NAV Portugal, no seu Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, disponível no sítio da Empresa na internet [www.nav.pt](http://www.nav.pt), prevê igualmente um conjunto de regras que visam disciplinar e homogeneizar a atuação dos diversos intervenientes nos diferentes procedimentos aquisitivos, sendo de destacar, nomeadamente, as seguintes:

- Todos os Diretores, Responsáveis de Área, Chefias de grau hierárquico inferior e trabalhadores da NAV Portugal que participem em qualquer fase dos procedimentos aquisitivos devem preencher e entregar na respetiva Direção, uma declaração de inexistência de qualquer dos impedimentos previstos no artigo 44º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), competindo ao respetivo Diretor visar essas declarações e promover e manter o respetivo arquivo atualizado e acessível a qualquer auditoria;
- As funções de assessoria jurídica na contratação pública, designadamente na elaboração de documentos a patentear nos procedimentos aquisitivos e, bem assim, na elaboração e, quando a lei o permita, na negociação de contratos devem ser exercidas, de forma centralizada e diretamente ou sob supervisão do Gabinete de Assuntos Jurídicos (GABJUR), por forma a evitar a dispersão, por outras Direções, Gabinetes ou Áreas, de intervenções jurídicas suscetíveis de tornar os referidos serviços de assessoria jurídica, contraditórios ou deficientes;
- A elaboração das peças de procedimentos aquisitivos que respeitem à formação de contratos:

- de locação ou aquisição de bens móveis e de aquisição de serviços cujo preço contratual exceda € 10.000,00, excetuados aqueles de reduzida complexidade em que a relação contratual se extinga com o fornecimento ou com a prestação de serviços, sem prejuízo da manutenção de obrigações acessórias que tenham sido estabelecidas inequivocamente em favor da entidade adjudicante, tais como as de sigilo ou de garantia dos bens e serviços adquiridos e,
- de contratos de empreitadas cujo preço contratual exceda € 15.000,00, deve competir a uma equipa pluridisciplinar constituída por, pelo menos, um elemento da Direção, Gabinete ou Área interessada, um elemento da Direção de Estudos e Projetos (DEP) no caso de se tratar de uma empreitada, um elemento da Direção Administrativa e Financeira (DAFIN) e um elemento do Gabinete de Assuntos Jurídicos (GABJUR), salvo em casos devidamente justificados que devem ser obrigatoriamente fundamentados, de forma concreta e completa, pelo Diretor ou Responsável de Área da Direção, Gabinete ou Área interessada na aquisição.
- Na definição das entidades a convidar nos procedimentos por ajuste direto, quer os correspondentes contratos respeitem, quer não, à atividade de navegação aérea, além da Direção, Gabinete ou Área proponentes dos procedimentos aquisitivos, a DAFIN/COAPG poderá indicar outras entidades, consoante o conhecimento do mercado que possua, nomeadamente através da plataforma de contratação pública em utilização na Empresa, criando um sistema de rotação de entidades convidadas, em especial quando se trate da aquisição de bens de consumo corrente, designadamente de economato e,
- Sempre que no ajuste direto seja convidada apenas uma entidade, o Diretor da unidade ou subunidade orgânica proponente deverá, sem qualquer exceção, fundamentar tecnicamente, de forma inequívoca, concreta e completa, essa decisão.

Em 2018, na sequência da pretensão da Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal, E.P.E. em integrar a Aliança de Prestadores de Serviços de Tráfego Aéreo

designada COOPANS e a consequente aquisição e desenvolvimentos pelo seu parceiro industrial, de uma nova solução para a substituição do atual Sistema de Gestão de Tráfego Aéreo (Sistema ATM) existente para a Região de Informação de Voo de Lisboa, ponderado que foi o interesse estratégico de Portugal e da NAV Portugal, E.P.E. e, avaliadas que foram as vantagens qualitativas e quantitativas das diversas soluções, foi assinado entre a NAV Portugal, os cinco ANSP Membros do COOPANS e o Fornecedor Thales LAS France, SAS, em 14 de março de 2018, o *“Agreement to Offer Accession to COOPANS as ATM Member”* no qual se prevê o pagamento de € 15.700.000,00 (quinze milhões e setecentos mil euros), pela adesão da NAV Portugal à aliança COOPANS e entre a NAV Portugal e posteriormente, com o fornecedor Thales LAS France, SAS, foi celebrado, em 27 de março de 2018, o contrato para o Fornecimento, Instalação e Integração do Sistema de Gestão de Tráfego Aéreo *TopSky*, no valor de € 26.500.000,00 (vinte e seis milhões e quinhentos mil euros).

Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo n.º 44.º e seguintes da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas (Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, na versão atual) e no cumprimento das disposições previstas na Resolução n.º 14/2011, de 11 de julho de 2011, a NAV Portugal submeteu ambos os documentos a fiscalização prévia do Tribunal de Contas, tendo ambos os contratos merecido a concessão de visto prévio pelo Tribunal de Contas no âmbito dos processos de Fiscalização Prévia n.ºs 989 e 1613/2018, em 6 de junho de 2018.

### **3.12· ADESÃO DA EMPRESA AO SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS**

Em 6 de fevereiro de 2013, o Conselho de Administração deliberou aprovar a adesão da NAV Portugal, E.P.E. ao Sistema Nacional de Compras Públicas (SNCP), na qualidade de entidade compradora voluntária, cujo contrato de adesão ao Acordo Quadro foi assinado em 8 de fevereiro de 2013.

Anualmente, a Empresa envia para o sítio da Agência Nacional de Compras Públicas, E.P.E. (ANCP) o reporte estatístico Anual de Compras Públicas de Bens e Serviços.

### 3.13-MEDIDAS DE REDUÇÃO DE GASTOS OPERACIONAIS - ARTIGO 145º DO DLEO 2018

O Plano de Atividades e Orçamento 2018 (PAO) da Empresa foi aprovado conforme Despacho conjunto de Suas Excelências os Secretários de Estado do Tesouro e das Infraestruturas nos termos do disposto do Despacho nº. 810/18 SET de 24 de outubro de 2018.

Unidade : milhares de euros

PRC	2018	2018O	2017	2016	Δ 2018/2017	
					Abs.	%
(0) EBITDA	12 387	15 233	17 189	32 946	-4 802	(27,9)
(1) CMVMC	342	377	358	362	-17	(4,7)
(2) FSE	16 268	17 912	14 961	15 081	1 307	8,7
(3) Gastos com pessoal corrigidos dos encargos i), ii), iii)	152 295	132 170	134 015	128 483	18 280	13,6
(3 i) ind. pagas por rescisão	0	0	0	0	0	s.s.
(3 ii) Valorizações remuneratórias nos termos LOE 2018	3 099	3 086	1 032	0	2 068	200,4
(3 iii) Impacto da aplicação dos artigos 21º da Lei nº 42/2016 de 29 dez.	14 921	13 444	9 293	0	5 628	60,6
(4) Gastos Operacionais=(1)+(2)+(3)	168 905	150 459	149 335	141 905	19 570	13,1
(5) Volume de Negócios (Liq. Subs. Expl.)	201 506	187 764	181 623	175 393	19 883	10,9
(6) Peso dos Gastos /VN (%) =(4) / (5)	83,82%	80,13%	82,22%	80,91%	s.s.	s.s.
(i) Gastos com Deslocações (FSE)	360	469	362	362	-22	(5,8)
(ii) Gastos com Ajudas de custo e alojamento (G c/ Pessoal)	573	784	595	553	-22	(3,7)
(iii) Gastos com as viaturas	626	734	628	646	-2	(0,3)
Total = (i) + (ii) + (iii)	1 559	1 987	1 585	1 561	-46	(2,9)
Número RH (OS+CD+Trabalhadores)	956	998	967	987	-11	(1,1)
Nº Órgãos Sociais (OS)	6	6	6	6	0	0,0
Nº Cargos de Direção (CD)	11	9	9	9	2	22,2
Nº Efetivos (sem OS e sem CD)	939	941	952	972	-13	(1,4)
Nº Trabalhadores/Nº Cargos Direção	85	105	106	108	-20	(19,3)
Nº de viaturas	77*	77*	77*	77*	0	0,0

\* 3 viaturas são propriedade da empresa, sendo as restantes utilizadas em regime de aluguer de longa duração

Da análise da evolução dos gastos da Empresa, discriminados no quadro acima, destaca-se o seguinte:

i. Os gastos com pessoal, em 2018, registaram um crescimento de 14,5% face ao ano anterior – cerca de 18 M€ – o que é explicado essencialmente pelo crescimento de 17,3 M€ nos encargos com benefícios pós-emprego resultante da rentabilidade negativa dos respetivos fundos.



ii. No que respeita ao somatório dos gastos registados nas rubricas de consumos e fornecimentos e serviços externos é de realçar o acréscimo de 1,3 M€ (+8,6%) face ao verificado em 2017 (+7,4% a preços constantes, dado o valor do IHPC de 2018 de 1,2%).

Ainda no que respeita a esta natureza de gastos, os valores registados, em 2018, nas rubricas de ajudas de custo e alojamento (-22 mil euros) e deslocações (-22 mil euros), representam um decréscimo, face a 2017, de 44 mil euros (-4,5%) no seu conjunto (-5.6% em termos reais).

Com referência a 31 de dezembro de 2018, do total das 77 viaturas que constituem o Parque Automóvel da Empresa, sob gestão direta, (idêntico ao valor reportado a 2017), apenas 3 viaturas são propriedade da Empresa. Em meados de 2018 a Empresa substituiu duas viaturas a gasóleo por duas viaturas menos poluentes (1 híbrida e 1 elétrica).

### **3.14-PRINCÍPIO DA UNIDADE DE TESOUREARIA DO ESTADO**

A NAV Portugal detém, desde janeiro de 2006, disponibilidades e aplicações financeiras na sua conta na Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, E.P.E. (IGCP), não tendo auferido qualquer rendimento de aplicações de tesouraria ou aplicações financeiras fora do Tesouro.

A Empresa, em 30 de novembro de 2018, solicitou, ao abrigo do n.º 5, do Artigo 104º do Decreto-Lei n.º 33/2018, de 15 de maio, a dispensa de cumprimento do princípio da Unidade de Tesouraria do Estado (UTE) referente aos serviços de Compra de Moeda Estrangeira, Custódia de valores mobiliários, com exceção dos representativos de dívida pública e recolha de fundos.

Conforme ofício do IGCP n.º SGC – 208/19851, de 12 de dezembro, a Empresa foi autorizada no sentido de ser excecionada do cumprimento da UTE, para os anos de 2018 e 2019, no que respeita a valores relativos à custódia de títulos que não sejam de dívida pública e a valores para compra de moeda estrangeira, nas situações em que a tesouraria externa não possa satisfazer as necessidades.

De salientar que, em 31 de dezembro de 2018, a percentagem das disponibilidades e aplicações financeiras depositadas no IGCP ascende a 99,99%.



No quadro a seguir apresentado consta a informação, por trimestre, relativa às disponibilidades, aplicações financeiras e juros auferidos.

Unidade: euros

Banca Comercial	1º trimestre	2º trimestre	3º trimestre	4º trimestre
Caixa Geral de Depósitos	62 971	32 466	15 486	9 784
Disponibilidades	62 971	32 466	15 486	9 784
Aplicações Financeiras	0	0	0	0
Santander Totta	13 967	15 278	18 075	479
Disponibilidades	13 967	15 278	18 075	479
Aplicações Financeiras	0	0	0	0
Montepio Geral	12 336	22 138	22 120	1 120
Disponibilidades	12 336	22 138	22 120	1 120
Aplicações Financeiras	0	0	0	0
Total Disponibilidades	89 273	69 882	55 681	11 382
Juros Auferidos	0	0	0	0

### 3.15-RECOMENDAÇÕES RESULTANTES DE AUDITORIAS CONDUZIDAS PELO TC

Nos últimos três anos a Empresa não foi objeto de qualquer auditoria por parte do Tribunal de Contas (TC).

### 3.16- INFORMAÇÃO DIVULGADA NO SÍTIO DO SEE, A 31 DE DEZEMBRO DE 2018

No quadro a seguir apresentado encontra-se a informação solicitada, já disponível no sítio da Empresa em [www.nav.pt](http://www.nav.pt) e enviada para os serviços responsáveis pela atualização do sítio do Setor Empresarial do Estado (SEE).

Informação a constar no Site do SEE	Divulgação				Comentários
	S	N	N.A.	Data atualização	
<b>Estatutos</b>	X			2017.05.08	
<b>Caracterização da Empresa</b>	X			2017.05.08	
<b>Função de tutela e acionista</b>	X			2017.05.08	
<b>Modelo Governo / Membros dos Órgãos Sociais:</b>					
Identificação dos Órgãos Sociais	X			2018.08.03	
Estatuto remuneratório Fixado	X			2018.08.03	
Divulgação das remunerações auferidas pelos Órgãos Sociais	X			2018.08.03	
Identificação das funções e responsabilidades dos membros do C. A.	X			2018.08.03	
Apresentação das sínteses curriculares dos membros dos Órgãos Sociais	X			2018.08.03	
<b>Esforço Financeiro Público</b>	X			2018.08.03	
<b>Ficha Síntese</b>	X			2018.08.03	
<b>Informação Financeira histórica e atual</b>	X			2018.08.03	
<b>Princípios de Bom governo</b>					
Regulamentos internos e externos a que a empresa está sujeito	X			2018.08.03	
Transações relevantes com entidade(s) relacionada(s)	X			2018.08.03	
Outras transações	X			2018.08.03	
<b>Análise de sustentabilidade da empresa nos domínios:</b>					
Económico	X			2018.08.03	
Social	X			2018.08.03	
Ambiental	X			2018.08.03	
<b>Avaliação do cumprimento dos PBG</b>	X			2017.05.08	
<b>Código de Ética</b>	X			2019.02.27	



A NAV Portugal, em cumprimento do disposto no artigo 54º do Decreto-Lei nº 133/2013, de 3 de outubro, elabora o relatório anual autónomo de governo societário, designado por “Relatório de Governo Societário”, do qual consta informação sobre todas as matérias reguladas pelo Capítulo II do referido Decreto-Lei. A informação relativa ao governo da sociedade é também disponibilizada no sítio da Empresa em [www.nav.pt](http://www.nav.pt), bem como no sítio eletrónico do Setor Empresarial do Estado – [www.dgtf.pt](http://www.dgtf.pt), sendo, periodicamente, atualizada.

## **4-ESTRATÉGIA**

A aviação comercial teve o seu início há pouco mais de um século, com uma curta viagem de 34 quilómetros, entre Tampa e St-Petersburg na Florida. Hoje, o transporte aéreo de passageiros e carga envolve cerca de 49 biliões de quilómetros percorridos em cada ano, o que equivalente a 10 vezes a distância entre a Terra e Neptuno.

Com mais de 1.400 companhias aéreas regulares, 26.000 aeronaves em operação, 3.900 aeroportos e 173 prestadores de serviços de navegação aérea<sup>5</sup>, a aviação suporta uma rede global ímpar, que serve pessoas e empresas, em qualquer ponto do planeta. É, de momento, o meio de transporte mais rápido e seguro, superando oceanos e fronteiras para ligar pessoas e apoiar o crescimento económico sustentável.

A atividade económica suportada pelo setor da aviação é equivalente ao produto interno bruto da Suíça - cerca de 660 biliões USD (com um impacto económico total de  $2,7 \times 10^{12}$  USD), e os 62,7 milhões de postos de trabalho que sustenta, diretamente ou indiretamente, são superiores à atual população da Itália.

As atuais previsões do Eurocontrol indicam que o volume de tráfego aéreo em 2040 na Europa chegue aos 16 milhões de voos /ano, podendo inclusive num cenário otimista chegar perto dos 20 milhões. Isto significa um crescimento de 53% relativamente a 2017, ou, no cenário mais otimista, um crescimento de 84%.

Embora com um crescimento mais lento do que o inicialmente estimado, fruto dum abrandamento económico, do aumento do preço do barril do petróleo e do crescente congestionamento aeroportuário, perspetiva-se que, em 2040, cerca de 1,5 milhões de voos não poderão ser acomodados ao nível dos aeroportos, o que significa cerca de 160 milhões de passageiros impedidos de voar, com todos os impactos económicos daí resultantes.

De acordo com o mais recente estudo do Eurocontrol “EUROPEAN AVIATION IN 2040 - CHALLENGES OF GROWTH”, os atrasos no período de verão poderão chegar ao 20 min por voo em 2040, o que coloca, como principal desafio para o futuro do transporte aéreo garantir que o crescimento do tráfego aéreo seja acompanhado com o

<sup>5</sup> Aviation Benefits 2017 - Industry High Level Group

necessário aumento de capacidade, ao nível do espaço aéreo e aeroportuário, otimizando os níveis de segurança e de eficiência, respeitando os compromissos ambientais do setor.

O enquadramento da prestação de serviços de navegação aérea, no qual a NAV Portugal se insere, não foge ao atual contexto de défice de capacidade que afeta, dum modo geral, todos os prestadores de serviços de navegação aérea na Europa. Nesse sentido, e após um longo processo negocial com a Comissão Europeia, Portugal foi finalmente autorizado a rever o seu Plano de Desempenho para o RP2, relativamente a 2018 e 2019, viabilizando, assim, um conjunto de soluções que permitiu à Empresa fazer face a um aumento de tráfego sem precedentes verificado nos anos de 2016 e 2017, que se cifra atualmente em +25% face às projeções para o RP2, de acordo com o Eurocontrol.

Através da Decisão de Execução (UE) 2018/2021 da Comissão, de 17 de dezembro de 2018, foram aceites as alterações ao Plano de Desempenho e publicados os objetivos revistos no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

No que diz respeito ao enquadramento regulatório do Céu Único Europeu, 2018 fica marcado por alguns desenvolvimentos importantes, desde logo, e após um longo período de discussão, a revisão do novo regulamento de desempenho e tarifação, que, substituindo os Regulamentos de Execução (UE) nº 390/2013 e nº 391/2013 da Comissão, irá regular a atividade dos prestadores de serviços de navegação aérea durante o terceiro período de referência (RP3: 2020-2024). No primeiro trimestre de 2019, a Comissão fixará os objetivos de desempenho a nível Europeu, que depois de desagregados a nível nacional, influenciarão a atividade da generalidade dos prestadores de navegação aérea, permitindo, à NAV Portugal ajustar o seu plano estratégico.

Impulsionado pela Estratégia para Aviação, apresentada pela CE em 2016, que em linhas gerais se pode resumir na alavancagem da economia europeia, fortalecimento da sua base industrial e, dessa forma, reforçar a posição de liderança da UE à escala mundial no setor da aviação, a Empresa tem acompanhado os desenvolvimentos das diversas temáticas e das várias iniciativas que estão em curso, onde se destacam os

futuros regulamentos ligados à operação/integração de RPAS (*Drones*) e à digitalização do ATM.

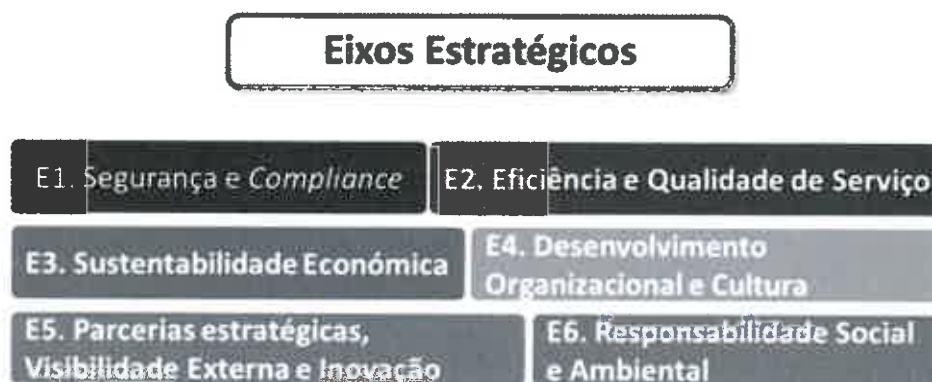
No que aos serviços de navegação aérea diz respeito, a Estratégia para a Aviação pretende também colmatar, na Europa, os limites ao crescimento no ar e em terra, promovendo todo o tipo de ações que permitam otimizar a utilização dos aeroportos e do espaço aéreo. Em linha com este desígnio, e tomando como referência a visão e os projetos técnico/operacionais do ATM Master Plan do programa SESAR, o Parlamento Europeu solicitou à Comissão Europeia o lançamento de uma iniciativa no sentido de criar uma nova arquitetura de espaço aéreo, orientada para uma prestação de serviço mais eficiente e resiliente, independente das fronteiras terrestres, fazendo uso de novas tecnologias e que permitam a prestação de serviço em qualquer local a partir de qualquer local.

Neste sentido, e por forma a posicionar-se para as grandes transformações do setor, a NAV Portugal aderiu em 18 de setembro de 2018 à Aliança COOPANS. Esta adesão permitirá à NAV Portugal partilhar do mesmo sistema de gestão de tráfego Aéreo desenvolvido pela empresa THALES, parceira tecnológica da Aliança COOPANS proporcionando, assim, o direito a utilizar o sistema de gestão de tráfego (TOPSKY) comum aos restantes cinco parceiros da Aliança, bem como um melhor posicionamento estratégico e dessa forma responder aos constantes desafios tecnológicos e de procedimentos colocados aos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea pelas Diretivas, requisitos e definições do Céu Único Europeu, bem como, para fazer face ao forte e imprevisto aumento do tráfego registado ao longo dos últimos anos na RIV de Lisboa.

Na área da Capacidade, a NAV Portugal continuará a desenvolver um conjunto de iniciativas que visam responder às limitações em terra e no ar, destacando-se entre elas, a participação nos estudos do aeroporto complementar de Lisboa e a respetiva reestruturação do espaço aéreo envolvente à Área Terminal de Lisboa (TMA) com a introdução do conceito operacional *Point Merge System*, que permitirá o aumento de capacidade em linha com o aumento de tráfego esperado para a região de Lisboa estando, no entanto, condicionada pela disponibilização de espaço aéreo utilizado pelas estruturas militares.

Numa perspetiva da eficiência da estrutura do espaço aéreo a NAV Portugal foi pioneira na implementação do conceito *free-route*, em maio de 2009, e desde então, tem-se posicionado como promotora da expansão deste conceito aos seus espaços vizinhos, promovendo a expansão do maior espaço *free-route* no espaço aéreo europeu.

Também a nível interno foram reforçados os eixos estratégicos que responderão de forma positiva à Missão da NAV Portugal – *"Garantir a prestação Segura e Eficiente de Serviços de Navegação Aérea, contribuindo para a criação de valor e bem-estar da sociedade, desempenhando assim um papel vital no setor da aviação"* – e ao cumprimento dos seus objetivos estratégicos:



Por outro lado, e considerando que a Região NAT é, neste momento, a que impõe ao setor da aviação os requisitos tecnológicos mais avançados, a NAV Portugal está bem posicionada para beneficiar dessa vantagem competitiva, uma vez que opera simultaneamente nas duas regiões, continuando a desenvolver iniciativas que contribuam para o melhor desempenho dos operadores e a eficiência ambiental, a par dos mais elevados padrões de segurança, dando resposta aos requisitos tecnológicos definidos para aquela região. A introdução do SAT-ADS-B é imprescindível para que a NAV Portugal continue esse caminho de sucesso na região NAT.

Os desafios que sistematicamente são colocados aos prestadores de serviços de navegação aérea, requerem uma política de alianças e procura de sinergias. Estas não se limitam apenas ao espaço Europeu e passam por geografias variadas. Em 2018, a Empresa reconhecendo a importância crescente do Atlântico como eixo estratégico de afirmação da NAV Portugal, participou nas segundas Jornadas Técnicas do Atlântico





em Luanda, e que contou com os prestadores de Serviços de Navegação Aérea, do Brasil, Angola, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, com o lema “Estreitar Laços, Alargar Horizontes”. Esta iniciativa pretende identificar um conjunto de oportunidades de colaboração entre a NAV Portugal e os seus pares Lusófonos, na vertente técnica, operacional e de formação.

Além de assegurar a estreita coordenação com os principais *stakeholders* nacionais – Tutela, ANAC, FA, ANA e IPMA – a Empresa, identificou a necessidade de ter um espaço de partilha onde pudesse escutar os seus clientes (utilizadores do espaço aéreo), registando as sugestões e oportunidades de melhoria contínua dos serviços que prestamos. Nesse sentido em, novembro de 2018 “nasceu” o *Airspace Users Meeting* que contou com a participação de cerca de uma dezena dos principais utilizadores do espaço aéreo nacional, de ambas as RIV nacionais. Este evento revelou-se de particular interesse pelos contributos recebidos, assim como pelo *feedback* extremamente positivo dos participantes, estabelecendo-se a realização deste encontro numa periodicidade anual.

Numa outra vertente, a NAV Portugal manteve uma participação ativa nas principais sedes de discussão internacional, designadamente, ICAO, EUROCONTROL, EU, CANSO, SW FAB e AEFMP, que continuará a promover no futuro, no âmbito da melhoria contínua dos nossos serviços que prestamos, garantindo o envolvimento fundamental dos nossos clientes (utilizadores do espaço aéreo).

Assim, e no horizonte temporal de médio prazo, é propósito da NAV Portugal, enquanto responsável pela prestação de serviços de navegação aérea, continuar a cumprir na íntegra a missão que lhe foi atribuída, contribuindo, dessa forma, para uma maior integração do País no contexto internacional, dada a relevância da aviação civil na economia e na sociedade em geral.

## 5. EVOLUÇÃO DOS NEGÓCIOS

### 5.1. NÚMERO DE MOVIMENTOS CONTROLADOS

Ao longo do ano de 2018, o tráfego aéreo, medido em número total de movimentos IFR (*Instruments Flight Rules*), registou um acréscimo relativamente ao ano anterior, nas duas Regiões de Informação de Voo controladas (RIV) por Portugal, que atingiu 3,5% na RIV de Lisboa e 2,9% na RIV de Santa Maria, o que representa uma variação média de aproximadamente 3,4% no total dos movimentos controlados (em média mais 72 voos diários), tal como evidenciado no quadro seguinte:

TRÁFEGO (IFR)	RIV de Lisboa		RIV de Santa Maria	
	2018	Δ% 18/17	2018	Δ% 18/17
Entradas / Saídas	336 144	6,9	17 183	4,0
Sobrevoos	258 075	0,1	134 275	3,0
Domésticos	37 973	(0,9)	15 032	0,8
<b>TOTAL</b>	<b>632 192</b>	<b>3,5</b>	<b>166 490</b>	<b>2,9</b>

Embora a evolução anual verificada tenha sido semelhante, o comportamento mensal do tráfego IFR foi diferente em cada Região de Informação de Voo:

- na RIV de Lisboa registaram-se variações positivas no tráfego durante todos os meses do ano, tendo-se verificado no 1º e no 4º trimestre as maiores variações, +5,5% e +4,5% respetivamente. Em termos absolutos, com exceção para janeiro, fevereiro e novembro, todos os meses totalizaram mais de 50.000 voos, tendo julho e agosto ultrapassado os 59.000 movimentos. Estes crescimentos são sobretudo devidos à atratividade de Portugal como destino turístico.
- na RIV de Santa Maria registaram-se variações positivas no tráfego durante todos os meses do ano, exceto em março e abril em que o tráfego decresceu. O 3º e 4º trimestre foram os que apresentaram maiores crescimentos, +5,0% e +5,3% respetivamente. Em termos absolutos os meses de julho e agosto, foram os mais movimentados, tendo ultrapassado os 16.300 voos. Estes crescimentos são em parte decorrentes da atividade das companhias “low cost” e do continuado aumento da procura turística.



O atraso médio por movimento controlado pela NAV Portugal foi de 0,88 minutos. No que respeita ao atraso médio por movimento controlado em rota, o valor em 2018 na RIV de Lisboa continua em 0,19 minutos, idêntico ao registado em 2017.

## RIV DE LISBOA

Na RIV de Lisboa, o tráfego IFR Civil representou 99,2% do total de tráfego IFR, com um acréscimo de 3,6%. O tráfego IFR Militar, com um peso de apenas 0,8%, registou uma diminuição de 8,5%. Relativamente ao tráfego IFR são evidenciados, nos gráficos seguintes, os fluxos mais significativos, representando 59% do total das Entradas/Saídas e 80% dos Sobrevoos:

### Principais Fluxos de Entradas/Saídas e de Sobrevoos na RIVLIS - Variações 18/17

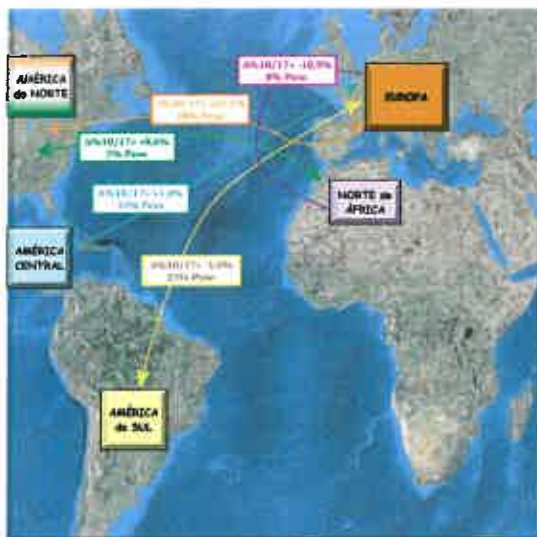


## RIV DE SANTA MARIA

Na RIV de Santa Maria, o tráfego IFR Civil representou 98% do total de tráfego IFR, com um acréscimo de 3,1%. O tráfego IFR Militar, com um peso de aproximadamente 2%, registou uma diminuição de 5,7%. No que respeita ao tráfego IFR Civil são

evidenciados, no gráfico seguinte, os fluxos mais significativos de sobrevoos (97% do total de sobrevoos):

#### Principais Fluxos de Sobrevoos na RIVSMA - Variações 18/17



## 5.2-NÚMERO DE UNIDADES DE SERVIÇO

### 5.2.1-DE ROTA

A unidade de serviço de Rota é calculada multiplicando o fator distância pelo fator massa para a aeronave em causa, de acordo com o estabelecido no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) Nº 391/2013 da Comissão, de 3 de maio.

O fator distância é obtido dividindo por cem o número de quilómetros percorridos na distância ortodrómica entre os pontos de entrada e de saída das zonas tarifárias, de acordo com o último plano de voo conhecido, registado pela aeronave em causa, para efeitos de fluxo de tráfego.

O fator massa, expresso como um valor até duas casas decimais, é a raiz quadrada do quociente obtido pela divisão por cinquenta do número de toneladas métricas da massa máxima certificada na descolagem da aeronave, conforme consta do certificado de aeronavegabilidade ou de qualquer documento oficial equivalente apresentado pelo operador da aeronave.



No quadro seguinte apresenta-se a evolução 2018/2017 do número de unidades de serviço nas Zonas Tarifárias (ZT) de Lisboa e de Santa Maria:

Unidades de Serviço	ZT de Lisboa		ZT de Santa Maria	
	2018	Δ% 18/17	2018	Δ% 18/17
Taxáveis	3 827 092	2,3	5 426 658	4,1
Isentas	28 449	(20,0)	77 515	(20,4)
<b>TOTAL</b>	<b>3 855 541</b>	<b>2,1</b>	<b>5 504 172</b>	<b>3,7</b>

(\*) Variação 2018/17

## 5.2.2-DE TERMINAL

A unidade de serviço de Terminal é igual ao fator massa da aeronave em causa, sendo o fator massa, expresso como um valor até duas casas decimais, o quociente obtido pela divisão por cinquenta do número de toneladas métricas da maior massa máxima certificada na descolagem da aeronave, conforme consta do certificado de aeronavegabilidade ou de qualquer documento oficial equivalente apresentado pelo operador da aeronave, elevado à potência 0,7, tal como estabelecido no anexo V do Regulamento de Execução (UE) N° 391/2013 da Comissão, de 3 de maio.

No quadro seguinte apresenta-se a evolução 2018/2017 do número de unidades de serviço na Zona Tarifária de Portugal Terminal:

Unidades de Serviço	ZT Portugal Terminal		
	2018	2017	Δ% 18/17
Taxáveis	272 372	256 061	6,4
Isentas	3 312	2 894	14,4
<b>TOTAL</b>	<b>275 684</b>	<b>258 955</b>	<b>6,5</b>

## 5.3-SAFETY

A Segurança é a principal preocupação da prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo, dependendo da formação dos seus operadores, dos procedimentos em vigor e dos sistemas que suportam a atividade, contribuindo, assim, de uma forma primordial para a redução ou manutenção de um risco mínimo de acidentes.



Com o aumento de tráfego verificado na RIV de Lisboa e a perspetiva de cenários de complexidade acrescida, a NAV Portugal, oportunamente, antecipou a necessidade de investir num sistema moderno, capaz de suportar de uma forma eficaz as ações necessárias à prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo.

Neste sentido, no ano de 2018 evoluiu-se para a adesão ao consórcio Aliança COOPANS que irá permitir à Empresa dotar-se dos sistemas TOPSKY ATC e TOPSKY TWR, equipados com novas funcionalidades, que, na ótica da área da segurança operacional, irão permitir responder aos aumentos previstos de tráfego nos próximos anos.

À semelhança do ano anterior, a NAV Portugal continuou a adoção de medidas mitigadoras que passaram por uma gestão otimizada dos recursos humanos, reforço de dotações e desdobramento de setores, que permitiram responder às solicitações originadas pelo crescimento de tráfego existente e condizente com a cultura de segurança da Empresa.

Este resultado reflete uma política de prevenção proactiva, implementada em todos os locais - TWR e ACC - que são periodicamente monitorizados, avaliando-se eventuais fatores de risco e adotando medidas que visem a mitigação/solução de situações de tráfego particulares e específicas de cada órgão ATC. Deu-se continuidade, em 2018, à divulgação e disseminação de boas práticas a nível local, no reforço dos níveis de segurança, à formação na área do *Safety* nas ações específicas - ATC 7 e 10, de refrescamentos CTA, salientando-se a continuação dos programas *Team Resource Management* (TRM) e *Critical Incident Stress Management* (CISM).

Finalizou-se a elaboração dos documentos regulamentares internos relativos à política de *Just Culture* - Política de Cultura Justa e Procedimentos de Operacionalização - tendo os mesmos sido alvo de uma audiência prévia por parte das associações profissionais, perspetivando-se, no início de 2019, a sua formalização, dando, assim, cumprimento aos requisitos legais europeus, mantendo, simultaneamente, o elevado nível, equiparável às melhores práticas a nível europeu.

A disseminação de boas práticas e lições colhidas, a nível nacional e internacional, posteriormente divulgadas e partilhadas junto dos diversos atores nacionais, aliada a uma participação ativa em diversos grupos e fóruns da área *Safety* (EUROCONTROL, EASA, ICAO, ANAC, EU, CANSO e outros) têm-se revelado um fator determinante, com contributo decisivo para os bons resultados alcançados na Prevenção de Incidentes e Acidentes.

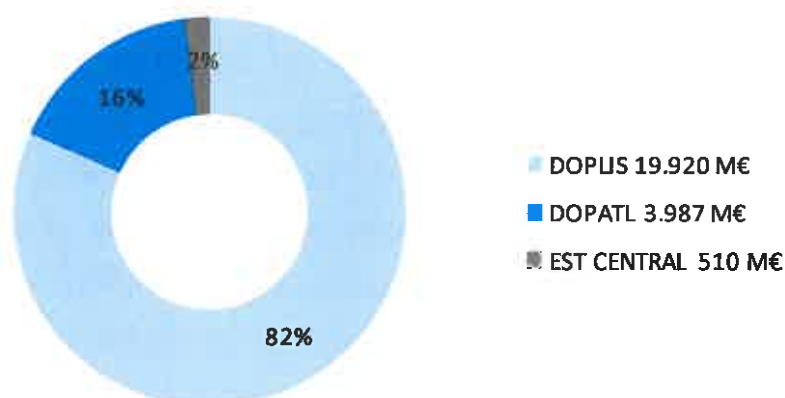
## 6- INVESTIMENTOS

A política de investimentos da NAV Portugal, nas suas áreas operacionais, é enquadrada pelos planos internacionais de harmonização da navegação aérea. Assim, os investimentos da RIV de Lisboa são planeados tendo em conta a harmonização e os objetivos (segurança, capacidade, eficiência e ambiente) estabelecidos nos planos Europeus (*Single European Sky – SES; Pilot Common Project - PCP; European Single Sky ImPlementation – ESSIP*), bem como no plano de performance do SWFAB 2015-2019, e os da RIV Oceânica de Santa Maria nos planos da região NAT (*North Atlantic*) da Organização da Aviação Civil internacional (OACI).

Os objetivos de capacidade dos órgãos ATS (*Air Traffic Services*) da NAV Portugal, nomeadamente, o centro de controlo da RIV de Lisboa, e os órgãos de controlo terminal dos aeroportos estão definidos no Plano de *Performance* do SWFAB 2015-2019 (*PP*), tendo sido estabelecidos de acordo com as previsões de médio prazo para a evolução do tráfego. O plano de investimentos em novos sistemas de apoio considera os objetivos de capacidade, a disponibilização de novas tecnologias, bem como a necessária substituição de sistemas no termo da sua vida útil operacional.

Em 2018, o valor total dos investimentos da NAV Portugal ascendeu a 24,4 M€, dos quais 23,9 M€ destinaram-se aos órgãos operacionais (centros de controlo, torres de controlo nos aeroportos e estações exteriores) e cerca de 0,5 M€ à estrutura central da Empresa, conforme evidenciado no quadro seguinte:

INVESTIMENTOS (estrutura)



Dos investimentos realizados, em 2018, merecem destaque:

- conclusão da instalação do novo sistema Gravador/Reprodutor de áudio e de captura de *écran*, de acordo com as normas internacionais, designadamente as publicadas pela OACI e pela EUROCONTROL, na Torre de Controle do Aeroporto da Madeira, com a realização da respetiva receção provisória do referido sistema. Este projeto tem como objetivo dotar o Centro de Controlo Tráfego Aéreo de Lisboa (CCTAL) e as Torres de Controle dos aeroportos da RIV de Lisboa, com os meios para gravação e reprodução de todas as comunicações entre os sistemas de comunicação operacionais da Empresa e os seus correspondentes externos, via telefone ou via rádio;
- arranque do projeto para o fornecimento e instalação de um sistema VCS (*Voice Communication System*) para uso no CCTAL. Este projeto foi objeto de concurso público internacional, tem como objetivo a substituição do atual sistema, que atingiu o limite da sua vida útil, e permite, simultaneamente, a opção por sistemas com tecnologia VoIP (*Voice over Internet Protocol*);
- realização do *upgrade* do feixe Hertziano que liga a Madeira ao Porto Santo através dos Picos do Facho, em cada uma das ilhas, em virtude do anterior sistema ter deixado de ter suporte técnico ao *hardware/software* da componente *multiplexer*, por parte do fabricante;
- conclusão da instalação dos equipamentos e acessos da nova infraestrutura de comunicações da RIV de Santa Maria. A nova rede, baseada em tecnologia IP/MPLS, permitirá aumentar a disponibilidade e a redundância de todos os serviços críticos da RIV Atlântica. A migração de serviços para a nova rede está prevista para o 1º trimestre de 2019;
- lançamento do projeto para fornecimento e instalação dos novos sistemas Gravadores/Reprodutores de áudio e de captura de *écran*, de acordo com as normas internacionais, designadamente as publicadas pela OACI e pela EUROCONTROL, para o Centro de Controle Oceânico de Santa Maria e para as Torres de Controle dos Aeroportos de Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores. Este projeto tem como objetivo dotar os referidos órgãos com os meios para gravação e reprodução de todas as comunicações entre os sistemas de comunicação operacionais da Empresa e os seus correspondentes externos, via telefone ou rádio;

- lançamento do projeto para o fornecimento e instalação de sistemas VCS para as torres de controle dos aeroportos de Ponta Delgada e Flores. Este projeto tem como objetivo a substituição do atual sistema, que atingiu o limite da sua vida útil, e permite, simultaneamente, a opção por sistemas com tecnologia VoIP (*Voice over Internet Protocol*);
- conclusão do projeto VINIPOR com a instalação e realização da respetiva receção provisória do novo DVOR/DME do Porto. As estações DVOR/DME destinam-se a apoiar a navegação aérea de aeronaves disponibilizando guiamento em azimute e distância na RIV de Lisboa;
- conclusão da instalação e a realização das respetivas receções provisórias dos novos sistemas DME de Marão, Arouca e Muro, no âmbito do projeto RNAVPOR, que tem por objetivo a criação de uma infraestrutura terrestre baseada em equipamentos DME que permita apoiar o estabelecimento de procedimentos RNAV na TMA do Porto, constituindo uma alternativa ao GNSS em caso de falha deste sistema. A instalação do quarto sistema DME previsto no âmbito deste projeto não foi realizada em 2018, prevendo-se que seja possível realizá-la no 1º trimestre de 2019;
- conclusão da substituição das antenas e cablagens do LOCALIZER do Sistema de Aproximação e Aterragem de Precisão na pista 28 (ILS28) do Aeroporto de Faro;
- conclusão da instalação e a realização da respetiva receção provisória do novo DME na estação do *Locator* da Horta. O objetivo deste projeto é a criação de procedimentos operacionais baseados em ajudas rádio;
- lançamento do projeto UPLIS com o objetivo de melhorar a cobertura do atual sistema de *Multilateration* do Aeroporto de Lisboa mantendo o seu desempenho na área de vectorização de Lisboa;
- Início da 2ª fase da substituição do radar instalado em Porto Santo. A necessidade da sua substituição advém também do facto de os equipamentos estarem em fim de vida útil. A modificação para um RADAR *Modo-S*, está a ser efetuada em duas fases. Na primeira fase, já terminada, foram substituídos os sistemas de processamento, controlo remoto e visualização técnica. Foi feita também uma verificação e a substituição de componentes deteriorados da





antena. Na segunda fase, em fase de conclusão, foram substituídos os extratores RADAR e feita a substituição do pedestal da antena e dos motores;

- iniciados os projetos para a remodelação da sala de operações e de adaptação da sala de equipamentos do CCTAL, decorrentes das novas necessidades operacionais, e que incluem as infraestruturas de eletricidade, telecomunicações e de climatização;
- execução de obras de reabilitação nas instalações da Torre de Controlo do Aeroporto de Lisboa;
- substituição dos grupos de emergência do radar de Lisboa, que se encontravam no seu fim de vida útil, adaptando-os às necessidades atuais;
- realização das infraestruturas necessárias para a instalação do VOR/DME do Porto, bem como para as estações VGS em Montejunto e Fóia;
- realização da empreitada de reabilitação na estação do Cercal;
- substituição das UPS da torre radar de Porto Santo que se encontravam no fim de vida útil;
- conclusão da empreitada de reabilitação da cobertura do Centro de Controlo Oceânico, na ilha de Santa Maria;
- início da remodelação da sala de operações do Centro de Controlo Oceânico, na ilha de Santa Maria, dando resposta às novas necessidades operacionais e;
- início do projeto de reabilitação do edifício dos serviços técnicos da Torre de Controlo do Aeroporto da Horta.

A União Europeia, através do fundo europeu CEF (*Connecting European Facilities*) gerido pela INEA, abre concursos anuais, de candidatura a cofinanciamentos para implementações ATM. A NAV Portugal ao abrigo deste programa tem assinado vários contratos de cofinanciamento, tendo ocorrido, em 2018, a assinatura de um novo contrato de cofinanciamento, que inclui a participação da NAV Portugal num projeto para instalação de um rede de sistemas de vigilância (ADS-B) em Portugal e em Espanha. O montante máximo total do cofinanciamento da INEA à NAV Portugal referente a este contrato é de 0,866 M€.

## **7-RECURSOS HUMANOS**

A Política de Recursos Humanos da Empresa, desenvolvida no ano de 2018, obedeceu a objetivos e linhas de orientação constantes do documento Plano de Negócios da NAV Portugal para 2018-2022 onde, em linha com os objetivos estratégicos definidos, assumiu primordial relevância na Gestão de Recursos Humanos a necessidade contínua da adaptação qualitativa e quantitativa do capital humano, através da adoção de medidas de redimensionamento organizacional e de ajustamento dos perfis de competências.

Com efeito, a regulamentação europeia decorrente da implementação das diversas fases do "Céu Único Europeu", a par das exigências de competitividade impostas para a prestação de serviços de navegação aérea na RIV de Santa Maria, bem como a recente decisão de adesão á Aliança COOPANS, impõem à NAV Portugal em geral e à gestão de recursos humanos, em particular, um conjunto de desafios relacionados, assente na procura da excelência organizacional, tendo por base uma contínua otimização, da relação entre a qualidade e segurança dos serviços prestados aos utilizadores do espaço aéreo e a sua eficiência económica.

Neste contexto, tem constituído preocupação fundamental a valorização e adaptação competitivas do tecido laboral da Empresa, através da prossecução das seguintes ações:

- dimensionamento e adaptação do universo laboral às novas exigências e desafios, através da adequação quantitativa e qualitativa dos recursos humanos, tendo em vista a melhoria dos níveis de produtividade e de qualidade de serviço;
- melhoria e desenvolvimento de sistemas de avaliação da proficiência técnica e operacional dos recursos humanos afetos á prestação de serviços, de tráfego aéreo, de informação aeronáutica e de manutenção de equipamentos e sistemas de apoio á navegação aérea;
- atualização do plano previsional de recursos humanos e,
- promoção do alinhamento organizativo, através da redefinição de competências dos colaboradores.

## 7.1 CARATERIZAÇÃO E MOBILIDADE DO UNIVERSO LABORAL

O universo laboral ativo, no final do ano de 2018, é constituído por 950 trabalhadores.

Em termos funcionais os trabalhadores afetos às áreas de prestação de serviços de Tráfego Aéreo, de Informação e Procedimentos Aeronáuticos e Qualidade, e de Estratégia, representam cerca de 79% daquele universo e a área de Estudos e Projetos representa 8%, estando os restantes 13% afetos aos serviços centrais.

Encontram-se ainda a cargo da Empresa 25 trabalhadores, sendo assim de 975 o número total de trabalhadores com vinculação contratual à NAV Portugal.

<b>Universo laboral ao serviço em 31-12-2018</b>	<b>950</b>
Mercado de trabalho	941
Função pública	9
<b>A cargo da NAV Portugal E.P.E.</b>	<b>25</b>
Cessação de funções	10
Pré-reforma	15
<b>Total de trabalhadores vinculados</b>	<b>975</b>

Encontram-se noutras situações, discriminadas no quadro a seguir apresentado, 6 trabalhadores:

<b>Com vínculo suspenso</b>	<b>6</b>
Nomeação para órgãos sociais	1
Requisição	2
Licença sem vencimento	3

Durante o ano de 2018 verificou-se uma redução na população laboral ativa, pelo efeito conjugado de 13 entradas e 24 saídas, em resultado de admissões e de processos de aposentação ou reforma.

<b>Efetivos</b>	<b>2018</b>	<b>%</b>	<b>2017</b>
Início do ano	961	100	981
Entradas	13	1,4	12
Saídas	24	2,5	32
Final do ano	950		961

Salienta-se que, das 24 saídas verificadas, 6 resultaram da inibição legal para o exercício de funções operacionais por parte de controladores de tráfego aéreo, os

quais se encontram a aguardar a concessão da respetiva reforma ou aposentação, sendo as restantes 18 saídas motivadas, por processos de pré-reforma e pela suspensão, caducidade e extinção contratuais, resultantes de situações de licenças sem vencimento, de processos de aposentação ou reforma e de processos de desvinculação contratual.

As 13 entradas verificadas em 2018, decorreram da necessidade de substituição de controladores de tráfego aéreo em consequência da sua cessação de funções operacionais, bem como de reingressos de trabalhadores que se encontravam em situação de licença sem vencimento.

## 7.2. QUALIFICAÇÕES PROFISSIONAIS

A estrutura de Qualificações Profissionais, denota, face ao ano anterior, um ligeiro aumento das competências profissionais de nível superior, situação que reflete as crescentes exigências funcionais e organizativas da Empresa.

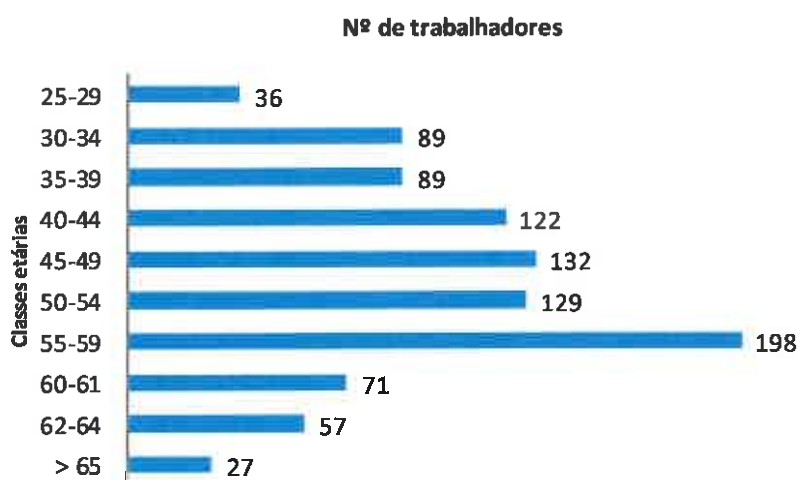
A análise do perfil agregado de competências certificadas mostra que cerca de 71% do universo laboral da Empresa é constituído por quadros com formação universitária (Quadros Superiores e Quadros Médios) e cerca de 27% dos trabalhadores da Empresa possuem competências decorrentes de uma formação académica intermédia (Altamente Qualificados), conforme se evidencia no gráfico seguinte:



A evolução do perfil agregado de competências certificadas que se tem vindo a verificar na Empresa, bem como dos seus elevados níveis de exigência, decorre essencialmente do esforço desenvolvido na caracterização das necessidades organizativas das missões funcionais críticas para a prestação de serviços de navegação aérea.

### 7.3-ESTRUTURA ETÁRIA

Em termos de distribuição etária, o universo laboral da Empresa tem o seu valor modal no intervalo compreendido entre os 55 e 59 anos, situando-se a estrutura etária média, nos 48 anos.



Esta situação evidencia por um lado, um reduzido nível de refrescamento dos quadros de pessoal em consequência do facto das necessidades organizativas de recrutamento se confinarem essencialmente à área de controlo de tráfego aéreo, que representa um terço do universo laboral, e por outro lado uma natural fidelização dos trabalhadores, em função do quadro de benefícios e de vantagens comparativas proporcionado pela Empresa.

### 7.4-ABSENTISMO

O absentismo global da Empresa, em 2018, situou-se em 5,1 % evidenciando um ligeiro decréscimo de 0,3 pontos percentuais face ao ano anterior. Constituíram fatores contributivos relevantes para a inatividade laboral registada, as situações de ausência



motivadas por doença ou incapacidade temporária do próprio trabalhador e a proteção social de assistência à família e maternidade/paternidade, as quais representam cerca de 73,2 % do total das ausências verificadas.

## **7.5- ATIVIDADE FORMATIVA**

A valorização dos recursos humanos, capacitando-os para um melhor desempenho de funções e garantindo a eficácia dos resultados obtidos pelos serviços, constituiu, uma vez mais, no ano de 2018, um objetivo estratégico para a NAV Portugal.

Na prossecução desse objetivo uma das linhas orientadoras manifesta-se na atividade formativa realizada pela Empresa em 2018, resultado claro da sua vontade de concretização duma política de formação, que vem sendo prosseguida, e a qual tem visado dar efetiva possibilidade de desenvolvimento de competências aos seus trabalhadores, mantendo-os capazes de se adaptarem a uma realidade altamente dinâmica e exigente em termos de requisitos, permitindo assim que a Empresa possa garantir de modo permanente a prestação de serviços com o elevado nível de qualidade que lhe é reconhecido entre as suas congéneres.

A formação ministrada foi essencialmente de três tipos:

- inicial/qualificante: cujo objetivo é preparar novas admissões de pessoal operacional, nomeadamente para a área de controlo de tráfego aéreo;
- reciclagem/atualização: destinada a proporcionar aos trabalhadores as condições que lhes possibilitem desenvolver as suas competências e que os mantenha permanentemente atualizados, cumprindo igualmente com o estipulado na regulamentação aplicável ao setor da navegação aérea, nomeadamente no que está determinado para os "refrescamentos" destinados às áreas operacionais e,
- desenvolvimento/especialização: destinada à transmissão de novos conhecimentos, necessários à operação e manutenção de equipamentos e sistemas que resultam da implementação de novos projetos.

Efetivamente, o contributo dado pela formação, ao longo do tempo, tem vindo a revelar-se de toda a importância para que a NAV Portugal se apresente como ANSP de referência entre as suas congéneres. Em 2018, a Empresa realizou um número muito

significativo de ações de formação internas, conforme sintetizado no quadro a seguir apresentado, registando acréscimos de 8,2% e de 6,9%, no número de ações e de participantes, respetivamente.

#### FORMAÇÃO INTERNA

ÁREAS DE FORMAÇÃO	AÇÕES DE FORMAÇÃO	PARTICIPANTES	HORAS DE FORMAÇÃO	HORAS DE PRODUÇÃO
Operacional/OJT	475	2 006	11 499	49 791
Formação geral	60	693	432	4 411
Técnica/Projeto	84	399	973	3 573
<b>TOTAL</b>	<b>619</b>	<b>3 098</b>	<b>12 903</b>	<b>57 775</b>

Em 2018, das 57.715 horas de formação/formando realizadas internamente, 77,7% foram da responsabilidade direta do Centro de Formação. De salientar, pela sua importância e meios envolvidos, o programa de formação concretizado pela área operacional afeta à prestação dos serviços de tráfego aéreo, onde se inclui a formação inicial para preparação de novos controladores de tráfego aéreo (28.768 HP).

De referir, igualmente, pelo número de participantes envolvidos das áreas operacionais, as ações de refrescamento que foram realizadas ao longo do ano, com recurso a meios de simulação, bem como, para as direções operacionais, a formação OJT, destinada, nomeadamente, à obtenção de novas qualificações nos diversos órgãos ATC, que, pelo seu impacto na atividade, assume particular relevância (5.295 HP).

Na formação associada ao desenvolvimento de novos projetos, o número de participantes foi de 391, com 3.477 HP, enquanto na formação geral são de realçar as ações de sensibilização ambiental, movimentação manual de cargas, prevenção ergonómica em posição de trabalho, direito aéreo das aeronaves não tripuladas, bem como ações no âmbito da segurança da aviação civil, envolvendo 693 participantes perfazendo um total de 4.411 HP. De referir, ainda, a formação da área comportamental, (incluída na Formação Geral) considerada relevante pelos efeitos positivos no desempenho profissional, envolvendo uma participação de 39 formandos, somando 416 HP.

A Empresa proporcionou igualmente a frequência, no exterior, de um conjunto importante de ações de formação, quer no país quer no estrangeiro, conforme se evidencia no quadro a seguir apresentado:

### FORMAÇÃO EXTERNA

LOCAIS DE FORMAÇÃO	AÇÕES DE FORMAÇÃO	PARTICIPANTES	HORAS DE FORMAÇÃO	HORAS DE PRODUÇÃO
País	112	304	2 377	4 795
Estrangeiro	68	121	1 285	2 595
<b>TOTAL</b>	<b>180</b>	<b>425</b>	<b>3 662</b>	<b>7 390</b>

Na formação, ministrada por entidades externas (nacionais e estrangeiras), o plano concretizado em 2018 foi de continuidade e direcionado para a permanente atualização dos conhecimentos, bem como a aquisição de novas competências, sobretudo nas áreas de *safety*, *security*, segurança e saúde no trabalho, proteção de dados, das novas tecnologias, da gestão e dos novos processos.

No que respeita à formação no estrangeiro, o principal parceiro continua a ser o *Institute of Air Navigation Services* (Instilux), representando 58% (745) HP das horas de formação recebidas fora do país.

Na prestação de serviços para o exterior, o ano de 2018 assumiu particular relevância pelas várias ações realizadas, quer no âmbito nacional quer no âmbito internacional.

### FORMAÇÃO PARA EXTERIOR

LOCAIS DE FORMAÇÃO	AÇÕES DE FORMAÇÃO	PARTICIPANTES	HORAS DE FORMAÇÃO	HORAS DE PRODUÇÃO
<b>Nacionais</b>				
SATA	2	9	70	315
Câmaras Municipais*	2	17	8	368
<b>Estrangeiras</b>				
CABO-VERDE	8	64	135	1 428
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>90</b>	<b>213</b>	<b>2 111</b>

\* Ações de formação em conjunto com a SATA.

Neste âmbito, das ações realizadas para diferentes entidades nacionais realçamos a formação ministrada para a SATA, bem como para as Câmaras Municipais de Viseu, Portimão, Bragança, e NORTÁVIA - Curso de Refrescamento AITA – Agentes de Informação de Tráfego de Aeródromo - AFIS-02 e AFIS-03.

A nível internacional, e no âmbito da cooperação decorreram, a pedido da ASA – Aeroportos e Segurança Aérea – S.A. de Cado Verde, no período de 08 de Janeiro a 01 de Fevereiro, 5 ações na área de VOR/DME/ILS/SUR para Técnicos

Telecomunicações Aeronáuticas, e de 4 a 7 de Dezembro, 1 ação de TRM Básico – TRM-02 para Controladores Tráfego Aéreo, na Ilha do Sal.

Na NAV Portugal, a missão que cabe à formação assume particular relevância e complexidade, tendo em consideração o contexto em que desenvolve a sua atividade. Tal desiderato obriga a que estejam disponíveis os recursos adequados, quer em termos técnicos quer didáticos. Assim, indo ao encontro da satisfação de algumas dessas necessidades, foram deslocalizados recursos para realização de ações nos locais de trabalho, encontram-se em fase de desenvolvimento alguns projetos, dos quais destacamos o desenvolvimento de novas funcionalidades para o simulador de controlo radar, nomeadamente, a sua integração com o simulador de aeródromo, promovendo uma cultura que aposta, sempre que possível, na satisfação das recomendações e sugestões que são ciclicamente evidenciadas nos relatórios das diferentes ações de formação.

Em 2018 concluiu-se o projeto de instalação de 10 posições de simulação para o novo sistema TOPSKY/BEST da Aliança COOPANS. Neste âmbito de implementação do novo sistema, e pela disseminação de capacidades de simulação pelos diversos órgãos, foram acomodadas na FORMA novas posições de pseudo-pilotagem que assistem e possibilitam a capacidade de formação em qualquer um dos órgãos.

Criou-se igualmente um espaço destinado à auto preparação dos alunos do curso de Formação Inicial para Controladores de Tráfego Aéreo, considerado importante, num contexto de utilização otimizada da capacidade formativa, dando um passo importante na utilização das novas tecnologias, nomeadamente o *E-LEARNING*. A utilização desta ferramenta que se pretende extensível a outras áreas da formação merecerá particular atenção no decorrer de 2019.

Em 2018 decorreu o desenvolvimento de uma plataforma de gestão da formação - FORINSIA, permitindo uma maior flexibilização e rentabilização da carga administrativa na preparação e acompanhamento das ações de formação, entrando em pleno funcionamento durante o ano 2019.

## **8-ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA**

### **8.1-POLÍTICA DE PREÇOS – TAXAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

Portugal, na sua qualidade de Estado Membro da Organização da Aviação Civil Internacional, da União Europeia, da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL) e de Estado Participante no Acordo Multilateral relativo às Taxas de Rota, encontra-se vinculado à legislação e regulamentos em vigor em matéria de política de preços dos serviços de navegação aérea, de Rota e de Terminal, nomeadamente:

- Regulamento de Execução (UE) N° 390/2013 da Comissão, de 3 de maio, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2015;
- Regulamento de Execução (UE) N° 391/2013 da Comissão, de 3 de maio, que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea, para o segundo período de referência (2015-2019) e,
- Princípios de Estabelecimento da Base de Custos relativa às Taxas de Rota e Princípios de Cálculo das Taxas Unitárias – Documento EUROCONTROL N° 18.60.01, de janeiro de 2018, que transpõe as bases dos referidos Regulamentos, no que toca às taxas de rota, para o quadro jurídico da Organização.

A política de isenções, definida pelo Estado português, está consagrada na seguinte legislação nacional:

- Taxas de Rota: Portaria n° 1467-B/2001 de 31 de dezembro e,
- Taxas de Terminal: Decreto Regulamentar n° 12/99 de 30 de julho (artigo n.º 5 que se mantém em vigor, apesar de revogado pelo Decreto Regulamentar n° 24/2009, de 4 de setembro, por força do estipulado no n°1 do artigo 82º de Decreto-Lei n° 254/2012, de 28 de novembro, e até à publicação de legislação específica sobre esta matéria).

Acrescem, ainda, as normas que estipulam a possibilidade dos prestadores de serviços de navegação aérea recusarem a prestação desses serviços a entidades devedoras de taxas de rota e/ou terminal, conforme consignado no Decreto-Lei n° 163/2015, de 17 de

agosto. Este normativo transpõe, para o quadro jurídico nacional, o disposto no n.º 3 do artigo 18.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, que prevê, em caso de não pagamento das taxas devidas pela prestação de serviços de navegação aérea, o dever dos Estados-Membros da União Europeia garantirem a aplicação de medidas coercivas eficazes. Estas medidas podem incluir a recusa de serviços, a imobilização de aeronaves ou outras medidas coercivas conformes com o direito aplicável.

#### **8.1.1 SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA DE ROTA**

As taxas devidas pela prestação de serviços de rota aos utilizadores do espaço aéreo das Regiões de Informação de Voo sob responsabilidade de Portugal são determinadas no estrito cumprimento dos Princípios anteriormente referidos, em ambas as Zonas Tarifárias (ZT) de Rota estabelecidas para Portugal:

- Zona Tarifária de Rota de Lisboa, compreendendo o espaço aéreo da Região Superior de Informação de Voo de Lisboa e o da Região de Informação de Voo de Lisboa e,
- Zona Tarifária de Rota de Santa Maria, compreendendo o espaço aéreo da Região de Informação de Voo de Santa Maria.

De acordo com os referidos Regulamentos (UE) e Princípios definidos pelo EUROCONTROL, a taxa unitária nacional de rota, para o ano *n*, é determinada pela soma algébrica dos custos fixados, para esse ano, no início do período de referência (tendo este segundo período sido estabelecido para o horizonte temporal 2015-2019), com os ajustamentos decorrentes da diferença entre a inflação prevista e a inflação real e do mecanismo de partilha de riscos de tráfego referentes ao período *n-2*, sendo essa soma dividida pelo número previsto de unidades de serviço de rota, para o ano *n*, em cada Zona Tarifária.

Esta taxa visa a recuperação dos custos nacionais fixados com a prestação dos serviços de rota suportados pela NAV Portugal e pelas restantes entidades nacionais envolvidas (ANAC, IPMA, FA e MARINHA), bem como os custos suportados pela Agência EUROCONTROL na parte alocada a Portugal.

Neste contexto, o ano de 2018 assume algumas particularidades decorrentes do pedido de revisão das metas para a área de custo-eficiência, no que respeita à Zona



Tarifária de Rota de Lisboa. Tal como referido no ponto 2 deste Relatório, as taxas unitárias globais de rota, aprovadas pela Decisão nº 148 da Comissão Alargada do EUROCONTROL, de 1 de dezembro de 2017 e publicada na legislação nacional pelo Despacho n.º 11482-B/2017, de 22 de dezembro, para vigorar em 2018, foram as seguintes: € 36,97 para a Zona Tarifária de Lisboa e € 9,52 para a Zona Tarifária de Santa Maria, incluindo, em ambos os casos, € 0,13 a título de taxa unitária administrativa regional, valor este que visa a recuperação dos custos suportados pelo Serviço Central de Taxas de Rota do Eurocontrol com a faturação e cobrança das taxas de rota, em nome dos Estados Participantes no Acordo Multilateral.

Na sequência da aprovação do pedido de revisão atrás referido, a taxa unitária nacional (taxa unitária global deduzida da taxa unitária administrativa regional) que deveria ter sido aplicada em 2018, na Zona Tarifária de Rota de Lisboa, é de € 32,10 fruto da atualização não só dos custos determinados como também das unidades de serviço previstas.

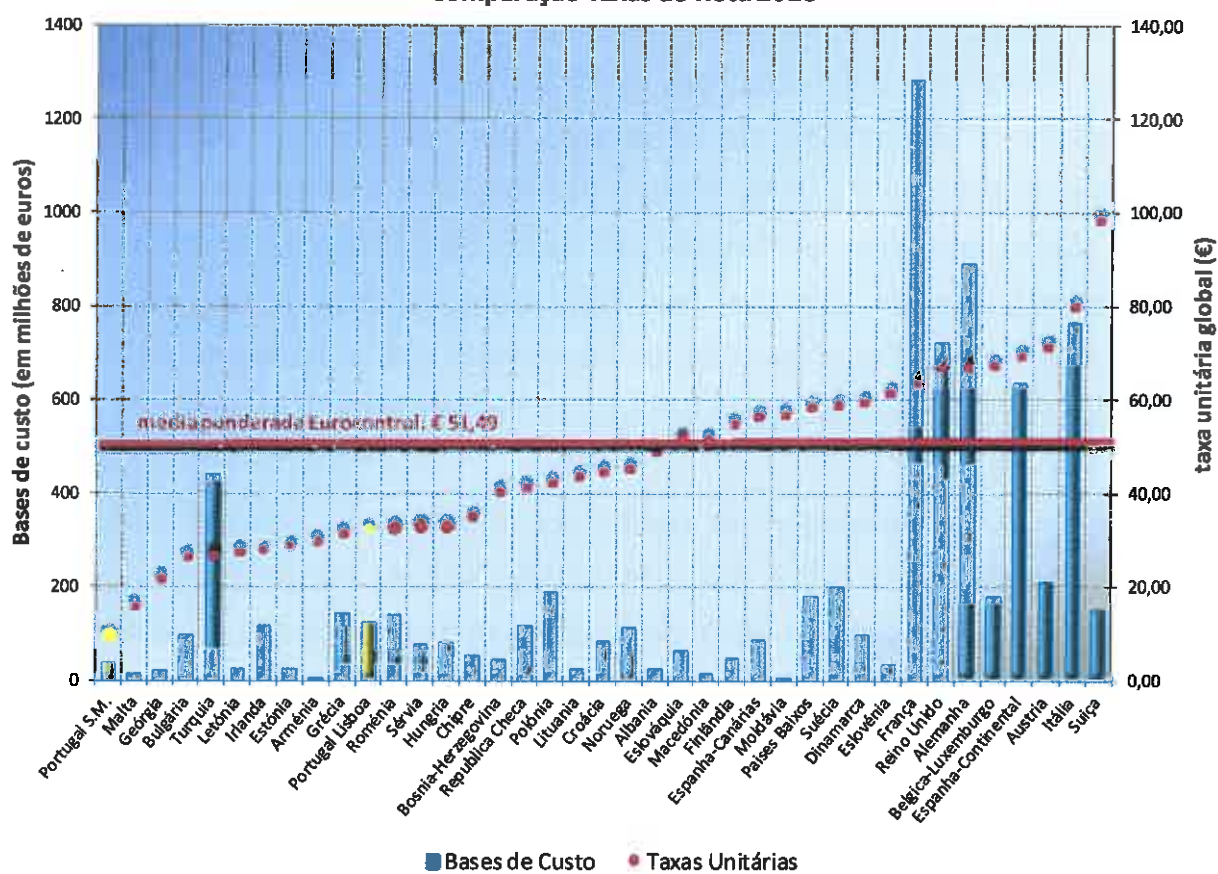
No quadro seguinte, são comparados estes valores de taxas unitárias nacionais e sua variação face aos valores aplicados no ano anterior.

Taxas	ZT LISBOA ROTA						ZT SANTA MARIA ROTA		
	2018 (REVISTA)	2018 (APLICADA)	2017	2018 (REV) / 2018 (APL)	2018 (REV) / 2017	2018 (APL) / 2017	2018	2017	%
Unitárias nacionais	32,10 €	36,84 €	40,12 €	-12,9%	-20,0%	-8,2%	9,39 €	9,99 €	-6,0%

Tal como anteriormente referido, o excesso entre a taxa aplicada e a taxa revista irá ser devolvido aos utilizadores ao longo de 2019, uma vez que a taxa unitária global, em vigor neste ano, já se encontra deduzida dessa diferença.

Caso a taxa aplicada em 2018 na Zona Tarifária de Rota de Lisboa tivesse sido a revista, o valor unitário global seria de € 32,23, o que é substancialmente inferior à média ponderada das taxas unitárias globais praticadas pelos Estados Participantes no Sistema de Taxas de Rota (€ 51,49), tal como ilustrado no gráfico seguinte:

**Comparação Taxas de Rota 2018**



### 8.1.2 SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA DE TERMINAL

Nos termos da regulamentação anteriormente referida, a atividade de terminal passou, a partir de 1 de janeiro de 2015, a estar sujeita ao mesmo regime tarifário e sistema de desempenho que a atividade de rota, nomeadamente no que respeita aos mecanismos de partilha dos riscos de tráfego e de custos.

Deste modo, a base de custos para efeitos do cálculo da Taxa Unitária de Terminal, em vigor desde 1 de janeiro de 2018, foi estabelecida em conformidade com o disposto no Regulamento de Execução (EU) N° 391/2013, incluindo apenas os custos suportados pela NAV Portugal com a prestação dos serviços de Terminal nos aeroportos e aeródromos nacionais servidos pela Empresa (Lisboa, Porto, Faro, Cascais, Madeira, Porto Santo, Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores).

Assim sendo, e tendo em conta a previsão de unidades de serviço, incluída no plano de desempenho original, para o conjunto dos aeroportos e aeródromos nacionais no

período, a Taxa Unitária de Terminal de 2018 foi fixada em € 140,65, valor determinado de acordo com a fórmula de cálculo das unidades de serviço, estipulada no ponto 1 do Anexo V ao referido Regulamento, considerando o fator massa elevado à potência de 0,7.

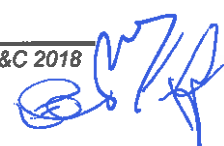
No entanto, e considerando que o pedido de revisão do plano de desempenho também abrangeu este segmento, a taxa que vigorou em 2018 foi substancialmente superior à taxa revista, resultante da atualização quer dos custos determinados para o ano quer das unidades de serviço previstas, e que, caso tivesse sido aprovada em devido tempo, teria sido de € 112,46. Tal como no Zona Tarifária de Rota de Lisboa, esta diferença será devolvida aos utilizadores no decorrer de 2019, através da dedução à taxa aplicável nesse ano.

#### **8.1.3-CONSULTA COM AS ORGANIZAÇÕES REPRESENTATIVAS DOS UTILIZADORES**

Em conjunto com a ANAC, enquanto representante do Estado Português, a NAV Portugal participou nas duas Reuniões do Comité Alargado para as Taxas de Rota, de Consulta Multilateral com as Organizações Representativas dos Utilizadores, realizadas na sede do EUROCONTROL, em Bruxelas, em junho e novembro de 2017, onde foram apresentadas as estimativas preliminar e definitiva das taxas unitárias de rota a vigorar em 2018.

As propostas de taxas unitárias nacionais de rota para 2018, a aplicar nas Zonas Tarifárias de Lisboa e de Santa Maria, foram apresentadas, analisadas e adotadas pelo Comité Alargado para as Taxas de Rota, na sua 109ª reunião com as Organizações Representativas dos Utilizadores, realizada na sede do Eurocontrol em 22 e 23 de novembro de 2017, submetidas ao Conselho Provisório na 48ª reunião e aprovadas, a 1 de dezembro de 2017, pela Comissão Alargada da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Decisão nº 148).

Refira-se que as taxas unitárias nacionais fixadas para 2018, correspondem ao valor dos custos unitários calculados pela divisão entre os custos totais nacionais fixados para o 2º Período de Referência – horizonte 2015-2019 – e as unidades de serviço previstas para esse mesmo período, ajustados pelos fatores de inflação e partilha de risco de tráfego, referentes a 2016 e pela partilha do risco de custos respeitantes ao



período de referência anterior, de acordo com o previsto no Regulamento de Execução (EU) nº 391/2013.

No que respeita à Taxa Unitária de Terminal, a NAV Portugal submeteu à Autoridade Nacional da Aviação Civil as informações relativas a custos, investimentos, tráfego e taxa unitária proposta para 2018, em junho (estimativa preliminar) e outubro de 2017 (estimativa definitiva), as quais foram posteriormente enviadas pela ANAC à Comissão Europeia e ao EUROCONTROL.

Recorde-se o que atrás ficou dito sobre o impacto da revisão das metas de custo-eficiência para 2018 nas taxas unitárias de Rota de Lisboa e Portugal Terminal, sendo que o processo de consulta com as organizações representativas dos utilizadores sobre esta matéria teve lugar no segundo semestre de 2017, a nível bilateral, e em novembro de 2018, a nível multilateral, onde foi avaliado o seu efeito sobre as taxas a aplicar em 2019, no âmbito da 111ª reunião do Comité Alargado para as Taxas de Rota.

## **8.2-RENDIMENTOS**

Nos termos dos regulamentos em vigor, constituem rendimentos operacionais da NAV Portugal o valor da prestação de serviços de navegação aérea, de rota e de terminal, correspondente ao financiamento obtido através das taxas de navegação aérea, fixadas para 2018 e cobradas aos utilizadores dos respetivos serviços.

Os rendimentos do ano incluem, além dos custos determinados, os ajustamentos resultantes das variações ocorridas no tráfego e na taxa de inflação face aos valores inicialmente previstos e de eventuais custos isentos da partilha de risco.

De referir que em 2018, os custos determinados e as unidades de serviço de referência, para as zonas tarifárias de Rota de Lisboa e Portugal Terminal, são os que constam do Plano de Desempenho revisto, aprovado pela Comissão Europeia no final do ano. Para a Zona Tarifária de Rota de Santa Maria, os valores de referência não sofreram qualquer alteração.

Os rendimentos inerentes à prestação de serviços de navegação aérea, de rota e de terminal, obtidos em 2018, resultam do produto das unidades de serviço taxáveis pelo custo unitário determinado (revisto para as zonas tarifárias de Rota de Lisboa e Portugal Terminal), corrigido dos ajustamentos resultantes:

- i) da diferença acumulada entre a inflação prevista e a inflação real;
- ii) da partilha de riscos de tráfego, de acordo com o mecanismo estabelecido nos nºs 2 a 5, do artigo 13º, do Regulamento de Execução (UE) nº 391/2013, e
- iii) dos custos isentos da partilha de custos, nos termos do ponto i) da alínea a) do nº 2 do artigo 14º, do Regulamento de Execução (UE) nº 391/2013.

Os rendimentos de rota em 2018 registam um aumento de 10,4% face ao ano anterior, resultante fundamentalmente dos seguintes fatores:

#### Lisboa Rota (+11,9%)

- *diferencial de preço e volume* ⇒ tendo em conta o efeito conjugado da revisão em alta dos custos determinados e das unidades de serviço, o custo unitário baixou de € 35,18 em 2017 para € 31,32 em 2018, enquanto as unidades de serviço revistas contribuíram para o rendimento em mais 18%, correspondendo a uma variação positiva conjugada de +6,7 M€;
- *ajustamento de inflação* ⇒ por via da atualização do índice deflator, o ajustamento de inflação foi 2,1 M€ mais favorável do que em 2017;
- *custos isentos da partilha de custos* ⇒ diferencial de +4,2 M€ relativo a custos adicionais com pensões de benefício definido, resultantes de condições imprevistas nos mercados financeiros, nomeadamente ao nível da rentabilidade dos ativos afetos aos respetivos fundos.

#### Santa Maria Rota (+6,5%)

- *diferencial de preço e volume e ajustamento de inflação* ⇒ em 2018, o custo unitário cresceu 2,6% e as unidades de serviço que contribuem para o rendimento 1,5%, o que aliado a um pequeno agravamento do ajustamento de inflação resultou numa variação positiva de +1,7 M€;

- *custos isentos da partilha de custos* ⇒ diferencial de +0,6 M€ relativo a custos adicionais com pensões de benefício definido, pelas razões anteriormente referidas.

O crescimento dos rendimentos de terminal em 2018, de 13,3%, é também excecional na medida em que reflete a revisão das metas de custo-eficiência para este segmento, ficando a dever-se maioritariamente a:

- *diferencial de preço e volume* ⇒ tendo em conta o efeito conjugado da revisão em alta dos custos determinados e das unidades de serviço, o custo unitário de terminal baixou de € 156,14 em 2017 para € 126,17 em 2018, enquanto as unidades de serviço revistas contribuíram para o rendimento em mais 31%, correspondendo a uma variação positiva integrada de +2,0 M€;
- *ajustamento de inflação* ⇒ por via da atualização do índice deflator, o ajustamento de inflação foi 0,6 M€ mais favorável do que em 2017;
- *custos isentos da partilha de custos* ⇒ diferencial de +1,6 M€ relativo a custos adicionais com pensões de benefício definido, resultantes de condições imprevistas nos mercados financeiros, nomeadamente ao nível da rentabilidade dos ativos afetos aos respetivos fundos.

De salientar que os rendimentos de prestação de serviços estão subtraídos da verba de 2,2 M€, correspondente aos custos com os voos isentos de taxas de rota e de terminal, em conformidade com a política de isenção de taxas definida pelo Estado português, o que se traduz recorrentemente numa diminuição de receitas para a NAV Portugal.

Nos termos do Artigo 10º do Regulamento de Execução (UE) Nº 391/2013, bem como nos princípios do EUROCONTROL, os custos com os voos isentos devem ser reembolsados pelo Estado aos Prestadores de Serviços, facto que, no entanto, e até à data, não se tem verificado.

O quadro seguinte mostra a desagregação dos Rendimentos e Ganhos nas suas diferentes rubricas e a comparação com o período anterior:



Unidade : milhares de euros

Rúbricas	2018		2017		Δ 18/17	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	201.506	97,0	181.623	97,6	19.883	10,9
ROTA	165.634	79,8	149.963	80,6	15.671	10,4
LISBOA	123.224	59,3	110.140	59,2	13.084	11,9
SANTA MARIA	42.410	20,4	39.823	21,4	2.587	6,5
TERMINAL	35.872	17,3	31.660	17,0	4.212	13,3
PROVISÕES (REDUÇÃO)	89	0,0	0	0,0	89	s.s.
OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	3.245	1,6	2.639	1,4	606	23,0
SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO	175	0,1	153	0,1	22	14,6
TRABALHOS P. PRÓPRIA ENTIDADE	2.657	1,3	1.747	0,9	910	52,1
<b>TOTAL RENDIMENTOS E GANHOS</b>	<b>207.672</b>	<b>100,0</b>	<b>186.163</b>	<b>100,0</b>	<b>21.509</b>	<b>11,6</b>

Por último, refira-se que os rendimentos e ganhos não diretamente relacionados com a prestação de serviços são, este ano, um pouco mais expressivos (3,0% do total), na sequência do recebimento extraordinário de juros compensatórios referentes a processos de 2008, 2010 e 2011 e do acréscimo de 52% nos Trabalhos para a Própria Entidade, resultante do trabalho operacional associado a projetos em curso, nomeadamente o novo sistema ATM.

### 8.3·GASTOS

Uma nota prévia para referir que a rubrica gastos com pessoal inclui, para efeitos de análise e por imperativos de consistência, nomeadamente com os pressupostos considerados aquando da elaboração, em 2014, do Plano de Desempenho, o valor referente aos ganhos e perdas atuariais e financeiros dos planos de pensões de benefício definido, que em conformidade com a NCRF 28 foram reconhecidos nos Capitais Próprios.

Nesta perspetiva, os Gastos e Perdas suportados pela NAV Portugal em 2018 atingem o valor de 207,7 M€, superior ao registado no ano anterior em 28,2 M€, dos quais 82% se referem a gastos com pessoal, tal como transparece da análise do quadro a seguir apresentado:

Unidade : milhares de euros

Rúbricas	2018		2017		Δ 18/17	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
GASTOS COM PESSOAL*	170 316	82,0	144 340	80,4	25 975	18,0
CONSUMOS E FORN. SERV. EXTERNOS	16 609	8,0	15 320	8,5	1 290	8,4
GASTOS/REVERSÕES DE AMORTIZAÇÕES	12 221	5,9	10 510	5,9	1 711	16,3
OUTROS GASTOS E PERDAS	8 320	4,0	8 104	4,5	216	2,7
IMPARIDADES	186	0,1	965	0,5	(779)	s.s.
PROVISÕES	0	0,0	243	0,1	(243)	s.s.
<b>TOTAL GASTOS E PERDAS</b>	<b>207.652</b>	<b>100,0</b>	<b>179.483</b>	<b>100,0</b>	<b>28.169</b>	<b>15,7</b>

\*inclui os ganhos e perdas atuariais e financeiros dos planos de pensões de benefício definido, que em conformidade com a NCRF 28 foram reconhecidos nos Capitais Próprios (2018: 18.993.581€ e 2017: 3.612.252€).

O acréscimo de gastos com pessoal já era expectável e foi aliás o fator que esteve na base do pedido de revisão do Plano de Desempenho, na área de custo-eficiência, com o objetivo de mitigar a pressão exercida pelo forte aumento de tráfego, registado nos dois anos anteriores, sobre a capacidade na RIV de Lisboa.

O aumento considerado nos custos determinados do PD revisto abrangia três fatores-chave, de carácter operacional:

- i) recrutamento de novos CTA;
- ii) horas extraordinárias resultantes do reforço de turnos, de forma a permitir a abertura de novos setores em função da procura de tráfego;
- iii) descongelamento do pagamento das folgas de compensação, no intuito de aumentar a flexibilidade e atenuar a fadiga.

Em resultado destas medidas, mas também de fatores externos imprevisíveis, os gastos com pessoal registaram um aumento de 18% face ao ano anterior, explicado essencialmente pelas seguintes variações: i) um aumento global de 7,0 M€ na componente de remunerações, resultante de atualizações e progressões salariais (+2,7 M€) e do acréscimo do trabalho extraordinário, folgas de compensação e trabalho prestado em feriado (+4,3 M€), ii) o impacto desses aumentos sobre os correspondentes encargos (+1,8 M€); e iii) um crescimento de 17,3 M€ nos encargos com benefícios pós-emprego resultante, nomeadamente, da rentabilidade negativa dos respetivos fundos.

No que respeita às rubricas de Consumos e Fornecimentos e Serviços Externos, registou-se um aumento de 8,4% (+1,3 M€), destacando-se, pela sua relevância, os acréscimos referentes a custos administrativos do Eurocontrol (+0,6 M€), também refletidos em rendimentos para as unidades de serviço taxáveis, e os inerentes a trabalhos especializados (+0,6 M€).

O aumento de 1,7 M€ (+16,3%) na rubrica de Amortizações reflete o nível de realização do programa de investimentos em 2017 e 2018, com o impacto anual dos gastos referentes a projetos que entraram em funcionamento apenas no final de 2017, permitindo a recuperação do atraso que se tinha verificado nos dois primeiros anos do período de referência.

De salientar a redução de 0,8 M€ nas imparidades resultantes de dívidas a receber de clientes, enquanto as rubricas outros gastos e perdas e provisões registam variações marginais.

#### 8.4-RESULTADOS

O Resultado Integral, no valor de cerca de 208 mil euros, engloba os ganhos e perdas atuariais e financeiros dos planos de pensões de benefício definido, que de acordo com a NCRF28 são reconhecidos em Capitais Próprios (19,0 M€). O detalhe dos resultados obtidos em 2018 e a comparação com os valores apurados no ano anterior são evidenciados no quadro seguinte:

*Unidade : milhares de euros*

Rubricas	2018		2017		Δ 18/17	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
RENDIMENTOS	207.672	100,0	186.163	100,0	21.509	11,6
GASTOS (-)	207.652	100,0	179.483	96,4	28.169	15,7
RES. A. GASTOS FINANC. E IMPOSTOS	20	0,0	6.680	3,6	(6.659)	(99,7)
JUROS SUPOSTADOS (-)	0	0,0	0	0,0	0	0,0
RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS (RAI)	20	0,0	6.680	3,6	(6.659)	(99,7)
IMPOSTOS S/RENDIMENTO (-)	1.669	0,8	644	0,3	1.025	159,1
IMPOSTOS DIFERIDOS (-)	2.686	1,3	3.275	1,8	589	(18,0)
AJUSTAMENTOS NO CAPITAL PRÓPRIO (+)	4.544	2,2	794	0,4	3.749	472,1
<b>RESULTADO INTEGRAL</b>	<b>208</b>	<b>0,1</b>	<b>3.554</b>	<b>1,9</b>	<b>(3.346)</b>	<b>(94,1)</b>

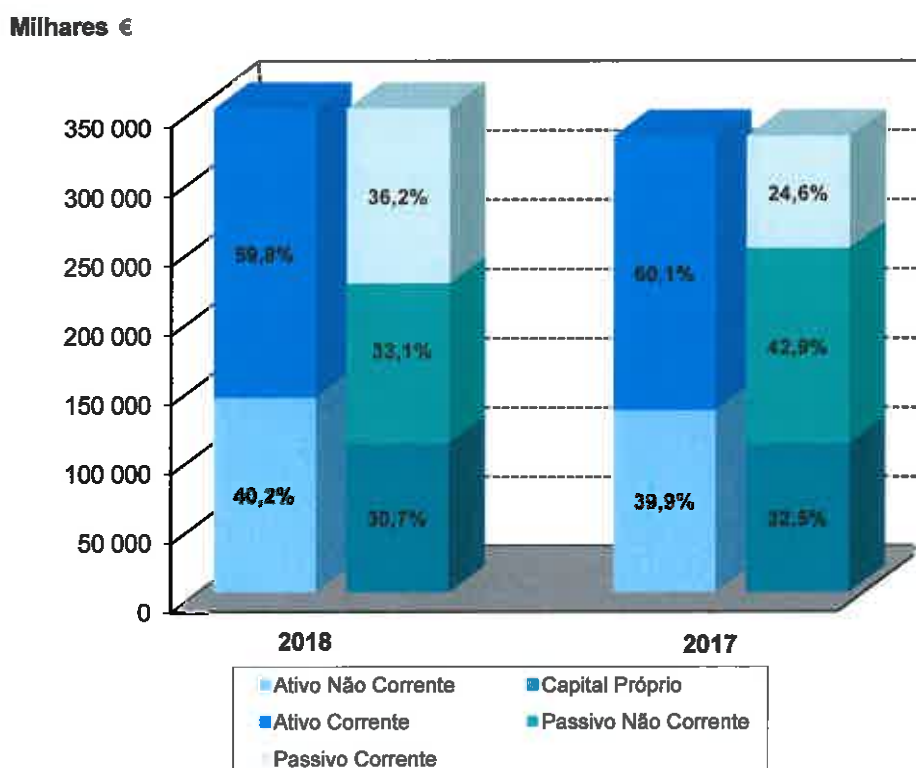


O Resultado Operacional, no valor de 20 mil euros, representa um decréscimo de 6,7M€ relativamente ao ano anterior, resultante do efeito conjugado do acréscimo de 21,5 M€ nos Rendimentos e Ganhos e de um aumento de 28,2 M€ nos Gastos e Perdas, conforme explicações aduzidas nos parágrafos anteriores.

O Resultado Líquido de 2018 regista um lucro de 14,7 M€, o qual de acordo com a NCRF28 reconhece em Capitais Próprios a parcela referente aos ganhos e perdas atuariais e financeiros dos planos de pensões de benefício definido.

### 8.5-ESTRUTURA PATRIMONIAL

O Capital Próprio, no final de 2018, é de aproximadamente de 107 M€, contribuindo para uma cobertura do Ativo Total de 30,7%. Em 31 de dezembro, o Ativo Líquido ascendeu a 349,2 M€, dos quais cerca de 40% respeitam a elementos do Ativo Não Corrente. A evolução da situação patrimonial continua a revelar uma prudente estrutura de financiamento, como se comprova no gráfico seguinte:



## **9-INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

A gestão do espaço aéreo é um processo dinâmico que visa acomodar a evolução do tráfego. Consciente desta problemática e atenta às necessidades dos seus clientes, a NAV Portugal tem vindo a adaptar, de forma proactiva, as estruturas do espaço aéreo ao crescimento da procura e à regulamentação internacional em vigor.

A operacionalização, em abril, de vários sistemas resultantes do projeto de renovação tecnológica do Sistema Atlântico (SATL) do Centro de Controlo de Santa Maria, que tinha iniciado as operações em 2001. Este projeto executou uma renovação total de equipamentos (HW), bem como, a migração do sistema operativo para Linux. Os investimentos garantem o prolongamento por vários anos da vida útil do sistema, bem como concretizam os objetivos de aumentos da eficiência, da flexibilidade, e da capacidade operativa do SATL, e dos órgãos ATS suportados pelo sistema (o Centro de Controlo Oceânico e as Torres de Controlo dos Aeroportos dos Açores) na gestão do tráfego aéreo. Como exemplos da flexibilidade disponibilizada pelo novo sistema salienta-se, quer a implementação de posições de trabalho polivalentes (CTA e TICA) permitindo o melhor ajuste da configuração das posições de trabalho às necessidades, quer a fácil transição das posições da sala de operações para uma sala de temporária, durante o período em que será executada a remodelação profunda da sala de operações.

Tirando partido das capacidades do novo sistema do SATL, foram introduzidas um conjunto significativo de novas funcionalidades permitindo a prestação de serviços às aeronaves do tipo PBCS (*Performance Based Communications and Surveillance*) de acordo com os *standards* NAT (*North Atlantic*) da OACI. Estas funcionalidades potenciam o aumento da capacidade na acomodação das aeronaves, sem penalizações, nas rotas e nos níveis de voos solicitados.

A evolução do sistema LISATM permitiu obter do regulador a declaração de verificação de sistemas que atesta o cumprimento do regulamento (CE) IR 1032/2006 referente ao intercâmbio de planos de voo. Em complemento, e durante o mesmo período, foi possível adicionar ao sistema as funcionalidades *Safety Net* de *Area Proximity Warning* (APW), o suporte para a gestão centralizada de códigos SSRCODE (CCAMS) e a

operacionalização do *Airport-Collaborative Decision Making* (A-CDM) com o Aeroporto Humberto Delgado (AHD).

Em paralelo com a evolução do atual sistema ATM da RIV de Lisboa, em março de 2018 foi assinado com a Thales o contrato para um novo sistema ATM da RIV de Lisboa, tendo a reunião de arranque ocorrido em outubro de 2018. O planeamento prevê a sua operacionalização no CCTAL no último trimestre de 2020, nas aproximações do Porto, Faro e Madeira no primeiro trimestre de 2021 e nas Torres de Controlo até ao primeiro semestre de 2022.

Este novo sistema, designado por TOPSKY, já incorpora novos conceitos de arquitetura de sistemas, bem como novas tecnologias, tendo uma capacidade de processamento bastante superior ao atual e inclui todas as ferramentas operacionais requeridas, quer por força de regulamentação, como é o caso dos serviços *data link*, quer para satisfazer requisitos decorrentes de procedimentos operacionais.

Representa um salto tecnológico importante e dotará a empresa de um sistema capaz de dar resposta às mais exigentes situações operacionais, incluindo aumentos de tráfego fora das expetativas.

O sistema terá ainda posições de aproximação distribuídas pelas torres do Porto, Faro e Madeira, com entradas em funcionamento até ao primeiro trimestre de 2021.

Paralelamente serão também introduzidas novas bancadas na sala de operações tal como novos *displays*, com dimensões superiores às atuais, como é o caso dos 4K.

O projeto tem como marcos temporais a respetiva receção de fábrica, planeada para junho de 2020 e a entrada em operação para novembro do mesmo ano. O contrato incluiu a aquisição de sistemas para as torres de controlo da RIV de Lisboa, sendo estes desenvolvidos pela EDISOFT, em parceria com a THALES, e com um cronograma de instalações sucessivas até ao final de 2022.

De realçar que estes investimentos realizados, quer no sistema de rota, quer nos sistemas de torres constituem um imperativo face à demanda futura de tráfego, e à necessidade da empresa dar novo salto tecnológico, que lhe permita manter os elevados padrões de segurança e desempenho que tem assegurado até ao momento,



continuando a assegurar desempenhos de alto nível, num quadro cada vez mais competitivo e exigente no âmbito do Céu Único Europeu.

Contudo, e de modo a permitir acomodar, de imediato, a atual pressão de tráfego, com a manutenção dos níveis de segurança exigidos, foram desenvolvidos uma série de melhoramentos no atual sistema, como única forma de garantir a continuidade de serviço, sem introduzir disrupções na rede europeia de tráfego aéreo.

Para além destas evoluções com maior relevância foram efetuadas outros melhoramentos para permitir acomodar a crescente demanda de tráfego com os níveis de segurança exigidos.

De destacar três conjuntos de atividades de investigação e desenvolvimento (I&D), ocorridas ao longo de 2018, designadamente:

- As relacionadas com o objetivo de garantir níveis elevados de segurança:
  - Sistema LISATM (ACC e Torre de Controlo de Lisboa) foram instaladas as versões/funcionalidades na sequência temporal descrita:
    - Funcionalidade *FPL Track* para permitir melhorar os meios de vigilância nas regiões com reduzida cobertura radar e para mitigar as falhas radar;
    - Suporte do Sistema LISATM aos exercícios Militares (*Real Thaw*);
    - Funcionalidade CCAMS (*Centralised Code Assignment and Management System*) em toda a RIV de Lisboa ligado ao gestor europeu da rede aérea - NMOC;
    - Funcionalidade A-CDM no Aeroporto AHD com ligação ao NMOC;
    - Novos requisitos A-SMGCS para o AHD;
    - Implementação de novas de ligações de coordenação de voo (OLDI) com o novo Centro de Controlo de Agadir em Marrocos;
    - Implementação de nova *interface* OLDI com Madrid e Canarias (eCOS) ficando o Centro de Controlo de Sevilha integrado na ligação com Madrid;
    - Acomodar uma nova *interface* no LISATM (Torre de Controlo do Aeroporto de Lisboa) para vigilância de veículos equipados com Transponder Mode S;
    - Atualizações regulares do sistema para permitir a adequação ao aumento de capacidade dado o elevado crescimento de tráfego.

#### ▪ Sistema TWRATM

Desenvolvida nova versão do Sistema ATM para a Torre de Controlo do Aeroporto do Porto, versão TWRATMV2.3, com as principais funcionalidades anteriormente operacionalizadas no sistema LISATM:

- TTW – *Track Termination Warning*;
- Gestão de áreas reservadas;
- OLDI via FMTP
- CLAM (*Cleared Level Adherence Monitor*) e;
- Separação mínima na área de vetorização da TMA.

- Instalação de uma versão da CWP na Torre Ponte de Sor como extensão das CWP do sistema central LISATM, constituindo a primeira versão do sistema *As a Service* e que pode ser aplicada a outras Torres da RIV de Lisboa e,

- Preparação e instalação de um Stand ATM na Feira *Air Summit* em Ponte Sor.

- As relacionadas com o cumprimento de requisitos regulamentares:

- Ferramentas de avaliação e monitoria estatística da comunicação *Data Link*;
- Atualização da *interface* do sistema ATM para adequação ao protocolo FMTP (*Flight Message Transfer Protocol*) conforme *standard* em vigor e previsto na IR 633/2007 (*Implementing Rule*) da CE, para a IPV6;
- Novas funcionalidade no sistema EID (*Electronic Information Display*) e,
- Adaptação dos sistemas LISATM e TWRATM para permitir a ativação da gestão centralizada de códigos SSR de acordo com os requisitos par IR 1206/2011.

- As relacionadas com a melhoria dos padrões de desempenho e garantia da qualidade do serviço prestado:

- Novas funcionalidades no SIMATM V4.0 no Pré-OJT do ACC de Lisboa;
- Desenvolvimento das funcionalidades requeridas para o sistema PMS (*Point Merge System*) no SIMATM e LISATM para o suporte aos exercícios de simulação que permitiram confirmar a nova configuração do espaço aéreo da área terminal de Lisboa, e
- Instalação de visualização para o CWP do Simulador NAV de aeródromo para efeitos de formação de CTA com competências de setores para a torre de controlo.

Neste âmbito, é de destacar que o programa de Investigação e Desenvolvimento *Single European Sky ATM Research* (SESAR) é um dos pilares da Iniciativa do Céu Único Europeu - *Single European Sky* (SES).

A NAV Portugal tem vindo a contribuir para este programa por duas vias:

- i) Através de acordos de associação com a ENAIRE: a NAV Portugal acordou com a ENAIRE, para efeitos do SESAR2020, um esforço de 0,6M€.
- ii) Através de contratos diretos com a entidade gestora do programa, a SJU: nesta altura a NAV participa num projeto do SESAR2020, e na linha de investigação exploratória, sobre ADS-B por Satélite com vários parceiros (e.g. Airbus, DLR, RSS).

De salientar ainda que os gastos despendidos com I&D foram suportados no âmbito dos projetos em curso desenvolvidos pela NAV Portugal.

## 10-PERSPETIVAS FUTURAS

De acordo com as mais recentes previsões do Fundo Monetário Internacional<sup>6</sup>, são cada vez mais evidentes os sinais de que a economia mundial, e em particular a europeia, se encontra numa fase de abrandamento. As economias começaram a abrandar no final de 2018 e esta tendência mais negativa deverá permanecer no decorrer de 2019 e 2020, tendo as previsões de crescimento global sido revistas em baixa para 3,5 e 3,6 por cento, respetivamente (0,2 e 0,1 pontos percentuais abaixo da estimativa anterior do FMI - outubro de 2018).

Esta revisão em baixa é suportada, em larga escala, pelo desempenho das economias desenvolvidas, onde é esperado que o crescimento não ultrapasse os 2%, refletindo os fatores de incerteza do desempenho da economia alemã e a evolução de diversos acontecimentos, tais como: o *Brexit*, os protestos dos coletes amarelos em França ou as negociações comerciais entre Estados Unidos e China.

As taxas de crescimento de várias economias da zona euro foram também revistas em baixa, pelo FMI, nomeadamente as da Alemanha, Itália e França, refletindo esses mesmos fatores de incerteza.

A melhoria das estimativas económicas para 2019-2020 abrange apenas a economia japonesa: a previsão de crescimento económico no Japão é agora 0,2 pontos percentuais acima do previsto anteriormente, para 2019 e 2020, refletindo as medidas de estímulos fiscais à economia em 2018.

Todos estes sinais estão a ser seguidos com atenção pelos mercados, que colocados perante um cenário de viragem do ciclo económico, têm vindo a reagir com perdas nas bolsas (antecipando resultados mais fracos para as empresas) e descidas do preço de matérias-primas, como o petróleo.

Também para a economia portuguesa é esperado<sup>7</sup> que o perfil de evolução siga uma trajetória de desaceleração da atividade. As projeções para o crescimento do PIB em Portugal, publicadas pelo Banco de Portugal (BdP), encontram-se globalmente

<sup>6</sup> *World Economic Outlook Update: A Weakening Global Expansion, January 2019*

<sup>7</sup> Banco de Portugal – Boletim Económico, dezembro 2018

alinhadas com as projetadas para o conjunto da área do euro pelo Banco Central Europeu (BCE). Para 2019, o crescimento previsto em outubro passou de 1,9% para 1,8% e para 2020 e 2021, o BdP prevê variações do PIB de 1,7% e 1,6%, respetivamente.

A principal explicação para estas revisões assenta na antecipação de resultados menos positivos nas relações comerciais com o exterior: o impacto da desaceleração da Alemanha (o 3º principal destino das exportações portuguesas) será sempre muito significativo, o efeito da desaceleração da economia chinesa no comportamento da economia mundial e a volatilidade dos mercados (a redução dos níveis de consumo na economia americana afeta diretamente Portugal, pois os EUA são o principal destino dos produtos portugueses fora da União Europeia). Os efeitos do *Brexit*, ao nível do turismo, e da pressão de Bruxelas para reduzir o défice da economia espanhola (o principal comprador de serviços e produtos portugueses) têm reflexos diretos no desempenho das exportações portuguesas, a que se juntam a incerteza da economia do Reino Unido e a instabilidade da economia italiana, com influências negativas no desempenho da economia nacional.

Este comportamento previsto para a procura externa dirigida à economia portuguesa é, no entanto, compensado pela perspetiva de recuperação do investimento em 2019, pelo contributo positivo da produtividade, e uma aceleração dos salários que irá sustentar o consumo.

Não são esperadas, nos próximos anos, alterações significativas da capacidade de financiamento da economia portuguesa, mas o excedente da balança corrente e de capital, em percentagem do PIB, deverá diminuir ligeiramente no período 2019-2020.

Este pessimismo afeta diretamente as perspetivas para o setor da aviação, cujas condicionantes são mais de natureza económica do que específicas da atividade. A previsão de tráfego para a Europa aponta para taxas de crescimento, a longo prazo, ligeiramente menores do que a previsão anterior (outubro de 2018). Esta revisão em baixa afeta sobretudo 2019, cujo intervalo de incerteza foi ampliado para  $\pm 1,5$  pp, com o cenário pessimista a refletir os fortes riscos descendentes associados à possibilidade de um hard Brexit ou de mais insolvências de companhias aéreas.



A taxa de crescimento dos movimentos IFR prevista para 2019, no conjunto dos países da ECAC (European Civil Aviation Conference) é de 2,8% ( $\pm 1,5$  pp), representando cerca de 11,3 milhões de voos.

Relativamente à Europa Ocidental, o relatório do STATFOR aponta para uma revisão em alta na maior parte dos países, consequência direta do forte crescimento observado no final de 2018, após um verão mais contido, o que indicia uma alteração da sazonalidade, nomeadamente em Espanha, Itália e Portugal.

Relativamente às unidades de serviço de rota, prevê-se um crescimento de 4,2% para 2019, devendo atingir 169,3 milhões de unidades no conjunto dos estados membros participantes do Eurocontrol. No geral, as unidades de serviço estão a crescer mais rapidamente do que os voos, devido ao aumento do fator peso, observado nos últimos anos, e à relativa estabilidade na distância média percorrida.

Para as regiões controladas por Portugal, o crescimento previsto em 2019 é de 4,1% para a RIV de Lisboa e de 3,6% para a RIV de Santa Maria, no que respeita a movimentos IFR, e de 2,8% e 3,2% respetivamente, para as unidades de serviço de rota.

No segmento de terminal, as previsões do STATFOR para 2019 são um pouco mais otimistas, apontando para um crescimento de 4,7% das unidades de serviço totais na zona de tarifação Portugal Terminal.

No contexto do Céu Único Europeu, continuam a decorrer os trabalhos de preparação do terceiro período de referência (2020-2024), tendo sido recentemente publicado o último relatório do PRB com a proposta de metas europeias para as quatro áreas de desempenho, que estará em consulta às partes interessadas até 25 de março de 2019.

Destaca-se ainda, neste âmbito, o planeamento acordado com o regulador (ANAC) para submissão dos custos determinados, previstos para esse período, que deverá ocorrer até meados de abril p.f., de molde a possibilitar a apresentação atempada do Plano de Desempenho, a nível nacional, à Comissão Europeia, cuja data limite é de 1 de outubro de 2019.



A NAV Portugal continuará a participar neste processo, contribuindo para a definição de um modelo mais justo e coerente, através da participação ativa nos diversos grupos de trabalho onde está representada e em estreita coordenação com as restantes entidades nacionais envolvidas. Além disso, prosseguirá a sua contínua adaptação às novas exigências do setor onde exerce a sua atividade, abraçando novos desafios, criando valor para os seus clientes e salvaguardando a posição empresarial que detém a nível nacional e internacional

## **11-PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS**

O resultado sujeito a distribuição corresponde ao resultado integral e não ao resultado líquido, por este não englobar uma parcela de gasto, que por efeito de alteração na NCRF 28 é, reconhecida diretamente no capital próprio, conforme descrito nas notas 3.12 e 40.

Assim, o Conselho de Administração propõe que seja dada a seguinte aplicação ao Resultado Integral do Ano, no montante de 208.321,14 €, conforme referido no ponto 8.4:


• RESERVA GERAL .....	20.832,11 €
<i>Artº 22º dos Estatutos (10% do Resultado Integral)</i>	
• FUNDO PARA FINS SOCIAIS .....	2.083,21 €
<i>Artº 22º dos Estatutos (1% do Resultado Integral)</i>	
• REMUNERAÇÃO DOS CAPITAIS INVESTIDOS.....	104.160,57 €
<i>(50% do Resultado Integral)</i>	
• RESERVA PARA INVESTIMENTOS.. .....	81.245,25 €
<i>Artº 22º dos Estatutos (remanescente)</i>	

Lisboa, 14 de março de 2019

### **O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**



**Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão**  
*Presidente*



**Egídia Pinto de Queiroz Martins**  
*Vogal*



**Francisco César Ramos Fernandes Gil**  
*Vogal*

## **12·DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ANEXO**


## Índice das Demonstrações Financeiras e Anexo

<b>Índice das Demonstrações Financeiras e Anexo .....</b>	<b>82</b>
<b>Balanço em 31 de dezembro de 2018 .....</b>	<b>83</b>
<b>Demonstração de resultados por naturezas.....</b>	<b>84</b>
<b>Demonstração de alterações no capital próprio .....</b>	<b>85</b>
<b>Demonstração de fluxos de caixa.....</b>	<b>86</b>
<b>1. Introdução .....</b>	<b>88</b>
<b>2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras .....</b>	<b>89</b>
<b>3. Principais políticas contabilísticas.....</b>	<b>90</b>
<b>4. Demonstração de fluxos de caixa .....</b>	<b>111</b>
<b>5. Políticas de Gestão de Riscos Financeiros .....</b>	<b>112</b>
<b>6. Informação por segmentos .....</b>	<b>114</b>
<b>7. Ativos fixos tangíveis .....</b>	<b>115</b>
<b>8. Ativos Intangíveis.....</b>	<b>117</b>
<b>9. Outros Investimentos Financeiros .....</b>	<b>118</b>
<b>10. Ativos e Passivos por Impostos Diferidos .....</b>	<b>120</b>
<b>11. Inventários .....</b>	<b>122</b>
<b>12. Clientes.....</b>	<b>122</b>
<b>13. Adiantamentos a fornecedores.....</b>	<b>123</b>
<b>14. Estado e outros entes públicos .....</b>	<b>123</b>
<b>15. Outros créditos a receber.....</b>	<b>124</b>
<b>16. Diferimentos.....</b>	<b>127</b>
<b>17. Capital subscrito .....</b>	<b>128</b>
<b>18. Reservas.....</b>	<b>128</b>
<b>19. Resultados transitados.....</b>	<b>129</b>
<b>20. Excedentes de revalorização .....</b>	<b>130</b>
<b>21. Ajustamentos em ativos financeiros e Outras variações no capital próprio.....</b>	<b>130</b>
<b>22. Provisões .....</b>	<b>131</b>
<b>23. Financiamentos obtidos .....</b>	<b>132</b>
<b>24. Responsabilidades por benefícios pós-emprego.....</b>	<b>133</b>
<b>25. Fornecedores.....</b>	<b>139</b>
<b>26. Adiantamentos de clientes.....</b>	<b>139</b>
<b>27. Outras dívidas a pagar.....</b>	<b>139</b>
<b>28. Remuneração dos órgãos sociais .....</b>	<b>139</b>
<b>29. Vendas e Prestação de serviços.....</b>	<b>140</b>
<b>30. Subsídios à exploração .....</b>	<b>140</b>
<b>31. Fornecimentos e serviços externos .....</b>	<b>141</b>
<b>32. Gastos com o pessoal .....</b>	<b>141</b>
<b>33. Outros rendimentos .....</b>	<b>142</b>
<b>34. Outros gastos .....</b>	<b>142</b>
<b>35. Juros e rendimentos similares obtidos .....</b>	<b>142</b>
<b>36. Imposto sobre o rendimento do período .....</b>	<b>142</b>
<b>37. Compromissos .....</b>	<b>143</b>
<b>38. Contingências.....</b>	<b>144</b>
<b>39. Resultado integral .....</b>	<b>144</b>
<b>40. Acontecimentos subsequentes .....</b>	<b>144</b>

## Balanço em 31 de dezembro de 2018

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		18-12-31	17-12-31
ATIVO			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	7	88.486.147	80.658.127
Ativos intangíveis	8	7.931.180	3.742.452
Outros investimentos financeiros	9	344.684	344.684
Ativos por impostos diferidos	10	20.661.940	19.323.814
Outros créditos a receber	15	5.378.825	7.631.073
Diferimentos	16	17.633.718	19.587.101
		140.436.494	131.287.260
Corrente			
Inventários	11	384.136	352.376
Clientes	12	39.636.415	42.024.107
Adiantamentos a fornecedores	13	32.331	34.731
Estado e outros entes públicos	14	-	3.782.210
Outros créditos a receber	15	15.190.995	20.100.715
Diferimentos	16	3.804.326	3.194.393
Caixa e depósitos bancários	4	149.678.314	128.342.471
		208.726.516	197.831.004
Total do ativo		349.163.010	329.118.263
Capital próprio			
Capital e reservas atribuíveis aos detentores de capital			
Capital subscrito	17	25.000.000	25.000.000
Reservas legais	18	19.012.333	19.012.333
Outras reservas	18	24.269.610	24.269.610
Resultados transitados	19	49.595.909	43.151.922
Excedentes de revalorização	20	1.137.014	1.185.778
Ajustamentos em ativos financeiros	21	(766.379)	(766.379)
Outras variações no capital próprio	21	(25.736.349)	(11.263.712)
		92.512.138	100.589.562
Resultado líquido do período	40	14.658.279	6.372.544
		107.170.417	106.962.097
Total do capital próprio		107.170.417	106.962.097
Passivo			
Não corrente			
Provisões	22	1.202.857	2.036.475
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	24	102.864.215	98.887.231
Passivos por impostos diferidos	10	564.140	1.001.787
Diferimentos	16	11.057.717	41.200.637
		115.688.930	141.125.130
Corrente			
Fornecedores	25	5.363.847	3.322.012
Adiantamentos de clientes	26	134.168	101.001
Estado e outros entes públicos	14	9.088.789	6.301.307
Financiamento obtidos	23	-	1.080.724
Outras dívidas a pagar	27	45.873.614	45.055.802
Diferimentos	16	65.823.244	25.170.180
		126.303.662	81.931.927
Total do passivo		241.992.593	222.156.167
Total do capital próprio e do passivo		349.163.010	329.118.264


### Conselho de Administração

  
Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão

  
Egídia Pinto de Queiroz Martins

  
Francisco César Ramos Fernandes Gil

### Contabilista Certificado

  
Ana Paula Fernandes Gomes



## Demonstração de resultados por naturezas

### Período findo em 31 de Dezembro de 2018

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2018	2017
Vendas e serviços prestados	29	201.505.943	181.623.278
Subsídios à exploração	30	174.986	152.626
Ganhos/ perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	9	226.082	184.474
Trabalhos para a própria entidade	8	2.657.082	1.747.381
Custo das matérias consumidas	11	(341.538)	(358.340)
Fornecimentos e serviços externos	31	(16.267.847)	(14.961.291)
Gastos com o pessoal	32	(151.322.102)	(140.728.220)
Imparidade de inventários (perdas/ reversões)	11	(381)	(52.155)
Imparidade de dívidas a receber (perdas/ reversões)	12	(185.510)	(913.164)
Provisões (aumentos/ reduções)	22	88.645	(243.405)
Outros rendimentos	33	3.019.238	2.454.901
Outros gastos	34	(8.319.934)	(8.104.414)
<b>Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>31.234.666</b>	<b>20.801.670</b>
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	7 e 8	(12.220.617)	(10.509.516)
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>19.014.049</b>	<b>10.292.155</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	35	-	-
Juros e gastos similares suportados	-	-	-
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>19.014.049</b>	<b>10.292.155</b>
Imposto sobre o rendimento do período	36	(4.355.770)	(3.919.611)
<b>Resultado líquido do período</b>		<b>14.658.279</b>	<b>6.372.543</b>

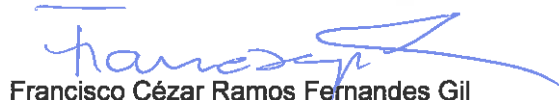
#### Conselho de Administração



Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão



Egídia Pinto de Queiroz Martins



Francisco César Ramos Fernandes Gil

#### Contabilista Certificado



Ana Paula Fernandes Gomes



## Demonstração de alterações no capital próprio Período findo em 31 de Dezembro de 2018

		Atribuível aos acionistas									
DESCRIÇÃO		Capital subscrito	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Ajustamentos em ativos financeiros	Excedentes de Revalorização	Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total do Capital Próprio	
Posição no início do período de 2017	1	25.000.000	19.012.333	24.269.610	18.142.591	(766.379)	1.250.286	(11.539.104)	28.038.316	103.407.663	
Alterações no período											
Realização do excedente de revalorização					71.443		(71.443)				-
Ajustamentos por impostos diferidos					(3.100.426)		6.924	4.022.099		926.595	
Out. alter. no capital próprio (Subsídios e G/P atuariais)								(3.746.706)		(3.746.706)	
Out. alter. no capital próprio (Resultado Líquido N-1 e N-2)					28.038.316				(28.038.316)	0	
	2	-	-	-	25.009.331	-	(64.616)	275.392	(28.038.316)	(2.816.111)	
Resultado líquido do período	3								6.372.545	6.372.544	
Resultado integral	4 = 2 + 3								3.554.432	3.554.432	
Operações com detentores de capital no período											
Distribuições	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Posição no fim do período de 2017	6 = 1 + 2 + 3 + 5	25.000.000	19.012.333	24.269.610	43.151.922	(766.379)	1.185.776	(11.263.712)	6.372.545	106.962.096	
Posição no início do período de 2018	6	25.000.000	19.012.333	24.269.610	43.151.922	(766.379)	1.185.776	(11.263.712)	6.372.545	106.962.096	
Alterações no período											
Realização do excedente de revalorização					71.443		(71.443)			0	
Ajustamentos por impostos diferidos							22.679	4.439.395		4.462.074	
Out. alter. no capital próprio (Subsídios e G/P atuariais)								(18.912.032)		(18.912.032)	
Out. alter. no capital próprio (Resultado Líquido N-1 e N-2)					6.372.544				(6.372.544)	-	
	7	-	-	-	6.443.987	-	(48.763)	(14.472.637)	(6.372.544)	(14.449.956)	
Resultado líquido do período	8								14.658.279	14.658.279	
Resultado integral	9 = 7 + 8								208.321	208.321	
Operações com detentores de capital no período											
Distribuições	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Posição no fim do período de 2018	11 = 6 + 7 + 8 + 10	25.000.000	19.012.333	24.269.610	49.595.909	(766.379)	1.137.014	(25.736.349)	14.968.279	107.170.417	

### Conselho de Administração



Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão

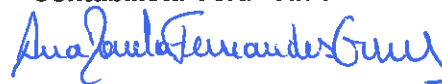


Egídia Pinto de Queiroz Martins



Francisco César Ramos Fernandes Gil

### Contabilista Certificado



Ana Paula Fernandes Gomes



## Demonstração de fluxos de caixa

### Período findo em 31 de Dezembro de 2018

RUBRICAS	NOTAS	PERÍODOS	
		2018	2017
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes	13	225.047.938	236.262.874
Pagamentos a fornecedores	25	(15.815.377)	(24.509.735)
Pagamentos ao pessoal	31	(158.882.243)	(141.819.737)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>50.350.319</b>	<b>69.933.402</b>
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento	36	(274.922)	(6.945.956)
Outros recebimentos/ pagamentos	16,27	(7.034.719)	(19.302.911)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>43.040.677</b>	<b>43.684.535</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	7	(20.856.394)	(15.991.702)
Investimentos financeiros	9, 10		
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos	7	7.120	4.179
Investimentos financeiros	9, 10		
Juros e rendimentos similares	34	2.477	16.157
Dividendos		222.687	182.626
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento</b>		<b>(20.624.110)</b>	<b>(15.788.739)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos	22	(1.080.724)	(1.246.990)
Juros e gastos e similares	35	-	-
Dividendos	10		(5.823.460)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento</b>		<b>(1.080.724)</b>	<b>(7.070.451)</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>		<b>21.335.843</b>	<b>20.825.345</b>
Caixa e seus equivalentes no início do período	4	128.342.471	107.517.126
Caixa e seus equivalentes no fim do período	4	149.678.314	128.342.471

#### Conselho de Administração

  
 Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão

  
 Egídia Pinto de Queiroz Martins

  
 Francisco César Ramos Fernandes Gil

#### Contabilista Certificado

  
 Ana Paula Fernandes Gomes

## **Anexo às demonstrações financeiras**



## 1. Introdução

A Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal, E.P.E. (referida neste anexo como “NAV Portugal” ou “Empresa”), com sede em Lisboa, na Rua D, Edifício 121, Aeroporto de Lisboa, Lisboa – Portugal, foi constituída a 18 de dezembro de 1998, com a entrada em vigor do Decreto-Lei nº 404/98, do qual resultou a separação das atividades de exploração aeroportuária e navegação aérea, até então asseguradas pela entidade designada presentemente por ANA – Aeroportos de Portugal, S.A., sendo que as primeiras operações referidas permanecem sob a administração desta entidade de direito privado. A nova Empresa passou a designar-se por Empresa Pública Navegação Aérea de Portugal, NAV, E.P., denominação revogada a favor de Entidade Pública Empresarial Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal, E.P.E., através do Decreto-Lei nº 74/2003, de 16 de abril, oficializando, paralelamente, o aumento do Capital Estatutário em € 60.160 por incorporação de reservas, tendo este sido redenominado para € 25.000.000.

A NAV Portugal é uma Empresa de capitais públicos, que age sob a tutela do Estado Português, sendo detida integralmente por este.

Constitui objeto principal da NAV Portugal o serviço público de navegação aérea para apoio à aviação civil, assegurando a gestão, exploração e desenvolvimento dos sistemas de navegação aérea, nele se compreendendo os serviços de gestão de tráfego aéreo e atividades com eles conexas e pelos mesmos exigidos, em cumprimento das normas de convenções internacionais ou de organizações internacionais de aviação civil de que Portugal seja respetivamente subscritor ou Estado Membro.

A Empresa gere os bens de interesse público do Estado Português, afetos à sua atividade regulada. São também denominados como Património da NAV Portugal os bens adquiridos por esta durante, e para, o exercício da sua atividade, podendo administrá-los e deles livremente dispor. Estes têm a seguinte natureza:

Bens dominiais:

- i) Terrenos utilizados diretamente na prestação do serviço público de navegação aérea;

- ii) Edifícios e construções implantadas nesses edifícios e,
- iii) Equipamentos básicos integrados nos terrenos descritos em i) e nos edifícios e construções descritos em ii).

#### Bens patrimoniais:

Terrenos, edifícios, equipamento básico e todos os restantes equipamentos necessários ao normal desenvolvimento da atividade da Empresa e à adequada prestação de serviços.

Estas demonstrações financeiras foram objeto de aprovação pelo Conselho de Administração, em 14 de março de 2019, sendo as peças que as compõem apresentadas à Tutela, em conformidade com a alínea d) do nº 2 do artigo 6º e da subalínea III) da alínea d) do artigo 14º dos Estatutos da Empresa e de acordo com o estatuído nos artigos 26º, na alínea h), nº 1 do artigo 44º e nos nºs 1 e 3 do artigo 45º, todos do Decreto-Lei nº 133/2013. É opinião do Conselho de Administração que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da NAV Portugal, bem como a sua posição e desempenho financeiros e fluxos de caixa.

## **2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras**

### **2.1. Base de Preparação**

As demonstrações financeiras que se apresentam foram preparadas de acordo com as disposições do SNC, aplicáveis ao período findo em 31 de dezembro de 2018, seguindo, regra geral, como base de mensuração, o custo histórico.

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com o SNC requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela NAV Portugal, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

Apesar de estas estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade ou as áreas em

que pressupostos e estimativas são significativos para as demonstrações financeiras individuais, são apresentadas na nota 3.22.

A compensação de ativos e passivos financeiros, assim como o relato de saldos líquidos no balanço, apenas é efetuada quando existe um direito legal vinculativo para levar a cabo a compensação bem como a intenção de efetuar a liquidação pelo saldo líquido ou quando o ativo e o passivo sejam realizados e liquidados simultaneamente.

## **2.2. Comparabilidade das demonstrações financeiras**

Os elementos constantes das presentes Demonstrações Financeiras são, na sua generalidade, comparáveis com os do período anterior.

## **2.3. Normas de Contabilidade e de Relato Financeiro**

No decurso dos períodos findos em dezembro de 2018 e 2017, não ocorreram alterações às políticas contabilísticas, alterações significativas de estimativas, não foram identificados erros materiais que merecessem correção, nem foi derogada qualquer disposição prevista no normativo aplicável.

## **2.4. Continuidade das Operações**

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a partir dos livros e registos contabilísticos da Empresa, mantidos de acordo com as Normas Contabilísticas de Relato Financeiro do Sistema de Normalização Contabilística.

## **3. Principais políticas contabilísticas**

As principais políticas contabilísticas aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras são as que abaixo se descrevem. Estas políticas foram consistentemente aplicadas aos períodos apresentados, salvo indicação contrária.

### **3.1. Conversão cambial**

#### Moeda funcional e de apresentação

Os itens incluídos nas demonstrações financeiras da Empresa estão mensurados na moeda do ambiente económico em que esta opera (moeda funcional), o Euro. As demonstrações financeiras da NAV Portugal e respetivas notas deste anexo são apresentadas em Euros, salvo indicação explícita em contrário.



### Transações e saldos

As transações em moedas diferentes do Euro são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio à data das transações. Os ganhos ou perdas cambiais resultantes do pagamento / recebimento das transações bem como da conversão, pela taxa de câmbio à data do balanço, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração de resultados como Juros e rendimentos similares obtidos ou Juros e gastos similares suportados, se relacionadas com empréstimos, ou em Outros rendimentos e ganhos ou Outros gastos e perdas, para todos os outros saldos/transações.

### Cotações utilizadas

As cotações de moeda estrangeira utilizadas para conversão de saldos expressos em moeda estrangeira, foram como segue:

Moeda	2018	2017
USD	1,1450	1,1993
CAD	1,5605	1,5039
GBP	0,8945	0,8872

Fonte: cotações do Banco de Portugal à data de 31 de dezembro de 2018 e 2017.

## **3.2. Ativos fixos tangíveis**

O ativo fixo tangível da Empresa compreende:

- Bens dominiais cedidos – Inclui os bens cedidos pelo Estado sem qualquer contrapartida, nomeadamente, terrenos e edifícios e outras construções implantadas nesses terrenos.
- Bens dominiais adquiridos – Inclui os bens adquiridos pela Empresa que se encontram implantados em bens do domínio público.
- Bens patrimoniais – Inclui todos os restantes bens registados como ativos fixos tangíveis que tenham sido adquiridos pela Empresa.

Os bens dominiais são bens afetos à atividade da Empresa, que os administra livremente, mas que no entanto não os pode alienar, dada a sua sujeição ao regime do domínio público.

Os ativos fixos tangíveis, incluindo os dominiais, estão registados ao custo considerado, deduzido de depreciações e imparidades acumuladas e estão a ser depreciados numa base sistemática durante a sua vida útil estimada. Alguns destes ativos tinham sido reavaliados de acordo com os diplomas legais, tendo sido a última reavaliação efetuada ao abrigo do Decreto-Lei nº 31/98, de 11 de fevereiro.

O custo de aquisição inclui o preço de compra do ativo acrescido das despesas diretamente imputáveis à sua aquisição e dos demais encargos suportados para assegurar que o ativo se encontre na localização e condição de utilização pretendidas tais como, encargos com formação inicial, ocorridos em fase de projeto, dada especificamente para possibilitar operar os equipamentos e, encargos com benefícios dos empregados (pe. salários) diretamente relacionados com tais atividades, desde que fiavelmente mensuráveis.

A capitalização, no ativo tangível, dos custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas no desenvolvimento dos ativos da Empresa, é efetuada em função dos recursos internos utilizados e dos tempos despendidos, por contrapartida da rubrica de trabalhos para a própria Entidade.

Custos subsequentes incorridos com renovações e grandes reparações que façam aumentar a vida útil ou a capacidade produtiva dos ativos são acrescidos ao custo do mesmo. Os encargos com reparações e manutenção de natureza corrente são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos, na rubrica Fornecimentos e serviços externos da demonstração dos resultados.

O montante estimado a suportar com o desmantelamento ou remoção de ativos instalados em propriedade de terceiros é considerado como parte do custo inicial do respetivo ativo, sempre que assuma valores significativos.

As vidas úteis estimadas para os ativos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

Naturezas	Anos
Edifícios e outras construções	Entre 25 e 50 anos
Equipamento básico	Entre 3 e 10 anos
Equipamento de transporte	Entre 4 e 6 anos
Ferramentas	Entre 4 e 10 anos
Equipamento administrativo	Entre 3 e 10 anos
Outros ativos tangíveis	Entre 3 e 15 anos

As vidas úteis remanescentes dos ativos são revistas em cada data de relato financeiro de forma a que as depreciações praticadas estejam em conformidade com o padrão de consumo dos mesmos.

Alterações às vidas úteis são tratadas como uma alteração de estimativa contabilística, pelo que o seu impacto é registado de forma prospetiva, ou seja, no próprio período e em períodos seguintes.

Os ganhos ou perdas a registar na demonstração dos resultados aquando da alienação de elementos do ativo fixo tangível são determinados pela diferença entre o valor de realização do bem e a sua quantia escriturada.

### 3.3. Ativos Intangíveis

O custo dos ativos intangíveis adquiridos separadamente compreende o seu preço de compra, adicionado de quaisquer custos diretamente atribuíveis à preparação do ativo para o seu uso pretendido deduzido de eventuais descontos.

Os ativos intangíveis gerados internamente são reconhecidos pelo seu custo, sempre que seja provável que da sua utilização possam advir benefícios económicos futuros para a NAV Portugal e que o custo do mesmo possa ser mensurado com fiabilidade.

No caso da NAV Portugal, os ativos que se enquadram neste âmbito são essencialmente desenvolvimentos internos de *software*, os quais são alvo de capitalização quando, cumulativamente, se encontrem asseguradas as seguintes condições:

- i) É considerado pelos serviços competentes como sendo tecnicamente viável de ser concluído;

- ii) Existe uma intenção expressa pela Administração da Empresa de utilizar o *software* que resultará do projeto e está demonstrada a existência de competências internas para tal utilização;
- iii) Está demonstrado que a utilização do produto tem benefícios para a operação da NAV Portugal;
- iv) Está assegurado o financiamento e a alocação de recursos técnicos necessários para a conclusão do projeto e,
- v) A NAV Portugal dispõe de capacidade para mensurar com fiabilidade os dispêndios atribuíveis ao ativo intangível durante a sua fase de desenvolvimento.

Sempre que um projeto em curso não cumpra com os critérios acima definidos, os encargos associados são imediatamente reconhecidos em resultados do período.

A NAV Portugal mensura os seus ativos intangíveis, após o reconhecimento inicial, pelo modelo do custo, conforme definido pela NCRF 6 – Ativos Intangíveis, que define que um ativo intangível deve ser escriturado pelo seu custo inicial deduzido das amortizações e de quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

Os ativos intangíveis com vida útil definida são amortizados numa base sistemática, durante a sua vida útil estimada, a partir da data em que se encontram em operação. A vida útil é determinada com base na melhor estimativa para o consumo dos benefícios económicos associados ao ativo. Os ativos intangíveis registados no balanço da NAV Portugal referem-se essencialmente a *software* e licenças de *software* informático, os quais são amortizados segundo a vida útil estimada, estabelecida de acordo com a indicação técnica, entre 3 e 5 anos.

### **3.4. Imparidade de ativos**

A NAV Portugal realiza testes de imparidade sempre que eventos ou alterações nas condições envolventes indiquem que o valor pelo qual os ativos se encontram registados nas demonstrações financeiras não seja recuperável.

Sempre que a quantia recuperável determinada é inferior à quantia escriturada dos ativos, a Empresa regista a respetiva perda por imparidade na demonstração dos resultados.

O valor recuperável é o maior de entre o justo valor do ativo deduzido dos custos de venda e o seu valor de uso.

Sempre que adequado, é analisada a hipótese de reverter perdas por imparidade consideradas em períodos anteriores. Quando há lugar ao registo ou reversão de imparidade, a amortização e depreciação dos ativos são recalculadas prospetivamente.

### **3.5. Participações Financeiras**

Para reconhecimento das suas participações financeiras em empresas associadas, a NAV Portugal utiliza o método da equivalência patrimonial. Relativamente às restantes participações financeiras, a Empresa considera, para efeitos de mensuração, o custo de aquisição deduzido de imparidades.

Quando a proporção da Empresa nos prejuízos acumulados da associada excede o valor pelo qual o investimento se encontra registado, o investimento é registado pelo valor nulo, exceto quando a Empresa tenha assumido compromissos de cobertura de prejuízos da associada, caso em que as perdas adicionais determinam o reconhecimento de um passivo na rubrica de provisões.

### **3.6. Ativos financeiros**

A Empresa determina a classificação dos ativos financeiros, na data do reconhecimento inicial, de acordo com o objetivo da sua compra, reavaliando esta classificação a cada data de relato.

Os ativos financeiros podem ser classificados como:

- i) Ativos financeiros ao justo valor por via de resultados - incluem os ativos financeiros não derivados detidos para negociação respeitando a investimentos de curto prazo e ativos ao justo valor por via de resultados à data do reconhecimento inicial;
- ii) Empréstimos concedidos e Créditos a receber – inclui os ativos financeiros não derivados com pagamentos fixos ou determináveis não cotados num mercado ativo;

- iii) Investimentos detidos até à maturidade – incluem os ativos financeiros não derivados com pagamentos fixos ou determináveis e maturidades fixas, que a Empresa tem intenção e capacidade de manter até à maturidade e,
- iv) Ativos financeiros disponíveis para venda – incluem os ativos financeiros não derivados que são designados como disponíveis para venda no momento do seu reconhecimento inicial ou não se enquadram nas categorias acima referidas. São reconhecidos como ativos não correntes, exceto se houver intenção de alienar nos 12 meses seguintes à data do balanço.

Os ativos financeiros são reconhecidos no momento em que a Empresa se torna parte nas disposições contratuais do instrumento financeiro, sendo utilizado para o efeito o previsto na NCRF 27 – Instrumentos Financeiros.

Ativos financeiros ao justo valor por via de resultados são reconhecidos inicialmente pelo justo valor, sendo os custos da transação reconhecidos em resultados. Estes ativos são mensurados subsequentemente ao justo valor, sendo os ganhos e perdas resultantes da alteração do justo valor, reconhecidos nos resultados do período em que ocorrem, na rubrica de custos financeiros líquidos, onde se incluem também os montantes de rendimentos de juros e dividendos obtidos.

Empréstimos concedidos e Créditos a receber são classificados no balanço como Clientes e Outros Créditos a receber (notas 12 e 15) e são reconhecidos ao custo amortizado usando a taxa de juro efetiva, deduzidos de qualquer perda de imparidade. O ajustamento por imparidade dos Créditos a receber é efetuado quando existe evidência objetiva de que a NAV Portugal não irá receber os montantes em dívida, de acordo com as condições iniciais das transações que lhe deram origem.

Ativos financeiros disponíveis para venda, existindo são reconhecidos inicialmente ao justo valor acrescido dos custos de transação. Nos períodos subsequentes, são mensurados ao justo valor sendo a variação do justo valor reconhecida na reserva de justo valor no capital. Os dividendos e juros obtidos dos ativos financeiros disponíveis para venda são reconhecidos em resultados do período em que ocorrem, na rubrica de outros ganhos operacionais, quando o direito ao recebimento é estabelecido. No caso de não haver mercado ativo, as participações de capital noutras empresas são mantidas ao custo histórico.



Os ativos financeiros são desreconhecidos quando os direitos ao recebimento dos fluxos monetários originados por esses investimentos expiram ou são transferidos, assim como todos os riscos e benefícios associados à sua posse.

### Atividade regulada

A NAV Portugal enquadra-se no âmbito de uma atividade regulada que cumpre cumulativamente com os seguintes critérios:

- As taxas dos serviços regulados são definidas ou aprovadas por uma entidade reguladora independente;
- As taxas são definidas de forma a permitirem à Empresa recuperar os custos de prestar o serviço regulado e,
- Atendendo à procura e concorrência estimadas, é razoável assumir que as taxas fixadas são suficientes para recuperar os custos e que irão ser cobradas aos clientes.

São reconhecidos em Outros créditos a receber os custos que sejam aceites pelo regulador na base de custos no período em que são incorridos, sempre que seja provável que: i) o rédito, no mínimo idêntico ao montante dos custos, venha a ser incluído na taxa, e ii) o rédito futuro seja para ressarcir custos incorridos no passado e não custos futuros de natureza similar.

Os desvios de taxas apurados a pagar ou a receber são, respetivamente, considerados como Outros créditos a receber e/ou Diferimentos e reconhecidos ao seu valor presente.

A fixação das taxas praticadas pela NAV Portugal é feita na base dos gastos fixados para o ano N enquanto parcela do período de referência (RP1: 2012-2014 e RP2: 2015-2019). Eventuais ajustamentos decorrentes de desvios da procura, da inflação ou dos gastos reais não controláveis, são refletidos, através do mecanismo corretor, nas taxas a aplicar em N+2, para os dois primeiros fatores e nos anos seguintes dentro do terceiro período de referência (RP3 2020-2024) para o terceiro fator atrás enunciado, reconhecendo um acréscimo de rédito (Ativo regulatório) por contrapartida de Outros créditos a receber – Devedores por acréscimo de rendimento, no caso de subfaturação, ou reconhecendo um contra-rédito (Passivo regulatório) por contrapartida de Diferimentos – Rendimentos a reconhecer, no caso de sobrefaturação.

Em investimentos em ações classificadas como disponíveis para venda, um decréscimo significativo ou prolongado do justo valor das ações abaixo do seu custo também constitui evidência em como os ativos se encontram em imparidade. Caso alguma evidência comparável exista para ativos financeiros disponíveis para venda, a perda cumulativa – mensurada como sendo a diferença entre o custo de aquisição e o justo valor corrente, menos qualquer perda de imparidade daquele ativo financeiro previamente reconhecida em ganhos ou perdas – é retirada de Capitais Próprios e reconhecida na demonstração de resultados.

Perdas de imparidade reconhecidas na demonstração de resultados, relativamente a instrumentos de capital próprio, não são revertidas através da demonstração de resultados. Se, num período subsequente, o justo valor de um instrumento de dívida classificado como disponível para venda aumentar, e o aumento puder ser objetivamente relacionado com um evento que ocorra depois dos factos que levaram ao reconhecimento da perda de imparidade na demonstração de resultados, a perda de imparidade é revertida através da demonstração de resultados.

As rubricas de Clientes e Outras Créditos a Receber são reconhecidas inicialmente ao seu justo valor, sendo subsequentemente mensuradas ao custo amortizado deduzido de ajustamentos por imparidade.

As perdas por imparidade dos clientes e Créditos a receber são registadas sempre que exista evidência objetiva de que os mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados em Imparidades de dívidas a receber, sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou desapareçam.

A Caixa e equivalentes de caixa inclui caixa, depósitos bancários, outros investimentos de curto prazo de liquidez elevada e com maturidades iniciais até 3 meses, e descobertos bancários.

Os descobertos bancários são apresentados no balanço, no passivo corrente, na rubrica Financiamentos obtidos e são considerados na elaboração da demonstração dos fluxos de caixa, como Caixa e equivalentes de caixa.

### 3.7. Imparidade de ativos financeiros

A NAV Portugal avalia, à data de encerramento do período de relato, a existência de evidência objetiva em como um ativo financeiro, ou grupo de ativos financeiros se possa encontrar em imparidade.

Um ativo financeiro, ou grupo de ativos financeiros está em imparidade, e a Empresa incorre em perdas de imparidade, apenas quando exista evidência objetiva de imparidade, fruto de um ou mais acontecimentos que tenham ocorrido após o reconhecimento inicial do ativo financeiro, ou grupo de ativos financeiros, e esse evento de perda (ou eventos) produza impactos ao nível dos *cash-flows* do ativo financeiro, ou grupo de ativos financeiros, que podem ser fiavelmente estimados.

Os critérios utilizados pela NAV Portugal para determinar a existência de evidência objetiva quanto a perdas de imparidade incluem:

- i) Dificuldades financeiras significativas da parte do devedor e,
- ii) Violação contratual, derivada de insolvência ou incumprimento no pagamento de juros ou serviço da dívida.

O montante da perda é mensurado como sendo a diferença entre o valor escriturado do ativo e o valor presente dos *cash flows* futuros estimados (excluindo perdas de crédito futuras que não foram incorridas) descontadas à taxa de juro efetiva original do ativo financeiro. O valor escriturado do ativo é reduzido e o valor da perda é reconhecido na demonstração de resultados.

Se, durante um período subsequente, o montante da perda de imparidade decresce, e tal decréscimo possa ser objetivamente atribuído a um evento que tenha ocorrido após o reconhecimento da imparidade (tais como melhorias ao nível do *rating* de crédito do devedor), a reversão da perda de imparidade previamente registada deverá ser reconhecida na demonstração de resultados.

### 3.8. Inventários

Os inventários são valorizados ao menor de entre o custo de aquisição e o valor realizável líquido. Esta rubrica compreende essencialmente materiais utilizados nas atividades internas de manutenção e conservação. Os inventários são reconhecidos

inicialmente ao seu custo de aquisição, o qual inclui todas as despesas suportadas com a compra.

O método de custeio utilizado é o do custo médio ponderado.

### **3.9. Capital estatutário**

O capital estatutário encontra-se totalmente realizado. O capital estatutário só pode ser aumentado ou reduzido por decisão do Ministro das Finanças e do Ministro da Tutela. Pode ser aumentado por dotações governamentais, por entradas patrimoniais ou por incorporação de reservas.

### **3.10. Passivos financeiros**

Os passivos financeiros são reconhecidos no balanço quando a Empresa se torna parte das correspondentes disposições contratuais, sendo utilizado para o efeito o previsto na NCRF 27 – Instrumentos Financeiros.

Os passivos financeiros podem ser classificados em duas categorias:

- i) Passivos financeiros ao justo valor por via de resultados;
- ii) Outros passivos financeiros

Os outros passivos financeiros incluem os Financiamentos obtidos, Fornecedores e Outras dívidas a pagar. Os Fornecedores e Outras dívidas a pagar são reconhecidas inicialmente ao justo valor e subsequentemente são mensurados ao custo amortizado de acordo com a taxa de juro efetiva.

Os passivos financeiros são desreconhecidos quando as obrigações subjacentes se extinguem pelo pagamento, são canceladas ou expiram.

Os financiamentos obtidos são inicialmente reconhecidos ao seu justo valor, líquido de custos de transação incorridos. Os financiamentos são subsequentemente apresentados ao custo amortizado, sendo a diferença entre o valor nominal e o justo valor inicial reconhecida na demonstração dos resultados ao longo do período do empréstimo mediante o método da taxa de juro efetiva.

Os financiamentos obtidos são classificados no passivo corrente, exceto se a Empresa possuir um direito incondicional de diferir o pagamento do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço, situação em que são classificados no passivo não corrente.

### **3.11. Imposto sobre o rendimento**

O imposto sobre o rendimento do período compreende o imposto corrente e os impostos diferidos. O imposto sobre o rendimento é registado na demonstração dos resultados, exceto quando está relacionado com itens que sejam reconhecidos diretamente nos capitais próprios. O valor de imposto corrente a pagar é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com as regras fiscais em vigor.

Os impostos diferidos são reconhecidos usando o método do passivo com base no balanço, o qual considera as diferenças temporárias resultantes da diferença entre a base fiscal de ativos e passivos e os seus valores nas demonstrações financeiras. De acordo com o definido pela Comissão de Normalização Contabilística, são reconhecidos impostos diferidos sobre os subsídios ao investimento, a reconhecer no capital próprio. São igualmente reconhecidos impostos diferidos sobre os ganhos e perdas atuariais e financeiras, a reconhecer no capital próprio, conforme nova redação da NCRF 28 em vigor a partir de 1 de janeiro de 2016.

Os impostos diferidos são calculados com base na taxa de imposto em vigor ou já oficialmente comunicada à data do balanço e que se estima que seja aplicável na data da realização dos impostos diferidos ativos ou na data do pagamento dos impostos diferidos passivos.

Os impostos diferidos ativos são reconhecidos na medida em que seja provável que existam lucros tributáveis futuros disponíveis para a utilização da diferença temporária.

Os impostos diferidos passivos são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias tributáveis, sendo que as exceções previstas na norma não são aplicáveis à NAV Portugal.

### **3.12. Benefícios aos empregados**

A Empresa concede complementos de pensões de reforma e sobrevivência consubstanciados em Fundos de pensões sendo uns de Plano de benefícios definidos e outros de Plano de contribuição definida e assegura ainda aos seus empregados e pensionistas um seguro de saúde.

Suporta ainda 60% de encargos com pensões pagas pela Segurança Social relativas ao período de antecipação da pensão por velhice de alguns colaboradores com a carreira de Controlador de Tráfego Aéreo (CTA).

#### Fundos de pensões – Plano de benefícios definidos

Complementos de reforma e sobrevivência com fundo autónomo para o qual são transferidas a totalidade das responsabilidades e entregues as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se vão vencendo em cada um dos períodos.

As responsabilidades com o pagamento das referidas prestações são estimadas anualmente por atuário independente, sendo utilizado o método da unidade de crédito projetada. O valor presente das responsabilidades é determinado pelo desconto dos pagamentos futuros dos benefícios, utilizando a taxa de juro de obrigações de *rating* elevado, denominadas na mesma moeda em que os benefícios serão pagos e com uma maturidade que se aproxima da responsabilidade assumida.

O Passivo reconhecido no balanço relativamente a responsabilidades com benefícios de reforma, corresponde ao valor presente da obrigação do benefício determinado à data de balanço, deduzido do justo valor dos ativos do plano, juntamente com ajustamentos relativos a custos de serviços passados.

No Capital Próprio são reconhecidos os ganhos e perdas atuariais e financeiras do período.

Na Demonstração de Resultados, são reconhecidos os restantes gastos do período nomeadamente, custo do serviço corrente, custo dos juros e rendimento esperado dos ativos.



### Fundos de pensões – Plano de contribuição definida

As contribuições da Empresa para planos de contribuição definida são reconhecidas como gastos no período a que respeitam, ou seja, quando os empregados, abrangidos pelo plano, prestam os serviços que lhes conferem o direito à contribuição da Empresa.

### Seguro de saúde

As responsabilidades assumidas com o seguro de saúde constituem um plano de benefícios definido que não se encontra fundeado, estando as responsabilidades cobertas por provisão específica.

A mensuração e reconhecimento das responsabilidades com o seguro de saúde são idênticos ao referido para o benefício de complementos de reforma apresentado acima, exceto no que se refere aos ativos do plano.

### Encargos com Pensões – Antecipação da pensão por velhice

De acordo com o Decreto – Lei nº 155/2009, de 9 de julho, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 50/2017 de 24 de maio, as pensões relativas ao período de antecipação da pensão por velhice dos CTA, afetos ao sistema público de segurança social, são suportadas conjuntamente pela NAV Portugal e pelo orçamento da Segurança Social, na proporção de 60% e 40%, respetivamente.

Do ponto de vista contabilístico, a Empresa tem reconhecido, desde 2004, estas responsabilidades com trabalhadores no ativo e pensionistas sendo que, o custo inerente aos ativos foi, inicialmente, diferido por se aguardar então a publicação em 2008 e 2009 dos referidos diplomas. Com a publicação de tais diplomas, a Empresa deu início, em 2008, à amortização da quantia, reportada a 31 de dezembro de 2007, respeitante a tais responsabilidades por serviços passados com os trabalhadores abrangidos no ativo, em função do número de anos da sua vida ativa, sendo esta amortização considerada na respetiva base de custos para efeitos do cálculo das taxas de rota e de terminal.

### **3.13. Provisões**

As provisões são reconhecidas quando a Empresa tem uma obrigação presente legal ou construtiva resultante de eventos passados, para a qual é mais provável que seja necessário um dispêndio de recursos internos no pagamento dessa obrigação e o montante possa ser estimado com razoabilidade. Não são reconhecidas provisões para fazer face a perdas operacionais futuras.

Sempre que um dos critérios não seja cumprido ou a existência da obrigação esteja condicionada à ocorrência (ou não ocorrência) de determinado evento futuro, a Empresa divulga tal facto como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para pagamento do mesmo seja considerada remota. As provisões são mensuradas ao valor presente dos dispêndios estimados para liquidar a obrigação utilizando uma taxa antes de impostos, que reflete a avaliação de mercado para o período do desconto e para o risco da provisão em causa.

Quando exista um conjunto de obrigações semelhantes, a probabilidade de ser necessário incorrer num ex-fluxo para liquidar a obrigação é determinada ao considerar-se a classe de obrigações como um todo. Uma provisão é reconhecida mesmo que a probabilidade de um ex-fluxo que respeite a um item incluído na mesma classe de obrigações seja reduzida.

### **3.14. Subsídios**

A NAV Portugal reconhece os subsídios pelo seu justo valor quando existe uma certeza razoável de que o subsídio será recebido e não na base do seu recebimento.

Os subsídios ao investimento são reconhecidos inicialmente na rubrica de capital próprio, Outras variações no capital próprio, sendo subsequentemente creditados na rubrica, Subsídios ao investimento da demonstração dos resultados, numa base pro-rata baseada na depreciação dos ativos a que estão associados. Os subsídios ao investimento são assim reconhecidos como rendimentos na demonstração dos resultados no mesmo período em que os gastos associados são incorridos e registados.

### **3.15. Locações**

Locações de ativos fixos tangíveis, relativamente às quais a NAV Portugal detém substancialmente todos os riscos e benefícios inerentes à propriedade do ativo, são classificados como locações financeiras. São igualmente classificadas como locações financeiras os acordos em que a análise de uma ou mais situações particulares do contrato aponte para tal natureza. Todas as outras locações são classificadas como locações operacionais.

As locações financeiras são capitalizadas no início da locação pelo menor entre o justo valor do ativo locado e o valor presente dos pagamentos mínimos da locação, cada um determinado à data de início do contrato. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de Financiamentos. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos ativos locados são reconhecidos na demonstração dos resultados no período a que dizem respeito.

Os ativos fixos tangíveis adquiridos através de locações financeiras são depreciados pelo menor de entre o período de vida útil do ativo e o período da locação, sempre que a NAV Portugal não tem a opção de compra no final do contrato ou pelo período de vida útil estimado quando a NAV Portugal tem a intenção de adquirir os ativos no final do contrato.

Nas locações operacionais, as rendas a pagar são reconhecidas como custo na demonstração dos resultados numa base linear durante o período da mesma.

### **3.16. Rédito**

As prestações de serviços da Empresa respeitam aos serviços de navegação aérea, de rota e de terminal, cujos custos são financiados pelas taxas, de rota e de terminal, cobradas aos utilizadores dos respetivos serviços de navegação aérea. Estas taxas constituem assim a remuneração dos custos suportados pela Empresa com a prestação dos referidos serviços.

A taxa unitária de rota é devida por cada voo efetuado, de acordo com os procedimentos resultantes da aplicação dos regulamentos comunitários, dos Princípios Eurocontrol e das Normas e Recomendações da Organização da Aviação Civil

Internacional, no espaço aéreo das Regiões de Informação de Voo sob responsabilidade de Portugal (RIV de Lisboa e RIV de Santa Maria), sendo aprovada, por unanimidade, pela Comissão Alargada do EUROCONTROL e publicada por despacho do Ministro responsável pelo setor dos transportes.

À prestação de serviços de rota foi aplicado, pela primeira vez em 2012, o novo regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea, com a introdução do mecanismo da partilha de riscos de tráfego e de custos entre os ANSP e os utilizadores, então consignado no Regulamento (UE) nº 1191/2010, pelas alterações introduzidas ao Regulamento (CE) nº 1794/2006, e aplicável ao primeiro período de referência (2012-2014).

Para o segundo período de referência (2015-2019), a Comissão instituiu o Regulamento de Execução (UE) nº 391/2013, que à semelhança do anterior, estabelece que os rendimentos de rota, em cada ano, são apurados pelo produto entre as unidades de serviço taxáveis reais e o custo unitário determinado para o respetivo ano, ajustado pelos seguintes fatores:

- diferença entre a inflação prevista e a inflação real;
- partilha de riscos de tráfego, de acordo com o mecanismo estabelecido pelo artigo 13º do Regulamento de Execução (UE) nº 391/2013 e,
- partilha do risco de custos, aplicado exclusivamente a determinadas naturezas de custos considerados como não controláveis, de acordo com o referido no artigo 14º do Regulamento de Execução (UE) nº 391/2013.

O ajustamento relativo aos dois primeiros fatores será repercutido no cálculo da taxa unitária de rota do ano  $n+2$  (mecanismo corretor), enquanto o ajustamento relativo ao terceiro fator, a existir, será repercutido no cálculo das taxas unitárias de rota do período de referência subsequente.

Na base de custos fixada é incluído o custo de operação das restantes entidades envolvidas na prestação dos serviços de navegação aérea, no espaço aéreo sob responsabilidade de Portugal, a Força Aérea Portuguesa, a Marinha Portuguesa, a Autoridade Nacional de Aviação Civil e o Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I.P..

Nos termos do artigo 8º do Decreto-Lei nº 404/98, de 18 de dezembro, a Empresa apenas reconhece como crédito a parcela do custo unitário determinado que corresponde à remuneração dos seus custos, pelo que a parcela remanescente (que efetivamente se destina a remunerar as entidades terceiras) não é componente nem do seu crédito nem do custo da prestação de serviços.

A taxa unitária de terminal respeita às operações de tráfego aéreo de aproximação e aeródromo, incluindo a utilização das ajudas rádio inerentes à aterragem e descolagem, sendo fixada por portaria do Ministro responsável pelo setor dos transportes e devida por cada operação de aterragem nos aeroportos onde a NAV Portugal presta serviços de navegação aérea de terminal, Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Funchal, Porto Santo, Ponta Delgada, Santa Maria, Hora, Flores e ainda no Aeródromo de Cascais que passou a integrar a zona tarifária de terminal a partir de 01 de janeiro de 2016 nos termos do Despacho nº 7467/2015 de 30 de junho, do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Apesar da alteração verificada, em 2012, no apuramento das taxas de rota, só a partir de 2015 se passou a aplicar o novo regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea à prestação de serviços de terminal, com a introdução do mecanismo da partilha de risco de tráfego e de custos entre os ANSP e os utilizadores, consignado no Regulamento de Execução (UE) nº 391/2013, da Comissão.

Assim sendo, os rendimentos de terminal passaram a ser determinados de forma idêntica à de rota, sendo reconhecidos, no ano n, os desvios decorrentes dos seguintes fatores:

- diferença entre a inflação prevista e a inflação real;
- partilha de riscos de tráfego, de acordo com o mecanismo estabelecido no artigo 13º do Regulamento de Execução (UE) nº 391/2013 e,
- partilha do risco de custos, aplicado exclusivamente a determinadas naturezas de custos considerados como não controláveis, de acordo com o referido no artigo 14º do Regulamento de Execução (UE) nº 391/2013.

O mecanismo corretor é reconhecido na rubrica Outros créditos a receber ou Diferimentos consoante a natureza do seu saldo (Ativos ou passivos regulatórios).

### **3.17. Relato por segmentos**

Um segmento operacional é uma componente de uma entidade:

- i) Que desenvolve atividades de negócio de que obtém réditos e pelas quais incorre em gastos (incluindo réditos e gastos relacionados com transações com outras componentes da mesma entidade);
- ii) Cujos resultados operacionais são regularmente revistos pelo principal responsável pela tomada de decisões operacionais da Empresa para efeitos da tomada de decisões sobre a imputação de recursos ao segmento e da avaliação do seu desempenho e,
- iii) Sobre a qual esteja disponível informação financeira discreta.

A NAV Portugal apresenta como segmentos operacionais: atividade de Rota e de Terminal.

### **3.18. Regime contabilístico do acréscimo de gastos e rendimentos**

Os gastos e rendimentos são registados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o regime do acréscimo. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos são reconhecidos como ativos ou passivos, se se qualificarem como tal.

### **3.19. Distribuição de dividendos / Remuneração de capital estatutário**

A remuneração do capital estatutário é registada no período seguinte àquele a que lhe deu origem em face da legislação aplicável.

### **3.20. Encargos financeiros com empréstimos**

Os encargos financeiros decorrentes de financiamentos incorridos relacionados com empréstimos obtidos para a aquisição, construção ou produção de um ativo qualificável são reconhecidos como gastos do período em que ocorrem.

### **3.21. Eventos subsequentes**

Os eventos ocorridos entre a data de balanço e a data de aprovação das demonstrações financeiras que afetem o valor dos ativos e passivos existentes são considerados na preparação das demonstrações financeiras, caso sejam significativos.



Consoante a natureza dos mesmos, poderão dar origem a ajustamentos aos montantes reportados à data do balanço ou divulgados nas notas às demonstrações financeiras.

### **3.22. Estimativas contabilísticas**

As estimativas e julgamentos são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência histórica e em outros fatores, incluindo expectativas sobre eventos futuros que se acredita serem razoáveis nas circunstâncias em causa.

#### **Principais estimativas e julgamentos apresentados**

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliados, representando à data de cada relato a melhor estimativa do Conselho de Administração, tendo em conta o desempenho histórico, a experiência acumulada e as expectativas sobre eventos futuros que, nas circunstâncias em causa, se acreditam serem razoáveis.

A natureza intrínseca das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que haviam sido alvo de estimativa possam, para efeitos de relato financeiro, vir a diferir dos montantes estimados. As estimativas e os julgamentos que apresentam um risco significativo de originar um ajustamento material à quantia escriturada de ativos e passivos no decurso do período seguinte são as que seguem:

#### **Pressupostos atuariais**

A determinação das responsabilidades com pensões de reforma, inatividade remunerada dos CTA e seguro de saúde requer a utilização de pressupostos e estimativas, de natureza demográfica e financeira, que podem condicionar significativamente os montantes de responsabilidades apurados em cada data de relato. As variáveis mais sensíveis referem-se ao aumento esperado dos salários, à taxa de atualização das responsabilidades, à taxa de rendimento estimada para os ativos e às tabelas de mortalidade.

As alterações dos pressupostos atuariais têm impactos no valor contabilístico líquido das responsabilidades.

### **Ativos fixos tangíveis e intangíveis**

A determinação das vidas úteis dos ativos, bem como o método de depreciação a aplicar, é essencial para determinar o montante das depreciações e amortizações a reconhecer na demonstração dos resultados de cada período.

Estes dois parâmetros são definidos de acordo com o melhor julgamento da Empresa para os ativos e negócios em questão, considerando também as práticas adotadas por empresas do setor ao nível internacional.

### **Provisões e imparidades**

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação.

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos, quer por variação dos pressupostos utilizados, quer pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes.

Sempre que adequado, a Empresa suporta o seu julgamento com base na opinião dos advogados para determinar a necessidade de reconhecimento da eventual provisão para fazer face a essas contingências bem como o valor da mesma.

Os ajustamentos para Créditos a receber são calculados essencialmente com base na sua antiguidade, o perfil de risco dos clientes e a situação financeira dos mesmos.

### **Mecanismo corretor**

A Empresa estima a cada data de relato  $n$ , o mecanismo corretor respeitante aos desvios que resultam dos ajustamentos decorrentes da diferença entre a inflação prevista e a real, da partilha de riscos de tráfego, que transita para o cálculo da taxa unitária a vigorar em  $n+2$  e da partilha de riscos de custos que transita para o cálculo da taxa unitária a vigorar no período de referência seguinte. O mecanismo corretor é registado pelo valor descontado, utilizando a Empresa a taxa de desconto com a melhor aderência possível à realidade do mercado.

#### 4. Demonstração de fluxos de caixa

A demonstração de fluxos de caixa é preparada de acordo com o método direto.

Os fluxos de caixa são classificados na demonstração de fluxos de caixa, dependendo da sua natureza, em i) atividades operacionais, ii) atividades de investimento e iii) atividades de financiamento.

As atividades operacionais englobam essencialmente os recebimentos de clientes, e os pagamentos a fornecedores, ao pessoal, de benefícios de reforma, de imposto sobre o rendimento e de impostos indiretos líquidos.

Os fluxos de caixa incluídos nas atividades de investimento incluem, nomeadamente, aquisições e alienações de investimentos, dividendos recebidos de empresas associadas, e ainda remuneração de equivalentes de caixa e liquidação dos mesmos na maturidade, ou aquando da sua alienação.

Os fluxos de caixa abrangidos nas atividades de financiamento incluem, designadamente, os pagamentos de empréstimos obtidos, pagamento de rendas de locações e juros e despesas relacionadas, assim como pagamento de dividendos.

A rubrica de Caixa e equivalentes de caixa inclui certificados especiais de dívida a curto-prazo do Estado Português (CEDIC's). Para efeitos da demonstração de fluxos de caixa, a rubrica de Caixa e equivalentes de caixa compreende também eventuais descobertos bancários incluídos no balanço, na rubrica de Dívidas a terceiros – curto-prazo.

Detalhe da rubrica de Caixa e depósitos bancários:

	2018	2017
Caixa	6.250	6.250
Depósitos bancários - à ordem	3.672.064	94.636.221
Depósitos bancários - outros	146.000.000	33.700.000
<b>Total Caixa e depósitos bancários</b>	<b>149.678.314</b>	<b>128.342.471</b>

O montante acima expresso é também o considerado como saldo final na rubrica de Caixa e equivalentes de caixa para efeitos da elaboração da demonstração de fluxos de caixa para o período findo em 31 de dezembro.

## **5. Políticas de Gestão de Riscos Financeiros**

### **5.1. Risco financeiro**

As atividades da NAV Portugal estão expostas a uma variedade de fatores de risco financeiro, incluindo os efeitos de alterações de preços de mercado: risco de crédito, risco de liquidez e risco de fluxos de caixa associados à taxa de juro, entre outros.

Esta nota apresenta a informação relativa à exposição da empresa a cada um dos riscos anteriormente referidos, bem como os seus objetivos, políticas e práticas para a mensuração e gestão desses riscos. Ao longo das presentes demonstrações financeiras, são apresentadas mais divulgações de cariz quantitativo.

O Conselho de Administração define os princípios para a gestão do risco como um todo e políticas que cobrem áreas específicas, como o risco cambial, o risco de taxa de juro, risco de crédito, a eventual utilização de derivados e outros instrumentos financeiros não derivados, bem como o investimento do excesso de liquidez.

#### Risco de taxa de câmbio

A Empresa não tem operações significativas em moeda estrangeira.

#### Risco de crédito

O risco de crédito da Empresa existe para ambos os segmentos da sua atividade principal de negócio (rota e terminal), uma vez que a prestação dos serviços se traduz na faturação às companhias de transporte aéreo nacionais e internacionais (essencialmente). O risco de crédito é ponderado pela natureza essencial do serviço prestado (apoio vital à organização e gestão do espaço aéreo), pelos mecanismos legais disponíveis para persuadir ao pagamento, assim como pela situação económico-financeira dos seus clientes. O risco de crédito de clientes não é considerado relevante.

#### Risco de liquidez

O risco de liquidez advém da incapacidade potencial de financiar os ativos da empresa ou de satisfazer as responsabilidades contratadas nas datas de vencimento, estando a gestão da liquidez centralizada na Direção Financeira.

Esta gestão tem como objetivo manter um nível satisfatório de disponibilidades para fazer face às suas necessidades financeiras no curto, médio e longo prazo. Para avaliar a exposição global a este tipo de risco são elaborados relatórios que permitem não só identificar as ruturas pontuais de tesouraria e acionar os mecanismos tendentes à sua cobertura.

O risco de liquidez pode ocorrer quando as fontes de financiamento, como por exemplo os fluxos de caixa operacionais, de desinvestimento, de linhas de crédito e os fluxos de caixa obtidos de operações de financiamento, não satisfaçam as necessidades de financiamento, como sejam as saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento, os investimentos, a remuneração do acionista e o reembolso da dívida.

Os passivos financeiros da Empresa são *cash-flows* contratuais não descontados. O risco de liquidez é considerado pouco relevante.

#### Risco de taxa de juro

O risco de taxa de juro tem os seguintes impactos nas contas da Empresa: efeito do desconto financeiro ao nível da realização do mecanismo corretor de taxas de rota e de terminal de  $n$  em  $n+X$ , dependendo o  $X$  do período de referência, efeito do desconto na provisão para encargos com IDC e remuneração dos certificados especiais de dívida a curto-prazo.

A Empresa apresenta exposição ao risco de taxa de juro, dada a carteira de certificados especiais de dívida a curto-prazo do Estado Português que detém. Estes ativos, a taxa variável, expõem a Empresa ao risco associado aos fluxos de caixa, decorrentes de alterações na taxa de juro.

Os níveis de rentabilidade de ativos operacionais, gerados pelos serviços de navegação aérea de rota e de terminal prestados às companhias aéreas, assim como o grau de salvaguarda que o mecanismo corretor produz nos resultados do período, permitem à Empresa enfrentar com robustez as flutuações das taxas de juro de mercado.

A Empresa efetua a análise da sua exposição ao risco de taxa de juro numa base dinâmica. São utilizados diversos cenários, através dos quais a Empresa calcula o impacto em rendimentos e gastos derivados de flutuações da taxa de juro.

A 31 de dezembro de 2018, as linhas de crédito que a Empresa tinha contraído junto do Banco Europeu de Investimentos encontravam-se extintas (2017 €1.080.724), conforme nota 23.

## 5.2. Risco de atividade regulada

Os rendimentos reconhecidos pela Empresa em cada período, resultam diretamente dos pressupostos considerados pela Comissão Alargada do EUROCONTROL (rota), bem como pelo Ministério da Tutela (terminal), na definição das taxas de rota e de terminal, (ver ponto 3.6).

## 6. Informação por segmentos

2018	Rota	Terminal	Total NAV
Prestação de serviços	165 633 685	35 872 259	201 505 944
Rendimentos para além da prestação de serviços	5 871 710	320 532	6 192 242
Gastos	(146 224 441)	(30 239 080)	(176 463 521)
<b>Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>25 280 954</b>	<b>5 953 711</b>	<b>31 234 665</b>
Depreciações e Amortizações	(9 520 473)	(2 700 143)	(12 220 616)
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>15 760 481</b>	<b>3 253 568</b>	<b>19 014 049</b>
Juros e gastos similares suportados	-	-	-
<b>Resultados antes de impostos</b>	<b>15 760 481</b>	<b>3 253 568</b>	<b>19 014 049</b>
Imposto sobre o rendimento do período	-	-	(4 355 770)
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>15.760.481</b>	<b>3.253.568</b>	<b>14.658.279</b>

2017	Rota	Terminal	Total NAV
Prestação de serviços	149 962 952	31 660 327	181 623 278
Rendimentos para além da prestação de serviços	4 396 018	143 365	4 539 383
Gastos	(136 901 766)	(28 459 224)	(165 360 990)
<b>Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>17 457 204</b>	<b>3 344 468</b>	<b>20 801 671</b>
Depreciações e Amortizações	(8 067 226)	(2 442 290)	(10 509 516)
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>9 389 978</b>	<b>902 178</b>	<b>10 292 155</b>
Juros e gastos similares suportados	-	-	-
<b>Resultados antes de impostos</b>	<b>9 389 978</b>	<b>902 178</b>	<b>10 292 155</b>
Imposto sobre o rendimento do período	-	-	(3 919 611)
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>9.389.978</b>	<b>902.178</b>	<b>6.372.544</b>



## 7. Ativos fixos tangíveis

### Movimentos nos ativos fixos tangíveis em 2018:

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento administrativo	Ativos em curso	Outros ativos tangíveis	Total
<b>1 de Janeiro de 2018</b>							
Custo de aquisição	1.193.360	69.311.417	202.343.162	27.356.485	22.307.685	9.958.161	332.470.270
Depreciações acumuladas	-	(44.148.842)	(173.822.660)	(25.556.781)	-	(8.283.861)	(251.812.143)
<b>Valor líquido</b>	<b>1.193.360</b>	<b>25.162.575</b>	<b>28.520.502</b>	<b>1.799.704</b>	<b>22.307.685</b>	<b>1.674.300</b>	<b>80.658.127</b>
<b>alterações no período</b>							
Adições	-	795.458	4.356.436	451.678	16.811.916	267.530	22.483.017
Alienações	-	(6.125)	(178.433)	(28.519)	-	(42.458)	(255.535)
Transferências e abates	-	1.396.496	5.365.038	(30.599)	(14.109.675)	(124.908)	(7.503.648)
Depreciação - exercício	-	(1.921.955)	(7.354.102)	(535.214)	-	(395.608)	(10.206.879)
Depreciação - alienações	-	6.125	178.433	28.519	-	42.458	255.535
Depreciação- transf. e abates	-	-	2.900.525	30.098	-	124.908	3.055.530
<b>Valor líquido</b>	<b>1.193.360</b>	<b>25.432.573</b>	<b>33.788.399</b>	<b>1.715.667</b>	<b>24.809.926</b>	<b>1.546.222</b>	<b>88.486.147</b>
<b>31 de Dezembro de 2018</b>							
Custo de aquisição	1.193.360	71.597.245	211.886.203	27.749.045	24.809.927	9.958.324	347.194.105
Depreciações acumuladas	-	(46.164.672)	(178.097.804)	(26.033.378)	-	(8.412.103)	(258.707.957)
<b>Valor líquido</b>	<b>1.193.360</b>	<b>25.432.573</b>	<b>33.788.399</b>	<b>1.715.667</b>	<b>24.809.927</b>	<b>1.546.222</b>	<b>88.486.147</b>

### Movimentos nos ativos fixos tangíveis em 2017:

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento administrativo	Ativos em curso	Outros ativos tangíveis	Total
<b>1 de Janeiro de 2017</b>							
Custo de aquisição	1.193.360	67.265.866	193.791.570	26.912.333	16.685.626	9.731.322	315.580.077
Depreciações acumuladas	-	(42.492.087)	(167.452.513)	(25.110.663)	-	(7.772.682)	(242.827.924)
<b>Valor líquido</b>	<b>1.193.360</b>	<b>24.773.779</b>	<b>26.339.058</b>	<b>1.801.671</b>	<b>16.685.626</b>	<b>1.958.660</b>	<b>72.752.153</b>
<b>alterações no período</b>							
Adições	-	1.736.950	3.811.606	537.586	12.267.747	144.641	18.498.530
Alienações	-	-	(58.985)	(94.300)	-	(7.169)	(160.433)
Transferências e abates	-	408.602	4.787.904	865	(6.645.688)	414	(1.447.904)
Depreciação - exercício	-	(1.756.755)	(6.421.568)	(540.332)	-	(429.415)	(9.148.071)
Depreciação - alienações	-	-	58.965	94.213	-	7.169	160.348
Depreciação- transf. e abates	-	-	3.504	-	-	-	3.504
<b>Valor líquido</b>	<b>1.193.360</b>	<b>25.162.575</b>	<b>28.520.503</b>	<b>1.799.704</b>	<b>22.307.685</b>	<b>1.674.300</b>	<b>80.658.127</b>
<b>31 de Dezembro de 2017</b>							
Custo de aquisição	1.193.360	69.311.417	202.343.162	27.356.485	22.307.685	9.958.161	332.470.270
Depreciações acumuladas	-	(44.148.842)	(173.822.660)	(25.556.781)	-	(8.283.861)	(251.812.143)
<b>Valor líquido</b>	<b>1.193.360</b>	<b>25.162.575</b>	<b>28.520.502</b>	<b>1.799.704</b>	<b>22.307.685</b>	<b>1.674.300</b>	<b>80.658.127</b>

O valor do investimento de 2018 resultou essencialmente dos projetos para a melhoria dos serviços operacionais prestados pela Empresa, merecendo destaque o programa TOPLIS para a substituição dos sistemas ATM em operação no Centro de Controlo de Lisboa e nas Torres de Controlo dos aeroportos do Continente e da Madeira, as instalações de ajudas-rádio à navegação na área do Porto e na ilha do Faial, e de novas funcionalidades no sistema LISATM, bem como a instalação de novos sistemas de vigilância (WAM no sul do Continente e substituição do radar de Porto Santo).



À data do balanço, o valor líquido de itens classificados como Ativos fixos tangíveis financiados por contratos de locação financeira é o seguinte:

	2018	2017
<b>Equipamento Administrativo</b>		
Central telefónica da rede administrativa	32.959	62.214
	<b>32.959</b>	<b>62.214</b>

### Ativos em curso

Os valores incluídos na rubrica de "Ativos em Curso" referem-se aos seguintes projetos:

Projetos em curso	2018	Projetos em curso	2017
TOPSKY-ATC	11.895.553	SATL - NATSMA v7 (Linux)	3.173.736
Projeto MFA	1.884.381	SMA - Substituição TX/RX HF	2.713.293
LISATM	1.858.282	Subst. Gravadores CCTAL e TWRs LIS	2.235.710
VISTO	1.618.273	SATL - NATSMA v8	1.878.182
TOPSKY-TWR	1.606.988	Projeto VISTO	1.576.602
RNAVFOR	649.687	NORMAW - Norte e Madeira WAM	1.315.027
SATL - NATSMA v9	545.951	LISATM V9.2	1.073.464
RINAS	497.140	TOPLIS	767.856
MSSR Porto Santo	465.580	LISATM V10.0	761.567
CCO SO	350.962	Projeto MFA	720.498
SATL-FSR	305.534	Reabilitação do CCO	371.338
Outros	3.131.596	Outros	5.720.412
<b>Total</b>	<b>24.809.927</b>	<b>Total</b>	<b>22.307.685</b>

Salienta-se a colocação ao serviço operacional, em 2018, dos seguintes investimentos:

- ✓ Sala de operações temporária do Centro de Controlo de Santa Maria, incluindo novos sistemas de suporte ATM (SATLv7 e v8) e de comunicações (VCS e HF);
- ✓ Versão do sistema LISATM 9.2 no Centro de Controlo de Lisboa;
- ✓ Sistemas gravadores/reprodutores e de captura de ecrã para dotação do Centro de Controlo de Lisboa e das Torres dos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Porto Santo e Madeira;
- ✓ Substituição da ajuda-rádio à navegação área DVOR/DME do Porto;
- ✓ Novos sistemas de vigilância WAM do norte do Continente.

O ativo fixo tangível registado no balanço da Empresa inclui, em termos líquidos, € 27.829.323 referentes a bens dominiais (2017: € 28.375.076). Os bens dominiais (cedidos e adquiridos) encontram-se identificados no quadro seguinte como reversíveis, sendo os patrimoniais não reversíveis.

Descrição	2018			2017		
	Reversível	Não reversível	Total	Reversível	Não reversível	Total
Ativos fixos tangíveis	26.653.222	37.022.999	63.676.220	26.393.949	31.956.492	58.350.441
Ativos fixos tangíveis em curso	1.176.101	23.633.826	24.809.927	1.981.126	20.326.559	22.307.685
	<b>27.829.323</b>	<b>60.656.824</b>	<b>88.486.147</b>	<b>28.375.076</b>	<b>52.283.051</b>	<b>80.658.127</b>

Os bens dominiais cedidos integrados no Ativo fixo tangível ascendem a i) € 100.048 de Terrenos que não se encontram a ser depreciados, ii) € 1.968.790 de valor bruto de Edifícios e outras construções e iii) € 516.946 de valor bruto de Equipamento básico. Os bens referidos no ponto ii) e iii) encontram-se totalmente depreciados nos dois períodos apresentados no balanço.

## 8. Ativos Intangíveis

Movimentos nos ativos intangíveis:

	2018	2017
<b>1 de Janeiro</b>		
Custo de aquisição	39.977.808	37.241.087
Amortizações acumuladas	(36.235.356)	(35.092.114)
<b>Valor líquido</b>	<b>3.742.452</b>	<b>2.148.973</b>
Adições	1.937.971	1.511.557
Alienações		(218.203)
Transferências e abates	3 127 591	1.443.367
Amortização - exercício	(2 013 737)	(1.361.445)
Depreciação- transf. e abates	1.136.903	218.203
<b>Valor líquido</b>	<b>7.931.180</b>	<b>3.742.452</b>
<b>31 de Dezembro</b>		
Custo de aquisição	45.043.370	39.977.808
Amortizações acumuladas	(37.112.190)	(36.235.356)
<b>Valor líquido</b>	<b>7.931.180</b>	<b>3.742.452</b>

O valor dos Ativos intangíveis refere-se essencialmente a *software* adquirido e desenvolvido internamente para suporte das atividades da Empresa, o qual tem um período de amortização de 3 a 5 anos.

As amortizações destes ativos estão reconhecidas, pela sua totalidade, na rubrica gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração dos resultados.

### Trabalhos para a própria entidade

Os gastos com pessoal capitalizados ou também designados por trabalhos para a própria entidade (TPE) incluídos no custo de ativos em desenvolvimento foram alocados aos seguintes projetos:

Projetos em curso	2018	Projetos em curso	2017
LISATM	1.209.314	LISATM V9.1	365.011
TOPSKY-ATC	663.027	LISATM V9.2	395.281
SDTATM	166.720	Implementação TOPLIS CCTAL	130.806
RNAVPOR	56.152	SATL - NATSMA v7	59.480
SATLv7	52.018	STSATM - FIRLIS - Fase 3	44.216
SATLv9	45.713	PREOJT CCTAL	40.397
CCO SO	39.403	NORMAW - Norte e Madeira WAM	35.719
CCTAL SO Prov	37.724	Projeto VISTO	32.781
VINIPOR	33.734	LISATM V10	32.085
TWR AHR	20.447	WP5 - IMPLEMENTAÇÃO	27.438
OUTROS	332.832	OUTROS	584.166
<b>Total</b>	<b>2.657.082</b>	<b>Total</b>	<b>1.747.381</b>

Estes TPE virão a consubstanciar-se, maioritariamente, em ativos fixos intangíveis.

## 9. Outros Investimentos Financeiros

Os ativos reconhecidos nesta rubrica referem-se a instrumentos de capital detidos nas seguintes empresas:

	Edisoft - Empresa de Serviços de Desenvolvimento de Software, S.A.	Futuro - Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A.	European Satellite Services Provider, SAS	Total
<b>1 de Janeiro de 2018</b>	<b>175.000</b>	<b>86.351</b>	<b>83.333</b>	<b>344.684</b>
Aquisições	-	-	-	-
Aumentos de capital	-	-	-	-
Imparidades	-	-	-	-
Alienações	-	-	-	-
<b>31 de Dezembro de 2018</b>	<b>175.000</b>	<b>86.351</b>	<b>83.333</b>	<b>344.684</b>
<b>1 de Janeiro de 2017</b>	<b>175.000</b>	<b>86.351</b>	<b>83.333</b>	<b>344.684</b>
Aquisições	-	-	-	-
Aumentos de capital	-	-	-	-
Imparidades	-	-	-	-
Alienações	-	-	-	-
<b>31 de Dezembro de 2017</b>	<b>175.000</b>	<b>86.351</b>	<b>83.333</b>	<b>344.684</b>

A EDISOFT – Empresa de Serviços e Desenvolvimento de Software, S. A. tem como objeto a prestação de serviços de consultoria, assistência técnica e manutenção na área da informática, a produção, desenvolvimento, comercialização e fornecimento de sistemas informáticos, a produção multimédia e tecnologias aeroespaciais, tanto no âmbito civil como militar.

A EDISOFT é detida em 65% pela THALES, 17,5% pela EMPORDEF e 17,5% pela NAV Portugal.

A FUTURO – Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A. é uma empresa do Grupo Montepio, constituída legalmente em 14 de janeiro de 1988, especializada na gestão de Fundos de Pensões. Criada com o objetivo de realizar todas as operações de gestão e investimento relacionadas com os fundos de pensões, a FUTURO dispõe de um *know-how* de mais de 25 anos de atividade nesta área, procurando ser precursora no mercado de produtos diversificados para pensões e oferecer produtos cujos esquemas de capitalização possam acompanhar a evolução e sofisticação do mercado de capitais.

Em 2018, foram atribuídos à NAV Portugal dividendos no montante equivalente ao ano anterior de € 13.582 dos quais € 3.396 constituíram retenção de imposto, traduzindo-se o valor líquido efetivamente recebido em € 10.186.

O *European Satellite Services Provider, SAS* (ESSP) foi fundado em 2001 e formado inicialmente como um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (EEIG). Esta foi a forma jurídica adequada para a fase de desenvolvimento da empresa. Em 2008, o ESSP foi transformado em sociedade de responsabilidade limitada – o ESSP-SAS, tendo transferido a sua sede para Toulouse. O principal objetivo do ESSP é implementar o Contrato com a Comissão Europeia, assinado em 2009, que autoriza a empresa a tornar-se o operador do sistema EGNOS e EGNOS *Safety of Life (SoL) service provider* em especial para a aviação civil.

Em 2018, foram atribuídos à NAV Portugal dividendos no montante de € 212.500 (2017: € 208.250) pelo ESSP, dos quais € 31.875 constituíram retenção de imposto, traduzindo-se o valor líquido efetivamente recebido em € 180.625.

Os ativos e passivos, e os rendimentos e gastos gerados, conforme reconhecido nas demonstrações financeiras das empresas são como segue:

	% capital detido	Ativos	Passivos	Capital Proprio	Resultado do exercício
Edisoft-Emp.Serv. Desenv. SW, S.A.	17,5%	9.482.149	7.452.147	2.030.002	1.605.106
Futuro - Soc. Gestora de F. Pensões, S.A.	3,89%	11.938.662	4.419.674	7.518.988	831.255
European Satellite Services Provider, SAS	8,33%	36.503.486	21.954.321	12.724.174	3.647.359
<b>31 de Dezembro de 2018</b>		<b>57.924.297</b>	<b>33.826.142</b>	<b>22.273.164</b>	<b>6.083.720</b>



	% capital detido	Ativos	Passivos	Capital Proprio	Resultado do exercício
Edisoft-Emp.Serv. Deserv. SW, S.A.	17,5%	7.811.900	6.508.847	1.303.053	593.339
Futuro - Soc. Gestora de F. Pensões, S.A.	3,89%	12.478.691	5.362.099	7.116.592	1.101.603
European Satellite Services Provider, SAS	8,33%	34.259.471	20.630.907	12.076.815	3.329.051
<b>31 de Dezembro de 2017</b>		<b>54.904.065</b>	<b>32.855.855</b>	<b>20.496.461</b>	<b>5.023.993</b>

## 10. Ativos e Passivos por Impostos Diferidos

Movimentos ocorridos nas rubricas de ativos e passivos por impostos diferidos:

### Ativos por impostos diferidos

	Provisões	Fundo de Pensões	Pensões Seg. Social	Custos Inatividade remunerada	Encargos c/ seguro Saúde	Encargos c/ IDC	Desconto de contas receber/pagar	Total
<b>A 1 de Janeiro de 2018</b>	<b>27.927</b>	<b>9.192.689</b>	<b>8.404.448</b>	<b>726.173</b>	<b>406.511</b>	<b>456.479</b>	<b>109.587</b>	<b>19.323.814</b>
<b>Movimentos do período</b>								
Constituição/reversão por capital								
Constituição por resultados		120.187	973.254	141.856			311.141	1.546.438
Reversão por resultados	(7.649)				(4.569)	(196.094)		(208.312)
<b>Movimento do período</b>	<b>(7.649)</b>	<b>120.187</b>	<b>973.254</b>	<b>141.856</b>	<b>(4.569)</b>	<b>(196.094)</b>	<b>311.141</b>	<b>1.338.126</b>
<b>A 31 de Dezembro de 2018</b>	<b>20.278</b>	<b>9.312.876</b>	<b>9.377.702</b>	<b>868.029</b>	<b>401.942</b>	<b>260.385</b>	<b>420.728</b>	<b>20.661.940</b>
<b>A 1 de Janeiro de 2017</b>	<b>173.453</b>	<b>11.737.186</b>	<b>8.252.120</b>	<b>258.171</b>	<b>359.402</b>	<b>457.001</b>	<b>226.606</b>	<b>21.463.938</b>
<b>Movimentos do período</b>								
Constituição/reversão por capital								-
Constituição por resultados			152.328	468.002	47.109			667.439
Reversão por resultados	(145.526)	(2.544.497)				(522)	(117.019)	(2.807.564)
<b>Movimento do período</b>	<b>(145.526)</b>	<b>(2.544.497)</b>	<b>152.328</b>	<b>468.002</b>	<b>47.109</b>	<b>(522)</b>	<b>(117.019)</b>	<b>(2.140.125)</b>
<b>A 31 de Dezembro de 2017</b>	<b>27.927</b>	<b>9.192.689</b>	<b>8.404.448</b>	<b>726.173</b>	<b>406.511</b>	<b>456.479</b>	<b>109.587</b>	<b>19.323.814</b>

Os impostos diferidos ativos relativos aos Fundos de Pensões são calculados no pressuposto de que as entregas futuras estarão dentro dos limites fiscais previstos no artigo 43º do CIRC.



## Passivos por impostos diferidos

	Subsídios investimento	Reavaliação Legal	IDC	Desconto de contas a receber/pagar	Total
<b>A 1 de Janeiro de 2018</b>	<b>307.710</b>	<b>129.682</b>	<b>25.209</b>	<b>539.186</b>	<b>1.001.787</b>
<b>Movimentos do período</b>					
Constituição/reversão por capital	8.805	(22.679)			(13.874)
Constituição por resultados		11.649			11.649
Reversão por resultados			(7.432)	(427.990)	(435.422)
<b>Movimentos do período</b>	<b>8.805</b>	<b>(11.030)</b>	<b>(7.432)</b>	<b>(427.990)</b>	<b>(437.647)</b>
<b>A 31 de Dezembro de 2018</b>	<b>316.515</b>	<b>118.652</b>	<b>17.777</b>	<b>111.196</b>	<b>564.140</b>
<b>A 1 de Janeiro de 2017</b>	<b>354.131</b>	<b>142.164</b>	<b>8.792</b>	<b>290.258</b>	<b>795.345</b>
<b>Movimentos do período</b>					
Constituição/reversão por capital	(46.421)	(12.482)			(58.903)
Constituição por resultados			16.417	248.928	265.345
Reversão por resultados					-
<b>Movimentos do período</b>	<b>(46.421)</b>	<b>(12.482)</b>	<b>16.417</b>	<b>248.928</b>	<b>206.442</b>
<b>A 31 de Dezembro de 2017</b>	<b>307.710</b>	<b>129.682</b>	<b>25.209</b>	<b>539.186</b>	<b>1.001.787</b>

As reavaliações fiscais resultam da atualização efetuada ao valor dos ativos no normativo POC, com base em diplomas do Governo onde foram definidos os coeficientes de desvalorização monetária. O efeito destes impostos diferidos reflete a não dedução fiscal de 40% da reavaliação efetuada. O efeito destas reavaliações na situação líquida encontra-se expresso na rubrica resultados transitados.

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados no balanço pelo seu valor bruto.

### Resumo do impacto dos movimentos dos impostos diferidos:

	2018	2017
<b>Impacto na demonstração dos resultados</b>		
Ativos por impostos diferidos	(3.110.075)	(3.061.795)
Passivos por impostos diferidos	423.772	(213.366)
	<b>(2.686.302)</b>	<b>(3.275.161)</b>
<b>Impactos no capital próprio</b>		
Ativos por impostos diferidos	4.448.200	875.249
Passivos por impostos diferidos	13.874	53.346
	<b>4.462.074</b>	<b>928.595</b>
<b>Impacto líquido dos impostos diferidos</b>	<b>1.775.772</b>	<b>(2.346.566)</b>



## 11. Inventários

Detalhe	2018	2017
Existências iniciais	409.120	397.694
Compras	370.614	369.766
Regularização de existências		-
Existências finais	438.196	409.120
<b>Custo das matérias consumidas</b>	<b>341.538</b>	<b>358.340</b>
Existências finais líquidas	384.136	352.376
<b>Imparidade de inventários</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Matérias primas	438.196	409.120
Imparidade de inventários	54.060	56.744
<b>Total inventários</b>	<b>384.136</b>	<b>352.376</b>
<b>Ajustamentos de imparidade</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
A 1 de Janeiro	56.744	4.589
Aumentos	381	52.155
Utilizações	(3.064)	-
Reduções		
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>54.060</b>	<b>56.744</b>

## 12. Clientes

Decomposição da rubrica de Clientes:

Decomposição	2018		2017	
	Corrente	Total	Corrente	Total
Clientes	39.636.415	39.636.415	42.024.106	42.024.106
Clientes de cobrança duvidosa	1.747.373	1.747.373	2.110.149	2.110.149
	41.383.788	41.383.788	44.134.255	44.134.255
Clientes - imparidade	(1.747.373)	(1.747.373)	(2.110.148)	(2.110.148)
<b>Total Clientes</b>	<b>39.636.415</b>	<b>39.636.415</b>	<b>42.024.107</b>	<b>42.024.107</b>

Nesta rubrica encontram-se registados os saldos a receber de clientes, decorrentes da prestação de serviços de navegação aérea de rota e de terminal.

Imparidade de clientes:

Movimento	2018		2017	
	Corrente	Total	Corrente	Total
<b>A 1 de Janeiro</b>	<b>2.110.148</b>	<b>2.110.148</b>	<b>1.468.953</b>	<b>1.468.953</b>
Aumentos	185.510	185.510	943.957	943.957
Utilizações	(548.285)	(548.285)	(302.762)	(302.762)
Reduções				
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>1.747.373</b>	<b>1.747.373</b>	<b>2.110.148</b>	<b>2.110.148</b>

O reforço de € 185.510 (2017: € 943.957) ocorrido deveu-se a uma variação de dívidas de carácter duvidoso de clientes de rota (€ 129.550) e de terminal (€ 55.960) e encontra-se registado na rubrica Imparidade de dívidas a receber (perdas/ reversões) da demonstração dos resultados. Para os restantes clientes com documentos vencidos, não se considerou haver o risco de incobrabilidade.

A utilização de € 548.285 (2017: € 302.762) resulta do registo de incobrabilidade de dívidas de clientes de rota no montante de € 509.960, recebimentos de dívidas consideradas incobráveis em anos anteriores de € 22.914 e do registo de incobrabilidade de dívidas de clientes de terminal no montante de € 61.239.

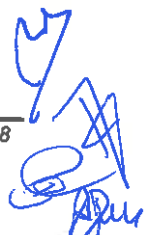
### 13. Adiantamentos a fornecedores

Saldos	2018	2017
Adiantamentos a fornecedores	32.331	34.731
<b>Total Adiantamentos a fornecedores</b>	<b>32.331</b>	<b>34.731</b>

### 14. Estado e outros entes públicos

Decomposição dos saldos	2018		2017	
	Devedor	Credor	Devedor	Credor
Imposto s/ rendimento - IRC		1.413.859	3.782.210	
Impostos s/ rendimento - IRS		3.214.352		2.997.521
Imposto s/ valor acrescentado - IVA		1.578.901		617.682
Contribuições p/ segurança social		2.857.313		2.656.579
Outros impostos		24.365		29.525
	-	<b>9.088.789</b>	<b>3.782.210</b>	<b>6.301.307</b>

Decomposição do saldo de IRC	2018	2017
Pagamentos por conta	274.922	4.310.460
Retenções na fonte	9.936	13.496
Estimativa de IRC	(1.669.468)	(439.042)
Ajustamento em imposto corrente de exercício anterior	(29.249)	(102.704)
<b>Total</b>	<b>(1.413.859)</b>	<b>3.782.210</b>



## 15. Outros créditos a receber

### Decomposição da rubrica de Outros Devedores:

Decomposição	2018			2017		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Ativos regulatórios</b>						
Devedores por acréscimo de rendimento i)	-	-	-	-	-	-
Mecanismo Corretor NAV - Terminal	-	1.536.014	1.536.014	-	-	-
Mecanismo Corretor NAV - ROTA	7.587.611	3.741.894	11.329.505	7.513.223	7.513.223	15.026.445
Mecanismo Corretor Ent Externas - ROTA	-	-	-	-	-	-
<b>Outros devedores</b>						
Outros devedores ii)	7.928.510	-	7.928.510	12.950.762	-	12.950.762
Pessoal	73.927	-	73.927	50.404	-	50.404
<b>Devedores por acréscimo de rendimento</b>						
Juros a receber	-	4.467	4.467	-	1.880	1.880
Outros	-	96.450	96.450	-	115.971	115.971
Imparidades	(399.053)	-	(399.053)	(413.673)	-	(413.673)
<b>Outros créditos a receber</b>	<b>15.190.995</b>	<b>6.378.825</b>	<b>20.569.820</b>	<b>20.100.715</b>	<b>7.631.073</b>	<b>27.731.787</b>

### Imparidade de Outros Devedores:

Movimento	2018			2017		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>A 1 de Janeiro</b>	<b>413.674</b>	<b>-</b>	<b>413.674</b>	<b>444.467</b>	<b>-</b>	<b>444.467</b>
Aumentos	-	-	-	-	-	-
Utilizações	(14.620)	-	(14.620)	-	-	-
Reduções	-	-	-	(30.793)	-	(30.793)
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>399.054</b>	<b>-</b>	<b>399.054</b>	<b>413.674</b>	<b>-</b>	<b>413.674</b>

### Ativos Regulatórios:

#### i) Devedores por acréscimo de rendimento

O mecanismo corretor (NAV e Entidades Externas) de rota corrente será recuperado junto dos utilizadores dos serviços de navegação aérea durante o ano de 2019.

#### Detalhe:

- Mecanismo corretor de rota 2012 corrente (gastos não controláveis), € 4.889.255;
- Mecanismo corretor de rota 2013 corrente (gastos não controláveis) € 1.820.536;
- Mecanismo corretor de rota 2014 corrente (gastos não controláveis), € 877.820;

O mecanismo corretor de rota e terminal não corrente, decorrente de custos considerados não controláveis, será recuperado junto dos utilizadores dos serviços de navegação aérea em 2021.

#### Detalhe:

- Mecanismo corretor de rota 2018 não corrente (gastos não controláveis), € 3.741.894;
- Mecanismo corretor de terminal 2018 não corrente (gastos não controláveis) € 1.536.014;

Os ativos regulatórios encontram-se descontados à taxa de 2%.

O apuramento do mecanismo corretor em 2018 apurado de acordo com o regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea de rota e resultante de gastos considerados controláveis com a natureza de passivos regulatórios, encontram-se evidenciados na nota 16.

## ii) Outros devedores

Inclui o valor de € 6.960.584, (2017: € 12.161.017), gerado por pagamentos voluntários de liquidações adicionais de IRC, decorrentes de ações de inspeção tributária aos períodos de tributação de 2005, 2006, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014, as quais, no entender da NAV Portugal, não são devidas dado que se referem, essencialmente, a acréscimos ao lucro tributável de montantes de prestação de serviços a voos isentos do pagamento de taxas de rota e de terminal, cujo crédito não pode ser reconhecido uma vez que entraria em rutura com os pressupostos da NCRF 20 (Rédito) e da aplicação do nº 2 do artigo 43º do Código do IRC, relativo a contribuições efetuadas para os seus Fundos de Pensões.

No que respeita à prestação de serviços a voos isentos do pagamento de taxas de rota e de terminal, acresce que à Empresa cabe a responsabilidade de, em nome do Estado Português, continuar a assegurar a prestação dos serviços aos voos que, por decisão do Estado, se encontram legalmente isentos do pagamento de taxas de rota e de terminal e cujos custos, de acordo com o estabelecido no Ponto 5. do Artigo 10º do Regulamento de Execução (UE) Nº 391/2013, não devem ser tidos em conta no cálculo das taxas unitárias estipulando que *“os Estados Membros devem garantir que os Prestadores de Serviços de Navegação Aérea sejam reembolsados pelos serviços que prestaram aos voos isentos”*.

Quanto à aplicação do nº 2 do artigo 43º do Código do IRC, relativo a contribuições efetuadas para os seus Fundos de Pensões, a Autoridade Tributária entende que o cálculo do limite da massa salarial deve ser efetuado de forma individualizada por Fundo de Pensões, quando o nº 2 do artigo 43º do Código do IRC nada refere quanto a tal procedimento, nem se conhece qualquer orientação administrativa emitida pela Autoridade Tributária que disponha em sentido contrário à atuação da NAV Portugal que, naturalmente da leitura do nº 2 do artigo 43º do Código do IRC, não consegue



inferir, de modo algum que, para efeitos do limite de 15% da massa salarial a considerar, o deva fazer de modo individualizado por cada um dos Fundos de Pensões.

Considera ainda a Autoridade Tributária que, as remunerações, salários ou ordenados, base de incidência da percentagem de 15% dedutível ao lucro tributável, são tão somente os passíveis de descontos para o regime da Segurança Social. No entanto, a NAV Portugal na interpretação que faz à norma em referência (artigo 43º do CIRC), não encontra qualquer razão para que as remunerações consideradas para efeitos do limite de 15%, sejam apenas aquelas que estão sujeitas a descontos obrigatórios para a Segurança Social, quando o próprio legislador previu expressamente a aplicação de um regime mais majorado, no n.º 3 daquele artigo, aplicável a situações em que os trabalhadores não estão abrangidos pela Segurança Social.

Salienta-se que, a NAV impugnou judicialmente as decisões da Autoridade Tributária, de indeferimento das Reclamações apresentadas pela Empresa em sede de recurso Hierárquico, relativas às correções efetuadas à matéria coletável dos exercícios de 2005 a 2013.

Em 2018 os Tribunais competentes proferiram sentenças favoráveis à NAV no que respeita às liquidações adicionais de IRC dos anos de 2008, 2010 e 2011, tendo a Empresa sido ressarcida do imposto adicional liquidado, incluindo juros compensatórios e acrescido dos respetivos juros indemnizatórios.

Neste contexto, a Empresa mantém a convicção de que os montantes relativos às liquidações efetuadas aos períodos de tributação de 2009, 2012, 2013 e 2014 serão também recuperados no futuro, pelo que se mantem o reconhecimento das referidas tributações adicionais como valores a receber do Estado.

Os processos relativos aos períodos de tributação de 2009, 2012 e 2013 encontram-se em fase de contra-alegações tendo em conta os recursos apresentados pela Autoridade Tributária e relativamente ao período de 2014, a impugnação judicial será apresentada até abril de 2019



Mais se salienta que em 2018 a Autoridade Tributária deu início a uma inspeção tributária em sede de IRC ao período de tributação de 2015, não tendo efetuado qualquer correção à matéria tributável sobre os temas relacionados com os voos isentos de taxas de rota e terminal, nem com a dedução fiscal, das entregas para os fundos de pensões, apurada pela empresa.

## 16. Diferimentos

Decomposição	2018		2017	
	Corrente	Não Corrente	Corrente	Não Corrente
Ativos Regulatórios		17.633.718		19.587.101
Contribuição financeira Eurocontrol	2.024.075		1.851.362	
Assistência técnica	138.972		158.258	
Prémios CTA	4.988		9.976	
Seguros	776.004		724.104	
Outros gastos a reconhecer	860.288		450.694	
<b>Gastos a reconhecer</b>	<b>3.804.326</b>	<b>17.633.718</b>	<b>3.194.393</b>	<b>19.587.101</b>
Passivos Regulatórios				
Mecanismo Corretor NAV - ROTA	44.120.287	9.333.914	18.688.851	29.458.781
Mecanismo Corretor Ent Externas - ROTA	6.290.321	1.548.266	2.809.957	3.945.405
Mecanismo Corretor NAV - TERMINAL	15.412.636	175.537	3.640.214	7.796.451
Outros proveitos diferidos	-	-	31.158	
<b>Rendimentos a reconhecer</b>	<b>65.823.244</b>	<b>11.057.717</b>	<b>25.170.180</b>	<b>41.200.637</b>

O Ativo regulatório respeita ao diferimento do encargo suportado pela Empresa, no valor de € 17.633.718 (2017: € 19.587.101) quanto aos 60% de reforma paga aos pensionistas entre os 57 e os 66 anos de idade, determinado através da repartição das responsabilidades iniciais dos colaboradores ainda no ativo pelo tempo médio de vida esperada até à idade de reforma, o qual será reconhecido e recuperado até 2038 (situação descrita na nota 3.12).

Os restantes gastos a reconhecer referem-se a pré-pagamentos de serviços contratados e ainda não recebidos.

Em cada período, a contribuição financeira de Portugal para o Orçamento da Agência EUROCONTROL, é determinada de acordo com a fórmula de repartição estabelecida no Artigo 19º dos Estatutos da Agência e deduzida dos montantes relativos às taxas de rota cobradas pelo EUROCONTROL, os quais, nos termos do estipulado no Artigo 8º do decreto-Lei nº404/98 de 18 de dezembro, constituem receitas da NAV Portugal.

No que respeita a passivos regulatórios, o mecanismo corretor (NAV e Entidades Externas) de rota e terminal corrente será devolvido aos utilizadores dos serviços de navegação aérea durante o ano de 2019, sendo o não corrente devolvido aos

utilizadores dos serviços de navegação aérea no período de 2019 a 2020, resultante de gastos considerados controláveis e em 2021 resultante de gastos considerados não controláveis.

Os Passivos regulatórios respeitam a:

- Mecanismo corretor de rota 2014 corrente, € 420.583;
- Mecanismo corretor de rota 2017 corrente, € 28.213.804;
- Mecanismo corretor de rota 2017 de Entidades Externas corrente, € 4.024.313;
- Mecanismo corretor de terminal 2017 corrente, € 7.952.381;
- Mecanismo corretor de rota 2018 corrente, € 15.485.900;
- Mecanismo corretor de terminal 2018 corrente, € 7.460.255
- Mecanismo corretor de rota 2018 de Entidades Externas corrente, € 2.266.008;
- Mecanismo corretor de rota 2017 não corrente, € 1.600.098;
- Mecanismo corretor de rota 2018 não corrente, € 7.733.816;
- Mecanismo corretor de rota 2018 de Entidades Externas não corrente, € 1.548.266;
- Mecanismo corretor de terminal 2018 não corrente, € 175.537

Os mecanismos corretores encontram-se descontados à taxa de 2%.

## 17. Capital subscrito

Em 31 de Dezembro de 2018, o capital estatutário da NAV Portugal, no montante de € 25.000.000 encontrava-se totalmente subscrito e realizado.

## 18. Reservas

Movimentos	Reservas legais	Reservas estatutárias	Total
1 de Janeiro de 2018	19.012.333	24.269.610	43.281.943
			-
A 31 de Dezembro de 2018	19.012.333	24.269.610	43.281.943
			-
1 de Janeiro de 2017	19.012.333	24.269.610	43.281.943
			-
A 31 de Dezembro de 2017	19.012.333	24.269.610	43.281.943

Dada a inexistência da publicação do despacho conjunto das tutelas (finanças e setorial) de aprovação das contas de 2015, 2016 e 2017, não foram efetuados os reforços das reservas em conformidade com as propostas do Conselho de Administração da Empresa expressas nos relatórios e contas daqueles anos, tendo os respetivos resultados líquidos sido transferidos para resultados transitados conforme evidenciado na nota 19.

### Reservas Legais (Geral)

De acordo com o art.º 22º dos estatutos da NAV Portugal, uma percentagem não inferior a 10% do resultado do período, deverá ser afeto a esta reserva, a qual só pode ser utilizada na cobertura de prejuízos ou no aumento do Capital Social.

Dentro da rubrica Reservas Legais consta ainda a Reserva para Remuneração dos Capitais Investidos, a qual foi constituída nos termos do Decreto-Lei nº 300/80, de 16 de agosto.

### Reservas Estatutárias

A rubrica de Reservas Estatutárias contém a Reserva para Investimento (€ 23.362.216) e a Reserva para Fins Sociais (€ 907.394), estabelecidas segundo o art.º 22º dos estatutos da NAV Portugal.

## **19. Resultados transitados**

<b>Decomposição</b>	<b>Resultados transitados</b>
<b>1 de Janeiro de 2018</b>	<b>43.151.922</b>
Realização do excedente de revalorização	71.443
Ajustamentos por impostos diferidos	
Resultado líquido 2017	6.372.544
<b>31 de Dezembro de 2018</b>	<b>49.595.909</b>
<b>1 de Janeiro de 2017</b>	<b>18.142.591</b>
Realização do excedente de revalorização	71.443
Ajustamentos por impostos diferidos	(3.100.428)
Resultado líquido 2016	28.038.316
<b>31 de Dezembro de 2017</b>	<b>43.151.922</b>

Em 2018 registou-se um aumento nos resultados transitados no montante de € 6.372.544 relativo ao Resultado líquido de 2017 uma vez que se aguarda a respetiva aprovação daquelas contas por parte da tutela bem como das de 2015 e 2016.

O efeito líquido das reavaliações legais efetuadas aos ativos da Empresa, no montante de € 2.239.092, o qual não é passível de distribuição, foi, aquando da adoção do SNC, transferido para Resultados transitados atendendo às opções de adoção seguidas pela Empresa.

## 20. Excedentes de revalorização de ativos fixos tangíveis e intangíveis decorrentes da aplicação de diplomas legais

Decomposição	Excedentes de revalorização
<b>1 de Janeiro de 2018</b>	<b>1.185.778</b>
Realização do excedente de revalorização	(71.443)
Ajustamentos por impostos diferidos	22.679
<b>31 de Dezembro de 2018</b>	<b>1.137.014</b>
<b>1 de Janeiro de 2017</b>	<b>1.250.296</b>
Realização do excedente de revalorização	(71.443)
Ajustamentos por impostos diferidos	6.924
<b>31 de Dezembro de 2017</b>	<b>1.185.778</b>

## 21. Ajustamentos em ativos financeiros e Outras variações no capital próprio

Naturezas dos movimentos	Fundo de Pensões	Subsídios	Impostos diferidos	Total
<b>1 de Janeiro de 2018</b>	<b>(16.434.463)</b>	<b>1.370.001</b>	<b>3.800.750</b>	<b>(11.263.712)</b>
Adições	(18.993.581)		4.448.200	(14.545.381)
Regularização por resultados		81.549	(8.805)	72.744
Alienações				-
<b>31 de Dezembro de 2018</b>	<b>(35.428.044)</b>	<b>1.451.551</b>	<b>8.240.145</b>	<b>(25.736.349)</b>
<b>1 de Janeiro de 2017</b>	<b>(12.822.211)</b>	<b>1.504.456</b>	<b>(221.349)</b>	<b>(11.539.104)</b>
Adições	(3.612.252)		3.975.677	363.425
Regularização por resultados		(134.454)	46.422	(88.033)
Alienações				-
<b>31 de Dezembro de 2017</b>	<b>(16.434.463)</b>	<b>1.370.001</b>	<b>3.800.750</b>	<b>(11.263.712)</b>

O movimento do período em Outras variações no capital próprio reflete o reconhecimento dos subsídios ao investimento na Demonstração de resultados na proporção das depreciações anuais dos correspondentes ativos subsidiados. Reflete ainda os ganhos e perdas atuais e financeiras dos Fundos de Pensões de plano de benefício definido e os respetivos impostos diferidos.

No que respeita aos Ajustamentos em ativos financeiros não se verificaram alterações face ao ano anterior.

## 22. Provisões

Detalhe	Encargos c/ Processos Judiciais em curso	Encargos c/ IDC	Total
<b>A 1 de Janeiro de 2018</b>	<b>255.579</b>	<b>1.779.896</b>	<b>2.035.475</b>
Dotação			-
Utilização		(772.108)	(772.108)
Atualização efeito de desconto		28.136	28.136
Reversão	(88.645)		(88.645)
<b>A 31 de Dezembro de 2018</b>	<b>166.934</b>	<b>1.035.924</b>	<b>1.202.857</b>
Saldo corrente			
Saldo não corrente	166.934	1.035.924	1.202.857
	<b>166.934</b>	<b>1.035.924</b>	<b>1.202.857</b>
<b>A 1 de Janeiro de 2017</b>	<b>12.175</b>	<b>1.777.500</b>	<b>1.789.675</b>
Dotação	243.405	-	243.405
Utilização		(69.177)	(69.177)
Atualização efeito de desconto		71.572	71.572
Reversão			-
<b>A 31 de Dezembro de 2017</b>	<b>255.579</b>	<b>1.779.896</b>	<b>2.035.475</b>
Saldo corrente	-	-	-
Saldo não corrente	255.579	1.779.896	2.035.475
	<b>255.579</b>	<b>1.779.896</b>	<b>2.035.475</b>

### Encargos com Processos Judiciais em Curso

Provisão constituída segundo a avaliação que a NAV Portugal efetua da sua exposição a contingências jurídicas, nomeadamente processos de natureza laboral, fiscal e outros nos quais a Empresa é ré.

A reversão de € 88.645 registada em 2018 refere-se a uma retificação de valor de um processo judicial em curso do foro laboral.

### Encargos com o IDC

Os controladores de tráfego aéreo admitidos até 31 de dezembro de 2004 têm o direito adquirido de poderem cessar funções aos 52 anos, sendo-lhes aberta a possibilidade de permanecerem em período de funções até aos 55 anos, caso em que ganham o direito ao pagamento de uma compensação indemnizatória, dada a sua desvinculação laboral postecipada.

Para os restantes controladores de tráfego aéreo, o limite de idade para o exercício de funções operacionais está estabelecido em 57 anos, em conformidade com a Lei nº 5/2009, de 29 de janeiro.

Na sequência do processo de revisão do Acordo de Empresa de CTA para o período de 2015- 2018, foi contratualizado entre a NAV e o Sindicato dos Controladores de Tráfego Aéreo, um novo alargamento do limite de idade para o exercício de funções operacionais dos 57 para os 58 anos, facto que veio a determinar a inerente alteração legislativa, consagrada através do Decreto-Lei nº 50/2017, de 24 de maio, com o estabelecimento de uma contrapartida negocial prevista na Cláusula 11ª do referido Acordo de Empresa de CTA, de uma compensação indemnizatória a todos os CTA que aderiram ao prolongamento de funções entre os 57 e os 58 anos, com a inerente posticipação da cessação do seu vínculo contratual, ou aos 52 anos (CTA admitidos até 31 de Dezembro de 2004), ou aos 58 anos (para os CTA admitidos em momento posterior a 31 de dezembro de 2004).

A compensação pecuniária a título de indemnização por desvinculação contratual é paga de uma só vez no momento da desvinculação contratual, podendo os CTA solicitar adiantamentos trimestrais, a acertar com a indemnização final no momento da desvinculação.

O saldo a 31 de dezembro de cada ano, representa as obrigações presentes da Empresa no âmbito supra, o qual é sujeito a atualização, dado o efeito temporal do período de ressarcimento destas obrigações.

Os encargos com IDC encontram-se registados pelo valor descontado à taxa de 2%. As dotações do período foram registadas na rubrica de Gastos com Pessoal – Indemnizações.

## 23. Financiamentos obtidos

Detalhe dos empréstimos quanto ao prazo (corrente e não corrente) e por natureza de empréstimo:

	2018			2017		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Empréstimos bancários				1.080.724	-	1.080.724
	0	-	0	1.080.724	0	1.080.724

A 31 de dezembro de 2018, os empréstimos contraídos junto do Banco Europeu de Investimentos, encontram-se totalmente pagos não dispondo a Empresa de outras linhas de crédito.

## **24. Responsabilidades por benefícios pós-emprego**

As responsabilidades por benefícios pós-emprego e os correspondentes gastos anuais, são determinadas através de cálculos atuariais, utilizando o método de crédito da unidade projetada, efetuada por atuário independente, baseados em pressupostos que refletem as condições demográficas da população cobertas pelos planos e as condições económicas e financeiras prevalecentes no momentos do cálculo.

A NAV Portugal tem as seguintes obrigações pós-emprego e outras:

- i) Atribuição de complementos de pensões de reforma, aposentação e sobrevivência a todos os pensionistas, com a categoria profissional de Controlador de Tráfego Aéreo (CTA), admitidos na Empresa até 30 de Setembro de 2007, bem como aos demais pensionistas pertencentes às restantes categorias profissionais, que já detivessem os requisitos de reforma ou aposentação na data da constituição do novo Plano de Pensões de Contribuição Definida, no âmbito dos respetivos Fundos/Planos de Pensões de Benefício Definido. A atribuição dos referidos benefícios, visa complementar as pensões estatais atribuídas pela Segurança Social e pela Caixa Geral de Aposentações, por forma a garantir um rendimento líquido equivalente atualizado àquele que os referidos pensionistas auferiam, no momento da sua reforma ou aposentação. As responsabilidades associadas aos benefícios em apreço, bem como o seu financiamento, são asseguradas por Fundos de Pensões, assumindo a Empresa os respetivos encargos económicos anuais e inerentes contribuições financeiras.
- ii) Concessão de complementos de pensões de reforma, aposentação e sobrevivência a todos os pensionistas, com a categoria profissional de Controlador de Tráfego Aéreo (CTA), admitidos na Empresa em data posterior a 30 de setembro de 2007, bem como aos demais pensionistas pertencentes às restantes categorias profissionais, que não detivessem os requisitos legais de reforma ou aposentação na data de constituição do novo Plano de Pensões de Contribuição Definida. As responsabilidades associadas aos referidos benefícios, são asseguradas através dos respetivos Fundos/Planos de Pensões de Contribuição Definida, cujos contratos constitutivos foram celebrados em 15 de março de 2012. A atribuição dos referidos benefícios é assegurada através de “contas individuais” financiadas por contribuições obrigatórias da Empresa e por eventuais



contribuições voluntárias dos colaboradores. Assim, e no que respeita às contribuições obrigatórias da Empresa para o Fundo/Plano de Pensões de Contribuição Definida dos CTA, as mesmas correspondem a 8,17% da retribuição mensal daqueles colaboradores, tendo sido efetuada a especialização dos encargos correspondentes ao período que decorreu entre a data de produção de efeitos e a data de celebração do respetivo contrato constitutivo. Relativamente às contribuições obrigatórias da Empresa para o Plano de Pensões de Contribuição Definida dos restantes colaboradores, as mesmas correspondem a 5,0% da sua retribuição mensal, tendo sido igualmente efetuada a especialização dos encargos correspondentes ao período que decorreu entre a data de produção de efeitos, 1 de janeiro de 2011 e a data de celebração da alteração do respetivo contrato constitutivo.

- iii) Responsabilidades decorrentes do pagamento de 60% das pensões de reforma por velhice dos Controladores de Tráfego Aéreo subscritores da Segurança Social, nos termos do Decreto-Lei nº 155/2009, de 9 de julho com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 50/2017 de 24 de maio. Assim, de acordo com o referido diploma legal, na decorrência da antecipação da idade de acesso à pensão antecipada de velhice dos CTA, a Empresa assume o financiamento de 60% dos encargos correspondentes ao pagamento das pensões durante o período que medeia entre a sua idade de reforma antecipada de 58 anos e a idade normal de acesso à reforma por velhice, a qual em 2018 é de 66 anos e 4 meses.
- iv) Responsabilidades com o período de inatividade remunerada de alguns CTA, decorrentes da inobservância dos requisitos legais conducentes à caducidade do seu vínculo contratual, por reforma ou aposentação, na data em que atinjam o limite de idade para o exercício de funções operacionais com a consequente cessação de licença aeronáutica, a qual nos termos do Decreto-Lei nº 50/2017, de 24 de maio, se encontra fixada em 58 anos de idade.
- v) Atribuição aos reformados e aposentados de um plano de seguro de saúde, até aos 75 anos de idade, estando as respetivas responsabilidades, que não são objeto de qualquer fundeamento, devidamente provisionadas.

Em termos globais, o impacto destes planos nas demonstrações financeiras é como segue:


	2018	2017
<b>Obrigações no balanço</b>		
Planos de pensões - benefícios definidos	39.765.492	37.939.287
Pensões Segurança Social CTA	57.676.015	54.273.225
Período de inatividade	3.706.438	2.997.001
Seguro de saúde	1.716.270	1.677.718
	<b>102.864.215</b>	<b>96.887.231</b>
	2018	2017
<b>Gastos na demonstração dos resultados</b>		
Planos de pensões - benefícios definidos	6.601.141	7.036.065
Planos de pensões - contribuição definida	2.738.949	2.565.339
Pensões Segurança Social CTA	6.860.752	3.550.150
Período de inatividade	1.637.626	2.792.224
Seguro de saúde	119.580	338.887
	<b>17.958.048</b>	<b>16.282.664</b>

### Fundos de Pensões de plano de benefício definido

Os principais pressupostos utilizados no cálculo atuarial, são os abaixo indicados:

<b>NAV COMPLEMENTOS</b>	2018	2017
Taxa anual de desconto	1,70%	1,50%
Taxa anual de crescimento dos salários	2,20%	2,20%
Taxa anual de crescimento das pensões	1,70%	1,70%
Taxa anual de crescimento da pensão SS	1,50%	1,50%
Taxa anual de crescimento da pensão CGA	1,50%	1,50%
Taxa de inflação	1,50%	1,50%
Taxa de rendimento	1,75%	1,75%
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
<b>NAV/SINCTA COMPLEMENTOS</b>	2018	2017
Taxa anual de desconto	2,20%	2,00%
Taxa anual de crescimento dos salários	2,40%	2,40%
Taxa anual de crescimento das pensões	1,90%	1,90%
Taxa anual de crescimento da pensão SS	1,50%	1,50%
Taxa anual de crescimento da pensão CGA	1,50%	1,50%
Taxa de inflação	1,50%	1,50%
Taxa de rendimento	2,00%	2,00%
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90

Os pressupostos atuariais e financeiros têm em conta as expectativas quanto à evolução a longo prazo das variáveis macroeconómicas e a sensibilidade do atuário, no que respeita à análise demográfica.



Em relação ao ano anterior, no que respeita ao Fundo/Plano de Pensões de Benefício Definido dos CTA, a taxa de desconto alterou-se de 2% para 2,2% e no que respeita ao Fundo/Plano de Pensões de Benefício Definidos das restantes categorias profissionais (NAV Complementos), a taxa de desconto alterou-se de 1,5% para 1,7%

Esta alteração nas taxas de desconto ocorreu em conformidade com a informação disponibilizada por analistas especializados, nomeadamente a HEUBECK AG e MERCER, que já serviu de base à escolha da taxa de desconto utilizadas em anos anteriores, por ser a mais adequada em função da “*duration*” das responsabilidades dos planos de pensões de benefício definido da NAV.

Em relação ao ano anterior, o pressuposto da taxa de crescimento dos salários mantém-se em 2,4% (NAV/SINCTA) e em 2,2% (NAV Complementos), tendo por base, o referencial da taxa de inflação de 1,5%.

Mais se salienta que, apesar da instabilidade salarial dos últimos anos, o pressuposto de crescimento salarial é referente a uma taxa de longo prazo, o que significa que deve ser levada em conta a expectativa de crescimento dos salários num horizonte temporal de vinte anos, em média. No caso concreto, é entendimento do atuário que, dado o histórico de perdas atuariais sucessivas, devido ao crescimento dos salários acima do pressuposto, é prudente manter um diferencial de 0,9 pontos percentuais entre a taxa de inflação esperada e a taxa de crescimento dos salários para o FP NAV/SINCTA sendo este diferencial, para o FP NAV Complementos de 0,7 pontos percentuais.

O montante da obrigação reconhecida no balanço é determinado como segue:

	2018			2017		
	NAV Complementos	NAV Sincta	Total	NAV Complementos	NAV Sincta	Total
Valor presente de obrigações fundeadas	9.986.578	304.751.486	314.738.064	9.621.515	301.658.977	311.280.492
Justo valor dos ativos do plano	(12.726.640)	(262.245.933)	(274.972.573)	(13.774.984)	(259.566.224)	(273.341.208)
	<u>(2.740.062)</u>	<u>42.605.553</u>	<u>39.765.491</u>	<u>(4.153.469)</u>	<u>42.092.753</u>	<u>37.939.284</u>
Valor presente da obrigação não fundeada (60% das Pensões da SS)			57.676.015			54.273.226
<b>Obrigação no Balanço</b>			<u><b>97.441.506</b></u>			<u><b>92.212.509</b></u>
	2018			2017		
	NAV Complementos	NAV Sincta	Total	NAV Complementos	NAV Sincta	Total
Ganhos / Perdas atuariais e financeiras	1.475.708	17.517.873	18.993.581	1.094.749	2.517.503	3.612.252
<b>Total</b>	<u><b>1.475.708</b></u>	<u><b>17.517.873</b></u>	<u><b>18.993.581</b></u>	<u><b>1.094.749</b></u>	<u><b>2.517.503</b></u>	<u><b>3.612.252</b></u>

O movimento ocorrido no valor atual da obrigação subjacente ao cálculo do valor das pensões de reforma foi o seguinte:

	2018			2017		
	NAV Complementos	NAV Síncta	Total	NAV Complementos	NAV Síncta	Total
<b>Responsabilidades fundeadas</b>						
<b>A 1 de Janeiro</b>	<b>9.621.514</b>	<b>301.658.978</b>	<b>311.280.492</b>	<b>8.407.916</b>	<b>285.006.832</b>	<b>293.413.748</b>
Custo serviços correntes	-	6.170.330	6.170.330	-	6.423.503	6.423.503
Custo dos juros	144.323	6.033.180	6.177.503	126.119	5.700.117	5.826.236
Pagamento de benefícios	(609.089)	(10.378.076)	(10.987.165)	(559.548)	(9.242.174)	(9.801.722)
Efeito de alteração de pressupostos	-	-	-	-	-	-
Ganhos/perdas actuariais	829.829	1.267.075	2.096.904	1.647.027	13.771.700	15.418.727
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>9.986.577</b>	<b>304.751.487</b>	<b>314.738.064</b>	<b>9.621.514</b>	<b>301.658.978</b>	<b>311.280.492</b>
<b>Responsabilidades não fundeadas</b>						
<b>A 1 de Janeiro</b>			<b>54.273.225</b>			<b>54.382.030</b>
Aumento provisão	-	-	4.907.370	-	-	1.481.340
Utilização provisão	-	-	(1.504.580)	-	-	(1.580.145)
Reversão provisão	-	-	-	-	-	-
<b>A 31 de Dezembro</b>			<b>57.676.015</b>			<b>54.273.223</b>

Os fundos afetos a este plano tiveram a seguinte evolução:

	2018			2017		
	NAV Complementos	NAV Síncta	Total	NAV Complementos	NAV Síncta	Total
<b>A 1 de Janeiro</b>	<b>13.774.984</b>	<b>269.666.225</b>	<b>273.341.209</b>	<b>13.578.576</b>	<b>233.288.039</b>	<b>246.866.615</b>
Contribuições entregues	-	24.117.259	24.117.259	-	19.600.402	19.600.402
Benefícios pagos	(609.089)	(10.378.076)	(10.987.165)	(559.548)	(9.242.174)	(9.801.722)
Retorno esperado dos ativos do fundo	(439.255)	(11.059.473)	(11.498.728)	755.956	15.919.958	16.675.914
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>12.726.640</b>	<b>262.246.935</b>	<b>274.972.575</b>	<b>13.774.984</b>	<b>259.566.225</b>	<b>273.341.209</b>

Os impactos do plano na demonstração dos resultados e no capital próprio são como segue:

Na demonstração de resultados

	2018			2017		
	NAV Complementos	NAV Síncta	Total	NAV Complementos	NAV Síncta	Total
Custos serviços correntes	-	5.821.587	5.821.587	-	6.079.269	6.079.269
Custos dos juros	144.323	6.033.180	6.177.503	126.119	5.700.117	5.826.236
(Ganhos) / perdas actuariais	-	-	-	-	-	-
Retorno estimado dos ativos do plano	(206.625)	(5.191.324)	(5.397.949)	(203.679)	(4.665.761)	(4.869.440)
<b>Total incluído em gastos com pessoal</b>	<b>(62.302)</b>	<b>6.863.443</b>	<b>6.601.141</b>	<b>(77.580)</b>	<b>7.113.625</b>	<b>7.036.065</b>

No capital próprio

	2018			2017		
	NAV Complementos	NAV Síncta	Total	NAV Complementos	NAV Síncta	Total
Ganhos / Perdas actuariais e financeiras	1.475.708	17.517.873	18.993.581	1.094.749	2.517.503	3.612.252
<b>Total</b>	<b>1.475.708</b>	<b>17.517.873</b>	<b>18.993.581</b>	<b>1.094.749</b>	<b>2.517.503</b>	<b>3.612.252</b>

Detalhe da natureza dos ativos que constituem os fundos dos planos de pensões complementos:

#### NAV COMPLEMENTOS

	2018		2017	
	Valor	%	Valor	%
Obrigações	9.451.898	74%	9.160.224	66%
Depósitos curto prazo	82.664	1%	123.840	1%
Ações	2.455.819	19%	3.214.281	23%
Fundos Investimento	736.260	6%	1.276.638	9%
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>12.726.640</b>	<b>100%</b>	<b>13.774.983</b>	<b>100%</b>

#### NAV/SINCTA COMPLEMENTOS

	2018		2017	
	Valor	%	Valor	%
Obrigações	157.701.136	60%	144.285.937	56%
Depósitos curto prazo	26.169.969	10%	21.148.811	8%
Ações	60.053.439	23%	71.665.042	28%
Fundos Investimento	18.321.389	7%	22.466.634	9%
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>262.245.933</b>	<b>100%</b>	<b>259.566.224</b>	<b>100%</b>

### Período de inatividade remunerada

Os movimentos da responsabilidade com inatividade remunerada foram os seguintes:

	2018	2017
<b>A 1 de Janeiro</b>	<b>2.997.001</b>	<b>1.023.852</b>
Aumento provisão	1.637.626	2.792.224
Utilização provisão	(928.189)	(819.074)
Reversão provisão		
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>3.706.438</b>	<b>2.997.001</b>

O montante de € 928.189 (2017: € 819.074) diz respeito ao valor pago pela NAV Portugal. As responsabilidades da Empresa por serviços passados foram quantificadas através de um estudo atuarial elaborado pela FUTURO com base numa taxa de rendimento de capitais de 2% (2017: 2%) e taxa de crescimento de prémios de 2% (2017: 2%). A taxa de desconto foi, conforme referido anteriormente, baseada em estudos dos analistas especialistas HEUBECK AG e MERCER.

### Seguro de saúde

Os movimentos da responsabilidade com os encargos com benefícios médicos foram os seguintes:

	2018	2017
<b>A 1 de Janeiro</b>	<b>1.677.719</b>	<b>1.425.310</b>
Aumento provisão	119.580	338.887
Utilização provisão	(81.029)	(86.478)
Reversão provisão		
<b>A 31 de Dezembro</b>	<b>1.716.270</b>	<b>1.677.719</b>

O montante de € 81.028 (2017: € 86.478) diz respeito ao valor pago pela NAV Portugal. As responsabilidades da NAV Portugal por serviços passados foram quantificadas através de um estudo atuarial elaborado pela FUTURO, com base numa taxa de rendimento de capitais de 2% (2017: 2%) e taxa de crescimento de prémios de 2% (2017: 2%). A taxa de desconto foi, conforme referido anteriormente, baseada em estudos dos analistas especialistas HEUBECK AG e MERCER.

## 25. Fornecedores

Decomposição	2018	2017
Fornecedores gerais	4.892.662	3.223.378
Fornecedores com faturas em receção e conferência	491.184	98.635
<b>Total saldo fornecedores - correntes</b>	<b>5.383.847</b>	<b>3.322.012</b>

## 26. Adiantamentos de clientes

Decomposição	2018	2017
Países Terceiros	2.215	3.393
Comunitários	19.067	56.178
Nacionais	112.887	41.429
<b>Total adiantamento de Clientes</b>	<b>134.168</b>	<b>101.001</b>

## 27. Outras dívidas a pagar

Decomposição	2018			2017		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Fornecedores de investimentos	5.493.539		5.493.539	6.699.217		6.699.217
Credores diversos						
ANAC	1.167.964		1.167.964	1.136.064		1.136.064
IFMA	7.802.242		7.802.242	7.460.723		7.460.723
FAP	6.436.589		6.436.589	6.329.260		6.329.260
Marinha	2.346.976		2.346.976	2.253.689		2.253.689
Outros credores diversos	1.665.259		1.665.259	1.705.644		1.705.644
Credores por acréscimos de gastos						
Remunerações a liquidar	20.216.441		20.216.441	19.034.359		19.034.359
Outros credores por acréscimo de gastos	744.602		744.602	436.846		436.846
<b>Total Outras dívidas a pagar</b>	<b>46.873.614</b>	<b>-</b>	<b>46.873.614</b>	<b>46.055.802</b>	<b>-</b>	<b>46.055.802</b>

## 28. Remuneração dos órgãos sociais

Conselho de Administração		2018	2017
Remunerações		245.165	212.332
Verbas para representação		69.632	58.842
		<b>314.797</b>	<b>271.174</b>
Conselho Fiscal			
Remunerações		37.295	37.307
Honorários do ROC		19.668	19.668
		<b>56.963</b>	<b>56.975</b>
<b>Total remunerações anuais dos Órgãos Sociais</b>		<b>371.760</b>	<b>328.149</b>

O valor de Honorários do ROC inclui IVA à taxa legal em vigor.

O Conselho de Administração é composto por um Presidente e dois Vogais, tendo as nomeações ocorrido pela RCM nº 24/2016, de 14 de julho.

Por resolução do Conselho de Ministros Nº 7/2018, publicada no Diário da Republica, 1ª série, Nº 10 de 15 de janeiro de 2018, foi nomeado para cargo de Presidente do Conselho de Administração, como produção de efeitos a 12 de janeiro de 2018, Jorge Manuel da Mota Ponce Leão, em substituição de Albano Manuel Carvalho Coutinho que cessou funções por renúncia ao mandato em 30 de setembro de 2017.

O Conselho Fiscal é composto por um Presidente, um vogal efetivo, um ROC e um suplente tendo as nomeações ocorrido por Despacho conjunto dos Secretários de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, de 9 de julho de 2015.

## 29. Vendas e Prestação de serviços

Detalhe	2018	2017
Prestação de Serviços - Mercado Interno		
Taxa de rota	165.633.685	149.962.951
Taxa de terminal	35.872.259	31.660.327
<b>Vendas e prestações de serviços</b>	<b>201.505.943</b>	<b>181.623.278</b>

## 30. Subsídios à exploração

	2018	2017
Subsídios à Exploração		
SESAR 2020	142.412	-
Call CEF 2015 HPESS	23.562	-
Call CEF 2015 SDM Cluster 2	9.011	-
Call CEF 2014	-	12.334
Call CEF 2016	-	140.292
<b>Total</b>	<b>174.986</b>	<b>152.626</b>



## 31. Fornecimentos e serviços externos

Detalhe	2018	2017
Subcontratos	1.333.732	759.599
Eletricidade	1.669.479	1.682.517
Combustíveis	120.875	116.428
Água	83.425	118.314
Rendas e Alugueros	2.295.100	2.177.930
Despesas de Representação	11.949	8.994
Comunicação	350.789	341.884
Seguros	798.858	799.161
Transporte de Mercadorias	31.894	33.829
Deslocações e Estadas	693.854	717.973
Honorários	468.605	314.629
Conservação e Reparação	1.498.567	1.484.938
Publicidade e Propaganda	154.189	285.109
Limpeza, Higiene e Conforto	533.403	513.079
Segurança	1.146.004	1.041.841
Trabalhos Especializados	4.099.736	3.494.337
Verificação de Rádio Ajudas	648.725	748.980
Outros Fornecimentos e Serviços	328.664	321.748
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<b>16.267.847</b>	<b>14.961.291</b>

## 32. Gastos com o pessoal

Detalhe	2018	2017
Remunerações		
Órgãos sociais	325.893	284.272
Pessoal	103.615.398	96.660.448
	<b>103.941.290</b>	<b>96.944.720</b>
Encargos sociais		
Prémios para benefícios reforma	17.958.048	16.282.664
Pensões pagas	616.470	400.925
Encargos sobre remunerações	23.873.231	22.026.895
Seguros	1.229.549	1.165.717
Indemnizações	2.894.831	2.864.263
Outros	808.682	1.043.037
<b>Sub-total</b>	<b>47.380.812</b>	<b>43.783.500</b>
<b>Custos com o pessoal</b>	<b>151.322.102</b>	<b>140.728.220</b>

Tal como descrito na nota 3.12, os gastos com pessoal, não foram afetados dos Ganhos e perdas atuariais e financeiras relacionadas com os Fundos de Pensões de plano de benefício, no montante de € 18.993.581 (2017: € 3.612.252), registados diretamente no Capital próprio, conforme NCRF 28.

O número médio de empregados da NAV em 2018 foi de 968 (2017: 980 empregados).

### 33. Outros rendimentos

Detalhe	2018	2017
Diferenças de câmbio	48.141	63.734
Juros de mora	72.335	58.329
Juros de aplicações financeiras	6.909	21.264
Rendimentos suplementares	306.807	248.843
Correções de exercícios anteriores	2.196	75.602
Rendas	239.157	220.188
Serviços Sociais	-	-
Formação/Reprografia/AIP/Cedência material	85.955	81.703
Alienações / sinistros	46.323	9.391
Juros Indemnizatórios - IT 2008, 2009, 2010	1.006.672	-
Excesso Estimativa para Impostos	1.129.827	-
Desconto Financeiro	-	1.589.712
Outros	74.917	86.135
	<b>3.019.238</b>	<b>2.454.901</b>

### 34. Outros gastos

Detalhe	2018	2017
Contribuição Eurocontrol	7.235.920	7.129.354
Diferenças de câmbio desfavoráveis	24.166	42.103
Correções relativas exercícios anteriores	79.328	654.002
Perdas em inventários	-	-
Insuficiência Estimativa para Impostos	85.504	-
Desconto financeiro de ativos regulatórios	479.446	-
Outros	415.570	278.956
	<b>8.319.934</b>	<b>8.104.414</b>

### 35. Juros e rendimentos similares obtidos

Os juros obtidos decorrentes das aplicações em depósitos a prazo, bem como os rendimentos de participações de capital e os outros rendimentos relativos a variações ocorridas nas taxas de desconto, são relevados na demonstração de resultados em Outros rendimentos, na medida em que não resultam dos financiamentos obtidos pela Empresa.

### 36. Imposto sobre o rendimento do período

Decomposição	2018	2017
Capital Próprio		
Imposto diferido	4.462.074	928.595
	<b>4.462.074</b>	<b>928.595</b>
Demonstração de Resultados		
Imposto diferido (nota 10)	(2.686.302)	(3.275.161)
imposto Corrente	(1.669.468)	(644.450)
	<b>(4.355.770)</b>	<b>(3.919.611)</b>

A taxa de imposto utilizada para a valorização das diferenças tributárias à data de balanço do período findo em 31 de dezembro de 2018 foi de 23,42% (2017: 24,23%) conforme segue:

	2018	2017
Taxa de imposto	19,99%	19,95%
Derrama	1,23%	1,28%
Derrama estadual*	2,20%	3,00%
	<b>23,42%</b>	<b>24,23%</b>

A derrama estadual prevista no artigo 87-A do CIRC incide sobre a parte do lucro tributável superior a € 1.500.000 sendo que, de € 1.500.000 a € 7.500.000, se aplica 3%, de € 7.500.000 a € 35.000.000 se aplica 5% e à parte superior a € 35.000.000 se aplica a taxa de 7%.

A reconciliação do montante de imposto do período é conforme segue:

	2018	2017
<b>Resultado antes de imposto</b>	<b>19.014.049</b>	<b>10.292.155</b>
Diferenças permanentes:		
Custos não dedutíveis	195.243	797.468
Reembolso de IRC de exercícios anteriores	(1.159.075)	-
Benefícios fiscais	(245.646)	(456.831)
Pagamento de benefícios de reforma além do limite legal	-	-
Outros	62.122	56.366
	<b>(1.147.357)</b>	<b>397.003</b>
Diferenças temporárias:		
Responsabilidades com Benefícios pós-emprego	(11.062.214)	(8.034.423)
Provisões	(660.451)	430.712
Reavaliações	28.577	28.577
Desconto de contas a receber e a pagar	333.000	(1.520.536)
	<b>(11.361.088)</b>	<b>(9.095.670)</b>
<b>Resultado para efeitos fiscais</b>	<b>6.505.604</b>	<b>1.593.488</b>
Imposto corrente	1.262.681	264.500
Ajustamento em imposto corrente de exercícios anteriores	(29.249)	102.704
Derrama	84.857	18.958
Derrama estadual	147.138	44.472
Tributação autónoma	204.041	213.816
Estimativa do imposto corrente do exercício	1.669.468	644.450
Efeito alteração taxa de imposto	-	-
Imposto do exercício	2.686.302	3.275.161
	<b>2.686.302</b>	<b>3.275.161</b>
<b>Total de imposto do período</b>	<b>4.355.770</b>	<b>3.919.611</b>

### 37. Compromissos

Investimentos contratados e não efetivados:

	2018	2017
Equipamentos	54.127.450	14.029.568
	<b>54.127.450</b>	<b>14.029.568</b>

### 38. Contingências

Processos Judiciais em curso:

	2018	2017
<b>Em que a NAV Portugal é ré:</b>		
Processo inteposto pelo Administrador da massa falida da TWA	12.174	12.174
Processo de contra-ordenação fiscal aduaneira	11.492	11.492
Processo de contra-ordenação instaurado pela ANAC	15.000	15.000
	<b>38.666</b>	<b>38.666</b>

### 39. Resultado integral

	NOTAS	PERIODOS	
		2018	2017
<b>Resultado líquido do período</b>		<b>14.658.279</b>	<b>6.372.544</b>
Ganhos e perdas atuarias e financeiras relacionadas com os Fundos de Pensões de plano de benefício registados no Capital próprio	21	(18.993.581)	(3.612.252)
Subsídios ao Investimento	21	81.549	(134.454)
Ajustamentos por impostos diferidos	10	4.462.074	928.595
<b>Resultado Integral</b>		<b>208.321</b>	<b>3.554.432</b>

### 40. Acontecimentos subsequentes

Não existem, até à data de aprovação destas demonstrações financeiras, quaisquer eventos subsequentes ocorridos a partir de 1 de janeiro de 2019, que seja do conhecimento do Conselho de Administração e que devam ser objeto de registo contabilístico ou de divulgação nas presentes demonstrações financeiras.

#### Conselho de Administração



Jorge Manuel da Mota Ponce de Leão



Egídia Pinto de Queiroz Martins



Francisco César Ramos Fernandes Gil

#### Contabilista Certificado



Ana Paula Fernandes Gomes

**13-RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO**  
**FISCAL**



## Relatório e Parecer do Conselho Fiscal – Contas relativas ao exercício de 2018

### 1. Introdução

As competências do Conselho Fiscal (CF) resultam (i) da conjugação do disposto no artigo 12.º dos Estatutos<sup>1</sup> da Navegação Aérea de Portugal, NAV, EPE, doravante NAV Portugal, e do artigo 420.º, n.º 1, do Código das Sociedades Comerciais (CSC), por força do artigo 60.º, n.º 2 do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial (RJSPE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro e ii) do disposto no artigo 54.º, n.º 2, do RJSPE no que se refere à verificação do cumprimento relativamente aos relatórios de boas práticas de governo societário.

De acordo com as orientações do acionista Estado, nomeadamente as constantes no Ofício-Circular da Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) n.º 1115, de 12 de março de 2019, compete igualmente ao CF a aferição do cumprimento das orientações legais vigentes para o Setor Empresarial do Estado (SEE), designadamente as relativas às remunerações vigentes em 2018.

Os membros do CF em funções foram designados por Despacho de 9 de julho de 2015 dos Secretários de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, para o mandato de 2015-2017. Não tendo ocorrido nomeação de novo CF, os mesmos mantêm-se em funções.

Descrevem-se neste relatório as principais atividades desenvolvidas pelo CF no âmbito da sua ação fiscalizadora relativa ao ano de 2018 e a apreciação dos documentos de prestação de contas relativos ao período anual findo em 31-12-2018, recebidos em 19-03-2019.

### 2. Atividade desenvolvida

No desempenho das suas funções relativamente ao exercício de 2018, o CF efetuou reuniões e acompanhou os aspetos que considerou mais relevantes, tendo, designadamente, desenvolvido as seguintes atividades:

- (a) Procedeu à análise e relato trimestral sobre os controlos efetuados, anomalias detetadas, desvios em relação aos orçamentos e seguimento das orientações do titular da função acionista;
- (b) Tomou conhecimento das ações desenvolvidas pela Auditoria Interna e dos relatórios emitidos e acompanhou o desenvolvimento da auditoria externa;
- (c) Tomou conhecimento da evolução das liquidações adicionais em sede de IRC relacionadas com serviços não taxáveis (voos isentos) e com as contribuições para os fundos de pensões;
- (d) Emitiu o parecer sobre os documentos de prestação de contas relativos ao exercício de 2017;

<sup>1</sup> Aprovados pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro, alterados pelo Decreto-Lei n.º 74/2003, de 16 de abril.

- (e) Analisou os Instrumentos Previsionais de Gestão para 2019 e emitiu o correspondente parecer em 1 de fevereiro de 2019;
- (f) Acompanhou o processo de preparação das demonstrações financeiras e os trabalhos de auditoria desenvolvidos pelos auditores externos e pelo Revisor Oficial de Contas relativos ao exercício de 2018;
- (g) Obteve do Conselho de Administração (CA) todos os esclarecimentos que entendeu necessários relativamente à gestão corrente da Empresa;
- (h) Reuniu com o atuário para discutir os pressupostos utilizados como base para as avaliações das responsabilidades dos fundos de pensões. Verificou, posteriormente, a conformidade da informação constante dos relatórios emitidos pelo atuário com os registos contabilísticos.

As verificações de natureza contabilística foram realizadas essencialmente pela Vogal RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A., tendo sido apreciados os relatórios por ela emitidos e a Certificação Legal das Contas (CLC), a qual mereceu concordância do CF.

O CF realça a articulação verificada com as diversas unidades orgânicas da Empresa na perceção, entendimento e correção dos procedimentos adotados e em especial a boa relação com os Administradores.

### 3. Apreciação do Relatório de Gestão

A NAV Portugal é uma entidade pública empresarial, pessoa coletiva de direito público, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, estando sujeita, conforme os respetivos estatutos, ao RJSPE, à tutela setorial e financeira, a cargo, respetivamente, do Ministério do Planeamento e das Infraestruturas<sup>2</sup> e do Ministério das Finanças, bem como ao controlo financeiro do Tribunal de Contas e da Inspeção-Geral de Finanças.

A NAV tem como missão a prestação de serviços de tráfego aéreo nas Regiões de Informação de Voo sob responsabilidade do Estado Português (Lisboa e Santa Maria), competindo-lhe garantir o cumprimento da regulamentação nacional e internacional aplicável e as melhores condições de segurança, otimizando capacidades de utilização do espaço aéreo e das infraestruturas aeroportuárias.

Através do Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/203, de 16 de abril, foi confiada à NAV Portugal a prestação do serviço público de navegação aérea para apoio à aviação civil, inexistindo, contudo, um contrato celebrado entre a NAV Portugal e o Estado que regule a prestação do serviço, em conformidade com o disposto no artigo 48.º do RJSPE.

O Relatório de Gestão da NAV Portugal contém todas as matérias previstas nos artigos 66.º, 66.º-A e 66.º-B do CSC, bem como os aspetos exigidos pela legislação específica aplicável ao Sector Público Empresarial, nomeadamente o RJSPE. Assim, o relatório apresentado divulga:

- (a) a atividade desenvolvida no exercício, com evidência para a evolução dos negócios, o desempenho económico-financeiro, a execução do investimento, as atividades de investigação e

<sup>2</sup> Atual Ministério das Infraestruturas e da Habitação.



desenvolvimento, a caracterização dos recursos humanos, bem como as perspetivas futuras, na linha do requerido pelo CSC; e

- (b) os aspetos relevantes da governação e do cumprimento das orientações legais, em conformidade com as já citadas instruções da DGTF, transmitidas através do Ofício-Circular n.º 1115, de 12 de março de 2019.

Assim, o CF entende que o Relatório cumpre, em termos gerais, os requisitos legais estabelecidos e as referidas instruções divulgadas pela DGTF e conclui que as análises efetuadas estão em consonância com a posição financeira, o desempenho económico e os fluxos de caixa evidenciados nas demonstrações financeiras.

#### 4. Apreciação do Relatório de Boas Práticas de Governo Societário

De acordo com o artigo 54.º, n.º 1, do RJSPE, a Empresa apresenta o Relatório de Boas Práticas de Governo Societário (RGS) de forma autonomizada e de acordo com o modelo disponibilizado no site da Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial (UTAM). Nestes termos, o relatório apresentado divulga:

- i) a missão, objetivos e políticas da empresa, sendo evidenciado neste ponto um conjunto de indicadores baseados em *benchmarking* internacional (ANSP da Alemanha, Áustria, Irlanda e Suíça), com cuja média ponderada é aferido o desempenho da NAV Portugal;
- ii) referências à estrutura de capital da empresa;
- iii) informação sobre participações sociais, incluindo identificação dos mecanismos adotados com vista à prevenção de conflitos de interesses;
- iv) informação detalhada sobre os órgãos sociais e o modelo de governo adotado, assim como da estrutura funcional e dos auditores externos;
- v) apresentação da organização interna da empresa e dos aspetos essenciais do controlo interno e da gestão de riscos, assim como da legislação nacional, comunitária e internacional a que está sujeita, e ainda do código de ética aprovado e em vigor na NAV Portugal;
- vi) informação sobre remunerações;
- vii) informação sobre transações com partes relacionadas e outras;
- viii) análise da sustentabilidade da empresa;
- ix) informação sobre a avaliação do governo societário, dando-se conta, nomeadamente, do facto de não serem conhecidas recomendações do acionista por se aguardar a competente aprovação das contas dos três exercícios anteriores.

De acordo com o artigo 5.º dos Estatutos, a estrutura de governo da NAV Portugal é composta por um CA com cinco elementos (um Presidente e quatro Vogais) e um CF. Contudo, o CA, na sequência da publicação da Resolução n.º 24/2016, de 14 de julho de 2016, funciona atualmente apenas com três elementos (um Presidente e dois Vogais)<sup>3</sup>.

Não obstante o mandato aplicável ao CF ter terminado em 2017, O CF mantém-se em funções dado não ter ocorrido nomeação. Este órgão é composto por 3 membros, um Presidente e dois Vogais, um

<sup>3</sup> Registe-se que de acordo com o artigo 31.º do RJSPE, os CA das empresas sujeitas ao referido regime têm, em regra, três membros. Assim, e sem prejuízo de não se ter operado em tempo a alteração estatutária competente prevista no artigo 73.º do referido regime, o entendimento é de que esta regra é já aplicável à NAV.

dos quais Revisor Oficial de Contas. A este propósito, importa referir que a aplicação das regras nesta matéria previstas, quer no CSC, quer no Regime Jurídico da Supervisão de Auditoria, aprovado pela Lei n.º 148/2015, de 9 de setembro, conduz a que as empresas com a dimensão da NAV disponham de um modelo de fiscalização composto por Conselho Fiscal e ROC.

O CF entende que o relatório de boas práticas de governo societário cumpre, em termos gerais, os requisitos legais estabelecidos, incluindo a estrutura e divulgações requeridas, englobando nestas uma demonstração não financeira que contém informação referente, designadamente, ao desempenho e evolução da sociedade quanto a questões ambientais, sociais e relativas aos trabalhadores, igualdade de género, não discriminação, respeito pelos direitos humanos, combate à corrupção e tentativas de suborno, conforme previsto no artigo 66-B do CSC.

## **5. Apreciação das demonstrações financeiras**

As demonstrações financeiras apresentadas integram: (i) o balanço, (ii) a demonstração dos resultados por naturezas, (iii) a demonstração das alterações no capital próprio, (iv) a demonstração dos fluxos de caixa e (v) o anexo às demonstrações financeiras.

O revisor oficial de contas e os auditores externos vinham emitindo uma opinião sobre as contas com uma reserva por limitação do âmbito relacionada com a recuperação de quantias pagas decorrentes de liquidações adicionais de IRC efetuadas na sequência de inspeções tributárias, que a empresa vinha reclamando e impugnando. As sentenças relativas aos processos já decididos julgaram procedentes as impugnações judiciais, razão pela qual foi tal reserva eliminada na opinião sobre as contas de 2018.

Mantêm-se as ênfases referentes aos efeitos no Ativo, na rubrica Diferimentos, das responsabilidades relativas a benefícios pós-emprego, e na rubrica Outras contas a receber e diferimentos (passivo), relativos aos efeitos do mecanismo corretor de rota e terminal incluindo a recuperação dos custos classificados como não controláveis.

O CF considera que os documentos apresentados pelo CA satisfazem os requisitos formais do relato financeiro definidos para as sociedades em geral e evidenciam a informação especialmente requerida pelo artigo 23.º dos Estatutos quanto à repartição das participações no capital de empresas e à separação entre ativos patrimoniais e dominiais.

Em conformidade com as referências efetuadas ao longo do período em que decorreu a sua ação fiscalizadora, o CF suscita especial atenção para a necessidade de monitorização permanente dos investimentos, de modo a reduzir desvios entre a realização e a programação e a assegurar, quanto aos projetos em curso, que os mesmos são depreciados a partir do momento em que ficam disponíveis para uso e são geradores de benefícios económicos futuros.



## 6. Situação económico-financeira da empresa

O Resultado líquido da NAV Portugal de 2018 traduz um lucro de 14,7 M€<sup>4</sup>, comparando com o resultado positivo de 6,4 M€ obtido em 2017. Para esta variação contribui, essencialmente, a melhoria da relação Gastos com o pessoal / Prestações de serviços.

Os rendimentos e ganhos operacionais apresentaram o valor global de 207,7 M€ (186,2 M€ em 2017), enquanto o total dos gastos e perdas operacionais suportados pela NAV<sup>5</sup> ascendeu a 188,6 M€ (175,9 M€ em 2017).

O Resultado operacional, no montante de 19 M€, registou um aumento de 8,7 M€ face a 2017.

Em termos patrimoniais, salientam-se os valores referentes ao final de 2018 do Capital Próprio (107,2 M€) e do Ativo líquido (349,2 M€), que evidenciam uma estrutura de financiamento prudente.

## 7. Apreciação da proposta de aplicação do resultado

A proposta de aplicação do resultado do exercício incluída no ponto 11 do Relatório de Gestão cumpre com o disposto no artigo 22.º dos Estatutos, sendo 10% para reserva geral, 1% para fundo para fins sociais, 50% para remuneração dos capitais investidos e o remanescente para reserva para investimentos. De notar que foi considerado como resultado sujeito a distribuição o resultado líquido deduzido das quantias que afetaram diretamente o capital próprio, nomeadamente os ganhos atuariais relacionados com os fundos de pensões, por efeito da alteração na NCRF 28, os subsídios ao investimento e os respetivos impostos diferidos. Esta situação tem como objetivo aplicar um critério de prudência à distribuição do resultado, expurgando o efeito dos ganhos e das perdas não realizados, dado que caso os ganhos atuariais não sejam expurgados da quantia a distribuir estaremos perante uma distribuição de resultados não realizados e, consequentemente, uma descapitalização da empresa.

## 8. Aspetos sobre o desempenho

Face à inexistência de contratos de gestão para 2018, o CF considera não existirem condições para avaliação do desempenho dos gestores relativamente a esse exercício, não obstante no ponto 3.1 do Relatório de Gestão a NAV Portugal fazer referência aos objetivos estratégicos constantes do Plano de Negócios da empresa para 2018-2022.

À semelhança do procedimento adotado nos anos anteriores, a NAV Portugal considerou um conjunto de indicadores (na sua maioria baseados em benchmarking internacionais) o que permite uma avaliação pela média ponderada de objetivos estabelecidos relativamente a indicadores do conjunto de *peers* selecionados<sup>6</sup> e de objetivos estabelecidos face a valores absolutos de desempenho orçamental.

<sup>4</sup> Este resultado, de acordo com a NCRF28, reconhece em Capitais Próprios a parcela referente aos ganhos e perdas atuariais e financeiros dos planos de pensões de benefício definido (...).

<sup>5</sup> Não incluindo os ganhos e perdas atuariais e financeiros dos planos de pensões de benefício definido, que em conformidade com a NCRF28 foram reconhecidos em Capitais Próprios.

<sup>6</sup> Irlanda, Áustria, Alemanha e Suíça.



No que se refere aos indicadores de referência decorrentes da comparação com o conjunto dos *peers* selecionados, foi obtida uma pontuação final de 92,9%.

O CF entende a análise do referido ponto 3.1. do Relatório de Gestão sobre o alcance de objetivos como indicador geral de desempenho ao nível empresarial.

## **9. Cumprimento das orientações legais e das instruções do titular da função acionista**

### **Objetivos de gestão**

Não obstante a NAV Portugal ter norteado a sua atividade de acordo com a proposta de Plano de Atividades e Orçamento para 2018, o mesmo apenas foi objeto de aprovação no final do ano a que respeita. O CF acompanhou a execução orçamental e apresentou comentários às principais variações verificadas.

Não tendo sido fixados objetivos para 2018, a Empresa tomou como referência os indicadores apresentados ao titular da função acionista no âmbito do Plano acima referido, apresentando uma justificação para os desvios que ocorreram designadamente no EBITDA, gastos operacionais, quadro de pessoal e investimentos.

### **Gestão do risco financeiro**

O recurso a instrumentos de gestão de risco financeiro não é relevante, tendo em conta a natureza regulada das atividades da empresa, a sua capacidade de autofinanciamento e os montantes e condições dos financiamentos contratados com o BEI (cf. ponto 3.2. do Relatório de Gestão)<sup>7</sup>.

### **Endividamento**

A Empresa liquidou em 2018 os seus financiamentos bancários.

### **Prazo médio de pagamentos a fornecedores**

A NAV reduziu o prazo médio de pagamentos a fornecedores (PMP), apurado nos termos da RCM n.º 34/2008, com o ajustamento introduzido pelo Despacho n.º 9870/2009, de 48 dias em 2017 para 39 dias em 2018. De referir que, segundo indicação da NAV Portugal, 93% da dívida a fornecedores com prazo superior a 360 dias (cerca de 450.000 EUR) respeita a aquisições cujas condições contratuais não se encontram totalmente cumpridas, legitimando o pagamento nos prazos previstos em cada contrato.

### **Divulgação dos atrasos nos pagamentos**

Os pagamentos em atraso estão divulgados no ponto 3.4. do Relatório de Gestão.

<sup>7</sup> Quanto à abordagem mais geral do controlo interno e da gestão do risco, ver ponto VI-B do RGS.

### **Recomendações do titular da função acionista na aprovação das contas de 2015, 2016 e 2017**

Tal como referido no ponto 3.5 do Relatório de Gestão, os Relatórios e Contas dos anos 2015, 2016 e 2017 foram enviados às entidades competentes, aguardando-se a aprovação. Assim, até à data não são conhecidas recomendações do titular da função acionista.

### **Redução de remunerações**

Continuou a ser efetuada a redução de 5% fixada pela Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho, relativamente aos membros do CA e aos membros do CF.

As remunerações dos trabalhadores foram objeto de atualização nos termos das disposições constantes do n.º 12 dos artigos 18.º e 23.º da Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro (Lei do Orçamento do Estado para 2018), as quais definiam a reposição, a partir de 1 de janeiro de 2018, de todas as valorizações remuneratórias resultantes da aplicação dos Instrumentos de Regulamentação Coletiva de Trabalho da Empresa.

### **Estatuto do Gestor Público – Aplicação dos artigos 32.º e 33.º**

Não foram atribuídos cartões de crédito aos membros do CA da NAV Portugal, nem outros instrumentos de pagamento de despesas efetuadas ao serviço da Empresa, nem ainda o reembolso de despesas que caíam no âmbito do conceito de despesas de representação pessoal (cf. ponto 3.7 do Relatório de Gestão).

### **Proibição da realização de despesas não documentadas ou confidenciais – Aplicação do n.º 2 do artigo 16.º do RJSPE e do artigo 11.º do EGP**

Não foram realizadas despesas não documentadas ou confidenciais (cf. Ponto 3.8 do Relatório de gestão).

### **Divulgação do relatório sobre remunerações pagas a mulheres e homens – Aplicação do n.º 2 da RCM 18/2014, de 7 de março**

Tal como referido no ponto 3.9 do Relatório de Gestão, a NAV Portugal elaborou o Plano para a Igualdade de Género, o qual encontra-se divulgado no sítio da internet.

### **Prevenção da corrupção e Código de Ética**

Tal como referido no ponto 3.10 do Relatório de Gestão, a NAV Portugal elaborou e divulgou o relatório anual de monitorização do Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, conforme previsto no n.º 1 do artigo 46.º do RJSPE.

Refira-se também que o CA da NAV aprovou durante o ano de 2018 a versão revista do Código de Ética, a qual obedece às normas portuguesas NP4460-1:2007 e NP4460-2:2010.



## **Contratação pública**

A contratação segue as regras do Código dos Contratos Públicos, tendo a Empresa sido considerada como entidade adjudicante do setor especial dos transportes por despacho governamental (cf. pontos 3.11 do Relatório de Gestão).

## **Sistema nacional de compras públicas**

A NAV aderiu ao Sistema Nacional de Compras Públicas, na qualidade de entidade compradora voluntária, tendo o contrato de adesão ao Acordo Quadro sido assinado em 8 de fevereiro de 2013 (cf. ponto 3.12 do Relatório de Gestão).

## **Frota automóvel**

De acordo com a RCM n.º 121/2005, de 23 de junho, a NAV Portugal privilegia os alugueres operacionais de viaturas. Em 31 de dezembro de 2018 o parque de viaturas era de 77 (número igual ao do final do ano anterior), das quais apenas 3 eram propriedade da Empresa (situação igual à do final do ano anterior) (cf. Ponto 3.13 do Relatório de Gestão). De notar que durante o exercício de 2018 foram substituídas duas viaturas a gasóleo por uma elétrica e por uma híbrida.

## **Plano de redução de custos**

No âmbito do plano de redução de custos, cabe à NAV Portugal, enquanto empresa com EBITDA positivo, assegurar a manutenção ou a redução do peso dos gastos operacionais, corrigidos dos encargos resultantes do disposto nos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis e das indemnizações por rescisão, face ao volume de negócios verificado em 2017. Devem ser iguais ou inferiores às quantias registadas em 2017 os encargos com pessoal corrigidos das indemnizações por rescisão, da aplicação das reposições salariais e das valorizações remuneratórias, os encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento e os associados à frota automóvel e o conjunto dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria.

Da análise efetuada conclui-se que o peso de tal agregado de gastos registou no exercício um aumento de 1,6 pp face ao ano de 2017, passando de 82,22% em 2017 para 83,82% em 2018<sup>8</sup>.

Conforme consta na Demonstração dos resultados por natureza, os gastos totais com o pessoal mostram-se superiores aos registados em 2017 em 10,6 M€ (7,5%). Tal incremento deve-se, sobretudo, ao aumento verificado nas remunerações, mais concretamente nas naturezas Trabalho suplementar (4,3 M€) e Remuneração operacional CTA (1,2 M€).

Os fornecimentos e serviços externos registam, relativamente a 2017, um aumento de 1,3 M€ (8,7%), essencialmente derivado do incremento nos subcontratos (0,6 M€) e nos trabalhos especializados (0,6 M€).

Relativamente aos gastos com deslocações, ajudas de custo e alojamento e frota automóvel, verifica-se uma redução de 2,7% face a 2017.

<sup>8</sup> Ponto 3.13 do Relatório de Gestão.

## CONSELHO FISCAL

Os gastos com estudos, pareceres, projetos e consultoria são superiores em cerca de 0,2 M€ face aos registados em 2017, essencialmente devido ao apoio jurídico obtido no âmbito de contenciosos tributários.

Acresce referir que os gastos imputáveis a voos isentos continuam a ser suportados pela NAV Portugal, representando cerca de 2,2 M€ em 2018.

### **Redução do número de efetivos e de cargos dirigentes**

O número total de efetivos e de cargos de direção foi de 956 em 2018, de 967 em 2017 e de 987 em 2016. O número de dirigentes, sem órgãos sociais, foi de 11 em 2018, de 9 em 2017 e igual número em 2016. A relação número de Efetivos/Cargos de Direção foi de 85 em 2018, de 106 em 2017 e de 108 em 2016.

### **Unidade da Tesouraria do Estado**

A NAV Portugal manteve, na banca comercial, pequenos saldos depositados em contas à ordem, no total de apenas cerca de 12.000 €, o que representa 0,01% das disponibilidades. (cf. ponto 3.14 do Relatório de Gestão). Tais contas bancárias destinam-se a guarda de títulos e a reposição de fundos fixos. Foi solicitada a dispensa, para 2018, da concentração integral das disponibilidades no IGCP – Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, EPE (IGCP), situação que foi objeto de aprovação através do Ofício do IGCP nº SGC-208/19851, de 12 de dezembro, aplicável para os exercícios de 2018 e de 2019, no que respeita a valores relativos à custódia de títulos que não sejam de dívida pública e a valores para compra de moeda estrangeira, nas situações em que a tesouraria externa não possa satisfazer as necessidades.

### **Recomendações resultantes de auditorias do Tribunal de Contas**

Tal como referido no ponto 3.15 do Relatório de Gestão, a Empresa não foi objeto de auditoria por parte do Tribunal de Contas nos 3 últimos exercícios.

### **Deveres especiais de informação**

Os instrumentos previsionais de gestão, bem como os relatórios trimestrais de execução são enviados ao titular da função acionista e inseridos no Sistema de Recolha de Informação Económica e Financeira (SIRIEF). Conforme consta do ponto 3.16 do Relatório de Gestão e do ponto VI-D-1 do RGS, toda a informação relevante de interesse público é divulgada no sítio da Empresa e enviada para os serviços responsáveis pela atualização do sítio do Setor Empresarial do Estado.

## **10. Conclusão e parecer**

O CF considera que o relatório de gestão satisfaz as divulgações requeridas pelas normas legais estatutárias e pelas orientações do titular da função acionista e que as demonstrações financeiras estão preparadas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística.





CONSELHO FISCAL

Assim, e considerando tal entendimento, o CF dá parecer favorável:

- i) à aprovação dos documentos de prestação de contas relativos ao exercício de 2018; e
- ii) à proposta de aplicação de resultados.

Lisboa, 24 de junho de 2019

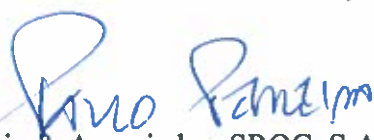
**O Conselho Fiscal,**



Maria Fernanda Martins, *Presidente*



Maria de Lurdes Correia de Castro, *Vogal*



RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A. Vogal e SROC  
representada por Paulo Fernando da Silva Pereira (ROC)

**14·CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS**

---

**NAVEGAÇÃO AÉREA DE PORTUGAL – NAV PORTUGAL, E.P.E.**  
CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS  
EXERCÍCIO DE 2018

---

**LISBOA**

AV.ª DUQUE D'ÁVILA, 185, 5.º  
1050-082 LISBOA  
PORTUGAL

**PORTO**

AV.ª DA BOAVISTA, 1167, 5.º, SALA 53  
4100-130 PORTO  
PORTUGAL

T. (+351) 217 520 250

F. (+351) 217 520 259

E. RCA.GERAL@RCA.AC

## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

### RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

#### Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da NAVEGAÇÃO AÉREA DE PORTUGAL - NAV PORTUGAL, E.P.E. que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2018 (que evidencia um total de 349.163.010 euros e um total de capital próprio de 107.170.417 euros, incluindo um resultado líquido de 14.658.279 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da NAVEGAÇÃO AÉREA DE PORTUGAL - NAV PORTUGAL, E.P.E. em 31 de dezembro de 2018 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

#### Bases para a opinião

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras" abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião.

#### Ênfases

- De acordo com a legislação aplicável (Lei nº 5/2009, de 29 de janeiro e Portaria nº 496/2008, de 23 de junho), e conforme mencionado na Nota 24 do Anexo às demonstrações financeiras, a Empresa está obrigada a suportar 60% dos encargos correspondentes ao período de antecipação da reforma dos controladores de tráfego aéreo (dos 58 anos até à idade normal de acesso à reforma por velhice) abrangidos pelo sistema público da Segurança Social, assumindo esta os restantes 40%. Das responsabilidades reconhecidas pela Empresa decorrentes de tal antecipação, no total de 57,7 milhões de EUR (54,3 milhões de EUR em 31/12/2017), encontra-se registado em "Ativos não correntes - Diferimentos - Ativos regulatórios" (Nota 16 do Anexo às demonstrações financeiras) o montante de 17,6 milhões de EUR (19,6 milhões de EUR em 31/12/2017) referente ao reconhecimento inicial, em 2004, das referidas responsabilidades, cuja realização se encontra a ser efetuada, de forma sistemática, durante a vida ativa remanescente

*Praxity*  
PRAXITY  
MEMBER ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS



dos trabalhadores abrangidos, por inclusão de tais encargos na base de cálculo das respetivas taxas.

- Conforme divulgado na Nota 15 do Anexo, a rubrica "Outros créditos a receber" inclui o montante de 12,9 milhões de EUR (15 milhões de EUR em 2017) (valores descontados) relativo aos mecanismos corretores de terminal referente ao exercício de 2018 (1,5 milhões de EUR) e de rota referente aos exercícios de 2018 (3,8 milhões de EUR), 2014 (0,9 milhões de EUR), 2013 (1,8 milhões de EUR) e 2012 (4,9 milhões de EUR), cuja recuperação dos utilizadores dos serviços de navegação aérea se efetuará em 2019 (7,6 milhões de EUR) e em 2021 (5,3 milhões de EUR). Por outro lado, e tal como divulgado na nota 16 do referido Anexo, a rubrica "Diferimentos – Passivos regulatórios" inclui as quantias a pagar de 34,5 milhões de EUR e 41,8 milhões de EUR, ambas quantias descontadas, relativas ao mecanismo corretor de rota e terminal do ano de 2018 e de 2017, respetivamente, e 0,4 milhões de EUR referentes ao mecanismo corretor de rota do ano de 2014. As quantias indicadas serão objeto de regularização aos utilizadores no período de 2019 a 2021.
- A certificação legal das contas de 2017 apresentava uma reserva por limitação do âmbito relacionada com a recuperação de quantias pagas decorrentes de liquidações adicionais de IRC efetuadas no âmbito de inspeções tributárias, que a Empresa vinha reclamando e impugnando. As sentenças relativas aos processos já decididos julgaram procedentes as impugnações judiciais, razão pela qual foi tal reserva eliminada na opinião sobre as contas de 2018.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

#### Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias.


Para além da matéria mencionada na secção "Bases para a opinião", considerámos na auditoria as seguintes matérias relevantes:

Riscos de distorção material mais significativos	Resposta do auditor a esses riscos
<b>1) Reconhecimento do rédito</b>	
A NAV divulga na nota 3.16 do Anexo as bases utilizadas no reconhecimento do rédito, o qual é determinado em consonância com legislação da União Europeia que prevê ajustamentos aos valores faturados com base no designado mecanismo de partilha de riscos, envolvendo o seu cálculo alguma complexidade e, por conseguinte, o aumento do risco de distorção material.	<p>A estratégia de auditoria assentou na validação da integralidade do rendimento contabilizado no ano de 2018 em prestações de serviços de rota e terminal, tendo sido efetuados os seguintes procedimentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- estimar o valor dos rendimentos de prestação de serviços de rota e terminal partindo do valor da faturação resultante do número de unidades de serviço do ano e das taxas nacionais e acertando tal valor considerando, para o efeito, os ajustamentos relacionados com os rendimentos de entidades externas, do mecanismo corretor de 2016 e dos provenientes do mecanismo de partilha de</li> </ul>

*Praxity*  
GLOBAL ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS



	<p>riscos de inflação, tráfego e de custos, consignados nos artigos 13º e 14º do Regulamento de Execução (EU) nº 391/2013 determinando, por consequência, o valor dos rendimentos espectáveis das prestações de serviços;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- validar (recalculando) os ajustamentos de inflação de tráfego e custos não controláveis;</li> <li>- confirmar o ajustamento aos rendimentos de 2018 derivados dos desvios de tráfego verificados no ano de 2016;</li> <li>- confirmar através do procedimento de circularização de saldos que não existe faturação reclamada, complementando esta análise com a verificação de emissão de notas de crédito em 2019 que corrijam faturação do ano de 2018.</li> </ul>
<b>2) Responsabilidades por benefícios pós-emprego</b>	
<p>Conforme divulgado na nota 24 do Anexo, a NAV tem um conjunto de responsabilidades com benefícios pós-emprego destacando-se, pelos valores envolvidos, os designados NAV/SINCTA Complementos e NAV Complementos ambos planos de pensões de benefícios definidos. As responsabilidades são anualmente apuradas por atuário encontrando-se descritos, entre outras informações, os pressupostos utilizados e as alterações ocorridas em 2018.</p> <p>Trata-se de matéria, conforme consta da nota 3.22 do Anexo, em que a quantificação das responsabilidades assenta em estimativas sensíveis de natureza demográfica e financeira, que podem condicionar os montantes das responsabilidades em cada data de relato.</p>	<p>A estratégia de auditoria considerou o trabalho desenvolvido pelo atuário através da apreciação da informação constante dos relatórios emitidos, nomeadamente quanto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Confirmação de que a entidade que gere o fundo de pensões está devidamente licenciada pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões para o exercício da atividade;</li> <li>- pressupostos utilizados, essencialmente no que se refere à taxa de desconto;</li> <li>- testes à valorização da carteira, apreciação da sua composição e da análise de sensibilidade do valor das responsabilidades a variações dos pressupostos atuariais e financeiros;</li> <li>- verificação da adequada contabilização das responsabilidades e do gasto face à informação preparada pelo atuário;</li> <li>- verificação da contabilização dos gastos e perdas atuariais conforme dispõe a NCRF 28;</li> <li>- verificação das divulgações constantes do Anexo.</li> </ul>

  
**Praxity**  
GLOBAL ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS

### **Outras matérias**

Conforme divulgado nas notas 18 e 19 do Anexo, os Relatórios e Contas de 2015, de 2016 e de 2017 não foram ainda objeto de despacho conjunto de aprovação pelas Tutelas Setorial e das Finanças.

### **Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras**

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística;
- elaboração do relatório de gestão, incluindo o relatório do governo societário, nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

### **Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;

  
**Praxity**  
GLOBAL ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS



- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria;
- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;
- declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

## RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

### Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451º, nº 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

### Sobre a demonstração não financeira prevista no artigo 66º-B do Código das Sociedades Comerciais

Dando cumprimento ao artigo 451º nº 6 do Código das Sociedades Comerciais, informamos que a Entidade incluiu no seu relatório do governo societário a demonstração não financeira prevista no artigo 66º-B do Código das Sociedades Comerciais.

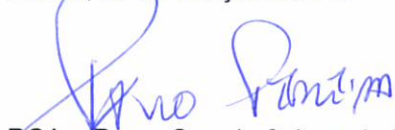
### Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10º do regulamento (EU) nº 537/2014

Dando cumprimento ao artigo 10º do Regulamento (EU) nº 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

  
**Praxity**  
GLOBAL. ALIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS

- Fomos nomeados vogal Revisor Oficial de Contas do Conselho Fiscal da NAV através do Despacho nº 9213/2008, de 13 de março, dos Senhores Secretários de Estado do Tesouro e Finanças e Adjunto, das Obras Públicas, e das Comunicações para o triénio de 2008 a 2010. Não tendo ocorrido nomeação em 2011, mantivemo-nos em funções até nova nomeação. Face ao disposto no nº 2 do artigo 54º do Decreto-Lei nº 224/2008, de 20 de novembro, procedemos em abril de 2015 à rotação do sócio responsável pela revisão legal das contas. Em 9 de julho de 2015, por Despacho dos Ministérios das Finanças e da Economia, fomos nomeados como vogal ROC para o mandato 2015-2017. Não tendo ocorrido nomeação do Conselho Fiscal para o novo mandato, mantivemo-nos em funções.
- O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISA mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.
- Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao órgão de fiscalização da Entidade em 26 de março de 2019.
- Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do artigo 77º, número 8, do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à Entidade durante a realização da auditoria.
- Informamos que, para além da auditoria, não prestámos à Entidade quaisquer outros serviços.

Lisboa, 26 de março de 2019



RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A.  
Auditor Registado CMVM nº 20161455  
representada por Paulo Fernando da Silva Pereira, ROC

**15·RELATÓRIO DOS AUDITORES EXTERNOS**





## RELATÓRIO DE AUDITORIA

### RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

#### Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da **Navegação Aérea de Portugal - NAV Portugal, E.P.E.** ("Entidade" ou NAV), que compreendem o balanço em 31/12/2018 (que evidencia um total de 349 163 010 euros e um total de capital próprio de 107 170 417 euros, incluindo um resultado líquido de 14 658 279 euros), a demonstração de resultados por naturezas, a demonstração de alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o Anexo às demonstrações financeiras que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da **Navegação Aérea de Portugal - NAV Portugal, E.P.E.** em 31/12/2018 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

#### Bases para a opinião

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras" abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Conta.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião.

#### Ênfases

- Conforme referido nas notas 16 e 24 do Anexo às demonstrações financeiras, em 31 de dezembro de 2018, no Ativo não corrente, o saldo de "Diferimentos", no montante de 17 633 718 Euros (19 587 101 Euros em 31 de dezembro de 2017), relativo a "Ativos Regulatórios", respeita a determinadas responsabilidades com pensões que vêm sendo consideradas na determinação anual das taxas unitárias de rota e terminal, e consequentemente recuperadas através do rédito. Tais responsabilidades, assumidas em 2004 pela NAV, na proporção de 60% dos benefícios, por antecipação da pensão por velhice, atribuídos aos controladores de tráfego aéreo abrangidos pelo sistema público de Segurança Social, estão a ser reconhecidas anualmente na



demonstração dos resultados, considerando o número de anos de vida ativa remanescente dos trabalhadores abrangidos;

- O balanço em 31 de dezembro de 2018, inclui em "Outros créditos a receber" os montantes de 11 329 505 Euros (ativos regulatórios de Rota) e 1 536 014 Euros (ativos regulatórios de Terminal), e em "Diferimentos", as quantias de 61 292 788 Euros (passivos regulatórios de Rota) e 15 588 173 Euros (passivos regulatórios de Terminal), ambos relativos ao mecanismo corretor de rota e terminal dos anos de 2012 a 2018, registrados pelo valor descontado, os quais serão recuperados ou devolvidos entre 2019 e 2021, tal como descrito nas notas 15 e 16 do Anexo às demonstrações financeiras.
- O Relatório de Auditoria referente às contas de 2017, que emitimos em 3 de abril de 2018, incluía uma reserva por limitação do âmbito referente à recuperação de um ativo registrado em "Outros créditos a receber" no montante de 12 161 017 Euros respeitante aos pagamentos realizados pela NAV das liquidações adicionais de IRC decorrentes de inspeções tributárias aos períodos de 2005 a 2014, não obstante ter sido entendido que não eram devidas e, em consequência terem sido desencadeados os meios de defesa ao dispor da Entidade. Tal como referido na nota 15 do Anexo às demonstrações financeiras, em 2018 foram proferidas sentenças favoráveis às impugnações judiciais interpostas pela NAV relativas aos anos de 2008, 2010 e 2011, tendo a Entidade sido ressarcida do imposto adicional liquidado, incluindo juros compensatórios e indemnizatórios, razão pela qual tal reserva foi eliminada na opinião sobre as contas de 2018.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

#### **Matérias relevantes de auditoria**

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do período corrente. Essas matérias devem ser consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias.

---

##### **a) Reconhecimento do Rédito**

---

O Mecanismo corretor de rota e de terminal (Ativos e Passivos regulatórios) afeta o reconhecimento do rédito da NAV e resulta de desvios de taxas praticadas, a pagar ou a receber, ao valor presente, em consequência de desvios da procura, da inflação, da partilha de riscos de tráfego, da partilha de riscos de custos, nomeadamente os custos considerados não controláveis (isto é, encargos que sejam aceites pelo regulador na base de custos do período em que são incorridos, sempre que seja provável que: i) o rédito, no mínimo idêntico ao montante dos custos, venha a ser incluído na taxa; e ii) o rédito futuro seja para ressarcir custos incorridos no passado e não custos futuros de natureza similar).

Consideramos que esta é uma matéria relevante de auditoria devido à materialidade dos montantes em causa, à subjetividade dos pressupostos aplicados (por exemplo, de desvios da procura, da inflação, da partilha de riscos de tráfego, da partilha de riscos de custos, alteração das taxas de desconto) e aos conhecimentos técnicos necessários para determinar esses valores.

---



**Riscos de distorção material mais significativos:** que o rédito proveniente dos serviços prestados esteja sobreavaliado ou subavaliado por ajustamentos regulatórios indevidos e, em consequência, também os correspondentes ativos e passivos regulatórios

**Síntese da resposta dada aos riscos de distorção material mais significativos:**

Os nossos procedimentos de auditoria com esta finalidade incluíram, entre outros:

- realização de indagações junto dos encarregados da governação sobre os pressupostos utilizados no cálculo dos ajustamentos ao rédito proveniente dos serviços de rota e terminal;
- recálculo dos ajustamentos derivados do quadro regulatório em vigor para os serviços prestados em 2018;
- verificação, no caso da existência de custos não controláveis, sobre se a NAV possuía confirmação da Autoridade Nacional para a Aviação Civil (ANAC) de que os custos considerados como não controláveis respeitavam a disposições regulamentares em vigor;
- discussão com os encarregados da governação sobre a existência de evidência em como algum dos ativos regulatórios pudesse estar em imparidade;
- avaliação da adequação das divulgações relativas ao Rédito e ao Mecanismo corretor (Ativos e Passivos regulatórios) - notas 15, 16 e 29 do Anexo às demonstrações financeiras.

**b) Responsabilidades por benefícios pós-emprego - Fundos de Pensões**

A NAV tem um conjunto de responsabilidades com benefícios pós-emprego atribuídos aos seus colaboradores, as quais são anualmente avaliadas por atuário, salientando-se, pelos montantes envolvidos, os Planos de pensões de benefício definido ("NAV/SINCTA Complementos" e "NAV Complementos").

Consideramos que esta é uma matéria relevante de auditoria devido à materialidade dos montantes em causa, à subjetividade dos pressupostos aplicados (por exemplo, taxa de crescimento dos salários, inflação, taxas de desconto e tábuas de mortalidade) e ao conhecimento especializado necessário à determinação desses valores.

**Riscos de distorção material mais significativos:** que o valor das responsabilidades por benefícios pós-emprego (planos de pensões de benefícios definidos) não esteja devidamente apurado e registado e de que a relação entre os ativos e os passivos do fundo não seja equilibrada.

**Síntese da resposta dada aos riscos de distorção material mais significativos:**

Os nossos procedimentos de auditoria com esta finalidade incluíram, entre outros:

- confirmação de que a entidade que gere o Fundo de Pensões da NAV (Futuro - Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, SA) está devidamente





Az

licenciada pela ASF - Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões;

- verificação da independência do atuário responsável e de que este está devidamente licenciado para o efeito;
- verificação das contribuições para financiamento dos planos de pensões;
- verificação da adequação do nível de fundeamento e/ou dos capitais próprios da entidade que gere o Fundo de Pensões da NAV;
- controlo da evolução do fundo quanto aos seus ativos e responsabilidades;
- verificação das responsabilidades e da situação dos fundos de pensões no fim do período com base nos montantes apurados pelo atuário;
- validação dos registos contabilísticos efetuados, tomando por base os valores indicados no relatório atuarial;
- avaliação e discussão com o atuário, sobre a razoabilidade dos principais pressupostos e estimativas adotados, nomeadamente a taxa de desconto e tabela de mortalidade;
- discussão com os encarregados da governação e com o atuário da Futuro - Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, SA sobre as diversas componentes utilizadas no apuramento das responsabilidades à data do balanço: taxa de desconto, taxa de crescimento salarial, métodos de cálculo utilizados (método da unidade de crédito projetada);
- leitura e análise do relatório final emitido pelo atuário e verificação da consistência dos pressupostos, relativamente ao período anterior e/ou relativamente às decisões da gestão;
- avaliação da adequação das divulgações relativas aos benefícios pós-emprego - notas 15, 24 e 32 do Anexo às demonstrações financeiras.

#### Outras matérias

Conforme referido nas notas 18 e 19 do Anexo às demonstrações financeiras, os Relatórios e Contas de 2015, 2016 e 2017 não foram ainda objeto de competente despacho conjunto de aprovação pelas Tutelas setorial e das Finanças.



### **Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras**

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística;
- elaboração do relatório de gestão, incluindo o relatório de governo societário nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

### **Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;



- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria;
- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação financeira constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

## **RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES**

### **Sobre o relatório de gestão**

Dando cumprimento ao artigo 45º, nº 2, do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, somos de parecer que a informação financeira contida no relatório de gestão é coerente com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.



#### **Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10.º do Regulamento (UE) nº 537/2014**

Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

- Fomos contratados na qualidade de auditores externos da NAV pela primeira vez em 13/01/2016 para um mandato de um ano (2015), o qual foi objeto de renovação por mais dois períodos anuais. Em 13/11/2018 foi celebrado novo contrato pelo período de um ano, o qual poderá ser renovado automaticamente por mais dois períodos anuais.
- O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISA mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.
- Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do artigo 77.º, número 8, do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à NAV durante a realização da auditoria.

Lisboa, 22 de março de 2019

Alves da Cunha, A. Dias & Associados, SROC, Lda.  
representada por José Luís Areal Alves da Cunha (ROC n.º 585)