

MEMORANDO

Assunto: PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A., PARA 2018

1. INTRODUÇÃO

A presente análise inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e de acordo com as exigências que emanam da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5º dos referidos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais.

É objetivo da AMT criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutro contexto, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária, bem como melhorar a sua produtividade.

Por outro lado, existe a necessidade de *“assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas”* e *“a concorrência salutar entre os agentes mercantis”* tal como previsto na alínea f) do artigo 81.º e alínea a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como de pugnar pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar.

Sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo portuário, a AMT entendeu que a definição de um procedimento

claro, objetivo e sistematizado de remessa de informação relevante seria essencial para o exercício das respetivas obrigações legais e estatutárias, com o objetivo de melhor servir o interesse público e ter em devida conta os interesses dos *stakeholders*.

Nestes termos, de acordo com o Plano de Atividades da AMT para 2017, foram elaboradas as *“Orientações para a elaboração de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias para 2018”*, que mereceram a concordância daquelas entidades.

Nesta sequência, no uso das respetivas competências e de acordo com aquelas orientações, as administrações portuárias elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2018, juntando elementos da maior relevância para uma decisão informada e fundamentada e que potencie de forma efetiva e positiva a competitividade do sistema, tais como:

- Princípios económicos relevantes tidos em conta na atualização tarifária (racionalização dos custos, melhoria do desempenho, captação de mercados, eliminação de défices, etc.);
- Descrição das principais ações empreendidas e os resultados correspondentes relativamente a ganhos de eficiência, nomeadamente benefícios diretos e indiretos transferidos para os utilizadores;
- Estratégia empresarial prosseguida, impacte esperado da atualização das taxas nos respetivos proveitos e concretização dos princípios do sistema tarifário dos portos do continente;
- Contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço;
- Descrição dos sistemas e respetivos componentes associados ao tipo de serviço prestado ou disponibilizado pela administração portuária, relativamente a cada tarifa do regulamento;
- Mapa evolutivo das rubricas que constituem a demonstração de resultados por naturezas em valores reais de 2015 e 2016, estimados para 2017 e previstos para 2018;
- Relatórios de prestação anual de contas de 2016;
- Balancetes analíticos de razão das classes 6 e 7 dos exercícios de 2015 e 2016 e 1.º semestre de 2017;
- Elementos de planeamento e programação para o 2018;
- Nota síntese dos procedimentos de consulta a entidades interessadas, nomeadamente as Comunidades Portuárias.

Além destes elementos, para efeito da análise das propostas será também tido em conta o enquadramento macroeconómico caracterizado pela atual conjuntura económica nacional e internacional, traduzida nos indicadores que constam do Boletim Económico do Banco de Portugal de junho de 2017, atualizado no princípio do mês de outubro.

2. ENQUADRAMENTO GERAL

Neste ponto é caracterizado brevemente o contexto macroeconómico, nacional e internacional, nomeadamente da Área Euro, bem como a atividade que traduz o comportamento global do sistema portuário do Continente, onde se inserem naturalmente as diversas propostas de atualização do regulamento de tarifas para 2018.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

As propostas de atualização dos regulamentos de tarifas que as administrações portuárias apresentam para vigorarem em 2018 surgem num contexto macroeconómico globalmente positivo para o corrente ano de 2017, segundo as previsões do Banco de Portugal, atualizadas no princípio do corrente mês de outubro e por comparação com os valores de 2016.

Este contexto macroeconómico caracteriza-se, nomeadamente, pelo crescimento do produto interno bruto (PIB), que o Banco de Portugal prevê venha a atingir +2,5% (evoluindo de +1,5% no ano transato), bem como pelo crescimento do consumo privado, de +1,9%, da formação bruta de capital fixo (FBCF), em 8% (quando em 2016 havia sido de +1,6%) e das exportações e das importações, respetivamente +7,1% e +6,9%, e ainda o emprego a crescer +3,1% (superior em 1,5 pontos percentuais ao crescimento de 2016).

Esta situação insere-se num ambiente conjuntural internacional favorável, sublinhando-se o facto de a generalidade dos indicadores referidos para Portugal apresentarem valores superiores aos projetados pelo Banco de Portugal para a média da Área Euro.

No entanto, não podemos deixar de considerar que as propostas de atualização tarifária ora apresentadas terão efeitos em 2018, sendo que as projeções do Banco de Portugal apontam para um abrandamento do desempenho da economia nacional para os anos de 2018 e 2019, com o crescimento do PIB a recuar para taxas de variação anual de +2% e +1,8%, respetivamente, a FBCF a abrandar 2,7 pontos percentuais para um crescimento de +5,3% em 2018 passando para +5,5% em 2019, o crescimento das exportações a diminuir 0,3 pontos percentuais em 2018 (para +6,8%) e mais 2 pontos percentuais em 2019 (para +4,8%), enquanto as importações mantêm a sua taxa de crescimento de +6,9% em 2018, recuando 1,7 pontos percentuais em 2019.

O Banco de Portugal prevê igualmente um abrandamento do comportamento médio da economia na zona Euro traduzido por estes indicadores.

Para o índice harmonizado de preços no consumidor, o Banco de Portugal prevê para o corrente ano de 2017 um crescimento de +1,6%, diminuindo ligeiramente para +1,4% em 2018 e subindo para +1,5% em 2019.

A nível mundial é igualmente apontada uma previsão de abrandamento do comércio mundial de uma taxa anual de +4% para o corrente ano para 3,2% em 2018¹, bem como a diminuição de 0,2 pontos percentuais no produto interno bruto da OCDE e mundial, respetivamente para +1,9% e +2,6%.

Pela importância de que se reveste para a atividade portuária em geral, importa sublinhar a expectativa de crescimento da indústria de transporte marítimo de contentores, que se estima que atinja +3,4% no corrente ano e aumente para +3,6% em 2018, sendo igualmente expectável que o crescimento da procura supere o da oferta².

2.2. A atividade do sistema portuário do Continente

Decorre do ponto anterior a possível coexistência de ambientes indutores de efeitos contrários à evolução da atividade portuária. Por um lado, o abrandamento no tocante à economia, nacional e internacional, mas, por outro lado, algum otimismo no que respeita à evolução do tráfego internacional de contentores, que poderá propiciar um ambiente favorável à manutenção de um crescimento expressivo na atividade de *transshipment* de contentores.

A atividade portuária de movimentação de carga observada nos últimos cinco anos, que constitui a base para a estimativa do movimento expectável para 2018 e se resume no quadro seguinte,

| Descritivo | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 (*) | Δ% média anual |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------|
| Carga Embarcada | 27 547 822 | 34 495 148 | 36 464 231 | 38 086 221 | 39 681 385 | 40 395 870 | +6,7% |
| Δ% Anual | +9,3% | +25,2% | +5,7% | +4,4% | +4,2% | +1,8% | - |
| Carga Desembarcada | 40 652 440 | 45 173 182 | 46 585 951 | 51 235 997 | 54 196 273 | 58 206 795 | +7,2% |
| Δ% Anual | -2,5% | +11,1% | +3,1% | +10,0% | +5,8% | +7,4% | - |
| Volume Total de Carga Movimentada (Ton) | 68 200 262 | 79 668 330 | 83 050 182 | 89 322 218 | 93 877 658 | 98 602 664 | +7,0% |
| Δ% Anual | +2,0% | +16,8% | +4,2% | +7,6% | +5,1% | +5,0% | - |

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

apresenta um crescimento médio anual sustentado de +7%, determinado por +6,7% na carga embarcada e +7,2% na carga desembarcada, embora influenciado por um volume significativamente relevante de tonelage de carga movimentada em operações de transbordo de contentores³.

¹ Fonte 'The Economist Intelligence Unit'.

² Fonte 'Bloomberg'.

³ As operações de *transshipment* de contentores têm apresentado um crescimento médio que se estima na casa dos +23% ao ano, apurado pelo seu movimento medido em TEU. Sublinha-se que a evolução do volume de TEU e da tonelage de carga contentorizada apresentam uma correlação quase perfeita, estimando-se que o volume de carga contentorizada represente cerca de 17,5% do total de carga movimentada no sistema portuário do Continente.

A evolução anual do movimento de contentores verificada no sistema portuário do Continente tem um registo tendencial francamente positivo, superior a +10% ao ano em termos de volume de TEU e a +23% no segmento do *transshipment*.

| Descritivo | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 (*) | Δ% média anual |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------------|
| Movimento Total de Contentores (TEU) | 1 741 266 | 2 193 459 | 2 519 978 | 2 580 076 | 2 744 174 | 3 104 396 | +10,5% |
| Δ% Anual | +8,9% | +26,0% | +14,9% | +2,4% | +6,4% | +13,1% | - |
| Movimento de Contentores em Trânsito (TEU) | 451 315 | 784 941 | 1 034 767 | 1 119 354 | 1 277 645 | 1 531 839 | +23,4% |
| Δ% Anual | +21,8% | +73,9% | +31,8% | +8,2% | +14,1% | +19,9% | - |

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

No tocante ao movimento de navios há a registar o significativo aumento da dimensão média dos que escalam os portos comerciais do Continente, traduzido por uma taxa média anual de crescimento da arqueação bruta (GT) de +7,6%, que constitui a base normal de tarifação da TUP Navio.

| Descritivo | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 (*) | Δ% média anual |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Número de Escalas de Navios | 9 625 | 10 384 | 10 592 | 10 863 | 10 814 | 11 012 | +2,3% |
| Δ% Anual | -7,5% | +7,9% | +2,0% | +2,6% | -0,5% | +1,8% | - |
| Arqueação Bruta Total dos Navios | 140 135 129 | 165 289 418 | 173 553 529 | 191 503 099 | 200 424 895 | 206 276 480 | +7,6% |
| Δ% Anual | +0,5% | +18,0% | +5,0% | +10,3% | +4,7% | +2,9% | - |

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

3. ENQUADRAMENTO E APRECIACÃO DA PROPOSTA DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A.

No presente enquadramento da proposta de atualização do regulamento de tarifas para 2018 apresentado pela Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA) pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas.

3.1. Enquadramento da atividade portuária da APA

O ciclo de sucessivos acréscimos anuais a que vimos assistindo no volume de carga movimentada no porto de Aveiro desde 2012 foi interrompido em 2016, tendo registado uma quebra de -2,5% face ao ano anterior. No entanto, o desempenho deste porto em 2017 indicia uma total recuperação desse recuo, estimando-se que o volume total venha a ultrapassar 5 milhões de toneladas, isto é, superior em +16,4% ao verificado em 2016.

Igualmente se constata que a dimensão média dos navios que escalam o porto de Aveiro tem aumentado significativamente, estimando-se um acréscimo de +14,6% (com uma previsão de aumento do número de escalas de +8,2%).

Este desempenho recente indicia um ambiente favorável à sua manutenção no ano de 2018.

| Descritivo | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 (*) | Δ% média anual |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| Volume de Carga (Ton) | 3 318 067 | 3 956 114 | 4 491 267 | 4 656 098 | 4 541 514 | 5 287 060 | +8,1% |
| Δ% Anual | +0,0% | +19,2% | +13,5% | +3,7% | -2,5% | +16,4% | - |
| Arqueação Bruta Total dos Navios | 2 554 908 | 3 575 717 | 4 444 456 | 4 602 505 | 5 042 687 | 5 777 397 | +15,3% |
| Δ% Anual | -22,2% | +40,0% | +24,3% | +3,6% | +9,6% | +14,6% | - |

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

3.2. Apreciação da proposta de regulamento tarifário da APA

A APA propõe “*não proceder à introdução de quaisquer alterações ao modelo e estrutura tarifária vigente em 2017, assim como não proceder a qualquer atualização do tarifário para 2018*”. No Plano de atividades e orçamento 2017-2019, elaborado em 2016, é referido que o objetivo da não atualização do tarifário em 2017 (face a 2016) consubstancia-se no propósito de atrair mais carga e potenciar a recuperação económica do seu *hinterland*, e, analisando o anexo 5, verificou-se de facto um ligeiro aumento nos proveitos associados à TUP Navio, de cerca de 1,2%.

É importante sublinhar que a metodologia de avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas ora iniciada visa, entre outros objetivos, uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

No contexto deste objetivo, considera-se que valor do indexante para atualização das tarifas não terá, necessariamente, se aplicar da mesma forma aos diversos tipos de serviços prestados. Antes pelo contrário, tendo em conta o enquadramento e os princípios já referidos, e por razões de rigor, o seu valor deve ser ponderado pelos respetivos resultados de exploração, observando um limite máximo a fixar anualmente, em função do contexto económico existente.

Concretizando, designadamente tendo em conta o princípio da equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar, a AMT considera que não se justifica a existência de aumentos tarifários nos serviços que apresentam uma taxa de rentabilidades das vendas superior a 10% e que nos serviços que apresentam taxas de rentabilidade das vendas negativas, o aumento poderá ir até à soma do valor previsto para o IHPC em 2017 e de metade do valor previsto para o IHPC em 2018⁴, de acordo com o boletim económico de junho de 2017 do Banco de Portugal. Para os serviços que apresentam taxas de rentabilidade das vendas entre 0 e 10%, a atualização poderá ir até 1,6%.

Quando a administração portuária não tenha enviado informação desagregada por tipo de serviço, a decisão basear-se-á na taxa de rentabilidade das vendas calculada com base na demonstração de resultados.

Assim, não tendo a APA enviado dados relativos à rentabilidade das vendas de cada tipo de serviço (TUP Navio, pilotagem, reboque, etc...), informação obtida a partir das contas de exploração por área de negócio e tipo de serviço, foi calculada a taxa de rentabilidade das vendas⁵ estimada para 2017 com base na demonstração de resultados, que é de cerca de 14%, valor que a AMT considera ser compatível com a proposta da APA de não atualizar o tarifário em 2018.

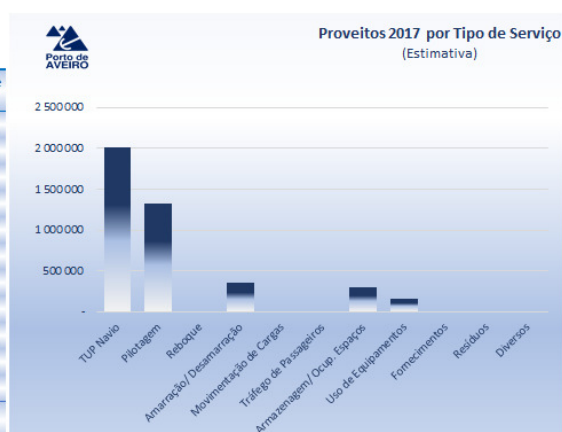
⁴ Considerando o boletim económico do Banco de Portugal de junho de 2017, o valor máximo considerado para a atualização tarifária é 2,3%.

⁵ A taxa de rentabilidade bruta é calculada como o rácio do resultado líquido do exercício pelas vendas e serviços prestados.

| AP | Rubricas | 2016-Real | 2017-Estimado | 2018-Previsto | Var 17/16 | Var 18/17 |
|-----|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|
| APA | VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS | 4 430 933 | 4 164 434 | 4 410 460 | -6,0% | +5,9% |
| | TOTAL RENDIMENTOS | 18 844 099 | 18 612 587 | 18 857 016 | -1,2% | +1,3% |
| | TOTAL DOS GASTOS | -9 164 667 | -9 344 549 | -9 345 520 | +2,0% | +0,0% |
| | EBITDA | 9 679 432 | 9 268 038 | 9 511 496 | -4,3% | +2,6% |
| | EBIT | 1 414 917 | 801 607 | 1 252 892 | -43,3% | +56,3% |
| | RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS | 1 438 726 | 785 588 | 1 228 586 | -45,4% | +56,4% |
| | RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO | 1 248 917 | 584 674 | 1 027 672 | -53,2% | +75,8% |
| | EBITDA / RENDIMENTOS | +51,4% | +49,8% | +50,4% | - | - |
| | EBIT / RENDIMENTOS | +7,5% | +4,3% | +6,6% | - | - |
| | INDICADORES DE RENTABILIDADE | | | | | |
| | - Das Vendas e Serviços Prestados | +28,2% | +14,0% | +23,3% | - | - |
| | - Do Total de Rendimentos | +6,6% | +3,1% | +5,4% | - | - |

TARIFÁRIO GERAL - 2017
Proveitos (%) e Resultados (%) por Tipo de Serviço

| Tipo de Serviço | Proveitos 2017 (estimativa) | % Proveitos | Δ% Proveitos 2017 / 2016 | Rentabilidade Bruta |
|----------------------------|-----------------------------|---------------|--------------------------|---------------------|
| TUP Navio | 2 012 285 | 48,3% | +1,2% | n/a |
| Pilotagem | 1 328 684 | 31,9% | +2,1% | n/a |
| Reboque | - | 0,0% | - | n/a |
| Amarração/ Desamarração | 358 734 | 8,6% | -2,2% | n/a |
| Movimentação de Cargas | - | 0,0% | - | n/a |
| Tráfego de Passageiros | - | 0,0% | - | n/a |
| Armazenagem/ Ocup. Espaços | 300 802 | 7,2% | -40,4% | n/a |
| Uso de Equipamentos | 163 928 | 3,9% | -38,9% | n/a |
| Fornecimentos | - | 0,0% | -100,0% | n/a |
| Resíduos | - | 0,0% | - | n/a |
| Diversos | - | 0,0% | - | n/a |
| TOTAL | 4 164 434 | 100,0% | -6,0% | n/a |



Os custos globais da APA apresentam uma evolução praticamente nula. No entanto, esta é o resultado de um aumento estimado em cerca de 10% nos gastos com pessoal e de uma redução de cerca de 17% nos fornecimentos e serviços externos. O primeiro deve-se ao aumento nas remunerações do pessoal e respetivos encargos e a segunda deve-se a uma redução significativa nos serviços especializados. Esta evolução estável dos rendimentos e gastos não evita variações significativas no resultado líquido do período, que se prevê que diminua cerca de 50% entre 2016 e 2017 e aumente em 2018 cerca de 76%. Assim, a previsão de rentabilidade bruta para 2018 é bastante superior à de 2017, cerca de 23%, apesar da não atualização tarifária para 2018, o que confirma, no entender da AMT, a opção de não atualizar o tarifário para 2018.

A APA consultou a comunidade portuária de Aveiro sobre a sua proposta de não atualização do tarifário em 2018, com a qual aquela concordou, reconhecendo “*ser um factor relevante para a competitividade do Porto de Aveiro, no actual panorama económico.*”

4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Os elementos disponibilizados pela APA permitiram elaborar uma análise aprofundada à sua proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2018.

Não obstante, foi possível concluir que a APA não tem um sistema de contabilidade que permita a análise de rentabilidade por área de negócio e por tipo de serviço. Ora, esta informação é, em nosso entender, essencial para alcançar a harmonização entre as tarifas cobradas por cada tipo de serviço no regulamento tarifário e os custos a eles associados, por forma a reforçar a eficiência e competitividade do porto.

Sem prejuízo do referido, e tendo presente a proposta de atualização do Regulamento de Tarifas da APA, bem como a posição da Comunidade Portuária, que se manifestou favoravelmente, propõe-se:

- (a) aprovar a proposta da APA;
- (b) oficiar esta administração portuária para obtenção da posição desta entidade face à decisão preliminar da AMT, no âmbito de audiência prévia, nos termos dos artigos 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo.

Lisboa, 3 de novembro de 2017

ANEXO

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A. Demonstração de Resultados por Natureza Períodos: 2016-Real, 2017-Estimado e 2018-Previsto

| Rub | Rubricas | 2016-Real | 2017-Estimado | 2018-Previsto | Var 17/16 | Var 18/17 |
|-----|--|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|
| 1 | Vendas e serviços prestados | 4 430 933 | 4 164 434 | 4 410 460 | -6,0% | +5,9% |
| 14 | Outros rendimentos | 13 538 842 | 13 624 918 | 13 903 757 | +0,6% | +2,0% |
| 2 | Subsídios à exploração | 4 965 | 5 845 | - | +17,7% | -100,0% |
| 3 | Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ... | 869 359 | 817 390 | 542 799 | -6,0% | -33,6% |
| 5 | Trabalhos para a própria entidade | - | - | - | - | - |
| | TOTAL RENDIMENTOS | 18 844 099 | 18 612 587 | 18 857 016 | -1,2% | +1,3% |
| 6 | Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas | - | - | - | - | - |
| 7 | Fornecimentos e serviços externos | -4 148 930 | -3 457 251 | -3 466 908 | -16,7% | +0,3% |
| 8 | Gastos com o pessoal | -4 925 146 | -5 428 473 | -5 402 325 | +10,2% | -0,5% |
| 10 | Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões) | 148 366 | - 251 907 | - 263 506 | -269,8% | +4,6% |
| 11 | Provisões (aumentos/reduções) | - | - | - | - | - |
| 12 | Imparidade de investimentos não depreciáveis ... | - | - | - | - | - |
| 13 | Aumentos/reduções de justo valor | - | - | - | - | - |
| 15 | Outros gastos | - 238 957 | - 206 918 | - 212 781 | -13,4% | +2,8% |
| | TOTAL DOS GASTOS | -9 164 667 | -9 344 549 | -9 345 520 | +2,0% | +0,0% |
| 16 | Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos | 9 679 432 | 9 268 038 | 9 511 496 | -4,3% | +2,6% |
| 17 | Gastos/reversões de depreciação e de amortização | -8 286 226 | -8 466 431 | -8 258 604 | +2,2% | -2,5% |
| 19 | Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos) | 1 414 917 | 801 607 | 1 252 892 | -43,3% | +56,3% |
| 20 | Juros e rendimentos similares obtidos | 56 637 | 15 000 | 15 000 | -73,5% | +0,0% |
| 21 | Juros e gastos similares suportados | - 32 828 | - 31 019 | - 39 306 | -5,5% | +26,7% |
| 22 | Resultado antes de impostos | 1 438 726 | 785 588 | 1 228 586 | -45,4% | +56,4% |
| 23 | Imposto sobre o rendimento do período | - 189 809 | - 200 914 | - 200 914 | +5,9% | +0,0% |
| 24 | RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO | 1 248 917 | 584 674 | 1 027 672 | -53,2% | +75,8% |
| | EBITDA / RENDIMENTOS | +51,4% | +49,8% | +50,4% | - | - |
| | EBIT / RENDIMENTOS | +7,5% | +4,3% | +6,6% | - | - |
| | INDICADORES DE RENTABILIDADE | | | | | |
| | - Das Vendas e Serviços Prestados | +28,2% | +14,0% | +23,3% | - | - |
| | - Do Total de Rendimentos | +6,6% | +3,1% | +5,4% | - | - |