

Versão não confidencial

MEMORANDO

ASSUNTO: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2020 DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A.

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 em anexo ao 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 5.º 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 noutra 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 nas alíneas f) do artigo 81.º e a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como pugnar pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que esta 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 da 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*. Neste sentido, foi publicada a Deliberação n.º 1025/2018, em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro, a qual aprova as “*Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio*”.

Nesta sequência, no uso das respetivas competências e de acordo com aquelas linhas de orientação, as administrações portuárias (AP) elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2020. Estas propostas não podem deixar de ser enquadradas na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro. Tal estratégia baseou-se em diversos pressupostos internacionais e nacionais, como sejam o crescimento do número de navios e da sua capacidade, bem como a modernização dos processos de movimentação de carga ao nível dos terminais de contentores e o facto de os portos comerciais do Continente terem atingido, em 2016, “*um volume recorde de movimentação de mercadorias (...)colocando assim um maior desafio aos portos comerciais do Continente para criar condições para a receção de navios de maiores dimensões, salvaguardando as condições de segurança e navegabilidade dos restantes navios e permitindo, paralelamente, o incremento de outras atividades*”.

Face a este contexto, e no sentido de promover o desenvolvimento económico de Portugal e a alavancagem das exportações, o XXI Governo Constitucional entendeu que deveriam ser aproveitadas de forma mais eficiente as vantagens competitivas do posicionamento estratégico do País, apostando no aumento da competitividade crescente a nível global dos portos comerciais do Continente e das cadeias logísticas nacionais, na modernização daqueles portos, na melhoria das infraestruturas e acessibilidades marítimas e terrestres, na

especialização da atividade de cada porto de acordo com o seu *hinterland* específico, na gestão mais eficiente da capacidade disponível, bem como na simplificação de procedimentos e numa abordagem adequada à organização do território.

A estratégia identifica, assim, os principais desafios e objetivos estratégicos para o setor marítimo-portuário e define os projetos de investimento necessários para responder a esses desafios, num total potencial de 2,5 mil milhões de euros, sendo 83% privado, 11% público nacional e 6% europeu, tendo como objetivo alcançar as metas definidas a longo prazo.

Esta estratégia, enquanto *“programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e emprego reais”*, implica adequar infraestruturas e equipamentos e melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias, sendo que a assunção de compromissos no âmbito da execução de medidas e ou projetos previstos depende de fundos disponíveis por parte das entidades públicas e privadas competentes e da comparticipação da União Europeia.

Esta estratégia representa assim a definição de prioridades e obrigadoriedades na prossecução de medidas e investimentos considerados prioritários, porto a porto, cujo financiamento implica, igualmente, o recurso a meios próprios, ainda que não na totalidade.

Nesse âmbito, a estratégia identifica o investimento potencial, mas também os potenciais ganhos na atividade económica e na performance de cada porto, embora não seja efetuado um exercício sobre até que ponto a introdução de medidas de eficiência promove a diminuição dos custos associados aos serviços prestados, com eventuais consequências nas taxas cobradas por esses mesmos serviços.

De referir, a este propósito, a Estratégia da Comissão Europeia “Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios”¹, que defende que é necessário promover a modernização, a eficiência e a qualidade dos serviços e infraestruturas portuárias, tendo em vista, designadamente, a diminuição dos custos da atividade portuária.

A promoção da eficiência dos portos passa pela existência de *“procedimentos, abertos e transparentes, de seleção dos prestadores de serviços portuários, bem como [de] regras para prevenir a fixação de preços abusivos pelos operadores com direitos exclusivos. Criando um contexto de concorrência aberta nos serviços portuários e introduzindo uma pressão*

¹ [https://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-448_pt.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_pt.htm).

concorrencial maior nos portos em que ela ainda não se exerce, incentivar-se-ão os operadores a prestarem serviços de maior qualidade e fiabilidade”, o que também é alcançado através de procedimentos administrativos simplificados e desmaterializados.

Também é defendida “a criação de comités consultivos dos utentes dos portos, (...) [de forma a centrar] a comunidade portuária (...) no serviço ao cliente e (...) [na prestação de] serviços de maior qualidade aos navios que escalam os portos e aos utentes do interior”.

A Comissão defende igualmente uma *“maior autonomia às autoridades portuárias, em particular na fixação das taxas e na afetação dos recursos (...) [de forma a assegurar] a eficiência das operações portuárias”,* devendo ser *“contrabalançada pela supervisão, a cargo de uma autoridade independente que zelará pela lealdade da concorrência e pela coordenação da atividade portuária aos níveis nacional e europeu”,* promovendo igualmente a transparência dos financiamentos públicos.

Na verdade, estas orientações consubstanciam-se, na sua maioria, no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, ainda não acomodado na sua totalidade no ordenamento jurídico português.

Desde 24 de março de 2019 que o mesmo é aplicável diretamente na ordem jurídica interna, embora não se aplicando aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 e que tenham vigência limitada. No entanto, os contratos de serviços portuários celebrados antes desta última data que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes, devem ser alterados até ao dia 1 de julho de 2025, a fim de dar cumprimento ao disposto no referido regulamento.

Não obstante, as regras gerais são aplicáveis na sua quase totalidade, podendo ser implementadas independentemente da necessidade de alteração à legislação portuguesa, designadamente ao Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

Como já tivemos a oportunidade de referir, no que se refere a taxas portuárias, estabelece o regulamento que as taxas devem ser fixadas de acordo com a estratégia comercial e com os planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, mas também devem ser transparentes, facilmente identificáveis, não discriminatórias e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado, e devem contribuir para a manutenção e para o desenvolvimento da infraestrutura e das instalações portuárias, bem como para a prestação dos serviços necessários para efetuar ou facilitar as operações de

transporte, devendo ser evitada uma tarifação excessiva dos serviços portuários, nos casos em que a situação do mercado dos serviços portuários não permita uma concorrência efetiva.

Em suma, as orientações europeias e nacionais para o setor portuário influenciam, de forma relevante, a política tarifária de cada porto, devendo ser tidas em devida conta na aprovação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas em cada ano.

Nesse sentido, deve procurar-se o equilíbrio, nem sempre fácil face à diversidade de circunstancialismos locais, entre as necessidades de investimento e modernização da infraestrutura e serviços e os imperativos de transparência e de equivalência e proporcionalidade entre as taxas por serviços prestados e os custos tidos com esses serviços, sempre num caminho de promoção da competitividade e concorrência saudável no setor.

2. ENQUADRAMENTO GERAL

Neste ponto procede-se a uma breve consideração sobre o contexto macroeconómico, nacional e internacional, bem como sobre a atividade que traduz o comportamento global do sistema portuário do Continente, onde desenvolvem atividade as administrações portuárias, cujas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas para 2020 vão ser objeto de análise.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

O Banco de Portugal (BdP), no seu Boletim Económico divulgado no mês de junho último, prevê a aproximação de um abrandamento da economia nacional, traduzido nomeadamente pela diminuição do produto interno bruto (PIB), que evoluirá de 1,7% previsto para 2019 para 1,6% em 2020 e que se manterá em 2021, bem como do consumo privado, que evoluirá de 2,6% para 2% e 1,7%, e da formação bruta de capital fixo, que reduzirá 2,9 pontos percentuais para 58%, mantendo-se estável o consumo público em 0,5%.

Também para as exportações e para as importações, de importante impacto no transporte marítimo e atividade portuária, o BdP prevê um significativo recuo no seu crescimento, dos atuais 4,5% para 3,1% e de 8% para 4,3%, respetivamente.

Constata-se, assim, que o cenário macroeconómico previsível para 2020, segundo o relatório de verão do Banco de Portugal, não parece ser muito favorável ao crescimento da atividade portuária, com a agravante de o índice harmonizado de preços no consumidor estimado para 2019 ser de 0,9 pontos percentuais, o que serve normalmente de base à maioria das proposta de revisão tarifária, quando para 2020 o BdP prevê que aquele indicador suba para 1,2 pontos percentuais.

Sendo Portugal um país de economia aberta, importa também abordar os indicadores macroeconómicos previstos para a zona euro bem como para a economia mundial.

No mesmo estudo, o BdP prevê, para a zona euro, a manutenção do crescimento atual do consumo, quer privado, quer público, e a diminuição do crescimento da formação bruta de capital fixo dos atuais 2,7 pontos para 2,0 em 2020 e 2021.

Já no que respeita às exportações e importações, o BdP prevê um aumento do crescimento de ambos os indicadores, passando o primeiro dos estimados 2,2 pontos percentuais em 2019, para 2,9 em 2020 e 3,1 em 2021, e o segundo de 2,7 em 2019 para 3,2 em 2020 e 3,4 em 2021.

Ainda relativamente à zona euro, importa referir que as previsões do Banco Central Europeu (BCE) estão alinhadas com as do BdP em termos do sinal das variações, prevendo também a manutenção do crescimento do consumo privado e público de 2019 para 2020 na casa de 1,4 pontos, e a redução da formação bruta de capital fixo também de 2,7 pontos em 2019 para 2,0 em 2020.

No que diz respeito às importações e exportações, o BCE admite o mesmo aumento do crescimento que o BdP.

Atendendo à relativa inter-relação entre os portos nacionais e alguns portos europeus, é previsível algum benefício da atividade portuária decorrente do acréscimo de importações e exportações esperado para a zona euro.

Segundo as previsões do Banco Mundial, o crescimento da economia mundial deve recuar para 2,6% em 2019 e avançar levemente para 2,7% em 2020.

O comportamento em 2019 acabará por se situar a um nível mais baixo do que o inicialmente esperado.

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) previa, em maio do corrente ano, um crescimento do PIB mundial de 3,2% para 2019 e um ligeiro aumento de 0,2 pontos percentuais para 3,4% em 2020, alertando, no entanto, para a existência de riscos negativos que “ensombram” a economia mundial, deixando antever em 2020 um recuo no crescimento global.

2.2. Do Sistema Portuário do Continente

- Atividade portuária

A atividade portuária desenvolvida no sistema portuário do Continente no mais recente período de cinco anos é traduzida por um crescimento significativo entre 2015 e 2017, seguido de um abrandamento em 2018 e estimado para 2019, de respetivamente -3,4% e -3,5%, em termos globais, refletindo abrandamentos quer na carga embarcada, quer na carga desembarcada, sendo que na primeira esse abrandamento se inicia ainda mais cedo, em 2017.

A quebra global estimada para 2019 reflete diversos fatores, dos quais se destacam a diminuição das importações de Petróleo Bruto e de Carvão por menor necessidade da economia, emolado o último caso pela paragem em julho da central termoelétrica para manutenção programada, e, ainda, a significativa diminuição de movimentação de Carga Contentorizada devido à greve dos trabalhadores portuários do Terminal XXI em Sines, desde início de maio.

No que respeita à Carga Contentorizada há ainda a sublinhar o facto de a mesma conter uma parcela significativa, que rondará os 15% de todo o movimento portuário, relativa ao tráfego de *transshipment* cujo comportamento, além das perturbações laborais, dependerá do comportamento do mercado mundial de contentores.

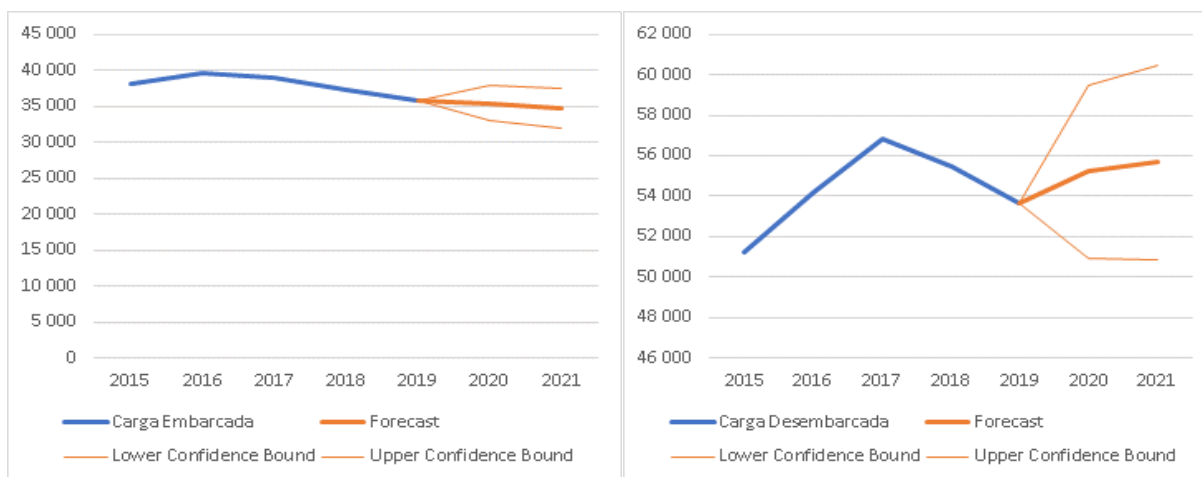
Tendo estes fatores uma natureza significativamente conjuntural ou até circunstancial, não significa que o comportamento para 2020 se mantenha na mesma linha, podendo registar-se uma alteração de circunstâncias e a atividade portuária observar um crescimento que melhorará as condições de exploração das administrações portuárias.

O supra referido surge espelhado no quadro seguinte de cuja leitura ressalta ainda a evolução da carga embarcada, que inclui maioritariamente o tráfego de exportação, que apresenta uma taxa média anual de crescimento negativa de -1,8% apurada nos últimos cinco anos, sendo positiva de +4,1% se calculada desde 2011 (ambas por ajustamento de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados). A carga desembarcada, que inclui o tráfego de importação, regista taxas médias anuais de crescimento positivas qualquer que seja o período de análise, sendo de +4,3% para o período mais longo e de +1,1% para o período mais recente.

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA

		2015	2016	2017	2018	2019 (*)	Δ% média anual '11-'19	Δ% média anual '15-'19
Carga Embarcada	mTon	38 086	39 681	39 071	37 198	35 792	+4.1%	-1.8%
	Δ%	+4.4%	+4.2%	-1.5%	-4.8%	-3.8%	-	-
Carga Desembarcada	mTon	51 236	54 196	56 849	55 430	53 615	+4.3%	+1.1%
	Δ%	+10.0%	+5.8%	+4.9%	-2.5%	-3.3%	-	-
Total de Carga Movimentada	mTon	89 322	93 878	95 920	92 628	89 407	+4.2%	-0.1%
	Δ%	+7.6%	+5.1%	+2.2%	-3.4%	-3.5%	-	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho



Os gráficos apresentados exibem a projeção estatística das curvas das cargas embarcada e desembarcada, sublinhando-se que a primeira aponta com maior probabilidade a ocorrência de uma evolução negativa (-1%), enquanto na segunda a evolução mais provável é de crescimento (+3%), não obstante o expressivo intervalo de confiança.

Este comportamento global não é, naturalmente, idêntico em todos os portos, sendo o que interessa a cada administração portuária objeto de análise individual no capítulo respetivo.

Para além das observações relativas à carga movimentada, importa igualmente apreciar o tráfego de contentores, considerando o facto de a tarifação da Carga Contentorizada ser normalmente efetuada através da quantidade de contentores, por unidade ou por TEU, que a condiciona.

A projeção para o final do ano de 2019 dos dados apurados até julho e introduzindo um ajustamento a Sines pelo facto de as perturbações laborais terem terminado no mês de

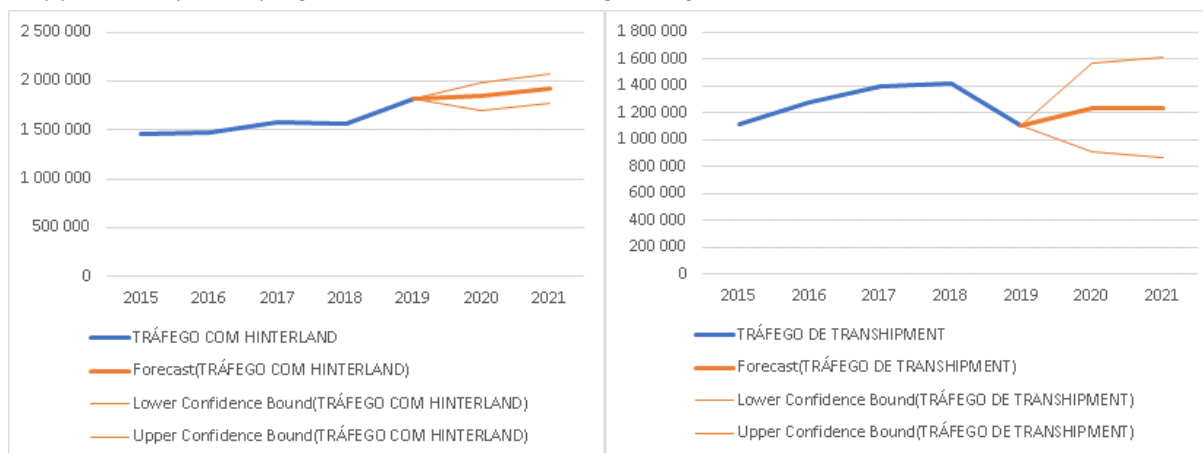
agosto, aponta para que o tráfego global de contentores, medido em TEU, registre uma quebra de -2%, sendo o porto de Sines o único com a estimativa de variação negativa.

Salienta-se o crescimento significativo do tráfego com o *hinterland*, gerador de receitas unitárias de montante mais elevado, que regista uma taxa média anual de crescimento para os últimos cinco anos de +5,3%, sendo as projeções para 2020 também positivas (+1,4%). Prevê-se que o tráfego de *transshipment* evolua para 2020 segundo um cenário positivo (+11,6%), após a quebra justificada em 2019, sublinhando-se, no entanto, o elevado intervalo de variação no grau de confiança que confere grande variabilidade àquela projeção.

EVOLUÇÃO E TENDÊNCIA DO VOLUME DE CONTENTORES (TEU) NOS TRÁFEGOS COM HINTERLAND E EM TRANSHIPMENT

	2015	2016	2017	2018	2019 ^(*)	Δ% média anual '11-'19	Δ% média anual '15-'19
TRÁFEGO COM HINTERLAND	1 460 406	1 466 339	1 579 112	1 566 683	1 818 742	+4.1%	+5.3%
Δ%	-1.7%	+0.4%	+7.7%	-0.8%	+16.1%	-	-
TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT	1 119 354	1 277 645	1 395 521	1 421 643	1 108 697	+14.4%	+1.0%
Δ%	+8.2%	+14.1%	+9.2%	+1.9%	-22.0%	-	-
TOTAL GERAL	2 579 760	2 743 984	2 974 633	2 988 326	2 927 439	+7.8%	+3.4%
Δ%	+2.4%	+6.4%	+8.4%	+0.5%	-2.0%		

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho e ajustamento de Sines



No contexto da avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas faz sentido apreciar o quadro de evolução do movimento de navios, em termos de número de escalas e de arqueação bruta, uma vez que destes fatores depende uma parte significativa das receitas das administrações portuárias.

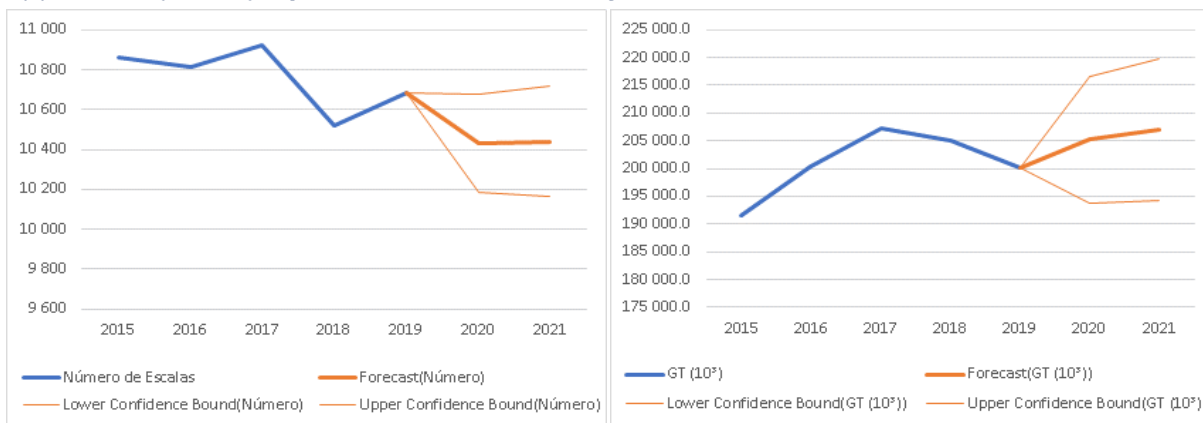
Refletidas no quadro e gráficos seguintes verifica-se que as estimativas para o ano de 2019 apontam no sentido de um crescimento do número de escalas, +1,6%, e uma diminuição do volume de arqueação bruta (GT), -2,3%, contrariando as tendências de evolução anual para o período dos últimos cinco anos, cuja taxa média anual de crescimento foi respetivamente de -0,6% e de +1,1%.

No entanto, a projeção estatística para 2020 aponta como mais provável uma quebra de -2,4% no número de escalas e um acréscimo de +2,5% no volume de arqueação bruta, criando um cenário favorável ao crescimento das receitas daqui advenientes, pois em regra estas dependem deste segundo indicador.

EVOLUÇÃO E TENDÊNCIA DO NÚMERO DE ESCALAS E ARQUEÇÃO BRUTA DOS NAVIOS

		2015	2016	2017	2018	2019 ^(*)	Δ% média 2011-2019	Δ% média 2015-2019
Número		10 863	10 814	10 924	10 520	10 685	+0.8%	-0.6%
	Δ%	+2.6%	-0.5%	+1.0%	-3.7%	+1.6%	-	-
GT (10 ³)		191 503.1	200 424.9	207 256.4	204 984.6	200 174.9	+5.3%	+1.1%
	Δ%	+10.3%	+4.7%	+3.4%	-1.1%	-2.3%	-	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho



Em suma, para concluir este ponto de enquadramento setorial, assinala-se o facto de, no ano corrente, se assistir a um desempenho global ligeiramente negativo em termos de volume de carga, de contentores e de arqueação bruta dos navios que escalam os portos do Continente, sendo, no entanto, positivo o tráfego de contentores com o *hinterland* e o número de escalas de navios.

A nível das projeções para 2020, esperam-se variações positivas no volume de carga (+1,4%, em resultado do confronto da carga embarcada e da carga desembarcada), no volume de contentores em TEU (+5,3%) e na arqueação bruta de navios (+2,5%), sendo negativa a evolução do número de escalas.

- Situação económica global das administrações portuárias

Tendo subjacente históricos, perfis e níveis de atividade distintos, a estrutura económica das administrações portuárias apresenta naturalmente particularidades que devem ser tidas em conta na análise em curso das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas.

As estimativas que as administrações portuárias efetuam para 2019 das rubricas agregadas que traduzem as respetivas estruturas económicas apontam para um volume de rendimentos da atividade portuária que se cifram em 212,2 milhões de euros, gerando um resultado bruto de 34,1 milhões de euros, correspondente a uma rentabilidade bruta média de cerca de 16,1%.

A leitura do quadro evidencia uma relativa assimetria na estrutura económica da atividade portuária das várias administrações portuárias, sendo a APS a que regista a taxa de rentabilidade bruta mais elevada, de +31,9%, surgindo no extremo oposto a APFF com uma rentabilidade negativa de -48,8%. No caso da APSS, este indicador merece também realce por apresentar um valor positivo de +22,5%, superior aos da APDL, APA e APL que oscilam entre +10,6% e +11,3%.

	2019						
Rubrica	APDL	APA	APFF	APL	APSS	APS	TOTAL
1. Rendimentos da atividade portuária	59 117	19 827	5 562	50 884	24 483	52 350	212 224
2. Gastos Diretos	41 315	-	-	34 630	11 399	11 649	98 992
2.1.CMVMC	1 336	-	-	-	-	3 153	4 489
2.2.FSE	10 066	-	-	4 239	2 140	1 472	17 917
2.3.Pessoal	7 229	-	-	11 819	4 555	2 435	26 039
2.4.Depreciações e amortizações	16 182	-	-	14 163	3 639	4 531	38 515
2.5.Outros Gastos	6 502	-	-	4 409	1 064	58	12 033
3. Gastos Indiretos	11 126	-	-	10 868	7 586	23 976	53 556
3.1.CMVMC	181	-	-	-	-	17	198
3.2.FSE	4 206	-	-	3 635	987	3 698	12 526
3.3.Pessoal	8 657	-	-	6 334	4 883	8 765	28 638
3.4.Depreciações e amortizações	1 457	-	-	677	1 549	8 854	12 537
3.5.Outros Gastos	- 3 374	-	-	221	168	2 642	- 343
4. Gastos Totais (2+3)	52 441	17 273	8 278	45 498	18 985	35 625	178 100
5. Resultados da atividade portuária	6 676	2 554	- 2 716	5 386	5 498	16 725	34 124
% Resultados Sobre Rendimentos	+11.3%	+12.9%	-48.8%	+10.6%	+22.5%	+31.9%	+16.1%

- Orientações e Estratégias

De acordo com a informação disponibilizada pela Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Empresarial do Estado (UTAM) no seu sítio na internet (<http://www.utam.pt>), o acionista único, Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), ainda não emitiu novas instruções para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão

reportados ao ano 2020, permanecendo, por conseguinte, válidas as instruções sobre a elaboração desses instrumentos emitidas para 2019, reportadas ao triénio 2019-2021.

Neste documento, a DGTF, tendo presente o enquadramento da economia portuguesa, determina que a proposta de Plano de Atividades e Orçamento (PAO), incluindo o Plano de Investimentos, deve materializar políticas que garantam:

- i. A melhoria da eficiência operacional, traduzida na manutenção ou redução do peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios;
- ii. A contenção dos gastos com pessoal;
- iii. A contenção no crescimento do endividamento remunerado corrigido de aumentos de capital e líquido do financiamento de novos investimentos;
- iv. Que as novas atividades, incluindo os novos investimentos, sejam sustentadas em análise de custo-benefício demonstrativas da racionalidade económica para a prossecução dos objetivos gerais da empresa.

A DGTF adianta ainda que *“por norma, é expectável que as principais variáveis de atividade da empresa, por exemplo volume de negócios ou FSE, evoluam em linha com indicadores como o consumo privado e a evolução dos preços”*, indicando, nomeadamente, o indicador 1,4% como previsto para o IPC em 2020, admitindo, contudo, a existência de desvios devidamente explicitados e sustentados em:

- i. Fatores idiossincráticos da empresa, verificáveis nos anos mais recentes e que se esperam repetir;
- ii. Fatores resultantes de políticas/investimentos da empresa que alteram o padrão histórico observado das receitas ou despesas e/ou tornam menos relevante o cenário macroeconómico;
- iii. Enquadramentos setoriais distintos da média macroeconómica; e
- iv. Outros fatores considerados relevantes para o objeto da empresa, onde se incluem objetivos setoriais definidos pelas tutelas.

Para além das orientações emitidas pelo acionista, as administrações portuárias estão ainda obrigadas ao cumprimento da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, cujos termos determinam os seguintes três objetivos estratégicos:

- a) Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*;
- b) Melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias;
- c) Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

3. ENQUADRAMENTO E APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APDL

No presente enquadramento da proposta de atualização do regulamento de tarifas para 2020 apresentado pela APDL pretende caracterizar-se 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, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

Como nota metodológica, adianta-se que a previsão da atividade portuária para 2020, no tocante à movimentação de carga, de contentores e de navios, foi calculada utilizando a função incorporada no Excel em modelos de ajustamento linear, por análise do comportamento histórico para o período de 2015 a 2019.

- Atividade portuária

A jurisdição da APDL inclui os portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, bem como a Via Navegável do Douro, se bem que esta última se exclui do presente processo, dada a sua natureza e tarifário específicos.

Importa, no entanto, salientar que, embora o tarifário em apreço seja um único documento para todos portos, nomeadamente Viana do Castelo e Leixões, as respetivas tipologias de *'tool port'* e *'landlord port'*, respetivamente, conferem importâncias distintas aos diversos capítulos do tarifário, pois no tocante à movimentação de carga, por exemplo, em Leixões a sua grande maioria é efetuada nos terminais concessionados, enquanto em Viana do Castelo é efetuada por empresas licenciadas que prestam esse serviço à APDL.

Salientadas estas particularidades relativas à tipologia de gestão, sublinha-se que as diferenças entre os dois portos se estendem à dimensão em termos de volume de carga movimentada, que se traduz pelo facto de Viana do Castelo representar apenas 2% do seu movimento conjunto, bem como ao respetivo comportamento, pois Viana do Castelo regista uma tendência de evolução negativa, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -4,2%, se tomado o período desde 2011, ou de -2,8%, no período dos cinco anos mais recentes, enquanto para Leixões estes indicadores têm os valores de +2,5% e de +1,4%, respetivamente.

VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA

		2019 (E)	Δ% média anual '11-'19	Δ% média anual '15-'19
Viana do Castelo	mTon	407.8	-4.2%	-2.8%
Douro e Leixões	mTon	19 740.0	+2.5%	+1.4%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho

Para efeito da análise da atividade portuária, são considerados globalmente os dois portos, uma vez que o regulamento de tarifas é único e o peso do porto de Viana do Castelo tem pouca expressão.

No que respeita à movimentação de carga, sublinha-se o facto de a tendência de evolução apresentar uma taxa média anual de crescimento positiva de +1,4% (resultado de +1,4% nas operações de embarque e de +1,3% nas operações de desembarque), prevendo-se que, após a estimativa de um acréscimo de +3,4% no corrente ano, se registre em 2020 um crescimento de +1,2% (resultante de um crescimento de +2% na carga desembarcada e de uma redução de -0,2% na carga embarcada).

O cenário definido para o movimento de contentores apresenta uma evolução média anual de +2,5% no período de cinco anos mais recentes e estimativas de +4,8% e +1,5% para 2019 e 2020, respetivamente.

Já no movimento de navios, a tendência geral de evolução no período mais recente de cinco anos é positiva para o indicador de arqueação bruta, +0,5%, e negativa para o número de escalas, -1,3%, sendo positivas as estimativas para o corrente ano, mas negativas as previsões para 2020, de -3,1% no número de escalas e de -0,8% no volume de arqueação bruta. Esta previsão contraria a tendência de evolução dos últimos anos, mas é o resultado da função *'forecast'* que atende ao histórico e à deteção de alguma sazonalidade.

Em conclusão, podemos considerar que o cenário que a APDL encontrará em 2020 para o desenvolvimento da sua atividade é globalmente favorável, em resultado de perspetivas positivas no que toca à movimentação de carga e de contentores, e negativas no movimento de navios.

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

		2015	2016	2017	2018	2019 (E)	2020 (P)	Δ% média anual '11-'19	Δ% média anual '15-'19
CARGA									
Carga Embarcada	mTon	7 590	7 513	7 817	7 554	8 100	8 087	+2.3%	+1.4%
	Δ%	-2.0%	-1.0%	+4.0%	-3.4%	+7.2%	-0.2%	-	-
Carga Desembarcada	mTon	11 634	11 193	12 105	11 930	12 048	12 293	+2.3%	+1.3%
	Δ%	+7.7%	-3.8%	+8.1%	-1.5%	+1.0%	+2.0%	-	-
Total de Carga Movimentada	mTon	19 224	18 706	19 922	19 483	20 148	20 380	+2.3%	+1.4%
	Δ%	+3.6%	-2.7%	+6.5%	-2.2%	+3.4%	+1.2%	-	-
CONTENTORES									
TEU		624 022	658 484	633 546	667 754	700 139	710 860	+2.3%	+2.5%
	Δ%	-6.4%	+5.5%	-3.8%	+5.4%	+4.8%	+1.5%	-	-
NAVIOS									
Nº DE ESCALAS		2 933	2 929	2 913	2 754	2 832	2 744	+0.1%	-1.3%
	Δ%	+4.6%	-0.1%	-0.5%	-5.5%	+2.8%	-3.1%	-	-
GT (10³)		36 136	33 669	34 394	35 070	36 373	36 085	+3.4%	+0.5%
	Δ%	+10.7%	-6.8%	+2.2%	+2.0%	+3.7%	-0.8%	-	-

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho

(P) Previsão por ajustamento linear aos valores históricos

- Situação económica

A estrutura económica da APDL, que enquadra a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2020, apresenta um razoável grau de solidez, embora a taxa de rentabilidade do volume de negócios (incluindo as várias rubricas de rendimentos) apresente valores progressivamente mais baixos, de 11,3% em 2017 para os 8,6% estimados para 2019.

Para 2020 prevê-se a redução da taxa de rentabilidade para 7,9%, resultante do confronto do recuo global dos rendimentos de -0,4% (+4,4% nas vendas, prestação de serviços e subsídios

Rubricas (agregadas)	2017 Real	2018 Real	2019 Estimado	2020 Previsto	Δ% '18/'17	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	52 534.2	55 868.4	57 675.2	60 209.8	+6.3%	+3.2%	+4.4%
2. Outros Rendimentos	11 593.6	12 355.5	13 600.0	10 776.1	+6.6%	+10.1%	-20.8%
3. Gastos Operacionais	(26 882.9)	(28 264.0)	(30 580.5)	(32 429.2)	+5.1%	+8.2%	+6.0%
4. Outros Gastos	(3 150.0)	(3 140.7)	(3 744.7)	(5 466.5)	-0.3%	+19.2%	+46.0%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	(483.4)	(963.1)	(5 845.1)	(560.5)	+99.2%	+506.9%	-90.4%
6. EBITDA	33 611.4	35 856.1	31 104.9	32 529.6	+6.7%	-13.3%	+4.6%
7. Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(23 602.7)	(24 729.1)	(25 708.5)	(26 186.6)	+4.8%	+4.0%	+1.9%
8. Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis	205.5	(460.7)	4 134.4	2 430.6	-324.2%	-997.5%	-41.2%
9. EBIT	10 214.2	10 666.3	9 530.8	8 773.6	+4.4%	-10.6%	-7.9%
10. Juros e Impostos	(2 988.7)	(3 604.2)	(3 389.0)	(3 198.1)	+20.6%	-6.0%	-5.6%
11. Resultado líquido do período	7 225.5	7 062.1	6 141.8	5 575.5	-2.3%	-13.0%	-9.2%
Rentabilidade do Volume de Negócios [10 / (1+2)]	+11.3%	+10.4%	+8.6%	+7.9%			

à exploração e -20,8% nos outros rendimentos) com o agravamento de 10,4% dos gastos (de +6% nos operacionais e de +46% nos outros), que, ainda assim, tem subjacente um acréscimo no EBITDA de 1,4 milhões de euros, anulado pelo crescimento de -2,2 milhões de euros no valor das depreciações, amortizações e imparidades no investimento, que determina uma redução no EBIT, face a 2019, de 7,9% (-757,3 mil euros) e uma previsão de resultado líquido de 5,6 milhões de euros.

Conforme indicado no mapa anexo, a taxa de rentabilidade bruta média (TRBM) calculada com base em valores agregados de grupos de rubricas de natureza diversa, situa-se na casa dos 10,4% em 2018, evoluindo para 8,6% e 7,9% respetivamente para a estimativa de 2019 e previsão de 2020, que se enquadra com o calculado com mais rigor pela APDL, que se cifra em 9,41% para o ano de 2018 (tendo por base o período de 2016 a 2018).

O valor do total de rendimentos apresentado no quadro anterior inclui as prestações de serviços das várias áreas de negócio que a APDL desenvolve e que atingem o montante de cerca de 61,5 milhões de euros. Embora o valor não esteja refletido diretamente no quadro anterior, o que mais releva na estrutura apresentada neste quadro é o facto de a área de negócio a que respeita diretamente o regulamento de tarifas em apreciação, representar apenas 29,3% do total do volume da prestação de serviços, correspondente a 18 milhões de euros.

Destaca-se ainda que a área de negócio que mais contribui para a realização das receitas de exploração é a das concessões de movimentação de carga, que representa 52,3%, a que corresponde um valor superior a 32 milhões de euros.

Área de Negócio	Rendimentos 2020 10 ³ €	%
Regulamento Geral de Tarifas	18 034.6	29.3%
Regulamento de tarifas específicas	4 555.2	7.4%
Concessões (movimento de cargas)	32 169.4	52.3%
Concessões (pesca)	188.2	0.3%
Concessões (Náutica de recreio)	229.7	0.4%
Concessões (outras)	180.8	0.3%
Outras áreas de negócio	6 100.5	9.9%
Total	61 458.6	100.0%

Acresce ainda referir que as receitas da área de negócio desenvolvida no âmbito da aplicação do regulamento das tarifas específicas, cuja aprovação não carece da intervenção da AMT, ascendem a cerca de 4,6 milhões de euros, correspondente a 7,4% do total do volume de serviços prestados.

Sublinha-se o facto de a APDL não ter apresentado os custos, reais ou estimados, associados a cada uma das áreas de negócio, impossibilitando a avaliação do grau de ajustamento global do tarifário em apreço.

Dos diversos serviços que integram o regulamento de tarifas, distinguem-se, pelo valor dos rendimentos que geram, a TUP Navio, que se prevê representar em 2020 um peso de 29,9% (correspondente a 5,4 milhões de euros), seguido do Reboque com 24% (4,3 milhões de euros) e da Pilotagem (3,7 milhões de euros), 74,2% no seu conjunto.

Serviços incluídos no Regulamento Geral de Tarifas	Rendimentos 2020 10 ³ €	% Redtos
TUP Navio	5 387.4	29.9%
Pilotagem	3 673.3	20.4%
Reboque	4 327.0	24.0%
Amarração/Desamarração	883.0	4.9%
Movimentação de Cargas	293.0	1.6%
Tráfego de Passageiros	279.1	1.5%
Armazenagem/Ocupação de Espaços	1 392.1	7.7%
Uso de Equipamentos	851.6	4.7%
Fornecimentos	203.7	1.1%
Resíduos	744.4	4.1%
Diversos	0.0	0.0%
Total	18 034.6	100.0%

Os restantes serviços apresentam uma expressão individual menos significativa, destacando-se a Armazenagem/Ocupação de Espaços com 7,7%, cerca de 1,4 milhões de euros.

Sublinha-se o facto de a APDL não ter apresentado os custos, reais ou estimados, associados a cada um dos serviços que presta no âmbito do regulamento de tarifas, impossibilitando a avaliação do grau de ajustamento dos respetivos valores das tarifas.

4. APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APDL

A APDL propõe, na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2020, “*uma atualização de tarifas de montante igual ao da taxa de variação do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) de 2019 que, de acordo com o Boletim Económico de junho do Banco de Portugal, se situará nos 0,9%*”. Esta proposta decorre do facto de a taxa de rentabilidade bruta média da APDL ser inferior à taxa de rentabilidade de referência, que é de 13,5% para 2019.

De acordo com a APDL, as alterações efetuadas no regulamento de tarifas de 2019, nomeadamente o reescalamento e atribuição de maiores reduções na TUP Navio aos serviços de linha regular ou de cabotagem continental e a eliminação do agravamento do serviço de reboque em período extraordinário, traduziram-se em ganhos para os utilizadores, tendo inclusive resultado num aumento da arqueação bruta (GT) dos navios que escalaram o porto em 2019.

A par da política tarifária preconizada pela APDL, esta encontra-se obrigada a cumprir os rácios de rentabilidade e a redução dos gastos operacionais² impostos pela tutela³, nomeadamente a melhoria da eficiência operacional, traduzida pela redução do peso dos gastos operacionais no volume de negócios, assim como a contenção dos gastos com pessoal. Numa análise à demonstração de resultados da APDL, verifica-se, no entanto, que não houve uma melhoria na eficiência operacional. Pelo contrário, as previsões para 2020 indicam que o peso dos gastos operacionais no volume de negócios vai aumentar, em grande parte devido ao aumento importante na rubrica Outros gastos, que, de acordo com o Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2019-2021, “é explicado na sua totalidade pelo reconhecimento do gasto associado à empreitada de [construção do] Acesso Rodoviário Porto de Mar do porto de Viana do Castelo (1,33 milhões de euros)”⁴.

O Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2019-2021 da APDL refere ter tido “por base as Instruções sobre a Elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão – 2019, recebidos através do Ofício nº 5487 da DGTF – Direção-Geral do Tesouro e Finanças, de 21 de novembro de 2018”, além de que a empresa pretende “atender aos desafios que se colocam às três unidades de negócio, porto de Leixões, porto de Viana do Castelo e via navegável do Douro, nomeadamente, através da concretização dos investimentos contemplados na Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária 2017-2026, os quais obrigam a um esforço financeiro elevado, que conduzem a um aumento dos gastos operacionais, ancorados numa expectativa de aumento do tráfego e estimativa de incremento dos rendimentos.”

A memória justificativa apresentada pela APDL refere que esta AP “tem seguido uma estratégia empresarial ajustada às necessidades do porto de Leixões e do porto de Viana do Castelo, pois são duas infraestruturas portuárias com realidades próprias”. Também no PAO 2019-2021 é referida a necessidade de atender aos desafios de cada uma das unidades de negócio, sendo que grande parte dos investimentos previsto no triénio 2019-2021 serão realizados no porto de Leixões, com o objetivo de ultrapassar os constrangimentos que este porto enfrenta, relacionados sobretudo com as limitações na receção de navios de maior porte, a sustentabilidade ambiental e o esgotamento de capacidade de expansão de terraplenos. Estes investimentos estão previstos na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026.

² Os gastos operacionais consistem na soma dos gastos com Fornecimentos e serviços externos e dos Gastos com pessoal.

³ De acordo com um ofício circular da Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

⁴ Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2019-2021, pp.: 40.

No que respeita à evolução da estrutura económica apresentada no anexo «Demonstração de resultados por natureza», importa sublinhar o facto de a APDL prever um aumento, em todas as rubricas associadas aos gastos, bem superior ao do IHPC para 2019, bem como ainda superior ao aumento previsto das «vendas e prestação de serviços». Esta evolução, ligada ao facto de a APDL prever, para 2020, uma redução nos rendimentos globais, causa uma redução do resultado líquido em cerca de 9%, o que poderá dificultar o financiamento dos projetos de investimento referidos acima.

A indisponibilidade deste sistema de contabilidade analítica impede uma análise mais detalhada às taxas de rentabilidade por área de negócio e tipo de serviço. Assim, a AMT analisou a taxa de rentabilidade bruta média da APDL com base na demonstração de resultados e nos balancetes enviados por esta administração portuária. Com base nesta informação, a taxa de rentabilidade bruta média corrigida de verbas não elegíveis é de 9,4%, inferior à taxa de rentabilidade de referência para 2020, que é de 13,5%.

A APDL apresenta uma comparação das suas taxas da TUP Navio, pilotagem, reboque e amarração com as praticadas por outros portos nacionais, nomeadamente os portos de Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines. A TUP Navio é mais elevada do que nos portos de Lisboa e Setúbal⁵ e parece sê-lo também nos portos de Aveiro e de Sines, embora a comparação com estes dois portos seja mais difícil porque a estrutura da taxa não é a mesma. Também as percentagens de reduções associadas ao serviço de linha regular parecem ser superiores no porto de Leixões do que nos restantes portos.

Relativamente às restantes taxas, a comparação é dificultada por cada porto utilizar uma metodologia diferentes para a definição dos serviços e da respetiva tarifa. No entanto, é possível concluir que, de uma forma global, o porto de Leixões cobra tarifas de pilotagem inferiores às dos restantes portos, com exceção do porto de Sines e também parece cobrar tarifas de amarração inferiores às dos restantes portos, embora tal não se aplique a todos os horários.

No âmbito da consulta às entidades interessadas na revisão do regulamento de tarifas para 2020, foi o mesmo enviado pela APDL às Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo, as quais deram um parecer favorável à proposta apresentada pela APDL.

⁵ Com exceção das taxas praticadas para os navios *roll-on/roll-off*, mais elevadas no porto de Lisboa.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

No seguimento do exposto, propomos que a decisão da AMT seja a de aprovar a proposta de atualização do regulamento de tarifas para 2020 apresentada pela APDL, por se considerar que a mesma, alinhada com o IHPC previsto para 2019, permite gerar aumento de receitas, sem pôr em causa a competitividade do porto, posição confirmada pelos pareceres favoráveis das Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo.

Não obstante, e tendo em conta as anteriores posições da Comissão Europeia e dos termos do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, considera-se ser de solicitar à APDL um ponto de situação sobre que procedimentos foram iniciados para, progressivamente, dar cumprimento às exigências de promoção de taxas portuárias transparentes, facilmente identificáveis, não discriminatórias, não excessivas e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado, designadamente através dos adequados sistemas de contabilidade analítica.

ANEXO

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA

	2017 R	2018 R	2019 E	2020 P	Δ% '18/'17	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19
1 Vendas e serviços prestados	50 390 845	54 070 518	55 933 495	57 700 737	+7.3%	+3.4%	+3.2%
2 Subsídios à exploração	2 143 338	1 797 852	1 741 748	2 509 032	-16.1%	-3.1%	+44.1%
3 Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conj.	-	-	-	-	-	-	-
4 Variação nos inventários da produção	-	-	-	-	-	-	-
5 Trabalhos para a própria entidade	-	31 084	-	-	-	-100.0%	-
6 Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-1 411 036	-1 465 983	-1 477 549	-1 548 853	+3.9%	+0.8%	+4.8%
7 Fornecimentos e serviços externos	-11 588 838	-12 220 535	-13 576 202	-14 132 675	+5.5%	+11.1%	+4.1%
8 Gastos com o pessoal	-13 883 052	-14 608 521	-15 526 762	-16 747 641	+5.2%	+6.3%	+7.9%
9 Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-
10 Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 23 287	- 11 062	- 4 858	- 12 000	-52.5%	-56.1%	+147.0%
11 Provisões (aumentos/reduções)	- 460 383	- 951 994	- 587 310	- 548 494	+106.8%	-38.3%	-6.6%
12 Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-5 252 944	-	-	-	-100.0%
13 Aumentos/reduções de justo valor	297	- 42	-	-	-114.1%	-100.0%	-
14 Outros rendimentos	11 593 550	12 355 450	13 600 039	10 776 060	+6.6%	+10.1%	-20.8%
15 Outros gastos	-3 150 006	-3 140 689	-3 744 728	-5 466 533	-0.3%	+19.2%	+46.0%
16 Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	33 611 429	35 956 078	31 104 929	32 529 633	+6.7%	-13.3%	+4.6%
17 Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-23 602 698	-24 729 130	-25 708 504	-26 186 648	+4.8%	+4.0%	+1.9%
18 Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	205 488	- 460 652	4 134 386	2 430 574	-324.2%	-997.5%	-41.2%
19 Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	10 214 219	10 666 296	9 530 811	8 773 559	+4.4%	-10.6%	-7.9%
20 Juros e rendimentos similares obtidos	73 782	9 054	828	-	-87.7%	-90.9%	-100.0%
21 Juros e gastos similares suportados	- 515 336	- 483 698	- 456 914	- 435 350	-6.1%	-5.5%	-4.7%
22 Resultado antes de impostos	9 772 665	10 191 652	9 074 725	8 338 209	+4.3%	-11.0%	-8.1%
23 Imposto sobre o rendimento do período	-2 547 176	-3 129 514	-2 932 914	-2 762 716	+22.9%	-6.3%	-5.8%
24 Resultado líquido do período	7 225 490	7 062 138	6 141 811	5 575 493	-2.3%	-13.0%	-9.2%
Rentabilidade do Volume de Negócios [24 / (1 + 2 + 14)] (%)	+11.3%	+10.4%	+8.6%	+7.9%	-	-	-
~~~~~ Cálculo aproximado da TRBM (com base no Res. Líquido) ~~~~~	-	+8.3%	+8.0%	+7.9%	-	-	-