

MEMORANDO

Assunto: PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA, 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 273/2007, 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 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

Importa caracterizar 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 apresentaram 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 LISBOA, S.A., PARA 2018

No presente enquadramento da proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2018 apresentado pela Administração do Porto de Lisboa, S.A., (APL) para 2018 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 APL

A atividade de movimentação de carga no porto de Lisboa tem observado alguma irregularidade ao longo dos anos, refletindo uma relativa estagnação do volume de tonelagem, que no período 2012-2017 se traduz por uma taxa média anual de +0,1%, mercê da retoma a que se vem assistindo no corrente ano, e cuja extrapolação linear aponta para um acréscimo de cerca de +20% comparativamente a 2016 (o pior registo do porto de Lisboa desde o ano 2000).

No entanto, dever-se-á ter presente o período de paz laboral que o porto atravessa e a aparente progressiva recuperação da confiança dos carregadores e armadores, fatores que indicarão a manutenção da recuperação, pelo menos para aproximação dos níveis já atingidos (na casa das 13 milhões de toneladas).

O movimento de navios, nomeadamente no que respeita ao volume total de arqueação bruta, evoluiu de forma semelhante ao volume de carga.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Volume de Carga (Ton)	11 080 697	12 029 679	11 853 497	11 582 723	10 224 868	12 264 547	+0,1%
Δ% Anual	-10,3%	+8,6%	-1,5%	-2,3%	-11,7%	+19,9%	-
Movimento Total de Contentores (TEU)	485 696	549 302	502 145	481 289	391 283	497 201	-2,5%
Δ% Anual	-10,4%	+13,1%	-8,6%	-4,2%	-18,7%	+27,1%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	44 248 282	49 256 709	47 029 073	49 842 885	45 087 060	46 143 672	-0,0%
Δ% Anual	-2,6%	+11,3%	-4,5%	+6,0%	-9,5%	+2,3%	-

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

3.2. Apreciação da proposta de regulamento tarifário da APL

A APL propõe um aumento tarifário para 2018 em linha com a previsão do Banco de Portugal, que consta do boletim económico de junho, de um aumento do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) em 2017 de 1,6%.

Esta proposta justifica-se por, de acordo com a APL, “à exceção do corrente ano – com uma atualização de 0.7% - o Regulamento de Tarifas da APL não [refletir] qualquer atualização há largos anos. Por outro lado, o movimento portuário em Lisboa sofreu recuos significativos desde 2012, o que tem originado perdas significativas nos resultados operacionais”.

A proposta da APL enquadra-se num cenário de leve recuperação, após alguns anos de instabilidade laboral, devida a um período prolongado de sucessivas greves. O ano de 2016 foi o culminar do impacto negativo, com uma quebra acentuada dos proveitos associados ao regulamento de tarifas (cerca de um milhão de euros). Para o ano de 2017, a APL prevê alguma recuperação, não permitindo, no entanto, voltar aos valores de anos anteriores.

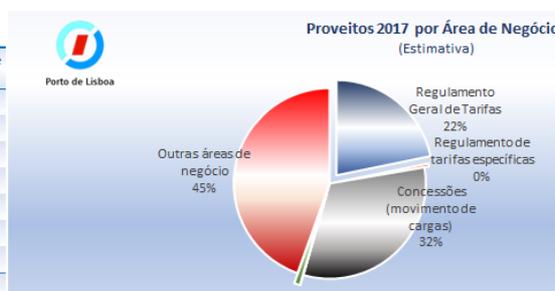
É importante sublinhar que a metodologia de avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas ora iniciada visa, entre outros objetivos, uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

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%.

Estrutura dos PROVEITOS por Área de Negócio

Área de Negócio	Proveitos 2017 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2017/ 2016	Rentabilidade Bruta
Regulamento Geral de Tarifas	10 276 716	21,8%	+3,4%	n/a
Regulamento de tarifas específicas	244 930	0,5%	-15,4%	n/a
Concessões (movimento de cargas)	15 175 841	32,2%	-5,0%	n/a
Concessões (pesca)	-	0,0%	-	n/a
Concessões (Náutica de recreio)	-	0,0%	-	n/a
Concessões (outras)	466 420	1,0%	-7,0%	n/a
Outras áreas de negócio	21 020 224	44,5%	-5,4%	n/a
Total	47 184 131	100,0%	-3,5%	+5,9%



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

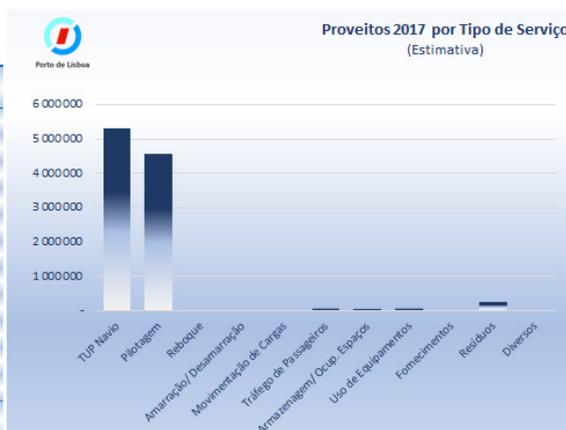
Quando a administração portuária não tenha enviado informação desagregada por tipo de serviço, a decisão basear-se-á na taxa de rentabilidade das vendas calculada com base na demonstração de resultados.

AP	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17	
APL	VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	29 531 723	29 720 182	29 897 019	+0,6%	+0,6%	
	TOTAL RENDIMENTOS	48 373 620	46 921 160	47 262 762	-3,0%	+0,7%	
	TOTAL DOS GASTOS	-26 380 009	-29 275 045	-28 032 565	+11,0%	-4,2%	
	EBITDA	21 993 611	17 646 115	19 230 197	-19,8%	+9,0%	
	EBIT	8 149 087	4 761 530	6 117 661	-41,6%	+28,5%	
	RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS	5 638 277	2 781 300	4 461 245	-50,7%	+60,4%	
	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	4 815 421	1 898 853	3 192 805	-60,6%	+68,1%	
	EBITDA / RENDIMENTOS	+45,5%	+37,6%	+40,7%	-	-	
	EBIT / RENDIMENTOS	+16,8%	+10,1%	+12,9%	-	-	
	INDICADORES DE RENTABILIDADE						
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+16,3%	+6,4%	+10,7%	-	-	
	- Do Total de Rendimentos	+10,0%	+4,0%	+6,8%	-	-	

A análise da demonstração de resultados para o período 2016-2018 permite concluir que a APL prevê um aumento no montante das vendas e serviços de cerca de 0,6% ao ano, em 2017 e 2018. Esta evolução não irá, no entanto, traduzir-se num aumento do resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos em 2017, em grande parte devido aos aumentos verificados nas rubricas de fornecimentos e serviços externos e gastos com pessoal, identificados pela APL na sua nota síntese. Assim, segundo a APL, o aumento na rubrica de fornecimentos e serviços externos deve-se a trabalhos de manutenção que não houve condições para fazer em anos anteriores, e à realização da Volvo Ocean Race, declarado evento de interesse público nacional pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2010, de 31 de agosto. Em termos de resultado líquido, prevê-se que haja uma redução muito relevante entre 2016 e 2017 (-60,6%), compensada em parte por um aumento em 2018 de cerca de 68%. A taxa de rentabilidade das vendas com base na demonstração de resultados ronda os 6% para 2017.

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	5 296 009	51,5%	+2,4%	n/a
Pilotagem	4 557 584	44,3%	+7,5%	n/a
Reboque	-	0,0%	-	n/a
Amarração/ Desamarração	-	0,0%	-	n/a
Movimentação de Cargas	-	0,0%	-	n/a
Tráfego de Passageiros	78 144	0,8%	-25,6%	n/a
Armazenagem/ Ocup. Espaços	6 363	0,1%	+32,3%	n/a
Uso de Equipamentos	88 616	0,9%	+2,1%	n/a
Fornecimentos	-	0,0%	-	n/a
Resíduos	250 000	2,4%	-23,5%	n/a
Diversos	-	0,0%	-	n/a
TOTAL	10 276 716	100,0%	+3,4%	n/a



No âmbito da consulta às entidades interessadas, a APL contactou as seguintes:

- Associação de armadores da marinha de comércio (AAMC)
- Associação dos armadores de tráfego fluvial (AATF)
- Associação dos agentes de navegação de Portugal (AGEPOR)
- Associação marítima e portuária (AOP)
- Associação de operadores do porto de Lisboa (AOPL)
- Associação de transitários de Portugal (APAT)
- Comunidade portuária de Lisboa (CPL)

Destas, responderam 3 entidades (AAMC, AGEPOR e CPL), as quais discordam da proposta da APL, pois consideram que um aumento tarifário não está alinhado com a estratégia das autoridades portuárias de Espanha, que estão a diminuir as suas tarifas portuárias.

4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

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

Não obstante, foi possível concluir que a APL não tem um sistema de contabilidade que permita a análise de rentabilidade por área de negócio 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 regulamentos de tarifas da APL propõe-se:

- (a) Aprovar a proposta da APL;
- (b) Oficiar esta administração portuária para obtenção da posição desta entidade face ao projeto de decisão 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 LISBOA, 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	29 531 723	29 720 182	29 897 019	+0,6%	+0,6%
14	Outros rendimentos	18 730 475	17 100 978	17 355 743	-8,7%	+1,5%
2	Subsídios à exploração	2 964	-	-	-100,0%	-
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	108 458	100 000	10 000	-7,8%	-90,0%
	TOTAL RENDIMENTOS	48 373 620	46 921 160	47 262 762	-3,0%	+0,7%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-6 357 755	-8 665 356	-7 510 105	+36,3%	-13,3%
8	Gastos com o pessoal	-16 718 756	-17 600 120	-18 266 099	+5,3%	+3,8%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 376 685	- 400 000	- 400 000	+6,2%	+0,0%
11	Provisões (aumentos/reduções)	-1 168 922	- 320 000	- 120 000	-72,6%	-62,5%
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	497 851	262 981	262 981	-47,2%	+0,0%
15	Outros gastos	-2 255 741	-2 552 550	-1 999 343	+13,2%	-21,7%
	TOTAL DOS GASTOS	-26 380 009	-29 275 045	-28 032 565	+11,0%	-4,2%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	21 993 611	17 646 115	19 230 197	-19,8%	+9,0%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-13 844 525	-12 884 585	-13 112 536	-6,9%	+1,8%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	8 149 087	4 761 530	6 117 661	-41,6%	+28,5%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	388	-	-	-100,0%	-
21	Juros e gastos similares suportados	-2 511 198	-1 980 230	-1 656 415	-21,1%	-16,4%
22	Resultado antes de impostos	5 638 277	2 781 300	4 461 245	-50,7%	+60,4%
23	Imposto sobre o rendimento do período	- 822 856	- 882 447	-1 268 440	+7,2%	+43,7%
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	4 815 421	1 898 853	3 192 805	-60,6%	+68,1%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+45,5%	+37,6%	+40,7%	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+16,8%	+10,1%	+12,9%	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE					
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+16,3%	+6,4%	+10,7%	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+10,0%	+4,0%	+6,8%	-	-