

I. SÍNTESE DE INDICADORES

SÍNTESE DE INDICADORES				(Euros, %)
	2007	2008	2009	Δ% 09/08
Financeiros				(Euros,%)
Volume de Negócios	33.925.690	44.914.559	44.462.943	-1%
EBITDA ⁽¹⁾	(1.087.681)	1.216.826	2.232.041	83%
EBIT ⁽²⁾	(2.550.397)	(836.600)	(218.660)	74%
Margem Operacional	-8%	-2%	0%	+2 pp
Resultado Líquido	(2.657.609)	(1.167.886)	(324.516)	72%
Valor Acrescentado Bruto	22.329.537	28.981.051	34.496.291	19%
Activo Líquido	16.173.332	21.329.769	18.596.378	-13%
Capital Próprio	795.062	7.127.176	6.802.660	-5%
Rentabilidade do Activo (ROA)	-16,4%	-5,5%	-1,7%	+3,8 pp
Rentabilidade do Capital Próprio (ROE)	-334,3%	-16,4%	-4,8%	+11,6pp
Investimento	2.819.908	1.603.228	1.179.564	-26%
Autonomia Financeira	5%	33%	37%	+4 pp
Estrutura do Capital Próprio - Artº 35º CSC ⁽³⁾	8%	42%	40%	-2 pp
Pessoal				
Trabalhadores no Activo (média FTE) ⁽⁴⁾	866	992	1.047	6%
Custos com Pessoal - em 2007 incluem trabalho temporário ⁽⁵⁾	23.363.691	28.039.954	32.353.115	15%
Custos de Pessoal por trabalhador ⁽⁶⁾	22.949	23.559	24.799	5%
Proveitos por trabalhador ^(apenas handling)	36.644	38.474	37.959	-1%
Valor Acrescentado Bruto per capita	25.785	29.215	32.933	13%
Unidades de Tráfego por trabalhador	7.326	8.078	8.620	7%
Actividade				
Nº Vãos Assistidos	26.350	32.445	35.432	9%
Nº Passageiros Assistidos ⁽⁷⁾	5.759.321	7.407.604	8.472.366	14%
Nº Toneladas Movimentadas	58.542	60.576	55.675	-8%

(1) EBITDA - Earning before interest, taxes, depreciations, amortizations

(2) EBIT - Earning before interest, taxes

(3) CSC - Código das Sociedades Comerciais

(4) FTE - Full-time Equivalent (em 2007 e 2008, há a crescer 205 e 289 trabalhadores temporários, respectivamente)

(5) Inclui Eur 3.490.088 e Eur 4.669.288, respectivamente, referente a custos de trabalho temporário em 2007 e 2008

(6) Cálculo não inclui custo trabalho temporário

(7) Inclui passageiros assistidos por outros handlers na área de passageiros (foram 255.393 e 231.014 em 2007 e 2008 respectivamente)

2. O MERCADO

Em 2009 o mercado de handling continuou a ser marcado pela competitividade, pela extrema dificuldade em angariar novos clientes, e ao mesmo tempo pela manutenção das companhias já assistidas.

Para além disso, todas as companhias aéreas em geral mostraram-se mais exigentes na renegociação dos contratos existentes para 2009. Algumas procuraram forçar a revisão de preços e condições em pleno decurso do prazo contratual recorrendo inclusive à junção de diversas companhias aéreas na mesma empresa ou grupo de empresas.

Assistiu-se ainda à redução progressiva da prestação de serviços e tarefas às companhias aéreas, nomeadamente em número de balcões de check-in, utilização de autocarros, comunicações, limpezas, águas, despejos, sempre com a consequente redução de margens.

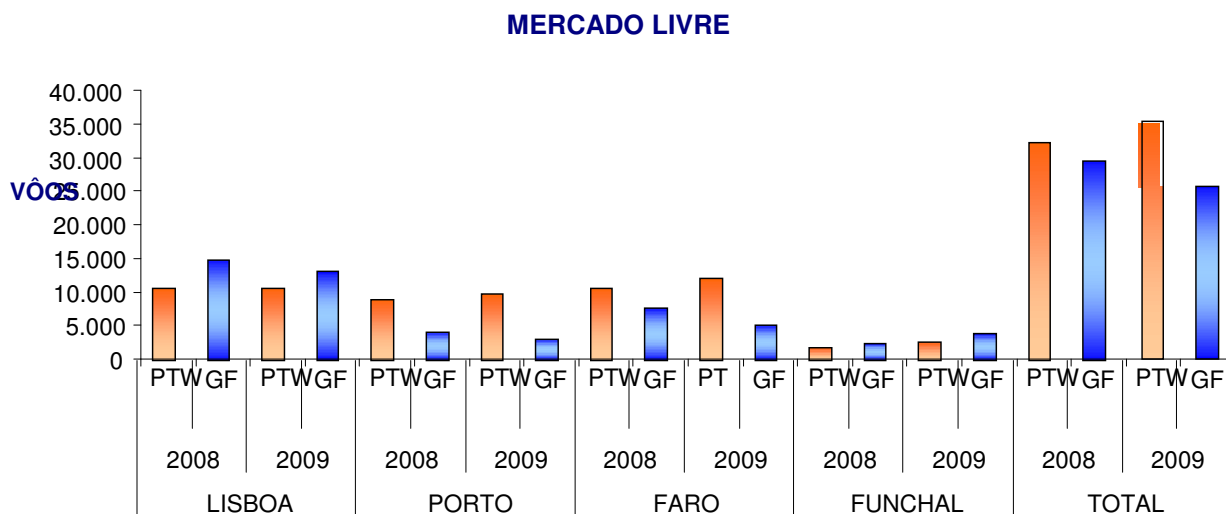
Por outro lado, em 2009 as duas maiores companhias aéreas assistidas pela **portway**, a *Easyjet* e a *Ryanair*, posicionaram-se como a 2ª e a 3ª maiores companhias a operar nos aeroportos portugueses.

De realçar que em Setembro de 2009, a *Ryanair* abriu no Porto a 1ª base aérea de uma companhia não portuguesa em território nacional, tendo aumentado significativamente o seu número de vôos.

A mesma companhia veio a concretizar, já em Janeiro de 2010, o início de uma 2ª base, em Faro, já no Verão IATA 2010.

Não obstante o ano de 2009 ter ficado como o pior ano da aviação comercial desde a II Guerra Mundial, ainda assim para a **portway** o mesmo não só representou um

aumento do volume de vôos e passageiros assistidos, como ainda contribuiu para reforçar a quota de mercado de vôos da **portway**, no chamado *mercado livre* (mercado total sem a *TAP/ SATA*), tendo atingido o valor de 58% - um acréscimo de seis pontos percentuais face a 2008.



Nº VÔOS MERCADO LIVRE										
	LISBOA		PORTO		FARO		FUNCHAL		TOTAL	
	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce
2008	10.710	15.030	9.125	4.214	10.749	7.790	1.871	2.547	32.455	29.581
2009	10.751	13.287	9.795	3.246	12.195	5.221	2.693	3.983	35.434	25.737

QUOTA DE MERCADO – MERCADO LIVRE										
	LISBOA		PORTO		FARO		FUNCHAL		TOTAL	
	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce
2008	42%	58%	68%	32%	58%	42%	42%	58%	52%	48%
2009	45%	55%	75%	25%	70%	30%	40%	60%	58%	42%

Mais uma vez foi possível obter este valor pelo efeito conjunto do contributo das novas companhias aéreas que passaram a integrar o portfolio da **portway**, e pelo aumento do número de vôos e de rotas de algumas companhias aéreas já assistidas.

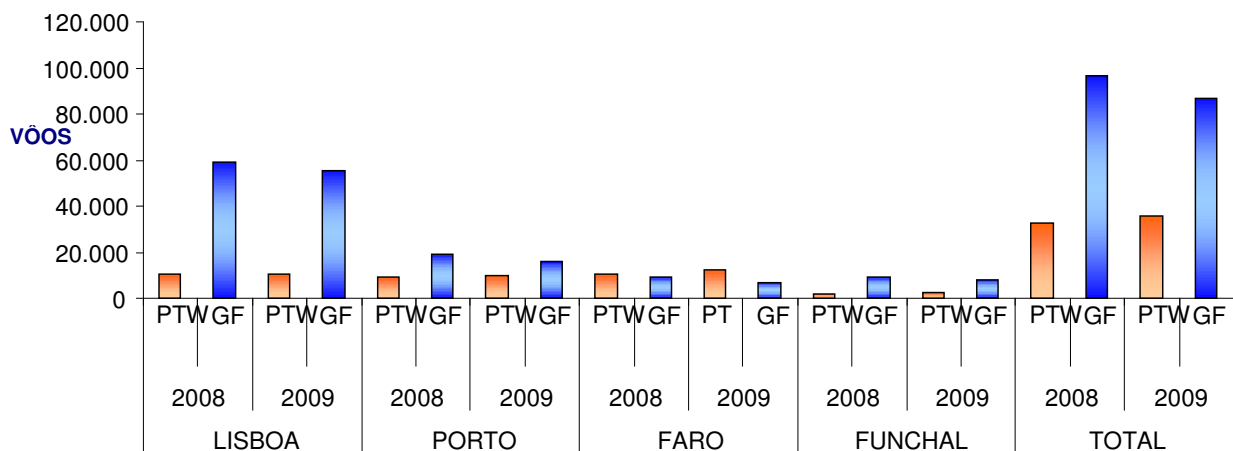
Naturalmente, a quota de mercado foi aumentada devido sobretudo às companhias de baixo custo, com prestações de serviços mais reduzidas e com um preço global inferior.

Neste *mercado livre*, a empresa cresceu percentualmente em todas as Unidades, com excepção do Funchal, onde decresceu cerca de 2 %, face à transferência das companhias assistidas pela falida TRIAM para a *SPdH* (vulgo *Ground Force*). No entanto, no *mercado global* a Direcção de Unidade de Handling do Funchal aumentou em mais de 40 % os vôos pela mesma assistidos face a 2008

Todas as restantes Unidades reforçaram igualmente a sua quota de mercado (com destaque para Faro que cresceu 12 % em virtude da entrada dos novos clientes *Air Berlin* e *Fly Niki* e do crescimento de várias companhias já assistidas).

No entanto estes números, quando aplicados ao mercado real, o mercado global, mostram um cenário distinto, face ao peso da *TAP/ SATA*.

MERCADO TOTAL



Nº VÔOS MERCADO TOTAL

	LISBOA		PORTO		FARO		FUNCHAL		TOTAL	
	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce
2008	10.710	59.298	9.125	18.923	10.749	9.146	1.871	9.538	32.455	96.905
2009	10.751	55.440	9.795	16.302	12.195	6.469	2.693	8.285	35.432	86.496

QUOTA DE MERCADO – MERCADO TOTAL

	LISBOA		PORTO		FARO		FUNCHAL		TOTAL	
	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce
2008	15%	85%	33%	67%	54%	46%	16%	84%	25%	75%
2009	16%	84%	38%	62%	65%	35%	25%	75%	29%	71%

No mercado total, a quota de mercado da **portway** atingiu em 2009 cerca de 29 % - registando um acréscimo de 4 pontos percentuais face a 2008.

De referir que neste indicador, a unidade de negócio de Faro reforçou a liderança do mercado (65%), e que as unidades do Porto e do Funchal cresceram significativamente.

No entanto, há que ser prudente porque em qualquer um dos 4 aeroportos, a percentagem de quota de mercado aumentou porque também se reduziu significativamente o número de vôos assistidos pelo outro operador de handling, sem que, na prática, tivesse existido qualquer transferência de vôos, mas tão somente redução ou desaparecimento do número de vôos das companhias aérea assistidas pelo outro operador.

A este exemplo também é coincidente a conclusão retirada da Unidade de Lisboa, que não obstante ter aumento do número de vôos por parte de várias companhias que assiste, também teve igualmente uma significativa redução do número de vôos de outras (e.g. *Germanwings*, *SNBrussels*), o que originou que mantivesse o número de vôos entre 2008 e 2009.

Por outro lado, com a abertura da base da *Ryanair*, no Porto (Setembro 2009) e com a abertura da nova base em Faro (Verão IATA 2010), é natural que em 2010 estas duas escalas reforcem o aumento do número de vôos, e conseqüentemente a sua quota de mercado, não esquecendo, por coincidência que o único vôo doméstico realizado pela *Ryanair*, em Portugal, justamente une estes dois aeroportos.

Em 2009 foram renovadas diversas relações comerciais, nomeadamente, *Transavia* Francesa, *Transavia* Holandesa, *SNBrussels*, *Swiss International Airlines*, *BA Trucks*, *Agroar* (Carga), *STP Airways*, *EuroAtlantic*, *BH Air*, *US Airways*, *Santa Bárbara Airlines*, *Blue Air Roménia*, *Bulgaria Air Charter*, *Dubrovnik Airlines* e *Pegasus Airlines*.

Para além das renovações já referidas, foram celebrados contratos de handling com novas companhias aéreas, de que se destaca pela sua natureza e extensão, a *Air Berlin, FlyNiki, Tunisair e Lufthansa Cargo*.

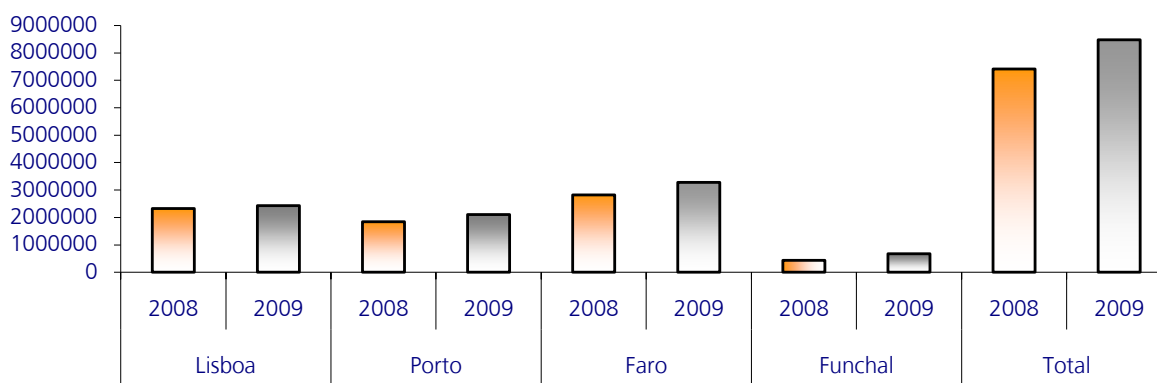
Para além destes novos clientes, salientamos também a celebração de novos contratos de carga aérea, com novas companhias que utilizam o transporte rodoviário, oriundas do Médio e Extremo Oriente, com “hub” em Barcelona e Amesterdão.

Estes contratos reflectem a confiança e a aposta na qualidade do produto **portway**.

Toda esta nova operação em 2009 teve como consequência o crescimento do número de vôos assistidos, o que veio a provocar um aumento considerável do número de passageiros - mais 1 milhão de novos passageiros, situando-se nos 8.472.366 passageiros.

De salientar que a *SkyEurope* deixou de voar em 2009 por motivo de falência.

Passageiros



	Lisboa		Porto		Faro		Funchal		Total	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Nº Passageiros	2.320.070	2.425.793	1.839.182	2.100.975	2.816.511	3.273.996	431.841	671.602	7.407.604	8.472.366
Quota Mercado	18%		47%		65%		29%		34%	

O destaque vai para a unidade de negócio de Faro, que em 2009, aumentou cerca de 480 mil passageiros face a 2008. Já o Funchal cresce em 240 mil passageiros, o que reflecte o esforço e crescimento desta Unidade no negócio.

A Unidade do Porto cresceu cerca de 260 mil passageiros e Lisboa, mesmo mantendo o mesmo número de vôos assistidos, assistiu mais 105 mil passageiros em igual período, o que indicia um claro aumento do *load factor* das companhias assistidas.

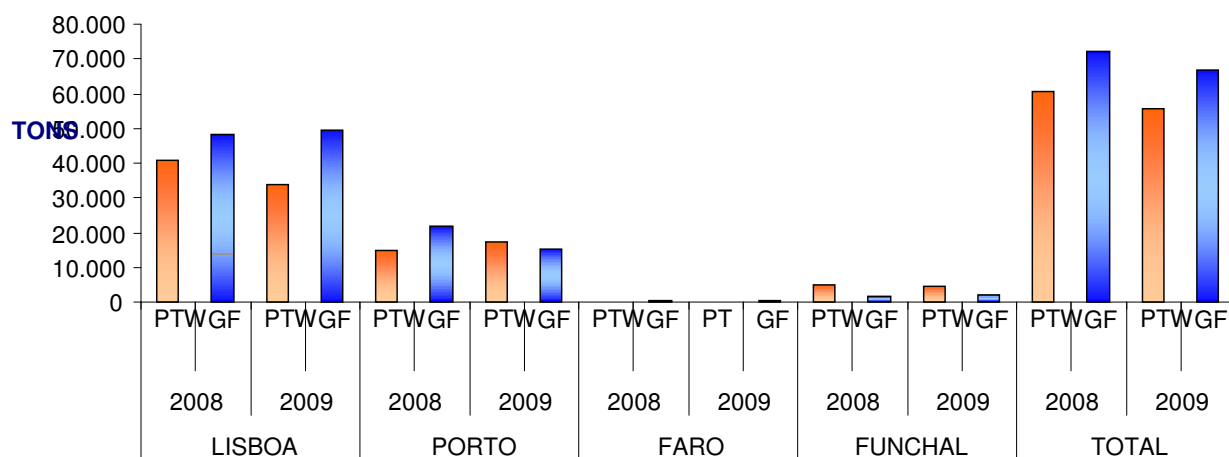
A carga, que já havia registado uma quebra significativa durante o último trimestre de 2008 provocada pela crise financeira internacional, manteve esse comportamento durante o ano de 2009, facto que foi agravado pela perda, em Lisboa, do cliente *TAP* (no mínimo perda de 4.900 toneladas) pela decisão desta companhia em atribuir a sua operação à sua empresa participada e igualmente operadora de handling *SPdH*.

Este facto, não só obrigou a uma imediata mas planificada mudança de staff, mas também à reorganização de equipamento e do espaço (por sinal novo e aumentado com o novo Terminal de carga no final de 2008).

Assim, esta decisão da *TAP* em transferir - após muitos anos de serviço sem qualquer reclamação, para outro *handler* - o manuseamento da carga importação oriunda dos países dos continentes africano, americano e asiático teve repercussões negativas importantes sobre o volume de proveitos.

Estas transformações levaram a que a **portway** tivesse manuseado menos 4900 toneladas de carga e tenha perdido cerca de 1% da sua quota de mercado.

MERCADO CARGA



MERCADO CARGA										
	LISBOA		PORTO		FARO		FUNCHAL		TOTAL	
	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce
2008	40.788	48.044	14.846	21.792	155	388	4.787	1.848	60.576	72.072
2009	33.873	49.472	17.303	15.088	128	507	4.371	1.857	55.675	66.924

QUOTA DE MERCADO – CARGA										
	LISBOA		PORTO		FARO		FUNCHAL		TOTAL	
	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce	PTW	GForce
2008	46%	54%	41%	59%	29%	71%	72%	28%	46%	54%
2009	41%	59%	53%	47%	20%	80%	70%	30%	45%	55%

Conforme previsão realizada no final de 2008, a entrada do cliente *Lufthansa Cargo* em 15 de Abril de 2009 veio a compensar, parcialmente, esta perda.

A *Lufthansa Cargo* pela sua dimensão como empresa, número de toneladas transportadas de/para Portugal, Aeroportos escalados, para além do rigor operacional e administrativo que coloca nas suas operações, veio a contribuir para dinamizar o mercado da carga na **portway**, esperando-se que o ano de 2010 e os 12 meses esperados de operação contribuam para o crescimento e estabilização da operação.

De salientar que as operações de carga expresso sofreram pela primeira vez uma acentuada quebra do volume de tráfego de mercadorias, o que não só impediu que auxiliasse as perdas registadas na carga de importação e exportação, como igualmente tenha contribuído para baixar o número de toneladas manuseadas.

Ainda assim, com muito esforço comercial, foi possível dialogar com estas empresas e encontrar soluções que mitigaram as perdas registadas noutros países europeus, em mercados similares.

4. RECURSOS HUMANOS

Situado num mercado fortemente concorrencial, em pleno auge de uma crise económica, que veio agravar as condições de sobrevivência financeira no sector do mercado aeroportuário, em particular do handling, em 2009 a empresa foi confrontada com a necessidade de se distinguir pela maior aptidão técnica dos seus recursos e pela consequente qualidade do serviço prestado.

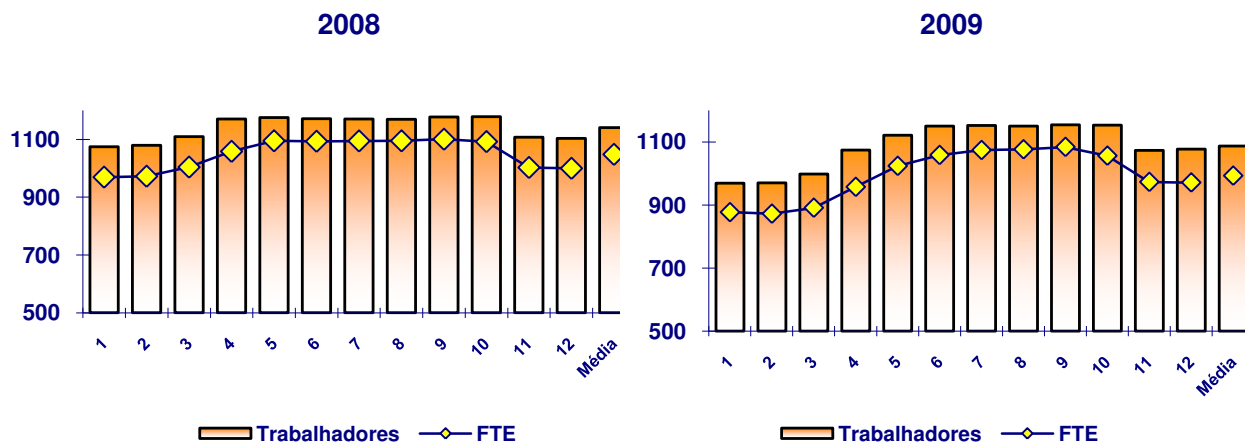
Esta necessidade resultou no reforço da aposta na contínua qualificação dos recursos humanos, dotando-os do *know-how* e das ferramentas necessárias ao seu desenvolvimento profissional, garantindo o emprego e aumentando o efectivo médio.

Sem prejuízo da prossecução contínua das políticas que visam a promoção do capital humano, podem enunciar-se como as principais linhas condutoras da actuação da **portway** na área dos Recursos Humanos:

- a) Qualificação crescente e especializada dos seus efectivos com vista ao seu desenvolvimento profissional e ao incremento dos seus níveis de performance pessoal e colectiva, num contexto de orientação para a Qualidade;
- b) Melhoria constante de Produtividade e competitividade da sua mão-de-obra;
- c) Manutenção dos seus níveis de emprego e de empregabilidade;
- d) Estabilidade social, proporcionando e promovendo canais de comunicação com as estruturas representativas dos colaboradores e/ou com os próprios.

Considerando o Efectivo Médio, e tomando sempre como unidade de referência o designado *Full Time Equivalent (FTE)*, a empresa viu aumentar este indicador de 992 para 1.047, mais **55** FTE por comparação com igual período do ano passado, representando um acréscimo de 5,5% (colaboradores com vínculo **portway**).

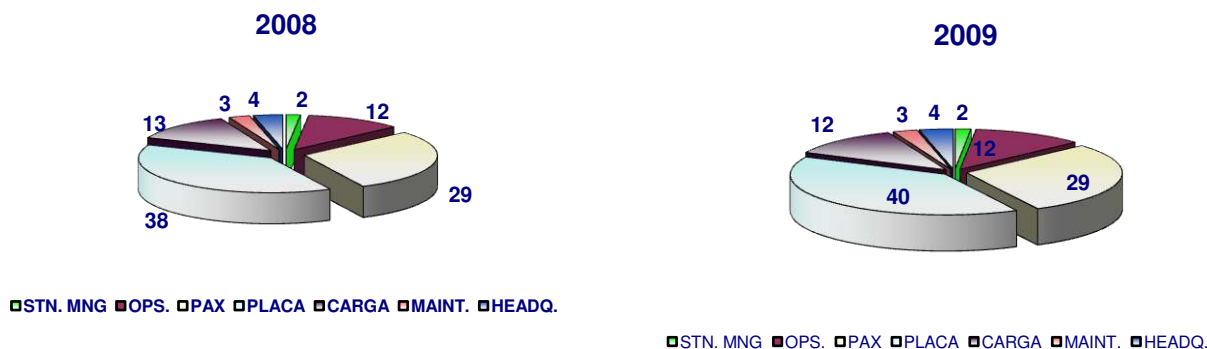
Evolução do Efectivo Médio



Este aumento do efectivo médio, ficou a dever-se, em grande medida, quer à necessidade de responder às exigências do novo cliente Lufthansa Carga, quer ao crescimento da actividade secundária, foi acompanhado da subida da Produtividade Operacional dos colaboradores face a 2008 em 7%.

Em termos de distribuição dos colaboradores, verifica-se, em termos médios e no conjunto das quatro escalas, a manutenção do número percentual de colaboradores afectos às várias áreas operacionais excepção-se a Placa e a Carga, ambas com subidas muito ligeiras (1% e 2 % respectivamente).

Distribuição de FTE %



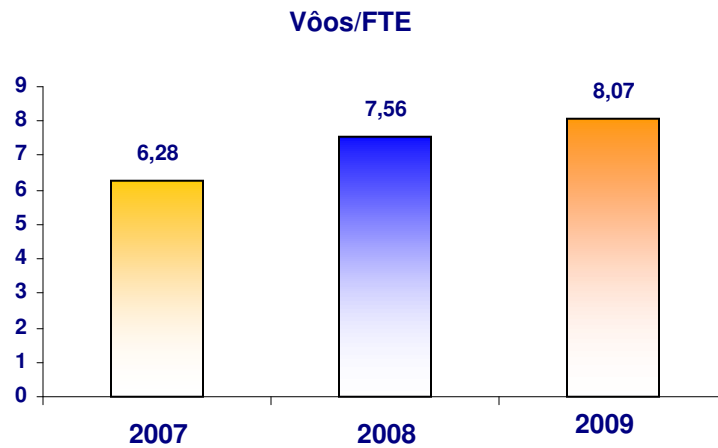
A subida na Carga, por contraposição ao decréscimo de 4% verificado de 2008 para 2009 em virtude da cessação do contrato de assistência à carga de importação da TAP, ficou principalmente a dever-se à Lufthansa Carga que, como nova companhia cliente, trouxe “negócio” na área da Carga a várias Unidades de Handling da **portway**, com necessidades operacionais distintas das existentes.

Por seu turno, a Placa reflecte o acréscimo de actividade da companhia que comportou a necessidade efectiva de alocação de recursos à assistência às aeronaves, sempre sem prejuízo do aumento da produtividade. No quadro deste acréscimo de actividade destaca-se o acréscimo de 29,5% de vôos da *Ryanair* e de 15,5% da *Easyjet*, e também a integração de novos clientes como a *Air Berlin* e a *FlyNiki*.

As áreas de *Station Management*, da Manutenção e Administrativas mantiveram os respectivos níveis de efectivos, podendo concluir-se que a companhia absorveu todo o impacto administrativo do acréscimo da actividade e da complexidade da gestão recorrendo às mesmas equipas, cuja produtividade, por esta via, aumentou.

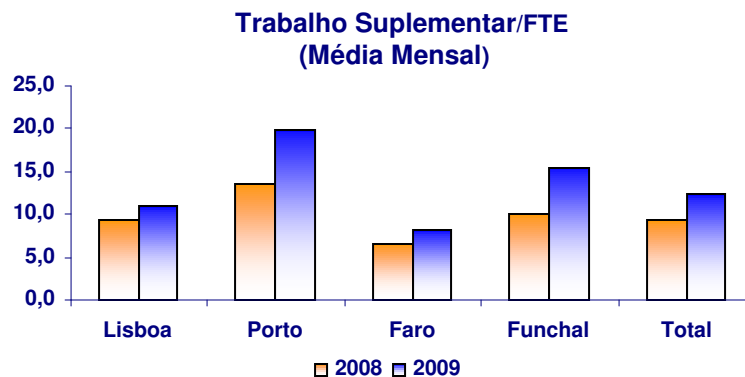
Assim, entre 2008 e 2009, é de assinalar o incremento deste indicador - Números de Vôos por FTE- com um crescimento na ordem dos 7 %, subindo de 7,56 para 8,07.

O aumento da produtividade ilustra a maior capacidade de resposta ao acréscimo de actividade, com um aumento menos que proporcional do número dos seus colaboradores.



No que respeita ao trabalho suplementar, a análise dos níveis verificados em 2009 exige que se considerem todas as contingências decorrentes da actividade aeroportuária (atrasos, cancelamentos, vôos divergentes, etc.), bem como a expressa contratação da assistência a companhias em horários e circunstâncias excepcionalmente adversas ao fluxo normal da operação, mas devidamente acompanhada do respectivo retorno comercial (custo do trabalho suplementar suportado).

De registar que, em 2009, a **portway** assistiu a um considerável número de vôos para além do planeado, nomeadamente da *TAP*, entre outros (greve da *SPdH*/Agosto de 2009), o que originou uma acumulação anormal do número de horas suplementares face às médias históricas praticadas pela empresa.



Em matéria de absentismo, os números de 2009 permitem concluir pela ligeira subida do respectivo nível médio anual, mesmo assim não se afastando significativamente do valor máximo assumido pela empresa (5%).

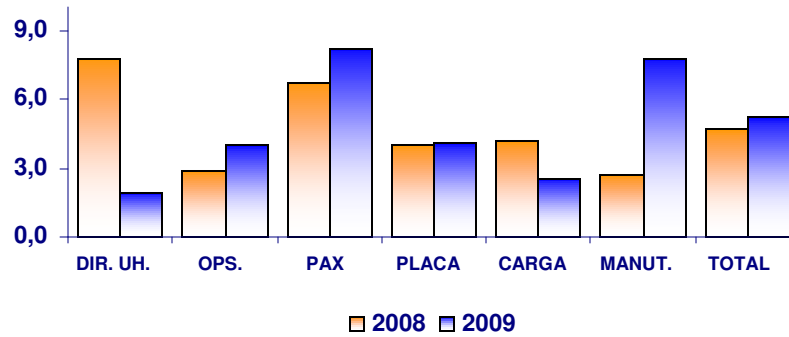
Contudo, pode concluir-se que a principal origem do absentismo ora analisado decorre directamente do incremento de dois índices fundamentais: o número de licenças de maternidade/paternidade e de licenças parentais, cujo regime e respectivas durações sofreram mudanças em 2009, bem como regimes “associados” de dispensas para amamentação; e ainda o número de acidentes de trabalho e de dias de ausência aos mesmo afectos.

Estes índices aumentaram principalmente nas áreas das Operações/ *Load Control*, dos Passageiros e da Manutenção (neste particular com maior incidência na unidade do Porto).

Note-se que nas áreas de Operações/*Load Control* e Manutenção se encontra afecto um menor número de colaboradores, o que significa que a expressão percentual do absentismo assume uma proporção relativa necessariamente mais significativa.

Para além disso, as duas áreas operacionais com maior número de recursos humanos (Placa e Carga) assinalaram uma estagnação ou redução dos valores de 2008.

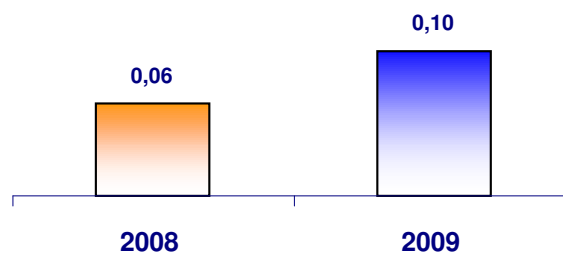
Absentismo %

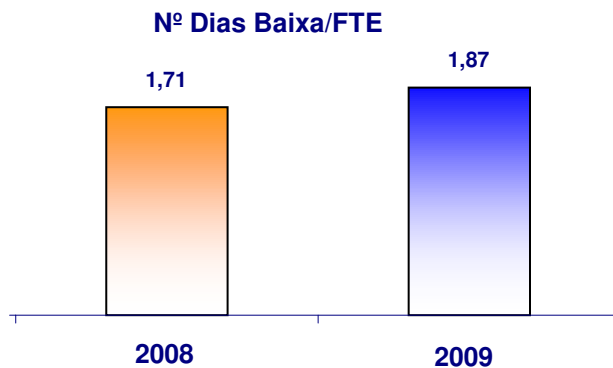


A leitura dos indicadores relativos aos Acidentes de Trabalho (número de acidentes e número de dias de baixa aos mesmos afectos) reitera e completa o enquadramento de um ano fortemente marcado pelo crescimento da operação.

Assim, estes números revelam uma subida significativa, não obstante encontrarem-se dentro das margens seguras para este tipo de actividade, sendo que entretanto foram lançadas, em 2009 e já no início de 2010, medidas para reduzir o número de acidentes.

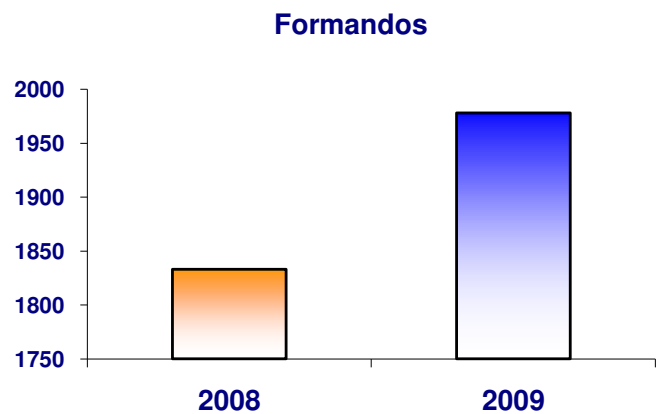
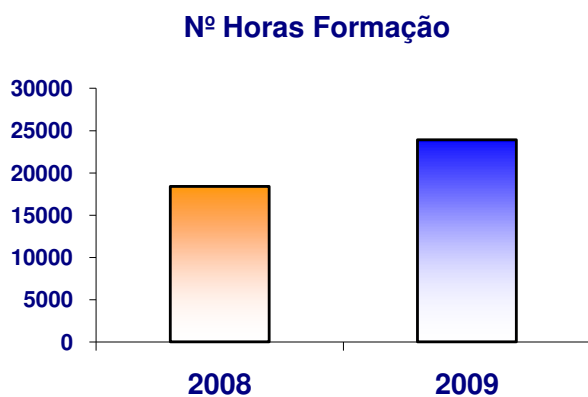
Nº Acidentes/FTE





Formação

Neste capítulo, e com vista à necessidade de promover a melhoria técnica dos seus recursos, impondo-se no mercado pela qualidade dos seus serviços, a **portway** promoveu um diversificado Plano de Formação (com componentes técnica e comportamental) que, no seu conjunto, se traduziu em cerca de 24.000 horas de formação (interna e externa) e envolveu cerca de 1.978 formandos (internos e externos), continuando a sua aposta no reforço da estrutura formativa interna, através de definição de coordenações pedagógicas para diferentes matérias, da definição de planos formativos rigorosos e de maior dotação de colaboradores/formadores.



Internamente foram desenvolvidas em 2009 diversas acções inovadoras, nomeadamente, e sobretudo, em áreas comportamentais, de socorrismo, brigadas de incêndios e primeiros socorros, as quais contribuíram objectivamente para acrescentar maior capacidade aos nossos colaboradores.

A aposta no reforço dos meios do Centro de Formação permitiu o crescimento exponencial da respectiva bolsa de formadores, sendo que o cômputo final de 2009 se traduziu em cerca de 53 formadores internos a ministrar acções de formação em diversas áreas de competência, a nível interno, mas também externo, o que motivou igualmente poupanças significativas ao nível do custo da formação, contribuindo igualmente para valorizar o corpo docente da **portway**.

Deste reforço estrutural resultou também a criação e implementação de novos tipos e formatos de acções de formação em diversas áreas como *Ground Service Equipment*, *Ramp Safety*, *Pushback*, *Live Animal Regulations* e Ambiente e que, dessa forma, passaram a integrar o portfólio da acções de formação ministradas pela **portway**.

Do ponto de vista da formação externa, a **portway** reforçou em 2009 a sua posição estratégica no respectivo mercado, quer nacional, quer internacional, constituindo sob o ponto de vista de Unidade de Negócio um caso de sucesso:

- Reedição do Curso de Técnico de Assistência em Escala na área de Assistência a Passageiros, 3 vezes em Lisboa e 2 em Faro; este curso tem uma duração de 780 horas, das quais 180 "*On job training*", maioritariamente realizado em horário pós-laboral;
- Realização da 1ª edição do Curso de Operador de Assistência em Escala, em Lisboa e em Faro; este curso tem uma duração de 140 horas, das quais 70 horas em "*on job training*", maioritariamente realizado em horário laboral;
- Formação, em diferentes áreas de cariz operacional, a mais de 600 formandos da TACV

– *Transporte Aéreos de Cabo Verde;*

- Formação a colaboradores da TAAG – Transportes Aéreos de Angola (escala de Lisboa);
- Formação em *Pushback Procedures* a colaboradores da TAAG – Transportes Aéreos de Angola (Lisboa e Luanda);
- Sensibilização à Assistência a Passageiros de Mobilidade de Reduzida (PMR's) a um universo de cerca de 200 pessoas, oriundas das mais diversas áreas de do sector aeroportuário;
- Formação em manipulação de Carga Perigosa para o Exército Português.

À semelhança dos anos anteriores, em 2009 foram celebrados protocolos de formação com entidades externas, com particular destaque para a área dos passageiros com mobilidade reduzida, e pode verificar-se também o aumento de certificações nos sistemas das companhias aéreas, nomeadamente *Brussels Airlines, Finnair, US Airways, Aer Lingus, Air Berlin* (Codeco) e a *Easyjet* (Eres), envolvendo no seu conjunto mais de 500 formandos das diversas Unidades de Handling.

5. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

Durante 2009 a conjuntura económica permaneceu difícil, com baixos índices de confiança dos agentes económicos que conduziram a uma quebra no crescimento das economias da generalidade dos países, levando também a impactos significativos no tráfego aéreo registando uma descida importante, tanto a nível mundial como nacional.

Não obstante o exposto, a operação da **portway** observou um crescimento significativo. Ainda assim, a **portway** registou novamente em 2009 resultados negativos embora melhores que o ano 2008, e muito próximos do equilíbrio.

O "*Earning before interest, taxes, depreciations and amortizations*" (EBITDA) cresceu 83% e o "*Earning before interest and taxes*" (EBIT) melhorou em 74%, quando comparados com o ano de 2008.

Com o aumento de actividade a ocorrer em todas as Unidades de handling, incluindo o número de vôos assistidos no Funchal, a **portway** investiu em 2009 1,2 milhões de euros para continuar o processo de melhoramento e renovação do seu parque de equipamentos iniciado no ano anterior. Esta verba representa um decréscimo, face a 2008, de 26%.

A nível financeiro, a **portway** recorreu a duas linhas de financiamento de apoio à tesouraria, no valor global de máximo permitido de 7,5 milhões de euros e continuou a recorrer ao leasing financeiro de forma a financiar a maioria dos investimentos referidos anteriormente.

O Resultado Líquido do exercício de 2009, apesar de um prejuízo de 324.516 euros, corresponde a um acréscimo de 72%, quando comparado com o resultado líquido do exercício anterior.

Proveitos Operacionais

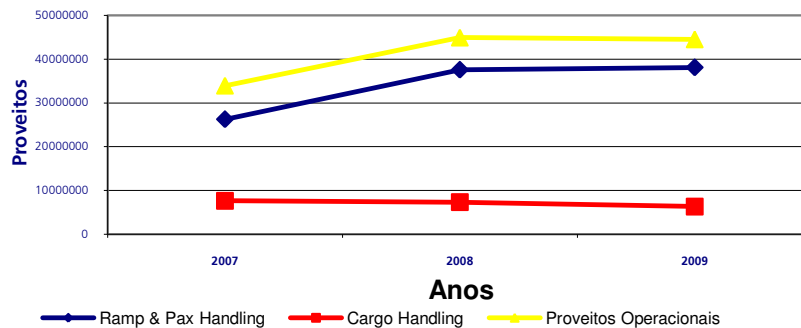
Os Proveitos Operacionais mantiveram-se praticamente ao mesmo nível de 2008 – registaram - uma descida de 1%, reflectindo o efeito da perda da rota de carga LIS / FNC / LIS e a perda do negócio da carga de importação da TAP. Isolando estes efeitos, os proveitos da actividade de handling verificaram um aumento significativo reflectindo o efeito conjugado da entrada de novos clientes, do aumento de vôos e de novas rotas por parte dos actuais clientes.

São de realçar os serviços suplementares prestados pela **portway** na área dos aeroportos, que trouxeram uma receita adicional significativa na área de assistência a passageiros (carrinhos de bagagem, *lounges*, balcões de informação, etc.). Porém, estes proveitos, registaram um decréscimo de 14,8% em relação a 2008 devido ao fim das taxas e fretes cobrados em 2008 e que não foi possível recuperar com novos negócios com os Aeroportos, nomeadamente, na Assistência a Passageiros de Mobilidade Reduzida (PMRs).

A redução generalizada dos proveitos de carga aérea continuou com a mesma tendência dos anos anteriores, conforme se evidencia no seguinte quadro e no respectivo gráfico:

Proveitos operacionais	Valor em Euros			Δ%09/08
	2007	2008	2009	
Prestação de serviços	33.925.690	44.914.559	44.462.943	(1,0)
Assistência na placa e a passageiros	26.265.458	37.583.216	38.116.601	1,4
Serviços Standard	18.486.989	22.115.504	24.933.676	12,7
Serviços Suplementares	7.778.469	15.467.712	13.182.925	(14,8)
Assistência na carga	7.660.232	7.331.343	6.346.342	(13,4)
Serviços Standard	7.660.232	7.331.343	6.346.342	(13,4)
Serviços Suplementares	0	0	0	n/a
Outros proveitos operacionais	0	14.997	58.287	288,7
Proveitos operacionais	33.925.690	44.929.556	44.521.229	(0,9)

Evolução dos Proveitos



Os proveitos associados à área de assistência na placa e a passageiros cresceram ligeiramente, enquanto que a área de assistência à carga e correio averbou uma descida, conforme tendência dos últimos dois anos.

Os proveitos provenientes de serviços suplementares prestados, que incluem o acréscimo referido de serviços prestados à ANA, S.A. (PMRs em finais de 2008 e em 2009) e igualmente as receitas (fretes) obtidas com a rota Lisboa/Funchal/Lisboa para o transporte de carga aérea com um cargueiro Boeing 737 até 30 de Setembro 2008, registou uma descida de mais de 14% em relação a 2008.

Custos Operacionais

Em 2009, os custos operacionais ascenderam a 44,8 milhões de euros, o que corresponde a um decréscimo de 2,7% face a 2008, reflectindo o efeito líquido de, por um lado, um aumento da actividade de handling e da actividade secundária (e correspondentes custos operacionais) e, por outro, a descontinuação do cargueiro LIS / FNC/ LIS.

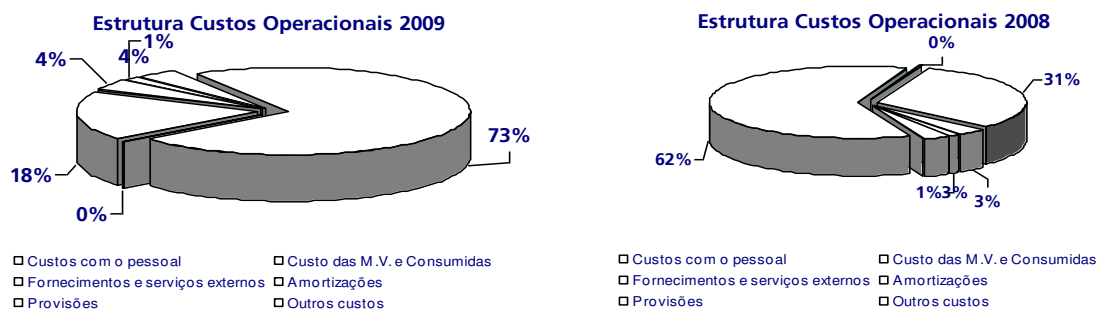
CUSTOS OPERACIONAIS	2007	2008	2009	Δ%09/08
Total custos operacionais	36.422.560	46.026.888	44.770.468	-2,7%
Custos com o pessoal	23.363.691	28.039.954	32.353.115	15,4%
Custo das M.V. e Consumidas	0	112.211	86.223	-23,2%
Fornecimentos e serviços externos (FSE)	10.675.214	14.450.448	8.132.371	-43,7%
Amortizações	1.334.193	1.471.328	1.862.251	26,6%
Ajustamentos	128.523	582.098	588.450	1,1%
Outros custos	920.939	1.370.849	1.748.058	27,5%

Em termos relativos, os custos com o pessoal e as amortizações cresceram, respectivamente, cerca de 15% e de 27%.

De realçar que os custos com Trabalho Temporário foram em 2009, 2008 e 2007 reflectidos na rubrica "*Custos com o Pessoal*" em vez de serem contabilizados na rubrica dos FSEs. Estes custos representaram em 2009 - 6.377.124 euros, em 2008 - 4.669.288 euros em 2007 - 3.490.088 euros. As Amortizações, comparando com o ano 2008, reflectem um acréscimo adicional, de 187.118 euros, relativamente à amortização do investimento realizado no *Lisbon Lounge* situado no Aeroporto de Lisboa e cujo investimento estava em Imobilizado em Curso nos anos anteriores. Os custos das mercadorias vendidas e consumidas referem-se aos produtos de alimentação fornecidos para o *Lisbon Lounge* que a **portway** explora no Aeroporto de Lisboa.

O valor indicado em Ajustamentos corresponde ao reforço da provisão de cobranças duvidosas dos valores em dívida de clientes que se encontram com processos de falência ou solicitaram protecção de credores, nos tribunais dos respectivos países. A contabilização desta provisão foi já iniciada em anos anteriores, tendo em 2007, 2008 e 2009, e de acordo com os critérios fiscais, sido inscrito 128.523 euros, 582.098 euros e 588.450 euros respectivamente, para fazer face a eventuais verbas de cobrança difícil.

Nos gráficos abaixo expostos pode-se verificar que a estrutura de custos operacionais, em termos relativos, mantém-se muito semelhante à do ano anterior, i.e., os Custos com o pessoal e os FSEs representam cerca de 90% dos custos operacionais totais.



Por outro lado, a desagregação dos custos com os FSE (Fornecimentos e Serviços Externos), evidenciada no quadro seguinte, permite avaliar as variações registadas nesta componente dos custos, bem como qual o peso relativo de cada uma.

FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	2007		2008		2009	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Total dos Fornecimentos e Serviços Externos	10.675.214	100,0	14.450.448	100,0	8.132.371	100,0
Rendas e alugueres	5.213.226	48,8	7.036.374	48,7	3.059.702	37,6
Conservação e reparação	758.465	7,1	1.026.521	7,1	1.003.155	12,3
Trabalhos especializados (a)	979.268	9,2	1.387.811	9,6	778.193	9,6
Subcontratos	893.752	8,4	885.340	6,1	728.945	9,0
Combustíveis	917.574	8,6	2.082.400	14,4	622.024	7,6
Comunicação	248.957	2,3	270.807	1,9	306.807	3,8
Material de Escritório	266.145	2,5	250.843	1,7	265.636	3,3
Vigilância e Segurança	147.570	1,4	161.019	1,1	218.543	2,7
Seguros	280.882	2,6	223.897	1,5	214.487	2,6
Outros custos	969.375	9,1	1.125.436	7,8	934.878	11,5

(a) em 2007 e 2008 não inclui Trabalho Temporário

Durante o período Janeiro a Setembro de 2008 a **portway** registou nas rubricas Rendas e Alugueres (2.924.265 euros), Combustíveis (1.355.261 euros) e Subcontratos (229.242 euros), os custos com de exploração mais significativos do contrato ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) da aeronave de transporte de correio, de imprensa periódica, etc. na rota LIS/FNC/LIS.

Constata-se ainda que o acréscimo de actividade tem uma variação menos que proporcional na variação dos custos, a qual se deve aos diferentes custos fixos que cada uma das rubricas comporta.

Resultados

O apuramento do Resultado Líquido, no último triénio, teve a evolução explicitada no quadro abaixo indicado:

Síntese dos Resultados	2007	2008	2009	Δ%09/08
	Valor (€)	Valor (€)	Valor (€)	
Proveitos	33.925.690	44.929.556	44.521.229	(0,9)
Prestação de serviços	33.925.690	44.914.559	44.462.943	(1,0)
Reversão de amortizações e ajustamentos	0	2.831	0	0,0
Outros proveitos operacionais	0	12.166	58.287	379,1
Custos Operacionais	(36.422.560)	(46.026.888)	(44.770.468)	2,7
Resultado operacional	(2.496.871)	(1.097.332)	(249.239)	77,3
Resultado financeiro	(96.554)	(303.340)	(78.284)	74,2
Resultado extraordinário	(53.527)	260.733	30.578	(88,3)
Resultado antes de impostos	(2.646.951)	(1.139.940)	(296.944)	74,0
Impostos	(10.658)	(27.946)	(27.572)	1,3
Imposto corrente	(10.658)	(27.946)	(27.572)	1,3
Anulação de Activos por Impostos Diferidos	0	0	0	n/a
Resultado líquido	(2.657.609)	(1.167.886)	(324.516)	72,2

O Resultado Operacional, principal responsável pela inversão do resultado obtido no ano anterior, melhorou em cerca de 848 mil euros. A melhoria nos resultados financeiros, em cerca de 225 mil euros, permitiu cobrir o decréscimo nos resultados extraordinários, de 230 mil euros, permitindo assim o crescimento do Resultado Antes de Impostos em 74% de 2008 para 2009.

Quanto ao Resultado Financeiro este melhorou face a 2008 essencialmente pela redução dos encargos com os juros a pagar à banca, devido à reduzida utilização de descobertos bancários junto das instituições bancárias de modo a permitir um financiamento de curto prazo para apoio de tesouraria.

O Resultado Extraordinário foi influenciado positivamente em 2009, pela alienação de várias viaturas de serviço.

Valor Acrescentado Bruto

O Valor Acrescentado Bruto atingiu, em 2009, os 34.496 euros, o que, em relação ao ano transacto, significou um acréscimo de 5.515 euros e em termos relativos um aumento de 19%.

No VAB per capita há uma subida, passando dos 29.215 euros do ano de 2008, para os 32.933 euros no ano do exercício, a que corresponde, em termos relativos, um acréscimo de 13%, conforme se evidencia no quadro seguinte:

Valor acrescentado bruto (VAB)	2007	2008	2009
Serviços prestados	33.925.690	44.914.559	44.462.943
Custos de produção	11.596.152	15.933.508	9.966.652
Fornecimentos e serviços externos	10.675.214	14.450.448	8.132.371
Outros custos	920.939	1.483.060	1.834.281
Valor acrescentado bruto	22.329.537	28.981.051	34.496.291
Número médio de trabalhadores (média FTE)	866	992	1047
VAB per capita	25.785	29.215	32.933