

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

RELATÓRIO DE OUTUBRO DE 2021



Notas:

1. Os dados estatísticos considerados no presente relatório foram fornecidos pelas Administrações Portuárias até ao dia 4 de janeiro de 2022, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT;
2. Alguns dados, principalmente relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção num dos meses seguintes, nomeadamente os relativos ao porto de Lisboa, e em particular a repartição de contentores entre tráfego de *transshipment* e com o *hinterland*;
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva Comunitária 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de abril de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva;
4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias;
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o respetivo movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03);
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório sob a referência 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), são calculados com base num modelo de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, refletindo a variação média anual entre os pontos extremos ajustados.



ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2021	10
3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	14
3.1. Movimento Geral de Carga	15
Por Tipologia de Carga	15
Por Porto	17
Por Tipologia de Carga e Porto	19
Fluxos de Embarque e Desembarque	21
3.2. Movimento Geral de Contentores	22
Tráfego total (TEU).....	22
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU).....	24
3.3. Movimento Geral de Navios	27
4. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA	29
4.1. Carga Geral	30
4.1.1. Contentorizada	30
4.1.2. Fracionada	32
4.1.3. Ro-Ro	33
4.2. Granéis Sólidos	35
4.2.1. Carvão	35
4.2.2. Minérios.....	36
4.2.3. Produtos Agrícolas	37
4.2.4. Outros Granéis Sólidos.....	39
4.3. Granéis Líquidos	40
4.3.1. Petróleo Bruto	40
4.3.2. Produtos Petrolíferos.....	42
4.3.3. Outros Granéis Líquidos.....	43
5. ANEXOS	45
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2019-2021)	46
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	47
A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto	48
A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)	49
A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2021 (toneladas)	50
A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2021 (toneladas)	51
A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2021 (TEU)	52
A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2021 (Número de Escalas)	53



1

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Outubro/2021			Janeiro - Outubro / 2021					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	30,3	-	18	328,2	0,0	221	+8,1%	-	+35,6%
Leixões	1 254,4	61,0	218	12 558,8	596,5	2 043	-13,8%	+1,4%	-0,7%
Aveiro	460,0	0,0	85	4 637,8	0,0	888	+16,8%	-	+10,4%
Figueira da Foz	129,0	1,5	34	1 523,2	18,1	349	-8,0%	+29,9%	-10,7%
Lisboa	696,1	32,2	165	7 722,2	302,2	1 373	+3,5%	+23,2%	-1,6%
Setúbal	518,3	14,7	139	5 436,0	149,0	1 433	+4,7%	+7,3%	+8,6%
Sines	3 748,0	142,0	169	39 614,0	1 531,4	1 650	+14,7%	+15,7%	-1,0%
Faro e Portimão	4,7	-	9	45,5	-	34	-67,8%	-	+183,3%
Total Geral	6 840,8	251,4	837	71 865,7	2 597,2	7 991	+6,0%	+12,4%	+1,9%

- Nos primeiros dez meses de 2021, o Sistema Portuário do Continente registou o movimento de 71,87 milhões de toneladas, valor superior em +6% ao período homólogo anterior, mas ainda a -11,7% do máximo histórico observado em 2017, sendo que o acréscimo percentual acumulado tem vindo a diminuir desde junho, mês em que se situava em +10,9%.

Comportamento diverso se verifica no tráfego de contentores em que, não obstante a contrariedade traduzida por uma variação mensal homóloga negativa em outubro de -2,4%, no período janeiro-outubro de 2021 foi movimentado um total de quase 2,6 milhões de TEU, o que representa o novo máximo para os períodos homólogos, crescendo +12,4% relativamente a 2020 e superando em +3% o anterior máximo, ocorrido em 2017. Esta marca reflete o comportamento em todos os portos com tráfego de contentores, em diferentes graus, sublinhando-se que os Leixões, Setúbal e Sines registaram valores máximos no volume de TEU movimentados.

O movimento de navios traduz um aumento de +151 escalas efetuadas no período janeiro-outubro de 2021 comparativamente ao período homólogo anterior, correspondente a +1,9%, fixando em 7991 o número de escalas observado, que continua a evoluir segundo uma trajetória decrescente. Sublinha-se, no entanto, que o volume de arqueação bruta regista um decréscimo de -3,9% face ao período janeiro-outubro de 2020, sendo que a sua trajetória apresenta um comportamento positivo.

- Importa recordar que o acumulado mensal da tonelagem de carga tem vindo progressivamente a observar um decréscimo homólogo desde junho, mês em que excedia em +10,9% o total do 1º semestre de 2020, sendo que entre agosto e outubro as próprias variações homólogas mensais apresentam valores negativos, e que, globalmente, o movimento de 2021 ainda se encontra a -1,5% do de 2019 e a -11,7% do valor máximo registado em 2017.
- O desempenho positivo verificado no período janeiro-outubro de 2021 continua a estar fortemente alavancado no porto de Sines que, não obstante o facto de no mês de outubro ter recuado -2,9% face a outubro de 2020, regista um acréscimo global homólogo de +5,08 milhões de toneladas, correspondente a +14,7%. O desempenho positivo do sistema portuário colhe ainda os contributos de Aveiro (+667,6 mil toneladas (mt)), Lisboa e Setúbal (cerca de meio milhão no seu conjunto) e ainda de Viana do Castelo, embora pouco expressivo (+24,5 mt).

A maior oposição ao desempenho positivo surge no porto de Leixões, cujo movimento traduz uma diminuição de -2 milhões de toneladas (-13,8%) face a 2020 e de cerca de -4 milhões de toneladas face a 2019 (onde regista o valor mais elevado), sendo ainda reforçada, embora ligeiramente, pela Figueira da Foz (-131,6 mt) e Faro (-95,8 mt).



- Consideradas globalmente, independentemente dos portos onde se verifica o seu movimento, as tipologias de carga que contribuem com maior intensidade para o desempenho positivo do sistema portuário são a Carga Contentorizada e os Produtos Petrolíferos, que, respetivamente, representam 50,5% e 28,4% das variações positivas e encerram acréscimos de +2,86 e +1,61 milhões de toneladas (após crescerem +10,9% e +11,7% face ao período homólogo de 2020).

Com menor expressão em termos de tonelagem, mas dada a relevância que detêm na atividade portuária, importa assinalar os acréscimos observados no volume movimentado de Carga Fracionada e da carga Ro-Ro, ascendem a +929 e +230,3 mt (após acréscimos percentuais respetivos de +22,6% e de +16,5%).

A maior contrariedade ao comportamento positivo do período janeiro-outubro de 2021 é introduzida pelo Petróleo Bruto que regista uma quebra de -700,6 mt (-7,7% do que no período homólogo de 2020) correspondente a 43,4% do total agregado das perdas por tipologia de carga. Na posição seguinte surge ainda o Carvão, que regista uma quebra de -415,4 mt (-81,8% do que nos primeiros dez meses de 2020).

- Considerando os mercados constituídos pelo binómio carga-porto, constata-se que os oito mercados detentores das variações positivas mais expressivas, conforme quadro seguinte, representam 89,6% do total das variações positivas, encabeçados pelo mercado da Carga Contentorizada de Sines, com um acréscimo de +1,97 milhões de toneladas (+15,2%), sendo ainda de destacar o Petróleo Bruto e os Produtos Petrolíferos também de Sines, com acréscimos respetivos de +1,74 e +1,69 milhões de toneladas (+34% e +21,3%), e ainda a Carga Contentorizada de Lisboa, com +573,2 mt (+31,1%).

Do lado dos mercados com comportamento negativo o mais impactante continua a ser o de Petróleo Bruto de Leixões, destaca-se de forma exuberante, ao ascender a -1,56 milhões de toneladas, representando 47,2% do total dos decréscimos apurados no período em análise.

Importa assinalar que o mercado do Petróleo Bruto apresenta uma posição destacada nos dois grupos de mercados, com impacto positivo e negativo, na sequência da cessação da atividade de refinação em Matosinhos, que implica a cessação do desembarque desse combustível fóssil em Leixões, e a respetiva transferência para a refinaria de Sines, cujo porto de serviço vê crescer significativamente o volume do desembarque dessa carga.

MERCADOS COM MAIOR INFLUÊNCIA NO COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

	Carga	Porto	Tonelagem Movimentada no período Jan-Out/2021		Variação Homóloga face a Jan-Out/2020		Quota das Variações Positivas / Negativas	
			Valor	% do Total	Ton	%	%	% Acc
Positiva	Contentorizada	Sines	14 869 241	25,6%	+1 966 356	+15,2%	25,6%	25,6%
	Petróleo Bruto	Sines	6 872 752	11,8%	+1 742 238	+34,0%	22,7%	48,2%
	Produtos Petrolíferos	Sines	9 620 522	16,6%	+1 691 293	+21,3%	22,0%	70,2%
	Contentorizada	Lisboa	2 415 280	4,2%	+573 232	+31,1%	7,5%	77,7%
	Fraccionada	Setúbal	1 091 944	1,9%	+300 723	+38,0%	3,9%	81,6%
	Produtos Petrolíferos	Aveiro	536 264	0,9%	+237 777	+79,7%	3,1%	84,7%
	Fraccionada	Aveiro	1 219 169	2,1%	+211 958	+21,0%	2,8%	87,4%
	Ro-Ro	Leixões	1 009 402	1,7%	+171 119	+20,4%	2,2%	89,6%
Negativa	Petróleo Bruto	Leixões	244 802	0,4%	-1 557 477	-86,4%	47,2%	47,2%
	Carvão	Sines	12 460	0,0%	-320 063	-96,3%	9,7%	56,8%
	OutrosGS	Setúbal	1 169 167	2,0%	-207 867	-15,1%	6,3%	63,1%
	Produtos Petrolíferos	Leixões	1 501 695	2,6%	-199 565	-11,7%	6,0%	69,2%
	Produtos Petrolíferos	Lisboa	489 416	0,8%	-172 495	-26,1%	5,2%	74,4%
Total			41 052 113	70,7%	+4 437 229	+7,6%		



- A atividade portuária efetuada no período de janeiro a outubro de 2021 vem confirmar o porto de Sines como líder absoluto em termos de volume de carga movimentada, com uma quota de 55,1%, a mais elevada de sempre nos períodos homólogos, sendo que a tonelagem total movimentada ainda se encontra a -6,7% do seu máximo, verificado em 2017. Importa, contudo, enfatizar que o desempenho de Sines tem um forte apoio do tráfego de *transshipment* de contentores, no Terminal XXI, cuja tonelagem pode representar cerca de 33% da tonelagem total movimentada no próprio porto e de 18% da tonelagem total movimentada no Sistema Portuário do Continente. Sublinha-se também o facto de Sines beneficiar do encerramento da refinaria de Matosinhos, com a concentração em Sines de toda a atividade de refinação do Petróleo Bruto, cujo reflexo na movimentação, quer de Petróleo Bruto, quer de Produtos Petrolíferos, representa um acréscimo total de +3,24 milhões de toneladas no seu conjunto, face a 2020.

O porto de Leixões continua num registo negativo, traduzido por uma quebra de -13,8% e induzido fundamentalmente pela cessação da importação de Petróleo Bruto, que representa uma quebra de -2,1 milhões de toneladas (-89,6%). No período em análise detém uma quota de 17,5%, inferior em -4 pontos percentuais (pp) à que detinha em 2020 e que constitui o valor mais baixo registado desde o ano 2000. Importa, contudo, assinalar o comportamento francamente positivo dos tipos de carga inseridos na classificação de Carga Geral, onde registam, no caso a Carga Fracionada e Ro-Ro, ou praticamente igualam, no caso da Carga Contentorizada, as melhores marcas de sempre, totalizando um acréscimo de cerca de +480 mil toneladas (+6,2%).

O porto de Lisboa continua a deter a terceira posição no *ranking* do volume de carga movimentada, com uma quota de 10,7%, ainda inferior em -0,3 pp à de 2020. O maior impulso positivo vem da Carga Contentorizada (+636,6 mt ou +26,3%), a que não será alheio o desempenho do Terminal de Alcântara, cujo contrato de concessão foi prorrogado, na base de um significativo investimento de expansão e de reforço da capacidade de receção de navios de maior dimensão.

O porto de Setúbal detém a quarta quota mais significativa no que toca ao volume de carga movimentada, situando-se, no período em análise, na casa de 7,6%, inferior à do período homólogo de 2020 em -0,1 pp. Importa assinalar o significativo contributo da Carga Fracionada, que é responsável pelo acréscimo mais expressivo, de +376,8 mt, correspondente a +40,9%.

O porto de Aveiro mantém a trajetória de crescimento e regista no período de janeiro a outubro de 2021 o volume mais elevado de sempre de carga movimentada nos períodos homólogos, de 4,64 milhões de toneladas, que reflete um acréscimo de +16,8%, a que corresponde uma quota de 6,5%, também a mais elevada de sempre. Este desempenho reflete os contributos mais expressivos da Carga Fracionada (+376,1 mt, +31,5%), Produtos Petrolíferos (+273 mt, +69,7%) e Outros Granéis Sólidos (+162 mt, +16,5%).

O porto da Figueira da Foz exibe um comportamento bastante irregular, alternando variações positivas e negativas, associado naturalmente à sua pequena dimensão em termos do volume de carga movimentada. No período em análise regista um decréscimo de -8% o que determina uma redução de -0,3 pontos percentuais para uma quota de 2,1%.

O porto de Viana do Castelo, após um início de ano francamente negativo, até abril, acaba por fechar o período janeiro-outubro de 2021 com um acréscimo de +8,1%, mantendo a quota de 0,5%. A tipologia de carga que mais contribui para este desempenho é a dos Produtos Petrolíferos, que se cifra num acréscimo de +60,8%.

O porto de Faro regista novamente atividade no embarque de carga no mês de outubro, sendo que a tonelagem acumulada desde janeiro se situa em 45,5 mt, o que traduz um decréscimo de -67,8% face a 2020 e de -85,8% face ao seu máximo, registado em 2015. A sua quota mantém o valor residual de 0,06%.



Assinala-se o facto de Aveiro, Setúbal e Sines serem os únicos portos cuja tonelagem movimentada em 2021 ultrapassa a movimentada no período homólogo de 2019, ano anterior ao do início da pandemia de covid-19. O acréscimo de Sines é o mais expressivo, de +13,7%, sendo de +1,1% em Setúbal e de +0,1% em Aveiro.

- Os portos comerciais do Continente movimentaram no período janeiro-outubro de 2021 um total de 1,6 milhões de contentores, a que correspondem 2,6 milhões de TEU, refletindo um rácio de 1,63 TEU por contentor, excedendo em +287,3 mil TEU (+12,4%) o volume homólogo de 2020, atingindo o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, superando em +75,7 mil TEU, ou seja +3%, o anterior máximo, observado em 2017.

O maior contributo para este desempenho advém, naturalmente, do porto de Sines, que individualmente contém um acréscimo de +72,8 mil TEU (+5%) sobre o seu máximo anterior, apurado em 2018, tendo, contudo, a companhia de Setúbal e de Leixões, que exibem igualmente as respetivas melhores marcas de sempre, com acréscimos sobre os anteriores máximos de respetivamente +10,1 e +8,2 mil TEU (+7,3% e +1,4%), ambos registados em 2020. Justifica-se ainda uma referência ao porto de Lisboa, que estando embora a -36,6% da sua melhor marca, observada em 2013, regista no período em análise um significativo acréscimo de +23,2%, comparativamente ao período homólogo de 2020.

O comportamento de Sines resulta em larga medida do tráfego de *transshipment* que, no período em análise, após acréscimo de +18,8% sobre o homólogo de 2020, representa 70,2% do seu movimento total de contentores, e 41,4% do total de contentores movimentados em todos os portos do Continente.

O tráfego de *transshipment* de contentores é absolutamente dominado por Sines, cuja quota se eleva a cerca de 95%, cabendo a restante quota a Leixões e a Lisboa, estimando-se (dado que Lisboa não apresenta valores para este tráfego desde abril) que representem respetivamente 4,3% e 0,7%.

O tráfego com o *hinterland*, que reflete mais claramente o comportamento da economia, onde o comércio internacional desempenha um papel importante, regista também um significativo crescimento que permite atingir o valor mais elevado de sempre, de quase 1,47 milhões TEU, que se traduz num acréscimo de +8,1% face a 2020 e de +2,3% se comparado com o anterior máximo, verificado em 2019.

A marca mais elevada ora observada reflete idêntica situação verificada nos portos de Leixões, Setúbal e Sines, que excedem a anterior melhor marca ocorrida em 2020. Curiosamente, o mais importante contributo para o desempenho registado no segmento de tráfego de contentores no *hinterland* vem do porto de Lisboa, que regista um acréscimo de +52,7 mil TEU, excedendo em +21,8% o valor de 2020. Com o segundo acréscimo mais expressivo surge Sines, que regista +38 mil TEU (+9,1% do que em 2020), sendo de assinalar o facto de este porto vir a registar acréscimos sucessivos desde 2011, tendo subjacente uma taxa média anual de crescimento de +15,2%. Em termos globais para este segmento de mercado, este indicador de evolução média situa-se em +3,2%.

A liderança do segmento do tráfego de contentores com o *hinterland* verificado no período janeiro-outubro de 2021 é detida pelo porto de Leixões com uma quota de 37,4% do total, não obstante o recuo de -2,2 pontos percentuais face à que detinha em 2020. Segue-se o porto de Sines com uma quota de 31,1% (que vem crescendo sucessivamente nos períodos homólogos desde 2009), Lisboa que vê reforçar a quota em +2,1 pp para 20,1%, Setúbal com 10,2% e a Figueira da Foz com 1,2%.

- O movimento de navios no período janeiro a outubro de 2021 do conjunto dos portos comerciais do Continente, nas suas várias tipologias e independentemente da natureza das operações efetuadas aquando da sua estadia, traduz-se por um total de 7991 escalas, a que corresponde um volume de arqueação bruta (GT) de 135,4 milhões. Este movimento traduz simultaneamente um acréscimo no número de escalas, de



+151 escalas, correspondente a +1,9%, e um decréscimo no volume de GT de -5,5 milhões, correspondente a -3,9%.

O aumento global do número de escalas resulta da conjugação de assimetrias no comportamento dos vários portos, destacando-se as variações positivas de Setúbal, +113 escalas (+8,6%), seguido de Aveiro, com +84 escalas (+10,4%), Viana do Castelo, com +58 escalas (+35,6%), e Portimão, com +15 escalas (+250%).

Estas variações positivas lograram anular as variações negativas observadas nos restantes portos, dos quais se assinala o da Figueira da Foz com o decréscimo mais expressivo, de -42 escalas (-10,7%), seguido de Lisboa e Faro, ambos com -23 (-1,6% e -63,9%, respetivamente), Sines, com -16 (-1%) e Douro e Leixões, com -15 (-0,7%).

Importa referir o facto de se notar o efeito do regresso dos navios de cruzeiro aos portos de Lisboa, Leixões e Portimão, após cancelamento da interdição das respetivas escalas no contexto das medidas de combate à pandemia de covid-19.

Os portos do Douro e Leixões continuam a deter a quota mais expressiva do número de escalas, com 25,6% do total, seguidos de Sines com 20,6%, Setúbal com 17,9%, Lisboa com 17,2%, Aveiro com 11,1%, Figueira da Foz com 4,4% e Viana do Castelo com 2,8%, cabendo a Faro e Portimão uma quota residual de 0,5% no seu conjunto. Salienta-se que as quotas de Aveiro e Setúbal apresentam o valor mais elevado de sempre.

No tocante ao volume de arqueação bruta, a quota maioritária absoluta permanece na titularidade de Sines, que no período em análise se cifra em 51,8%, seguido de Douro e Leixões com 16,6%, Setúbal com 13,7%, Lisboa com 12,6%, Aveiro com 3,6%, Figueira da Foz com 0,9% e Viana do Castelo com 0,6%.

Importa referir que a arqueação bruta média por navio registou o seu valor máximo em 2018 com 19,34 mil, tendo evoluído negativamente nos períodos seguintes até 16,94 mil em 2021, refletindo um decréscimo da arqueação bruta superior ao decréscimo do número de escalas. A evolução média nos períodos de janeiro a outubro entre 2017 e 2021 é de -6,8% ao ano para a arqueação bruta e de -4,1% para o número de escalas.

- Os dados da movimentação de carga em termos do sentido das operações, revelam que o volume dos desembarques representa 57,7% do total e regista um crescimento de +5,5% face a 2020, correspondente a +2,17 milhões de toneladas, sendo que o volume dos embarques, representando 42,3%, têm subjacente um acréscimo de +6,6% a que corresponde um total de +1,87 milhões de toneladas.

No período em análise foram observadas variações na atividade de movimentação de carga em 54 mercados resultantes do binómio carga-porto (onde, naturalmente, nem em todos foram realizadas operações de embarque e de desembarque), constatando-se registos positivos em 31 com um total de +8,45 milhões de toneladas (+17,4%), e negativos nos restantes 23, num total de -4,41 milhões de toneladas (-22,9%).

Foram registadas operações de embarque de carga em 45 mercados, com registo de variações positivas em 25 num total de +3,86 milhões de toneladas (com uma variação média de +18,6%) e negativas nos outros 20 com um decréscimo total de -1,99 milhões de toneladas (-25,6%), e operações de desembarque em 48, com comportamento positivo em 29, que geraram um acréscimo de +5,38 milhões de toneladas (+16,7%), e negativo em 19, responsáveis por uma diminuição global de -3,21 milhões de toneladas (-44,6%).

- Não obstante o volume de carga desembarcada ser superior ao da carga embarcada em 36,6%, existem portos onde se verifica uma situação inversa, isto é, embarcando uma tonelagem superior à que desembarcam, conferindo-lhes um perfil de porto exportador.

No período de janeiro a outubro de 2021, mantêm-se neste registo os habituais portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, que apresentam rácios, determinados pelo quociente entre a tonelagem da carga embarcada e do total de carga movimentada, com valores percentuais respetivos de 65,1%, 68,5%, 54,3% e 100%.

No seu conjunto, estes portos embarcaram um total de 4,25 milhões de toneladas, correspondentes a 14% do total de carga embarcada, sendo que 9,7 pontos percentuais desta quota pertencem a Setúbal.



CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA
NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2021

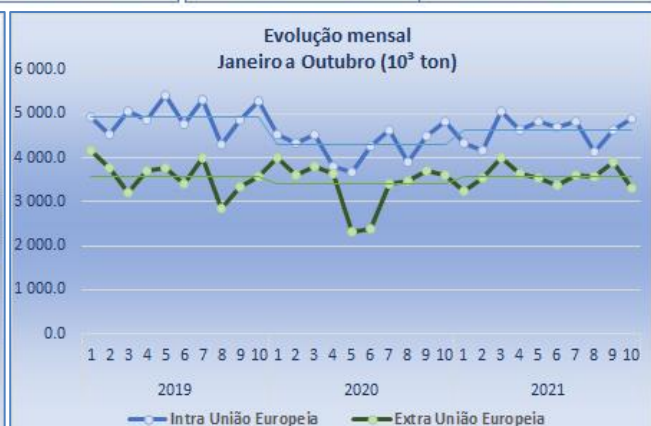
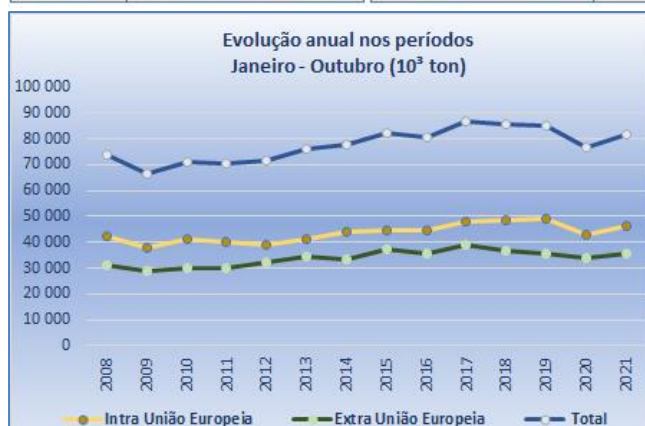


No contexto da avaliação do comportamento mensal do mercado portuário, seguindo a metodologia habitual que assenta privilegiadamente na comparação do desempenho de um mês com o do mês homólogo do ano anterior, é importante considerar que, no caso presente, essa comparação é efetuada com o ano de 2020, que foi sensivelmente marcado pelo abrandamento da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19. Esta comparação tende a majorar o significado das variações positivas entretanto apuradas, pelo que, para conferir maior rigor à análise de 2021, o nível de atividade que lhe está subjacente, deve ser confrontado com o homólogo observado em 2019. Contudo, não pode igualmente deixar de se ter em atenção nesta análise o facto da pandemia ainda ter perdurado em 2021, apesar de com reflexos na economia menos expressivos que em 2020.

Posto isto, e considerando o papel instrumental dos portos ao serviço da economia e dos agentes económicos, nomeadamente no âmbito do comércio internacional, importa observar o comportamento desta atividade, em particular no que respeita ao facto de a origem e destino das mercadorias ser dentro ou fora da União Europeia, atenta a diversidade da intensidade da utilização do transporte marítimo, e por conseguinte, da atividade dos portos. Salienta-se que, grosso modo, cerca de 33% do comércio internacional com a União Europeia é assegurado por transporte marítimo, rácio que sobe para quase 100% quando se trata de importações ou exportações de e para fora desta zona económica.

Nos gráficos e quadros seguintes apresenta-se a evolução da tonelage total transacionada em comércio internacional nos períodos de janeiro a outubro, em valores anuais desde 2008, e mensais, desde 2019, agregada por intra e extra União Europeia, bem como a evolução anual por fluxos de tráfego, isto é, importações e exportações.

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	Volume (10 ³ ton)	Δ% (YoY)	Volume (10 ³ ton)	Δ% (YoY)	Volume (10 ³ ton)	Δ% (YoY)	Volume (10 ³ ton)	Δ% (YoY)	Volume (10 ³ ton)	Δ% (YoY)
2010	71 071,1		41 088,8		29 982,3		45 255,4		25 815,7	
2011	70 732,3	-0,5%	40 416,6	-1,6%	30 315,8	+1,1%	44 250,0	-2,2%	26 482,4	+2,6%
2012	71 409,5	+1,0%	39 249,8	-2,9%	32 159,7	+6,1%	43 611,8	-1,4%	27 797,8	+5,0%
2013	76 225,1	+6,7%	41 412,6	+5,5%	34 812,5	+8,2%	44 577,7	+2,2%	31 647,4	+13,8%
2014	77 848,0	+2,1%	44 234,3	+6,8%	33 613,7	-3,4%	45 649,1	+2,4%	32 198,9	+1,7%
2015	82 080,8	+5,4%	44 889,1	+1,5%	37 191,7	+10,6%	49 373,9	+8,2%	32 706,9	+1,6%
2016	80 495,8	-1,9%	44 881,1	-0,0%	35 614,7	-4,2%	49 442,7	+0,1%	31 053,2	-5,1%
2017	86 774,8	+7,8%	47 841,6	+6,6%	38 933,2	+9,3%	53 867,0	+8,9%	32 907,8	+6,0%
2018	85 410,4	-1,6%	48 850,9	+2,1%	36 559,5	-6,1%	52 631,7	-2,3%	32 778,7	-0,4%
2019	85 184,5	-0,3%	49 330,9	+1,0%	35 853,6	-1,9%	52 465,3	-0,3%	32 719,2	-0,2%
2020	76 944,5	-9,7%	42 984,7	-12,9%	33 959,8	-5,3%	46 419,4	-11,5%	30 525,1	-6,7%
2021	81 923,3	+6,5%	46 191,3	+7,5%	35 732,0	+5,2%	49 369,8	+6,4%	32 553,5	+6,6%





A sua leitura mostra que, a nível mundial, o volume total de bens transacionados em comércio internacional realizado no período dos primeiros dez meses de cada ano, apresenta o seu valor mais elevado em 2017, tendo vindo a diminuir progressivamente até ao corrente ano de 2021, refletindo uma diminuição de -5,6%, contando já com o acréscimo verificado em 2021 face a 2020 de +6,6%, que traduz uma parcial recuperação da quebra verificada por efeito da pandemia.

Comportamento idêntico é observado no tráfego com os países de fora da União Europeia, que tem em 2017, o ano em que se transacionou o maior volume de tonelagem, e tem evoluído negativamente até 2021, onde acumula uma diminuição de -8,2%, após registo de uma quebra mais acentuada em 2020 face a 2019, de -5,3%, recuperada parcialmente em 2021 (+5,2%). Recorda-se o facto de o comportamento deste segmento do comércio internacional condicionar significativamente o comportamento da atividade portuária, dado que a quase totalidade dos respetivos bens é transportada por via marítima.

Com menor impacto no setor marítimo-portuário, no segmento das transações com os 27 países que integram da União Europeia, verifica-se que o maior volume de tonelagem foi registado em 2019, decaindo -6,4% até 2021, com a particularidade de em 2020 se observar uma quebra de -12,9%, tendo recuperado em 2021 com um acréscimo de +7,5%.

Numa perspetiva do sentido do fluxo da movimentação de bens, constata-se que ambas as operações, de importação e de exportação, registam o seu valor máximo em 2017, observando comportamentos idênticos traduzidos por sucessivos decréscimos até 2021, onde acumulam respetivamente diminuições de -8,3% e de -1,1% com uma quebra acentuada em 2020, de -11,5% e de -6,7%, e respetiva recuperação parcial em 2021 de +6,4% e de +6,6%.

A observação do gráfico de evolução mensal mostra que a quebra observada no ano 2020 foi mais intensa no comércio com países de fora da União Europeia e menos intensa do que com países da União Europeia, não obstante a queda significativa registadas nos meses de maio e de junho, e que a recuperação dos níveis de atividade de 2019 está a ser mais eficaz, sendo contudo de assinalar a elevada variabilidade mensal, em ambos os segmentos, o que indicia alguma fragilidade nessa recuperação.

Considerando o comércio internacional a nível de países, importa sublinhar que a Espanha detém uma quota de 33,6% (27,5 milhões de toneladas) do total de bens transacionados no período de janeiro a outubro de 2021, sendo de recordar que cerca de 75% deste tráfego se processa por transporte rodoviário e apenas 12% por transporte marítimo. Nas posições seguintes surgem o Brasil, com 7,1% (5,5 milhões de toneladas), a França, com 5,8%, EUA, com 5,3% a Nigéria, com 4,7% (num total de 7,4% para os países da OPEP), os Países Baixos, com 3,7%, e a Alemanha, com 3,6%.

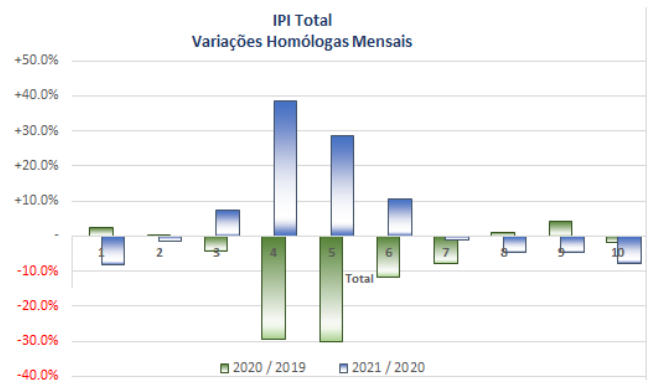
Sublinha-se que comparativamente a 2020 o comércio internacional com todos estes países regista variações francamente positivas (com destaque para o Brasil, com +31,6%, e os EUA, com +21,3%), sendo que comparativamente a 2019 importa assinalar as variações positivas mais expressivas, registadas pelo Brasil, de +151,9%, e pela Nigéria, de +57,6%, sendo relevante referir que neste top 7, a França, Países Baixos e Alemanha apresentam registos negativos.

Para além dos indicadores relativos ao comércio internacional, considerando-se igualmente com alguma relevância os que refletem o estado da economia em termos da produção industrial, no que respeita à produção de bens de consumo, intermédio e de investimento, bem como, de energia, e igualmente divulgados pelo INE.

Considerando-se a evolução comparada do Índice de Produção Industrial Total (IPI-T), isto é, agregando as quatro dimensões referidas, verifica-se que no período de janeiro a outubro de 2021 se registou um crescimento de +4% face a 2020. A observação atenta do gráfico evidencia a forte quebra na produção



industrial em 2020 nos meses de abril e maio, sendo que a recuperação homóloga em 2021 não permitiu uma recuperação total, ficando respetivamente a -2 e a -10,1 pontos percentuais (pp) dos níveis de 2019. Nos meses de julho a outubro verifica-se um comportamento negativo do IPI-T, que conjugado com idêntico comportamento nos dois primeiros meses, vem fixar o acréscimo global no valor referido, de +4%, que não permite a recuperação das perdas transitadas dos anos anteriores (-2,8% em 2019 face a 2018 e de -8% em 2020 face a 2019), ficando-se, assim, ainda a -4,3% do nível de produção de 2019.



No entanto importa sublinhar que este comportamento global, reflete algumas assimetrias. Assim, assinala-se que o único agrupamento que regista um valor negativo face a 2020 é o da energia, que recua -2,6%, sendo que os bens intermédios crescem +8,2% (ficando a -0,9 pontos percentuais do valor que apresentava em 2019), os bens de consumo crescem +4,9% (e ficam a -5,4 pp de 2019) e os bens de investimento aumentam apenas +0,9% face a 2020 (ficando a -13,8 pp do seu nível de 2019).

Com impacto mais direto no desenvolvimento da atividade portuária, mais precisamente no mercado de Petróleo Bruto, há ainda a recordar os efeitos da decisão da Galp de proceder ao encerramento da refinaria de Matosinhos, concentrando toda a atividade de refinação em Sines. Esta decisão, tendo embora sido tomada em contexto de pandemia de covid-19 e após a suspensão da atividade de refinação na sequência da retração do consumo de combustível nos mercados nacional e internacional, que implicou o quase esgotamento da capacidade de armazenagem de combustível, inscreve-se mais numa lógica de racionalidade económica, do que propriamente de sustentabilidade ambiental.

Caso se verifique o anunciado pela Galp, o volume de importação de Petróleo Bruto não registaria globalmente uma diminuição da atividade portuária, mas tão somente uma transferência do porto de Leixões para Sines, pelo que importará acompanhar a evolução deste tráfego.

Igualmente sucede ainda no mercado de Carvão do porto de Sines, na sequência da desativação das centrais termoelétricas de Sines (EDP) e do Pego (Tejo Energia), que se concretizou já em 2021, a primeira em janeiro e a segunda em novembro (mês em que ainda foi responsável por 1,56% do total da eletricidade produzida na rede), sendo que em 2020, em pleno período pandémico, mas sem relação direta com ele, tendo-se já assistido a uma forte redução da geração de eletricidade por utilização das centrais referidas, ditada por razões de sustentabilidade, económica e ambiental, dada a forte penalização por efeito das elevadas emissões de CO₂.

Assim, as operações portuárias de desembarque de carvão mineral em Sines, maioritariamente importado da Colômbia, registaram uma forte quebra em 2020 comparativamente a 2019, sendo que em 2021 não deverá ocorrer já qualquer operação de importação, limitando-se assim, em princípio, ao embarque ocorrido em fevereiro e maio de 12,5 mil toneladas. Sublinha-se ainda que nos últimos 23 meses apenas se processou o desembarque de 158,3 mil toneladas.





Neste capítulo procede-se a uma análise mais detalhada do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente, no período em análise, relativamente:

- 1) ao movimento de Carga, nas vertentes da sua tipologia e porto onde se processam as operações;
- 2) ao movimento geral de Contentores, que inclui operações Lift-On/Lift-Off e Roll-On/Roll-Off, cheios ou vazios, e o enquadramento do tráfego de *transshipment* no tráfego geral;
- 3) ao movimento de Navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas; e ainda,
- 4) um detalhe mensal da evolução comparada do volume de Carga Contentorizada e de Contentores (TEU), bem como entre o tráfego total de TEU e relativo ao *transshipment* realizados no porto de Sines.

3.1. Movimento Geral de Carga

Por Tipologia de Carga

Após três registos mensais negativos, onde o de outubro é o mais significativo, situando-se em -271,9 mil toneladas, correspondente a -3,8%, o total acumulado desde janeiro ascende a 71,87 milhões de toneladas, excedendo em +4,04 milhões de toneladas a tonelagem movimentada no período homólogo de 2020, refletindo um acréscimo de +6%. Importa, contudo, salientar que o volume de carga ora movimentado se encontra ainda a -1,5% do registado em 2019, ano imediatamente anterior ao do início da pandemia, e a -11,7% do volume máximo apurado em 2017.

Para contextualizar esta variação importa referir que o período com que compara (janeiro-outubro de 2020), integra os dois piores meses de atividade portuária (maio e junho, com variações homólogas respetivas, face a 2019, de -28,9% e de -25,9%), por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, e reflete globalmente uma diminuição homóloga de -7% face a 2019, que, por sua vez, havia já sido antecedida por duas quebras sucessivas, como decorre da leitura do quadro seguinte, pelo que o início de 2021 carrega uma variação negativa acumulada nos três períodos homólogos imediatamente anteriores de -16,6%.

O comportamento do ecossistema nos últimos cinco anos é ainda traduzido por uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) negativa de -3,8%, resultando da conjugação de comportamentos assimétricos apurados nas várias tipologias de carga, assinalando-se, como as mais significativas, os Produtos Agrícolas, os Outros Granéis Sólidos e o Petróleo Bruto, que evoluem a *tmac* respetivas de -3,3%, -5,3% e -9,4%, e ainda o Carvão,

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Carga Geral	34 815,3	35 021,6	31 668,9	31 773,6	35 788,2	49,8%	+4 014,7	+12,6%	-0,4%	
Contentorizada	28 854,5	29 214,1	25 577,0	26 276,6	29 131,9	40,5%	+2 855,3	+10,9%	-0,9%	
Fraccionada	4 798,7	4 447,1	4 505,7	4 102,6	5 031,6	7,0%	+929,0	+22,6%	+0,3%	
Ro-Ro	1 162,1	1 360,5	1 586,2	1 394,4	1 624,8	2,3%	+230,3	+16,5%	+7,0%	
Granéis Sólidos	17 254,3	16 172,0	14 311,6	11 198,2	10 469,6	14,6%	-728,5	-6,5%	-12,8%	
Carvão	5 310,9	3 988,7	2 814,4	507,8	92,4	0,1%	-415,4	-81,3%	-	
Minérios	977,3	811,0	895,4	1 007,8	948,9	1,3%	-58,9	-5,8%	+1,5%	
Produtos Agrícolas	4 333,3	4 338,3	4 193,6	3 854,0	3 890,7	5,4%	+36,7	+1,0%	-3,3%	
Outros	6 632,8	7 034,0	6 408,1	5 828,6	5 537,7	7,7%	-290,9	-5,0%	-5,3%	
Granéis Líquidos	29 285,7	26 700,4	26 962,2	24 851,4	25 607,8	35,6%	+756,4	+3,0%	-3,4%	
Petróleo Bruto	12 340,3	10 848,1	9 194,8	9 086,6	8 385,9	11,7%	-700,6	-7,7%	-9,4%	
Produtos Petrolíferos	15 127,2	14 062,2	15 506,5	13 704,9	15 310,0	21,3%	+1 605,1	+11,7%	+0,0%	
Outros	1 818,2	1 790,2	2 260,9	2 059,9	1 911,8	2,7%	-148,0	-7,2%	+2,4%	
Total	81 355,3	77 894,0	72 942,6	67 823,1	71 865,7	100,0%	+4 042,6	+6,0%	-3,8%	
Δ%	+5,2%	-4,3%	-6,4%	-7,0%	+6,0%	-	-	-	-	-



com uma CAGR de -63,7%. Estas tendências de evolução negativas são parcialmente compensadas com as *tmac* positivas que se apuram na carga Fracionada, Ro-Ro, Minérios e Outros Granéis Líquidos, com valores respetivos de +0,3%, +7%, +1,5% e +2,4%, que no seu conjunto representam 13,2% do movimento total.

A tipologia de carga que constitui a principal alavanca para o desempenho global positivo deste período é a Carga Contentorizada, que apresenta um acréscimo de +2,86 milhões de toneladas, superior em +10,9% ao movimento do período homólogo de 2020 e que é sustentada por uma quota de 40,5%. Na segunda posição surgem os Produtos Petrolíferos com um acréscimo de +1,61 milhões de toneladas (+11,7%), seguidos, com expressão menos significativa, pela Carga Fracionada, Ro-Ro e Produtos Agrícolas, com acréscimos respetivos de +929 mil toneladas (mt), correspondente a +22,6%, +230,3 mt (+16,5%) e +36,7 mt (+1%).

O volume movimentado de Carga Contentorizada está significativamente apoiado no tráfego de *transshipment* operado em Sines, que retomou a dinâmica de crescimento que havia perdido após 2017, a que não será alheia a prorrogação da concessão do Terminal XXI à PSA Sines e a subjacente aprovação de um significativo investimento de expansão e de aumento da capacidade que lhe permite receber navios de maior dimensão, e que representará cerca de 45% do total de Carga Contentorizada e cerca de 18% do total da carga movimentada, nos portos do Continente.

Embora pouco significativo em termos de influência no comportamento global do Ecosistema Portuário do Continente, importa referir que o mercado do Petróleo Bruto, objeto de forte alteração da sua estrutura por efeito da decisão da Galp de cessar a refinação em Matosinhos e concentrar toda a atividade em Sines, traduz um recuo de -7,7% no período de janeiro a outubro de 2021, correspondente a -700,6 mt, podendo indiciar que Sines não assegura uma total compensação da refinação cessante em Leixões. Realça-se, contudo, o crescimento significativo, de +1,6 milhões de toneladas (+11,7%) da movimentação portuária em Sines dos Produtos Petrolíferos, que conterão uma parcela resultante da refinação.

Tendo-se, embora, observado que em 2020 o desembarque de Carvão mineral no porto de Sines, para alimentar as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, já havia registado uma significativa diminuição do seu volume, de -2,25 milhões de toneladas face a 2019, o volume movimentado no período janeiro-outubro de 2021 face ao homólogo anterior ainda representa uma diminuição de -344,7 mt (-96,5%).

Recorda-se que as razões para a cessação das atividades de refinação de Petróleo Bruto e de geração de eletricidade por queima de Carvão têm motivações distintas, decorrendo a primeira da forte retração de consumo de combustíveis por efeito da crise pandémica de covid-19, enquanto a segunda resulta de razões de sustentabilidade, ambiental e económica, dada a forte emissão de CO₂ e correspondente penalização da EDP e da Tejo Energia, sublinhando que no mês de outubro ainda se assistiu à geração de cerca de 1,6% de eletricidade por queima de carvão, na central do Pego.

O recuo global verificado no mês de outubro, tomado isoladamente, que ascende a -271,9 mil toneladas (-3,8%), resulta de variações assimétricas nas várias tipologias de carga, sendo de referir que o maior impacto se deveu à quebra da importação do Petróleo Bruto, que diminuiu -505,7 mt, correspondente a -50,2%. Esta diminuição foi ainda acompanhada pelos Outros Granéis Sólidos (-71,5 mt, -13,4%), Carga Contentorizada (-34,6 mt, -1,2%) e Produtos Agrícolas (-25,8 mt, -7,9%), tendo estas diminuições, sido maioritariamente contrariadas pelos Produtos Petrolíferos e pela Carga Fracionada, que observaram acréscimos respetivos de +218,3 mt (+14,5%) e de +140,9 mt (+35,6%).

Nos últimos doze meses o volume de carga movimentada ascendeu a 85,91 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +3,95 milhões de toneladas (+4,8%) face a idêntico período imediatamente anterior, com a Carga Contentorizada a ser a protagonista principal, ao crescer quase +3,71 milhões de toneladas (+12%), seguida pelos Produtos Petrolíferos e da Carga Fracionada, que registaram acréscimos respetivos de +1,27 milhões de toneladas (+7,5%) e de +983,2 mt (+20,2%). As tipologias de carga que



merecem destaque por comportamento negativo são Petróleo Bruto (-884,8 mt, -8%), o Carvão (-772,8 mt, -85,9%) e ainda os Outros Granéis Sólidos (-456,8 mt, -6,5%).

Carga	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Carga Geral	3 561,9	52,1%	+3,9%	35 788,2	49,8%	+12,6%	42 497,8	49,5%	+13,2%
Contentorizada	2 847,5	41,6%	-1,2%	29 131,9	40,5%	+10,9%	34 673,9	40,4%	+12,0%
Fraccionada	536,8	7,8%	+35,6%	5 031,6	7,0%	+22,6%	5 857,4	6,8%	+20,2%
Ro-Ro	177,5	2,6%	+17,3%	1 624,8	2,3%	+16,5%	1 966,4	2,3%	+16,2%
Granéis Sólidos	884,1	12,9%	-9,7%	10 469,6	14,6%	-6,5%	12 590,9	14,7%	-9,5%
Carvão	34,4	0,5%	+6,6%	92,4	0,1%	-81,8%	126,8	0,1%	-85,9%
Minérios	88,5	1,3%	-0,3%	948,9	1,3%	-5,8%	1 141,4	1,3%	-3,3%
Produtos Agrícolas	300,8	4,4%	-7,9%	3 890,7	5,4%	+1,0%	4 715,5	5,5%	-1,0%
OutrosGS	460,3	6,7%	-13,4%	5 537,7	7,7%	-5,0%	6 607,2	7,7%	-6,5%
Granéis Líquidos	2 394,9	35,0%	-11,4%	25 607,8	35,6%	+3,0%	30 818,3	35,9%	+1,0%
Petróleo Bruto	502,4	7,3%	-50,2%	8 385,9	11,7%	-7,7%	10 241,9	11,9%	-8,0%
Produtos Petrolíferos	1 719,2	25,1%	+14,5%	15 310,0	21,3%	+11,7%	18 209,0	21,2%	+7,5%
OutrosGL	173,3	2,5%	-11,0%	1 911,8	2,7%	-7,2%	2 367,5	2,8%	-3,3%
Total	6 840,8	100,0%	-3,8%	71 865,7	100,0%	+6,0%	85 907,0	100,0%	+4,8%

Por Porto

Os comportamentos dos diversos mercados de carga influenciam, naturalmente, os comportamentos dos portos que asseguram a respetiva movimentação.

Como referido, o mercado do Petróleo Bruto condicionará séria e negativamente o comportamento do porto de Leixões, que no decurso de 2021 perderá cerca de 3,5 milhões de toneladas devido ao encerramento da refinaria de Matosinhos, e, por contrapartida, influenciará de forma positiva o porto de Sines, que receberá toda a importação desse combustível fóssil para a refinaria ali localizada, para a qual terá sido transferida toda a atividade de refinação.

Esta situação é a principal responsável pela quebra de -2 milhões de toneladas registada em Leixões (-13,8%) (cabendo ao Petróleo Bruto a quebra de -2,1 milhões de toneladas), que no comportamento negativo é apenas acompanhado pela Figueira da Foz e Faro, com variações respetivas de -131,6 mt (-8%) e -95,8 mt (-67,8%).

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	355,0	283,9	346,1	303,7	328,2	0,5%	+24,5	+8,1%	-1,0%	
Douro e Leixões	16 454,7	15 945,0	16 519,6	14 561,7	12 558,8	17,5%	-4 002,9	-13,8%	-5,9%	
Aveiro	4 330,9	4 590,9	4 633,5	3 970,2	4 637,8	6,5%	+667,6	+16,8%	-0,0%	
Figueira da Foz	1 715,9	1 739,7	1 613,2	1 654,8	1 523,2	2,1%	-131,6	-8,0%	-2,8%	
Lisboa	10 331,9	9 686,4	9 526,4	7 464,1	7 722,2	10,7%	-258,0	+3,5%	-8,1%	
Setúbal	5 630,0	5 482,0	5 378,4	5 189,7	5 436,0	7,6%	+246,3	+4,7%	-1,2%	
Sines	42 465,2	40 042,7	34 828,4	34 537,6	39 614,0	55,1%	+5 076,5	+14,7%	-2,9%	
Faro	70,8	122,6	96,5	141,3	45,5	0,1%	-95,8	-67,8%	-3,3%	
Total	81 355,3	77 894,0	72 942,6	67 823,1	71 865,7	100,0%	+4 042,6	+6,0%	-3,8%	
Δ%	+5,2%	-4,3%	-6,4%	-7,0%	+6,0%	-	-	-	-	-

Dos portos com desempenho positivo, Sines detém a hegemonia das variações positivas ao registar um acréscimo de +5,08 milhões de toneladas, correspondente a +14,7%, seguido sucessivamente pelo porto de

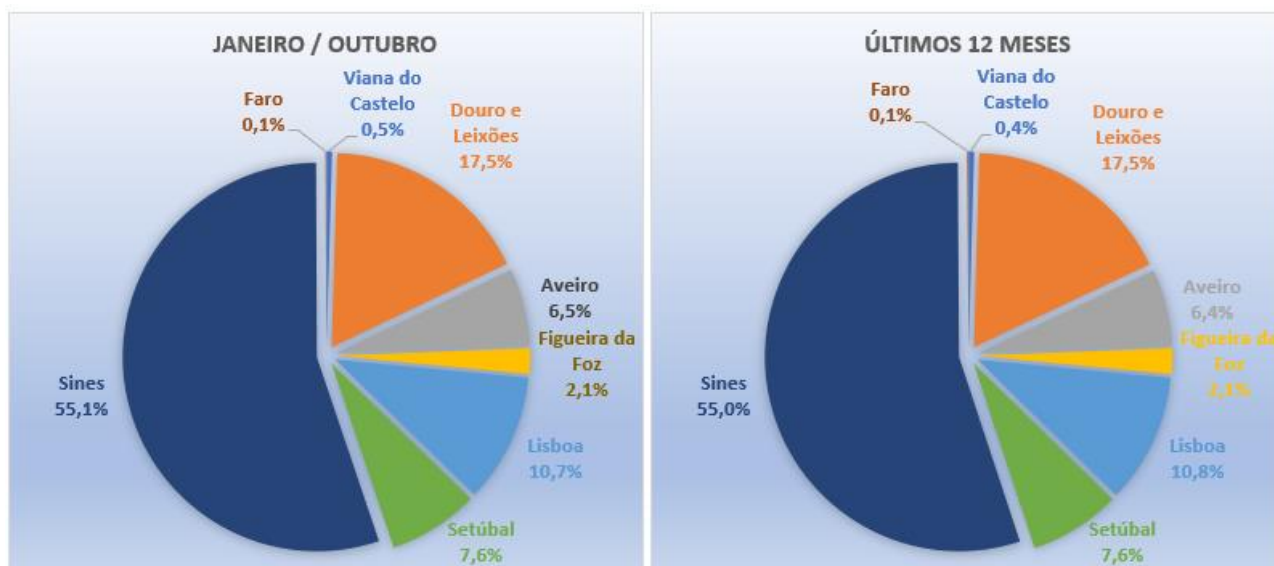


Aveiro, com um acréscimo de +667,6 mil toneladas (+16,8%), Lisboa, com +258 mt (+3,5%), e Setúbal, com +246,3 mt (+4,7%).

O comportamento dos diversos portos no mês de outubro é significativamente assimétrico, sendo negativo em cinco deles, com Leixões, Lisboa e Sines a apresentar quebras absolutas semelhantes (entre -110 e -129 mt, a que correspondem variações percentuais respetivas de -9,3%, -14,4% e -2,9%).

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	30,3	0,4%	+2,5%	328,2	0,5%	+8,1%	381,6	0,4%	+13,0%
Douro e Leixões	1 254,4	18,3%	-9,3%	12 558,8	17,5%	-13,8%	15 073,0	17,5%	-14,3%
Aveiro	460,0	6,7%	+39,2%	4 637,8	6,5%	+16,8%	5 488,2	6,4%	+13,6%
Figueira da Foz	129,0	1,9%	-24,4%	1 523,2	2,1%	-8,0%	1 832,2	2,1%	-7,2%
Lisboa	696,1	10,2%	-14,4%	7 722,2	10,7%	+3,5%	9 281,8	10,8%	-1,4%
Setúbal	518,3	7,6%	+2,7%	5 436,0	7,6%	+4,7%	6 531,5	7,6%	+6,2%
Sines	3 748,0	54,8%	-2,9%	39 614,0	55,1%	+14,7%	47 233,4	55,0%	+13,8%
Faro	4,7	0,1%	-78,0%	45,5	0,1%	-67,8%	85,1	0,1%	-45,7%
Portimão	0,0	0,0%	-	0,0	0,0%	-	0,0	0,0%	-
Total	6 840,8	100,0%	-3,8%	71 865,7	100,0%	+6,0%	85 907,0	100,0%	+4,8%

Importa uma referência ao facto de o acréscimo de movimento registado nos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior ser absolutamente determinado por Sines, cujo crescimento é de +5,74 milhões de toneladas (+13,8%), secundado por Aveiro, com um acréscimo de +655,7 mt (+13,6%). O porto de Leixões perde -2,53 milhões de toneladas (-14,3%), pelas razões já referidas.





Por Tipologia de Carga e Porto

O volume de carga movimentada no período de janeiro a outubro de 2021 distribui-se pelas diversas classes de carga e por porto conforme detalhe apresentado no quadro seguinte, de que se assinala o facto de a Carga Geral aumentar a sua representação para 49,8% do total, com Sines a deter a quota mais significativa de 51,9%, seguida dos Granéis Líquidos com 35,6%, nos quais Sines representa 81,3%, e os Granéis Sólidos com os remanescentes 14,6%, nos quais Lisboa detém a quota mais expressiva, de 34,7% e Sines uma quota global de 2,3% após ter cessado a importação de Carvão.

Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota
Viana do Castelo	▲ 150,8	0,4%	▼ 129,9	1,2%	▲ 47,5	0,2%	▲ 328,2	0,5%
Douro e Leixões	▲ 8 281,2	23,1%	▲ 1 960,4	18,7%	▼ 2 317,2	9,0%	▼ 12 559,2	17,5%
Aveiro	▲ 1 569,7	4,4%	▲ 1 848,2	17,7%	▲ 1 220,0	4,8%	▲ 4 638,0	6,5%
Figueira da Foz	▼ 923,6	2,6%	▼ 589,7	5,6%	▲ 9,9	0,0%	▼ 1 523,3	2,1%
Lisboa	▲ 3 181,9	8,9%	▼ 3 633,4	34,7%	▼ 906,9	3,5%	▲ 7 722,6	10,7%
Setúbal	▲ 3 121,7	8,7%	▼ 2 023,4	19,3%	▲ 290,9	1,1%	▲ 5 436,3	7,6%
Sines	▲ 18 559,3	51,9%	▼ 239,2	2,3%	▲ 20 815,5	81,3%	▲ 39 614,6	55,1%
Faro	0,0	0,0%	▼ 45,5	0,4%	0,0	0,0%	▼ 45,5	0,1%
Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Total	▲ 35 788,2	100,0%	▼ 10 469,6	100,0%	▲ 25 607,8	100,0%	▲ 71 867,7	100,0%
		49,8%		14,6%		35,6%		100,0%

Nos quadros da página seguinte apresenta-se a estrutura completa dos diversos mercados, resultantes do binómio 'tipologia de carga' e 'porto', respetivas quotas e variação face ao período homólogo de 2020.

Desses quadros merecem realce as posições dominantes, traduzidas por quotas maioritárias absolutas no volume das cargas movimentadas, de Sines, nos mercados de Carga Contentorizada (quota de 63,5%), do Petróleo Bruto e dos Produtos Petrolíferos (respetivamente com 97,1% e 78,7%); de Leixões, na carga Ro-Ro (78,8%); de Setúbal, no Carvão (maioritariamente na variante *petcoke*) com 86,5%, após saída de Sines por cessação da sua importação de carvão mineral, e nos Minérios (51%); e de Lisboa, no mercado dos Produtos Agrícolas (69,6%).

Com posição maioritária simples assinala-se o porto de Aveiro com 31,2% da Carga Fracionada, Setúbal com 26,1% dos Outros Granéis Sólidos e Sines com 33% dos Outros Granéis Líquidos.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2021
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO HOMÓLOGO DE 2020

Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro e Portimão		Total Geral	
	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020
Carga Geral	150,8	+6,2%	8 281,2	+6,2%	1 569,7	+31,5%	923,6	-2,9%	3 181,9	+27,0%	3 121,7	+16,6%	18 559,3	+12,5%	0,0	-	35 788,2	+12,6%
Contentorizada	0,0	+24,0%	5 909,3	-0,0%	0,0	-53,8%	141,1	+32,0%	3 056,3	+26,3%	1 516,3	+3,0%	18 508,8	+13,1%	0,0	-	29 131,9	+10,9%
Fraccionada	150,8	+6,2%	1 091,3	+34,2%	1 569,6	+31,5%	782,6	-7,3%	125,6	+49,1%	1 298,5	+40,9%	13,1	-87,3%	0,0	-	5 031,6	+22,6%
Ro-Ro	0,0	-	1 280,7	+19,1%	0,0	-	0,0	-	0,0	-100,0%	306,8	+8,0%	37,3	+7,5%	0,0	-	1 624,8	+16,5%
Granéis Sólidos	129,9	-1,8%	1 960,4	+4,3%	1 848,2	+8,6%	589,7	-15,5%	3 633,4	-7,1%	2 023,4	-9,8%	239,2	-51,2%	45,5	-67,8%	10 469,6	-6,5%
Carvão	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	79,9	-47,0%	12,5	-96,5%	0,0	-	92,4	-81,8%
Minérios	0,8	-	448,4	-21,8%	0,0	-	0,0	-	0,0	-100,0%	484,1	+16,8%	15,7	+0,5%	0,0	-	948,9	-5,8%
Produtos Agrícolas	2,7	-81,6%	443,2	-5,0%	706,9	-2,1%	11,7	-50,8%	2 709,6	+3,9%	13,7	-12,5%	2,9	+26,1%	0,0	-	3 890,7	+1,0%
OutrosGS	126,4	+7,6%	1 068,8	+27,1%	1 141,3	+16,5%	578,0	-14,2%	923,8	-28,8%	1 445,8	-13,1%	208,1	+80,1%	45,5	-67,8%	5 537,7	-5,0%
Granéis Líquidos	47,5	+60,8%	2 317,2	-52,5%	1 220,0	+13,5%	9,9	+65,3%	906,9	-13,5%	290,9	+8,7%	20 815,5	+18,7%	0,0	-	25 607,8	+3,0%
Petróleo Bruto	0,0	-	244,8	-89,6%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	8 141,1	+21,0%	0,0	-	8 385,9	-7,7%
Produtos Petrolíferos	47,5	+60,8%	1 857,0	-16,3%	664,5	+69,7%	0,0	-	605,2	-22,3%	92,3	+32,7%	12 043,5	+17,9%	0,0	-	15 310,0	+11,7%
OutrosGL	0,0	-	215,4	-29,0%	555,5	-18,7%	9,9	+65,3%	301,6	+12,0%	198,5	+0,2%	630,9	+5,2%	0,0	-	1 911,8	-7,2%
Total Geral	328,2	+8,1%	12 558,8	-13,8%	4 637,8	+16,8%	1 523,2	-8,0%	7 722,2	+3,5%	5 436,0	+4,7%	39 614,0	+14,7%	45,5	-67,8%	71 865,7	+6,0%
Distribuição por Porto	0,5%	-	17,5%	-	6,5%	-	2,1%	-	10,7%	-	7,6%	-	55,1%	-	0,1%	-	100,0%	-

Quotas do Tipo de Carga movimentada por Porto

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro e Portimão
Carga Geral	0,4%	23,1%	4,4%	2,6%	8,9%	8,7%	51,9%	-
Contentorizada	0,0%	20,3%	0,0%	0,5%	10,5%	5,2%	63,5%	-
Fraccionada	3,0%	21,7%	31,2%	15,6%	2,5%	25,8%	0,3%	-
Ro-Ro	-	78,8%	-	-	-	18,9%	2,3%	-
Granéis Sólidos	1,2%	18,7%	17,7%	5,6%	34,7%	19,3%	2,3%	0,4%
Carvão	-	-	-	-	-	86,5%	13,5%	-
Minérios	0,1%	47,2%	-	-	-	51,0%	1,7%	-
Produtos Agrícolas	0,1%	11,4%	18,2%	0,3%	69,6%	0,4%	0,1%	-
OutrosGS	2,3%	19,3%	20,6%	10,4%	16,7%	26,1%	3,8%	0,8%
Granéis Líquidos	0,2%	9,0%	4,8%	0,0%	3,5%	1,1%	81,3%	-
Petróleo Bruto	-	2,9%	-	-	-	-	97,1%	-
Produtos Petrolíferos	0,3%	12,1%	4,3%	-	4,0%	0,6%	78,7%	-
OutrosGL	-	11,3%	29,1%	0,5%	15,8%	10,4%	33,0%	-
Total Geral	0,5%	17,5%	6,5%	2,1%	10,7%	7,6%	55,1%	0,1%



Fluxos de Embarque e Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas associadas maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o significativo volume de tráfego em operações de *transshipment*, que, contendo simultaneamente operações de ambos os fluxos, atingiu um patamar de significativa relevância, que se estima represente globalmente cerca de 18% da tonelagem total movimentada no período de janeiro a outubro de 2021.

O volume de embarques registado neste período, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 42,3% e registou um total de 30,4 milhões de toneladas, o que traduz um acréscimo de +6,6% relativamente ao período homólogo de 2020, enquanto o dos desembarques, tendo representado 57,7% ascendeu a 41,5 milhões de toneladas, o que corresponde a um acréscimo de +5,5%.

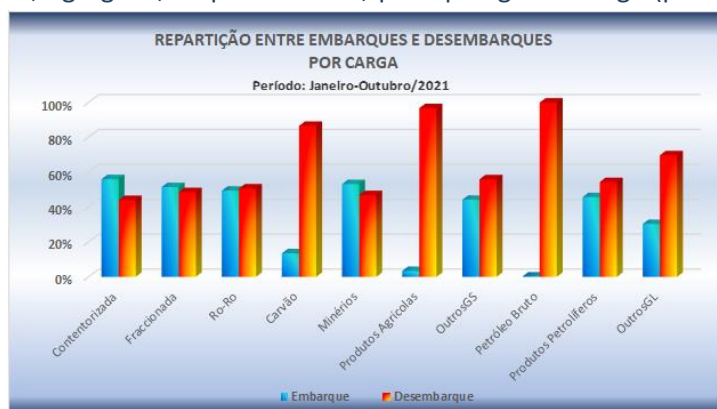
Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	213,5	0,7%	-8,0	-3,6%	114,7	0,3%	+32,4	+39,5%	+65,1%
Douro e Leixões	4 949,5	16,3%	-895,6	-15,3%	7 609,3	18,3%	-1 107,3	-12,7%	+39,4%
Aveiro	1 202,3	4,0%	+98,9	+9,0%	3 435,5	8,3%	+568,7	+19,8%	+25,9%
Figueira da Foz	1 043,6	3,4%	-51,6	-4,7%	479,6	1,2%	-80,0	-14,3%	+68,5%
Lisboa	3 080,5	10,1%	+312,5	+11,3%	4 641,6	11,2%	-54,5	-1,2%	+39,9%
Setúbal	2 952,1	9,7%	+81,7	+2,8%	2 483,9	6,0%	+164,5	+7,1%	+54,3%
Sines	16 893,1	55,6%	+2 432,1	+16,8%	22 721,0	54,8%	+2 644,4	+13,2%	+42,6%
Faro	45,5	0,1%	-95,8	-67,8%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Portimão	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	-
Total	30 380,0	100,0%	+1 874,3	+6,6%	41 485,7	100,0%	+2 168,3	+5,5%	+42,3%

Considerando que estes fluxos de carga refletem natural e maioritariamente o volume de transações efetuadas no contexto do comércio internacional de bens, recorda-se que, como referido no ponto 2, no período em análise se registou um crescimento de +6,6% nas exportações (correspondente a cerca de +2 milhões de toneladas num total de 32,6 milhões de toneladas) e de +6,4% nas importações (correspondente a cerca de +3 milhões de toneladas num total de 49,4 milhões de toneladas).

Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos da estrutura decorrente da tonelagem de carga movimentada em operações de embarque e de desembarque, agregada, respetivamente, por tipologia de carga (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao período homólogo de 2020.

De forma sintética, apresentam-se os gráficos seguintes com a distribuição percentual do volume de carga embarcada e desembarcada, por tipologia, no primeiro, e por porto, no segundo, independentemente da tonelagem que lhes está subjacente.

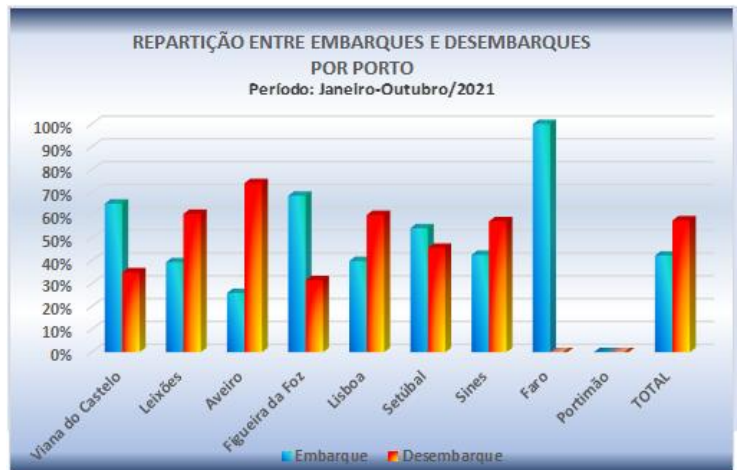
Constata-se que os maiores desequilíbrios entre os fluxos de entrada e saída de carga se registam por efeito da necessidade de importação de combustíveis e de cereais. Assim, sublinha-se que o desembarque do Petróleo Bruto, importado maioritariamente para a indústria petroquímica, representou 99,8% do volume movimentado, o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,7%.





Dos mercados de produto, independentemente do porto de movimento, onde o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, no período em análise assinala-se a Carga Contentorizada, com 56,1%, a Carga Fracionada, com 51,4%, e os Minérios, com 53,1% (inletindo o registo de 2020, onde os embarques representavam 43,2%). Inversamente, assinala-se que os Outros Granéis Sólidos passam de 52,3% para 44,1%.

Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo facto de serem instrumentos importantes para o escoamento dos produtos da indústria local, facto que confere uma forte expressão ao volume da carga embarcada. É o caso dos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, onde o embarque de carga representa respetivamente de 65,1%, 68,5%, 54,3% e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com ‘perfil exportador’.



No seu conjunto, estes portos embarcaram 4,25 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14% do total (dos quais 9,7 pontos percentuais cabem a Setúbal), sendo que relativamente ao volume total da carga movimentada detêm uma quota conjunta de 10,2%, cabendo 7,6 pontos percentuais a Setúbal.

3.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo nacional, nomeadamente na cabotagem insular, e internacional, bem como na atividade do Ecosistema Portuário do Continente, que é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 40,5%, e ainda parte da quota de 2,3% detida pela carga Ro-Ro, com particular significado para a movimentada no Terminal Multiusos de Leixões, no âmbito da exploração de uma linha regular da companhia de *shipping* CLdN, a cargo da concessionária do Terminal de Contentores de Leixões (TCL), justifica a avaliação mais detalhada do seu comportamento, quer em termos evolutivos, quer no período em análise.

Para esse efeito apresenta-se neste ponto uma primeira abordagem em termos de tráfego total, sendo de seguida efetuada uma abordagem separada para os tráfegos de *transshipment* e com o *hinterland*, sendo apenas considerados os portos onde o tráfego de contentores se desenvolve com regularidade, sendo excluídos, por conseguinte, os portos de Viana do Castelo e Aveiro onde é meramente residual e circunstancial, bem como Faro e Portimão, que não registam qualquer movimento.

Tráfego total (TEU)

No quadro seguinte apresenta-se a evolução anual do volume de TEU movimentados nos períodos de janeiro a outubro desde 2017, ano onde se assinala o volume mais elevado da Figueira da Foz, realçando o facto de em 2021 se observarem os valores mais elevados de sempre nos portos de Leixões, Setúbal e Sines, facto que reflete a dinâmica a que se assiste nesse tráfego. Acresce referir que o volume mais elevado registado em Lisboa nos períodos de janeiro a outubro remonta a 2013.

A evolução média anual calculada entre 2017 e 2021, revela uma tendência crescente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +5,6%, em termos globais, com forte influência do porto de Sines que evolui



a uma taxa média de +11,4% ao ano e é sustentada por uma quota de 59%. Embora a uma dimensão menos expressiva, traduzida numa quota de 5,7%, importa assinalar o comportamento francamente positivo de Setúbal, cuja tendência de crescimento é refletida por uma taxa de +11,1%.

Sublinha-se o facto de todos os portos registarem variações positivas face a 2020, com particular destaque para Leixões, Setúbal e Sines que apresentam em 2021 a melhor marca de sempre nos períodos homólogos, quer medida em número de contentores, quer em TEU. O valor máximo da Figueira da Foz, em TEU, é observado no ano de 2017, enquanto que a melhor marca de Lisboa foi obtida em 2013 (e excede em +58% o registo de 2021).

A referida forte influência exercida por Sines neste tráfego, é particularmente alavancada no segmento do tráfego de *transhipment*, que, como se verá no título seguinte, representa 70,2% do seu tráfego total.

EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)

Períodos: Janeiro / Outubro

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota 2021	Δ% 2021/2020	Δ% média anual
Douro e Leixões	527 570	547 529	581 396	588 317	596 513	23,0%	+1,4%	+2,4%
Figueira da Foz	20 135	16 888	18 112	13 915	18 071	0,7%	+29,9%	+0,6%
Lisboa	418 231	367 447	390 182	245 212	302 175	11,6%	+23,2%	-4,5%
Setúbal	128 017	120 012	117 042	138 837	148 979	5,7%	+7,3%	+11,1%
Sines	1 427 526	1 458 609	1 203 135	1 323 572	1 531 436	59,0%	+15,7%	+11,4%
Total TEU	2 521 479	2 510 485	2 309 867	2 309 853	2 597 174	100,0%	+12,4%	+5,6%
Total UNIDADES	1 560 398	1 567 103	1 432 486	1 430 453	1 597 694	-	-	-
Rácio TEU / Contendor	1,62	1,60	1,61	1,61	1,63	-	-	-



Em termos globais, no período janeiro-outubro de 2021 foi movimentado um volume total de contentores que ascende a quase 2,6 milhões de TEU, o que, face ao período homólogo de 2020, representa um acréscimo de +287,3 mil TEU, correspondente a +12,4%, e refletindo acréscimos homólogos em todos os portos.

No entanto, esta variação resulta do contributo maioritário do porto de Sines, que só por si apresenta um acréscimo de +207,9 mil TEU, +15,7%. Importa, contudo, destacar o comportamento do porto de Lisboa que regista um aumento de +57 mil TEU, correspondente a +23,2%. E ainda o de Setúbal, que regista uma variação positiva de +10,1 mil TEU, ou seja, +7,3%. O porto da Figueira da Foz regista um acréscimo percentual de +29,9%, refletindo um aumento de +4,16 mil TEU, cerca de metade do acréscimo de +8,2 mil TEU obtido por Leixões, refletindo apenas um aumento de +1,4%.



Após estes registos, Sines mantém a sua posição maioritária absoluta com uma quota de 59%, que representa o seu valor máximo nos períodos homólogos (inferior em -0,4 pontos percentuais ao anterior máximo, registado em 2018). Segue-se Leixões na segunda posição com uma quota de 23%, inferior à homóloga de 2020 em -2,2 pp, Lisboa com 11,6%, +0,9 pp, Setúbal com 5,7% (-0,2 pp) e Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,7%.

Porto	Out			Jan / Out			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	61 007	24,3%	+2,0%	596 513	23,0%	+1,4%	712 128	23,1%	+2,8%
Figueira da Foz	1 528	0,6%	-22,9%	18 071	0,7%	+29,9%	21 800	0,7%	+34,5%
Lisboa	32 199	12,8%	+11,1%	302 175	11,6%	+23,2%	356 389	11,5%	+12,5%
Setúbal	14 655	5,8%	-4,2%	148 979	5,7%	+7,3%	177 000	5,7%	+11,8%
Sines	142 025	56,5%	-6,2%	1 531 436	59,0%	+15,7%	1 819 827	58,9%	+17,9%
Total	251 414	100,0%	-2,4%	2 597 174	100,0%	+12,4%	3 087 144	100,0%	+13,2%

No mês de outubro, tomado isoladamente, foi observado um decréscimo de -6,1 mil TEU (-2,4%), em resultado da diminuição observada no porto de Sines, -9,5 mil TEU (-6,2%), que, contando ainda com os decréscimos menos expressivos em termos absolutos da Figueira da Foz e Setúbal (-1,1 mil TEU, no conjunto), conseguiram anular os acréscimos apurados em Leixões e Lisboa, respetivamente de +1,2 e +3,2 mil TEU.

Enfatiza-se o facto de no período dos últimos doze meses se ter atingido um total de 3,09 milhões de TEU, fasquia nunca atingida nos anos civis, superior em +296,9 mil TEU ao volume registado no período de doze meses imediatamente anterior e que corresponde a um acréscimo de +13,2%. Naturalmente, a influência determinante foi induzida pelo porto de Sines, que registou um volume de +1,82 milhões de TEU, superior em +204,4 mil TEU (+17,9%) ao volume de idêntico período imediatamente anterior, seguido por Lisboa, com +50,4 mil TEU (+12,5%).

Assinala-se ainda o facto de, no período de janeiro a outubro de 2021, o número total de contentores ter ultrapassado 1,6 milhões de unidades, o que traduz um acréscimo de +167,2 mil unidades, o equivalente a +11,7%, correspondendo a um acréscimo de cerca de +8,6% em contentores de 20 pés e de cerca de +13,7% em contentores de 40 pés.

Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)

Tendo presente que o tráfego global de contentores inclui um importante segmento relativo a *transhipment*, importa apreciar o comportamento deste segmento, bem como o do tráfego com o *hinterland*, cuja natureza e dinâmica são essencialmente distintas.

Importa referir que cerca de 95% do tráfego de *transhipment* ocorre no porto de Sines, cabendo os restantes 5% a Leixões e Lisboa, sendo que para este não se conhecem dados reais desde abril. No período janeiro-outubro de 2021 o tráfego de *transhipment* de Sines, representou 70,2% do seu tráfego total de contentores, em TEU, após registo de um acréscimo de +18,8% face ao período homólogo de 2020, ficando, no entanto, a -6,1% do seu valor mais elevado, verificado em 2017, seguido de dois registos negativos, o que determina que ainda lhe subjaz uma tendência de evolução negativa, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -3,6%. No final de 2020, após acordo de prorrogação do prazo da concessão do Terminal XXI à PSA Sines e da aprovação do respetivo investimento de expansão, foi iniciado um período de recuperação, que, tudo aparenta, se mantém.



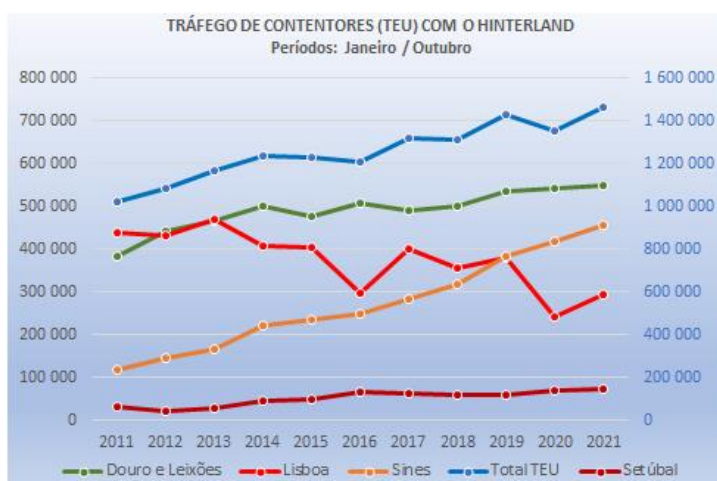
No que respeita ao tráfego com o *hinterland*, mais estável e sustentável porque assenta no desempenho da economia, salienta-se que a sua evolução, em volume de TEU movimentado nos períodos de janeiro a outubro desde 2017, tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +2,4%, resultando da conjugação de parciais positivos de Sines, Setúbal e Leixões, com valores respetivos de +13%, +4,8% e +3,1%, contrariados pela tendência negativa de Lisboa e de Figueira da Foz, com variações médias anuais de -9,4% e de -4%.

	Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual
Hinterland	Douro e Leixões	490 593	499 763	536 194	542 784	547 754	37,4%	+0,9%	+3,1%
	Figueira da Foz	20 135	16 888	18 112	13 915	18 071	1,2%	+29,9%	-4,0%
	Lisboa (*)	399 436	355 594	378 800	241 621	294 339	20,1%	+21,8%	-9,4%
	Setúbal	128 017	120 012	117 042	138 837	148 979	10,2%	+7,3%	+4,8%
	Sines	283 029	319 547	382 705	418 235	456 262	31,1%	+9,1%	+13,0%
	Total	1 321 210	1 311 804	1 432 853	1 355 392	1 465 405	100,0%	+8,1%	+2,4%
Transhipment	Douro e Leixões	36 977	47 766	45 202	45 533	48 759	4,3%	+7,1%	+4,9%
	Lisboa (*)	18 795	11 853	11 382	3 591	7 836	0,7%	+118,2%	-27,4%
	Sines	1 144 497	1 139 062	820 430	905 337	1 075 174	95,0%	+18,8%	-3,6%
	Total	1 200 269	1 198 681	877 014	954 461	1 131 769	100,0%	+18,6%	-3,5%
% Transh / Total	Douro e Leixões	7,0%	8,7%	7,8%	7,7%	8,2%	-	-	-
	Lisboa (*)	4,5%	3,2%	2,9%	1,5%	2,6%	-	-	-
	Sines	80,2%	78,1%	68,2%	68,4%	70,2%	-	-	-
	% Total	47,6%	47,7%	38,0%	41,3%	43,6%	-	-	-

(*) Inclui dados estimados do porto de Lisboa relativos aos tráfegos de transhipment e como o *hinterland* de abril a outubro de 2021

A evolução deste tráfego no porto de Sines nos períodos de janeiro a outubro, destaca-se da dos restantes portos por ser a única que não regista nenhuma inflexão negativa desde 2009, sendo que a sua quota tem vindo a reforçar-se anualmente, sendo que nesse período o respetivo valor passa de 8,7% para 31,1%.

Sobre o comportamento no segmento de tráfego com o *hinterland* no período em análise, observa-se uma variação global de +8,1%, correspondente a +110 mil TEU, sendo de salientar que a maioria deste acréscimo, em valores absolutos, teve origem no porto de Lisboa, com +52,7 mil TEU, após crescimento de +21,8%, seguido de Sines, com +38 mil TEU (+9,1%), e sucessivamente por Setúbal, com +10,1 mil TEU (+7,3%), Leixões e Figueira da Foz, com quase +5 e +4,2 mil TEU, respetivamente (correspondente a percentuais de +0,9% e +29,9%).



Importa realçar o facto de Leixões, Setúbal e Sines terem registado o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos neste segmento de tráfego.

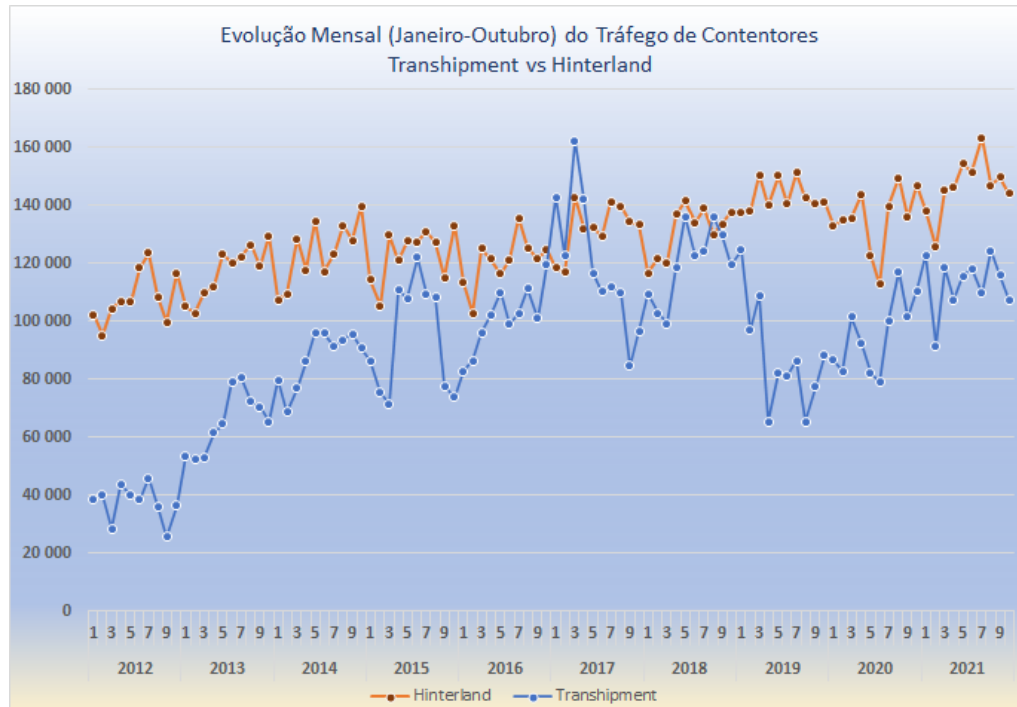


Tráfego	Porto	Out			Jan / Out			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	55 789	38,7%	+0,6%	547 754	37,4%	+0,9%	653 370	37,4%	-0,4%
	Figueira da Foz	1 528	1,1%	-22,9%	18 071	1,2%	+29,9%	21 800	1,2%	+37,5%
	Lisboa	31 159	21,6%	+10,0%	294 339	20,1%	+21,8%	347 594	19,9%	+15,4%
	Setúbal	14 655	10,2%	-4,2%	148 979	10,2%	+7,3%	177 000	10,1%	+24,5%
	Sines	40 925	28,4%	-11,0%	456 262	31,1%	+9,1%	547 469	31,3%	+10,1%
	Total	144 056	100,0%	-2,0%	1 465 405	100,0%	+8,1%	1 747 233	100,0%	+8,3%
Transhipment	Douro e Leixões	5 218	4,9%	+20,4%	48 759	4,3%	+7,1%	58 758	4,4%	+7,5%
	Lisboa	1 040	1,0%	+56,4%	7 836	0,7%	+118,2%	8 795	0,7%	+78,5%
	Sines	101 100	94,2%	-4,2%	1 075 174	95,0%	+18,8%	1 272 358	95,0%	+13,8%
	Total	107 358	100,0%	-2,8%	1 131 769	100,0%	+18,6%	1 339 911	100,0%	+13,8%

(*) Inclui dados estimados do porto de Lisboa relativos aos tráfegos de *transhipment* e com o *hinterland* de abril a outubro de 2021

Considerando o movimento efetuado nos últimos doze meses constata-se que o tráfego com o *hinterland* movimentou cerca de 1,75 milhões de TEU, superior em +8,3% ao de idêntico período imediatamente anterior, correspondente a +134,6 mil TEU, contando com o contributo mais relevante de Sines que regista uma variação de +50,1 mil TEU (+10,1%), seguido de Lisboa, com +46,5 mil TEU (+15,4%), Setúbal, com +34,9 (+24,5%), e Figueira da Foz, com +6 mil TEU (+37,5%). Leixões regista uma diminuição de -2,9 mil TEU (-0,4%).

No período janeiro-outubro de 2021 o porto de Leixões detém a liderança no segmento de *hinterland* com 37,4%, seguido de Sines com 31,1%, Lisboa com 20,1%, Setúbal com 10,2% e a Figueira da Foz com 1,2%.



A informação apresentada pode ser complementada com a que consta no Anexo 7.

Esta ligeira apreciação teve sempre na sua base o movimento de contentores avaliado em TEU, assinalando-se, no entanto, que no Anexo 4 se apresenta informação estatística relativa ao número de unidades movimentadas.



3.3. Movimento Geral de Navios

Independentemente da tipologia dos navios e das operações realizadas aquando da sua estadia em porto, o movimento de navios registado no período janeiro-outubro de 2021 traduziu-se num total de 7991 escalas, o que traduz um acréscimo global de +1,9%, ou seja, +151 escalas do que as verificadas no período homólogo de 2020. O correspondente volume de arqueação bruta totalizou 135,4 milhões, refletindo uma redução de -3,9%.

A maior contribuição para a variação positiva do número de escalas vem do porto de Setúbal, que regista +113 escalas, superior em +8,6% ao registado no período homólogo de 2020, seguindo-se Aveiro, com +84 (+10,4%), Viana do Castelo, com +58 (+35,6%) e Portimão, com +15 escalas (+250%).

Dos portos que registam variações negativas, destaca-se o porto da Figueira da Foz, com -42 escalas (-10,7%), seguido de Lisboa e Faro, ambos com -23 (com variações percentuais respetivas de -1,6% e de -63,9%), Sines, com -16 (-1%), e Douro e Leixões, com -15 (-0,7%).

Recorda-se que os portos com terminais de navios de cruzeiro, maioritariamente Lisboa, mas também Leixões e Portimão, registaram uma diminuição do número de escalas de navios desta tipologia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, que viram impedidas as respetivas escalas praticamente desde o início da pandemia até ao primeiro trimestre deste ano, tendo sido retomadas as viagens em abril, de forma gradual.

Em termos absolutos, o mais elevado número de escalas no período janeiro-outubro de 2021 verificou-se nos portos Douro e Leixões, que registaram um total de 2043, a que corresponde uma quota de 25,6% (inferior em -0,7 pontos percentuais (pp) à homóloga de 2020). Segue-se Sines, com 20,6% (-0,6 pp), Setúbal, com 17,9% (+1,1 pp), Lisboa com 17,2% (-0,6 pp), Aveiro, com 11,1% (+0,9 pp), Figueira da Foz, com 4,4%, Viana do Castelo, com 2,8%, Portimão, com 0,3% e Faro com 0,2%.

Importa assinalar que Aveiro e Setúbal registam as suas quotas máximas do número de escalas, nos períodos de janeiro a outubro.

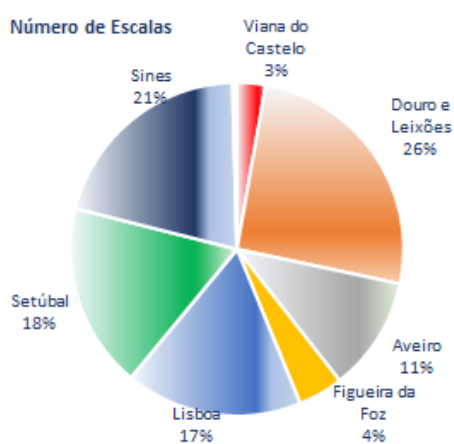
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	197	158	181	163	221	2,8%	+35,6%	+2,9%	
Douro e Leixões	2 263	2 181	2 199	2 058	2 043	25,6%	-0,7%	-2,6%	
Aveiro	894	910	883	804	888	11,1%	+10,4%	-1,3%	
Figueira da Foz	423	417	385	391	349	4,4%	-10,7%	-4,3%	
Lisboa	2 150	2 027	2 166	1 396	1 373	17,2%	-1,6%	-11,5%	
Setúbal	1 334	1 353	1 291	1 320	1 433	17,9%	+8,6%	+1,2%	
Sines	1 879	1 769	1 767	1 666	1 650	20,6%	-1,0%	-3,2%	
Faro	15	32	25	36	13	0,2%	-63,9%	-	
Portimão	74	97	73	6	21	0,3%	+250,0%	-36,9%	
Total	9 229	8 944	8 970	7 840	7 991	100,0%	+1,9%	-4,1%	
ARQUEAÇÃO BRUTA (10³)	174 703,9	172 966,7	171 522,7	140 872,4	135 367,3	-	-3,9%	-6,8%	
ARQUEAÇÃO MÉDIA (10³)	18,9	19,3	19,1	18,0	16,9	-	-	-	

O comportamento da generalidade dos portos no tocante ao volume de arqueação bruta dos navios que os escalaram regista também alguma assimetria, assinalando-se variações positivas nos portos de Viana do Castelo, Aveiro e Setúbal.

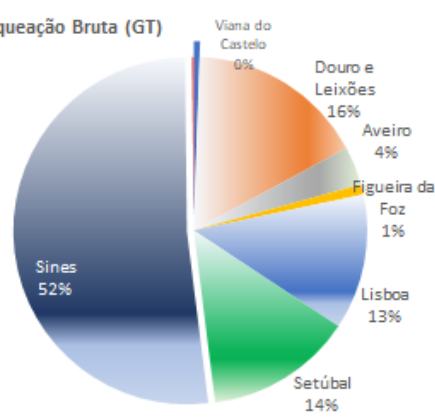


Porto	Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)			GT médio (10 ³)
	Número	Quota	Δ% homóloga	Vol (10 ³)	Quota	Δ% homóloga	
Viana do Castelo	221	2,8%	+35,6%	754,9	0,6%	+4,7%	3 415,8
Douro e Leixões	2 043	25,6%	-0,7%	22 422,0	16,6%	-7,7%	10 975,0
Aveiro	888	11,1%	+10,4%	4 883,9	3,6%	+18,9%	5 499,9
Figueira da Foz	349	4,4%	-10,7%	1 271,2	0,9%	-1,8%	3 642,5
Lisboa	1 373	17,2%	-1,6%	17 098,8	12,6%	-7,9%	12 453,6
Setúbal	1 433	17,9%	+8,6%	18 581,2	13,7%	+1,7%	12 966,6
Sines	1 650	20,6%	-1,0%	70 146,5	51,8%	-7,7%	42 513,0
Faro	13	0,2%	-63,9%	38,4	0,0%	-62,8%	2 952,7
Portimão	21	0,3%	+250,0%	170,3	0,1%	+2020,1%	8 108,9
Total	7 991	100,0%	+1,9%	135 367,3	100,0%	-3,9%	16 940,0

Número de Escalas



Arqueação Bruta (GT)



Do lado dos portos que veem diminuir o volume de arqueação bruta, destaca-se o porto de Sines com uma diminuição de -4,3 milhões (-4,7%), seguido de Douro e Leixões e Lisboa, com variações respetivas de -1,6 milhões (-6,7%) e de -1,5 milhões (-7,9%).

Em termos de quota de mercado no que respeita ao volume de arqueação bruta, o porto de Sines garante a maioria absoluta com 51,8%, -1 pp do que no período homólogo de 2020, seguido de Douro e Leixões com 16,6% (-0,5 pp), Setúbal com 13,7% (+1,4 pp), Lisboa com 12,6% (-0,5 pp), Aveiro com 3,6% (+0,6 pp) e Figueira da Foz com 0,9%.

É notória a diferença de dimensão média dos navios que escalam Sines com a dos que escalam os restantes portos, sendo o GT médio de Sines de 42,51 mil, seguido de Setúbal com 12,97 mil, Lisboa com 12,45 e Douro e Leixões com 10,98 mil.





Neste capítulo procede-se a uma breve análise dos aspetos mais significativos registados nos 53 mercados onde se registou variação no volume de tonelagem movimentada no período de janeiro a outubro de 2021, independentemente da sua expressão, que se apresentam agregados pelas dez ‘tipologias de carga’ e detalhe por ‘porto’ onde se efetua a respetiva movimentação, independentemente da sua dimensão.

Da observação destes mercados na sua dupla dimensão, cuja agregação por tipologia de carga e por porto e respetiva evolução anual para o Ecossistema Portuário do Continente foram apresentados no ponto 3.1, poderão ressaltar indícios que traduzem eventuais situações de concorrência ou complementaridade entre portos.

4.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, ‘contentorizada’ e ‘fracionada’, apresentam uma elevada heterogeneidade, sendo que em 2020 as mais significativas foram, considerando a classificação prevista na Diretiva Marítima, o “Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (excepto tubos)”, “Pasta, papel e seus artigos”, “Outros materiais de construção, produtos manufacturados”, ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.’, ‘Bebidas’, ‘Produtos hortícolas e frutos preparados e conservados’ e ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’ que no seu conjunto representaram cerca de 46% do total das mercadorias movimentadas em contentores e fracionada.

Sob a forma Ro-Ro são maioritariamente operados ‘Produtos da indústria automóvel’, que representaram cerca de 27%, e, com menor expressão, ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’, ‘Produtos químicos orgânicos de base’, ‘Mercadorias grupadas’, ‘Mobiliário’, ‘Pasta, papel e seus artigos’, ‘Tubos e perfis ocios, e acessórios relacionados’ e ‘Animais vivos’, que estarão maioritariamente acondicionados em contentores, e que, no seu conjunto, representaram cerca de 40%.

É importante sublinhar o facto de no ano 2020, cerca de 92,6% das mercadorias movimentadas na classe de Carga Geral respeitam a comércio internacional, das quais cerca de 56,5% correspondem a mercadorias embarcadas.

4.1.1. Contentorizada

O mercado da Carga Contentorizada iniciou o ano de 2021 com uma notável dinâmica de crescimento tendo atingido no período de janeiro a outubro de 2021 o volume de 29,13 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 40,5%, a mais elevada de sempre. Recorda-se que o desempenho do mercado da Carga Contentorizada está fortemente alavancado nas operações de *transshipment* realizadas no porto de Sines, cuja tonelagem poderá representar cerca de 45% do total movimentado no mercado nesta tipologia de carga.

Não obstante o desempenho recente do porto de Sines, a tendência de evolução continua a refletir um crescimento negativo que tem subjacente uma taxa média anual de -0,9%, decorrente do registo de variações negativas em 2019 e uma recuperação ligeira em 2020. No entanto assinala-se que Leixões e Setúbal apresentam uma evolução com tendência positiva, traduzida pelo apuramento de taxas médias anuais de crescimento de +3,6% e de +3,9%, respetivamente.

Lisboa, não obstante o registo fortemente positivo observado nos primeiros dez meses de 2021 face ao homólogo de 2020, traduzido por variações mensais homólogas positivas desde março, interrompendo um ciclo de treze variações mensais homólogas negativas, evolui ainda segundo uma tendência negativa com o expressivo valor de -10,4%.

É de salientar a tendência de evolução de Sines que exhibe ainda um valor também negativo, embora ligeiro, que os recentes registos francamente positivos ainda não lograram infletir.



Tipo de Carga: CONTENTORIZADA (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	5 146,2	5 468,3	5 775,3	5 911,9	5 909,3	20,3%	-2,6	-0,0%	+3,6%	
Figueira da Foz	155,9	132,6	139,8	106,9	141,1	0,5%	+34,2	+32,0%	-4,0%	
Lisboa	4 255,6	3 810,7	3 964,2	2 419,8	3 056,3	10,5%	+636,6	+26,3%	-10,4%	
Setúbal	1 360,9	1 264,9	1 242,0	1 472,5	1 516,3	5,2%	+43,8	+3,0%	+3,9%	
Sines	17 934,7	18 536,2	14 454,7	16 365,4	18 508,8	63,5%	+2 143,4	+13,1%	-0,6%	
Total	28 854,5	29 214,1	25 577,0	26 276,6	29 131,9	100,0%	+2 855,3	+10,9%	-0,9%	
	Δ%	+8,9%	+1,2%	-12,4%	+2,7%	+10,9%	-	-	-	-

A tonelagem de Carga Contentorizada movimentada no período em análise excede em +10,9% a do período homólogo de 2020, a que corresponde um acréscimo da tonelagem de +2,86 milhões de toneladas. O porto de Sines registou neste período o acréscimo mais expressivo traduzido por +2,14 milhões de toneladas (+13,1%), tendo sido acompanhado neste comportamento positivo pela maioria dos restantes portos, com destaque para Lisboa que movimenta +636,6 mt (+26,3%), conferindo sustentabilidade ao ciclo de recuperação iniciado em março. Leixões é a única exceção, apresentando um ligeiríssimo recuo.

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	591,8	20,8%	-2,4%	5 909,3	20,3%	-0,0%	7 001,5	20,2%	+0,8%
Figueira da Foz	14,3	0,5%	-10,6%	141,1	0,5%	+32,0%	166,6	0,5%	+35,3%
Lisboa	325,1	11,4%	+5,5%	3 056,3	10,5%	+26,3%	3 596,9	10,4%	+13,3%
Setúbal	158,8	5,6%	+0,5%	1 516,3	5,2%	+3,0%	1 824,7	5,3%	+9,0%
Sines	1 757,5	61,7%	-2,0%	18 508,8	63,5%	+13,1%	22 084,2	63,7%	+16,0%
Total	2 847,5	100,0%	-1,2%	29 131,9	100,0%	+10,9%	34 673,9	100,0%	+12,0%

O porto de Sines detém uma posição dominante neste mercado, conferida pela quota de 63,5%, com Leixões a surgir na segunda posição com 20,3% do total, a que se sucede Lisboa com 10,5% e Setúbal com 5,2%.

O mês de outubro regressa com registos negativos em três dos cinco portos que constituem este mercado, sendo eles Sines, Leixões e Figueira da Foz, com quebras respetivas de -36,3 mt (-2%), -14,5 mt (-2,4%) e -1,7 mt (-10,6%), que anulam as variações positivas de Lisboa (+17 mt, +5,5%) e de Setúbal (+0,8 mt, +0,5%).

Considerando o período constituído pelos últimos doze meses constata-se um movimento de 34,67 milhões de toneladas, o que reflete uma variação positiva de +3,71 milhões de toneladas, correspondente a +12%, face a idêntico período imediatamente anterior. Para este desempenho contribuiu de forma determinante o porto de Sines com um acréscimo de +3,04 milhões de toneladas (+16%), sendo acompanhado pelos restantes portos, embora com variações menos expressivas, sendo de realçar a verificada em Lisboa, traduzida por +422,1 mt, correspondente a +13,3%.

Considerando o sentido do fluxo da carga, ressalta o facto de os embarques terem representado 56% do movimento total e de ambos os fluxos terem registado comportamentos homólogos positivos e com idêntico

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	3 161,4	19,4%	-7,4	-0,2%	2 747,9	21,4%	+4,7	+0,2%	+53,5%
Figueira da Foz	122,7	0,8%	+31,4	+34,4%	18,4	0,1%	+2,8	+18,1%	+87,0%
Lisboa	1 998,1	12,3%	+430,4	+27,5%	1 058,2	8,3%	+206,2	+24,2%	+65,4%
Setúbal	1 015,5	6,2%	+102,5	+11,2%	500,8	3,9%	-58,7	-10,5%	+67,0%
Sines	10 009,2	61,4%	+1 120,5	+12,6%	8 499,6	66,3%	+1 022,9	+13,7%	+54,1%
Total	16 307,0	100,0%	+1 677,3	+11,5%	12 824,9	100,0%	+1 178,0	+10,1%	+56,0%



nível de importância relativa, sendo de +1,68 milhões de toneladas (+11,5%) nos embarques e de +1,18 milhões de toneladas (+10,1%) nos desembarques.

Estes desempenhos recebem naturalmente influência maioritária do porto de Sines, cuja tonelagem movimentada é absolutamente maioritária em ambos os fluxos, onde as suas variações representam respetivamente +1,12 milhões de toneladas (+12,6%) e +1,02 milhões de toneladas (+13,7%).

Acresce ainda assinalar o facto de o volume de Carga Contentorizada embarcada ser superior ao da desembarcada em todos os portos, sendo de destacar o rácio mais expressivo no porto da Figueira da Foz, onde ascende a 87%. Naturalmente, o valor de 54,1% deste rácio no porto de Sines é muito influenciado pelo volume de carga movimentada em *transshipment* que tende a aproximar-se de uma repartição em partes iguais.

4.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, que detém mercados relevantes nos sete portos principais, movimentou no período de janeiro a outubro de 2021 um volume total de 5,03 milhões de toneladas, correspondente a 7% do total.

O comportamento observado neste período influiu na sua tendência de evolução que, considerando os períodos janeiro-outubro, passou de um ciclo negativo iniciado em 2015 e que durou até 2020, com uma pequena inflexão registada em 2019, tendo acumulado uma quebra global de -24,6%, de cerca de -2,17 milhões de toneladas, tendo no corrente ano de 2021 observado um significativo acréscimo de +22,6% face ao período homólogo de 2020, que origina uma inflexão na trajetória de evolução, que fixa a respetiva taxa média anual de crescimento num valor positivo de +0,3%.

Tipo de Carga: FRACCIONADA (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	232,0	160,2	163,6	142,0	150,8	3,0%	+8,8	+6,2%	-10,2%	
Douro e Leixões	933,2	845,7	900,5	813,3	1 091,3	21,7%	+278,0	+34,2%	+3,1%	
Aveiro	1 116,1	1 281,0	1 324,1	1 193,5	1 569,6	31,2%	+376,1	+31,5%	+6,6%	
Figueira da Foz	833,3	748,1	813,1	844,2	782,6	15,6%	-61,6	-7,3%	-0,1%	
Lisboa	160,0	117,8	135,9	84,2	125,6	2,5%	+41,4	+49,1%	-8,0%	
Setúbal	1 431,8	1 221,0	1 067,5	921,8	1 298,5	25,8%	+376,8	+40,9%	-4,7%	
Sines	89,4	73,1	99,9	103,6	13,1	0,3%	-90,5	-87,3%	-15,4%	
Total	4 798,7	4 447,1	4 505,7	4 102,6	5 031,6	100,0%	+929,0	+22,6%	+0,3%	
	Δ%	-9,5%	-7,3%	+1,3%	-8,9%	+22,6%	-	-	-	-

Os portos cujos comportamentos mais sensivelmente influenciam o comportamento global são Aveiro e Leixões, cujas *tmac* se cifram em +6,6% e +3,1%.

O comportamento global no período janeiro-outubro de 2021 é positivo e traduzido por um acréscimo de quase +929 mt (+22,6%), por reflexo dos impactos mais significativos induzidos pelos portos de Setúbal e

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	15,7	2,9%	+16,9%	150,8	3,0%	+6,2%	179,2	3,1%	+8,4%
Douro e Leixões	159,5	29,7%	+102,0%	1 091,3	21,7%	+34,2%	1 276,7	21,8%	+34,9%
Aveiro	206,0	38,4%	+93,6%	1 569,6	31,2%	+31,5%	1 786,3	30,5%	+29,2%
Figueira da Foz	61,2	11,4%	-25,4%	782,6	15,6%	-7,3%	921,7	15,7%	-9,5%
Lisboa	9,8	1,8%	+83,2%	125,6	2,5%	+49,1%	146,7	2,5%	+36,7%
Setúbal	83,8	15,6%	-15,2%	1 298,5	25,8%	+40,9%	1 521,5	26,0%	+35,2%
Sines	0,7	0,1%	-93,7%	13,1	0,3%	-87,3%	25,3	0,4%	-80,3%
Total	536,8	100,0%	+35,6%	5 031,6	100,0%	+22,6%	5 857,4	100,0%	+20,2%



Aveiro, ambos com variações positivas na casa de +376 mt (com acréscimos percentuais respetivos de +40,9% e +31,5%). Sublinha-se igualmente o comportamento de Leixões, onde se apura um aumento de +278 mt (+34,2%).

O desempenho verificado no mês de outubro, tomado isoladamente, vem contribuir positivamente para o desempenho acumulado, ao refletir um acréscimo total de +140,9 mt (+35,6%), com contributos maioritários de Aveiro e de Leixões (+99,6 mt e +80,6 mt, ou +93,6% e +102%).

Nos últimos doze meses verificou-se um movimento total de cerca de 5,86 milhões de toneladas, ultrapassando o volume processado nos doze meses imediatamente anteriores em +983,2 mt (+20,2%), por efeito mais significativo do desempenho dos portos de Aveiro e de Setúbal, que registam variações na casa de +400 mt, respetivamente +29,2% e +35,2%.

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se que o volume dos embarques representou 51,4% do total e excedeu em +184,3 mt (+7,7%) o volume homólogo de 2020. Nos desembarques o acréscimo foi superior, atingindo +744,7 mt (+43,8%), e em ambos os fluxos os valores mais expressivos foram realizados por Setúbal e por Aveiro, que, por sinal, registam os rácios mais baixos de volume de carga embarcada. Nos desembarques, merece também referência o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +231 mt (+111,1%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	134,7	5,2%	+12,2	+9,9%	16,1	0,7%	-3,4	-17,3%	+89,3%
Douro e Leixões	652,5	25,2%	+47,0	+7,8%	438,8	18,0%	+231,0	+111,1%	+59,8%
Aveiro	520,6	20,1%	+62,7	+13,7%	1 049,1	42,9%	+313,4	+42,6%	+33,2%
Figueira da Foz	617,9	23,9%	+5,6	+0,9%	164,7	6,7%	-67,3	-29,0%	+79,0%
Lisboa	95,3	3,7%	+24,3	+34,3%	30,3	1,2%	+17,1	+128,9%	+75,9%
Setúbal	555,3	21,5%	+123,9	+28,7%	743,3	30,4%	+252,9	+51,6%	+42,8%
Sines	12,1	0,5%	-91,5	-88,3%	1,0	0,0%	+1,0	-	+92,3%
Total	2 588,4	100,0%	+184,3	+7,7%	2 443,2	100,0%	+744,7	+43,8%	+51,4%

4.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro registou no período de janeiro a outubro de 2021 um movimento total de 1,62 milhões de toneladas, o que representa 2,3% do total de carga movimentada, mantendo a dinâmica de crescimento que vem sendo seguida desde 2014 e apenas interrompida em 2020 por efeito claro da pandemia de covid-19, nomeadamente pelo efeito de retração induzida pelo mercado automóvel. Assim, verifica-se uma notável tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de crescimento nos períodos homólogos de +7%, com realce para a forte contribuição de Leixões, que evolui a uma média de +9,2% ao ano nos últimos cinco anos, sustentada numa quota de mercado de 78,8%.

O mercado de carga Ro-Ro no porto de Leixões é maioritariamente constituído pelo tráfego de contentores de uma linha regular do norte da Europa, do grupo CLdN, efetuado no Terminal Multiusos pelo concessionário do TCL, na modalidade de licenciamento.

Sublinha-se a significativa alteração na evolução da estrutura deste mercado do período anterior a 2014 para o atual, traduzida nomeadamente pela inversão de posições entre Setúbal e Leixões, tendo Leixões evoluído de uma quota de 15,7% em 2013 para a atual 78,8%, Setúbal de 75,6% para 18,9%, tendo Lisboa praticamente saído deste mercado, perdendo a quota que na altura era de 8,7%, e entrando o porto de Sines, que representa hoje 2,3% do mercado de movimentação de carga Ro-Ro.



Tipo de Carga: RO-RO (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	875,6	963,0	1 112,6	1 075,0	1 280,7	78,8%	+205,7	+19,1%	+9,2%	
Lisboa	8,8	7,9	7,1	0,7	0,0	0,0%	-0,7	-100,0%	-	
Setúbal	273,0	377,3	435,9	284,0	306,8	18,9%	+22,8	+8,0%	-0,8%	
Sines	4,7	11,6	30,1	34,7	37,3	2,3%	+2,6	+7,5%	+61,7%	
Portimão	0,0	0,7	0,5	0,0	0,0	0,0%	-	-	-27,0%	
Total	1 162,1	1 360,5	1 586,2	1 394,4	1 624,8	100,0%	+230,3	+16,5%	+7,0%	
	Δ%	+19,5%	+17,1%	+16,6%	-12,1%	+16,5%	-	-	-	-

O comportamento observado no período de janeiro a outubro de 2021 é traduzido pelo registo de variações positivas nos portos com atividade regular, sendo a mais significativa a verificada em Leixões, que se cifra em +205,7 mt, ou seja, +19,1%, que, conjuntamente com Setúbal, que regista um acréscimo de +22,8 mt (+8%), constituem os principais contributos para a variação global de +230,3 mt (+16,5%).

Após um registo negativo no mês anterior, o mês de outubro constitui um contributo para o acréscimo acumulado verificado, por efeito exclusivo do porto de Leixões, que regista uma variação positiva de +31,3 mt (+28,6%), anulando os registos negativos, embora pouco expressivos, de Setúbal e de Sines.

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	140,9	79,4%	+28,6%	1 280,7	78,8%	+19,1%	1 541,4	78,4%	+20,0%
Lisboa	0,0	0,0%	-	0,0	0,0%	-100,0%	0,0	0,0%	-100,0%
Setúbal	34,7	19,6%	-12,3%	306,8	18,9%	+8,0%	379,5	19,3%	+3,2%
Sines	1,9	1,1%	-11,8%	37,3	2,3%	+7,5%	45,6	2,3%	+18,4%
Total	177,5	100,0%	+17,3%	1 624,8	100,0%	+16,5%	1 966,4	100,0%	+16,2%

A acumulação do movimento portuário nesta tipologia de carga vem determinar que nos últimos doze meses se atinja um total de 1,97 milhões de toneladas, o que, face a idêntico período imediatamente anterior, reflete um acréscimo de +274 mt (+16,2%), por efeito do desempenho do porto de Leixões, cujo movimento cresce +257,4 mt (+20%). Setúbal e Sines acompanham de longe a variação positiva, com acréscimos respetivos de +11,7 mt (+3,2%) e de +7,1 mt (+18,4%).

No que se refere ao sentido das operações observa-se que o peso dos embarques se situa em 49,4% e regista uma variação global positiva de +112,8 mt (+16,4%), refletindo o comportamento positivo dos portos com atividade significativa no mercado, recebendo o contributo maioritário de +91,1 mt de Leixões (+19,6%) e ainda de +17,3 mt de Setúbal (+9%).

O fluxo de desembarques reflete também um comportamento global positivo, de +117,6 mt (+16,7%), igualmente com o contributo maioritário de Leixões, com +114,6 mt (+18,7%), e o apoio de Setúbal, com +5,5 mt (+6%), contrariando o recuo de -2,3 mt de Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	554,8	69,2%	+91,1	+19,6%	725,9	88,2%	+114,6	+18,7%	+43,3%
Lisboa	0,0	0,0%	-0,6	-100,0%	0,0	0,0%	-0,2	-100,0%	-
Setúbal	209,9	26,2%	+17,3	+9,0%	96,9	11,8%	+5,5	+6,0%	+68,4%
Sines	37,3	4,7%	+4,9	+15,1%	0,0	0,0%	-2,3	-100,0%	+100,0%
Total	802,0	100,0%	+112,8	+16,4%	822,8	100,0%	+117,6	+16,7%	+49,4%



Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques sobre o total de 68,4%, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 43,3%.

4.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas em 2020 na classe de Granéis Sólidos nos portos comerciais do Continente foram principalmente, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, 'Cereais', 'Cimento, cal e gesso', 'Outros resíduos e matérias-primas secundárias', 'Outras substâncias de origem vegetal', 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.', e 'Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes', que representaram cerca de 75% do total das mercadorias movimentadas nesta tipologia de acondicionamento.

Importa referir que cerca de 96% da tonelagem movimentada nesta classe respeita a tráfego internacional, da qual 70% a operações de importação.

4.2.1. Carvão

O mercado do Carvão tem sido tradicional e maioritariamente constituído pelas importações deste combustível fóssil para as centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia), complementado nomeadamente pela importação de *petcoke* para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, sendo este, no entanto, caracterizado por forte irregularidade, com registo frequente da ausência de qualquer desembarque mensal.

Não obstante a sua natureza distinta, estes dois produtos reúnem-se no mesmo mercado de carga.

Salienta-se, contudo, que as recentes alterações verificadas no mercado da geração de eletricidade, levou ao encerramento da atividade daquelas centrais termoelétricas, e à conseqüente cessação de importação de carvão mineral em Sines, sendo que não se verifica qualquer desembarque desde novembro de 2020 (há onze meses), e nos onze meses imediatamente anteriores apenas se tenham desembarcado 158,3 mt.

No porto de Setúbal verifica-se que desde janeiro apenas se haviam registado operações de desembarque em maio e em outubro, num total de 45,5 mt, tendo em outubro sido efetuado o desembarque de 34,4 mt, perfazendo um movimento total no período janeiro-outubro de 2021 de 79,9 mt.

Desta situação decorre a evolução que consta no quadro seguinte,

Tipo de Carga: CARVÃO (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Setúbal	248,2	184,7	209,1	150,7	79,9	86,5%	-70,8	-47,0%	-20,3%	
Sines	5 062,6	3 804,0	2 605,3	357,1	12,5	13,5%	-344,7	-96,5%	-	
Total	5 310,9	3 988,7	2 814,4	507,8	92,4	100,0%	-415,4	-81,8%	-	
	Δ%	+13,6%	-24,9%	-29,4%	-82,0%	-81,8%	-	-	-	-

sendo de salientar que, comparativamente ao período homólogo de 2020, o movimento do período de janeiro a outubro de 2021 traduz quebras que se situam em -70,8 mt em Setúbal e em -344,7 mt em Sines (respetivamente -47% e -96,5%), ultrapassando -2,72 milhões de toneladas se comparado com o movimento no período homólogo de 2019, sendo de sublinhar que o movimento observado neste ano já havia traduzido uma quebra homóloga de -1,17 milhões de toneladas face a 2018.



Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Setúbal	34,4	100,0%	+347,1%	79,9	86,5%	-47,0%	79,9	63,0%	-58,2%
Sines	0,0	0,0%	-100,0%	12,5	13,5%	-96,5%	46,9	37,0%	-93,4%
Total	34,4	100,0%	+6,6%	92,4	100,0%	-81,8%	126,8	100,0%	-85,9%

Marginalmente refere-se que segundo os registos da REN, no mês de outubro foi ainda gerada com base na queima de carvão cerca 1,6% do total da eletricidade gerada na rede nacional, num total de geração fóssil de cerca de 33% (maioritariamente originada por gás natural, cerca de 22%).

4.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, tendo no período de janeiro a outubro de 2021 movimentado 948,9 mil toneladas, a que corresponde a uma quota de 1,3% do total geral de carga movimentada.

Este mercado é praticamente, constituído pelos portos de Leixões e Setúbal, com quotas respetivas de 47,2% e de 51%, sendo que neste período ainda contou com a participação de Sines que registou o embarque de 15,7 mt, ou seja, 1,7% do volume total movimentado.

Em termos de evolução anual, constata-se a existência de uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +1,5% apurada desde 2017, resultando basicamente do encontro das tendências de sinal contrário com *tmac* de -3,4% em Leixões e de +13,3% em Setúbal.

Tipo de Carga: MINÉRIOS (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	597,7	451,1	462,4	573,0	448,4	47,2%	-124,7	-21,8%	-3,4%	
Figueira da Foz	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
Lisboa	15,6	1,5	6,7	4,5	0,0	0,0%	-15,5	-100,0%	-82,0%	
Setúbal	300,5	316,5	387,5	414,6	484,1	51,0%	+69,5	+16,8%	+13,3%	
Sines	59,4	41,9	38,9	15,7	15,7	1,7%	+0,1	+0,5%	-32,8%	
Total	977,3	811,0	895,4	1 007,8	948,9	100,0%	-58,9	-5,8%	+1,5%	
	Δ%	+10,8%	-17,0%	+10,4%	+12,5%	-5,8%	-	-	-	-

Neste período assistiu-se a uma diminuição de -58,9 mt (-5,8%) face ao período homólogo de 2020, tendo sido determinada por Leixões, que protagoniza uma quebra de -124,7 mt (-21,8%) e anula a variação positiva de Setúbal, de +69,5 mt (+13,3%).

O movimento registado no mês de outubro apresenta uma variação negativa, embora muito pouco expressiva, não contribuindo para a variação global acumulada.

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	40,8	46,0%	-19,1%	448,4	47,2%	-21,8%	551,6	48,3%	-15,8%
Lisboa	0,0	0,0%	-	0,0	0,0%	-100,0%	0,0	0,0%	-100,0%
Setúbal	47,0	53,1%	+47,0%	484,1	51,0%	+16,8%	568,9	49,8%	+16,0%
Sines	0,0	0,0%	-100,0%	15,7	1,7%	+0,5%	20,1	1,8%	-28,4%
Total	88,5	100,0%	-0,3%	948,9	100,0%	-5,8%	1 141,4	100,0%	-3,3%



Apurando a tonelagem de minérios movimentada nos últimos doze meses obtém-se um total de 1,14 milhões de toneladas, que é inferior ao registado no período imediatamente anterior, em -38,5 mt (-3,3%), por efeito de Leixões, que recua -103,7 mt (-15,8%), anulando o acréscimo apurado em Setúbal, de +78,4 mt (+16%).

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 53,1% do total e registou um comportamento positivo traduzido por um acréscimo de +68,6 mt (+15,7%), enquanto nos desembarques se verifica uma diminuição de -127,5 mt (-22,3%).

Setúbal está na origem das variações positivas, com um acréscimo de +69,5 mt (+16,8%), e apenas regista operações de embarque, enquanto Leixões responde pelo registo negativo, com uma quebra de -123 mt (-21,7%), efetuando apenas operações de desembarque.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	3,8	0,7%	-1,7	-31,3%	444,6	100,0%	-123,0	-21,7%	+0,8%
Lisboa	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-4,5	-100,0%	-
Setúbal	484,1	96,0%	+69,5	+16,8%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Sines	15,7	3,1%	+0,1	+0,5%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	504,3	100,0%	+68,6	+15,7%	444,6	100,0%	-127,5	-22,3%	+53,1%

4.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimentou nos nove primeiros meses de 2021 um volume de 3,89 milhões de toneladas, representando 5,4% do total da carga movimentada no Ecosistema Portuário do Continente.

A proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis da Silopor, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas, determina uma relativa concentração desta tipologia de carga no porto de Lisboa, que lhe confere uma quota maioritária absoluta de 69,6%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente por Aveiro e Leixões, com quotas respetivas de 18,2% e de 11,4%.

Tipo de Carga: PRODUTOS AGRÍCOLAS (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	0,0	9,6	42,9	14,7	2,7	0,1%	-12,0	-81,6%	+7,9%	
Douro e Leixões	546,6	536,1	558,2	466,4	443,2	11,4%	-23,2	-5,0%	-5,3%	
Aveiro	903,8	906,6	857,8	722,2	706,9	18,2%	-15,4	-2,1%	-6,9%	
Figueira da Foz	7,4	6,3	4,9	23,7	11,7	0,3%	-12,1	-50,8%	+29,8%	
Lisboa	2 841,3	2 868,9	2 726,8	2 609,0	2 709,6	69,6%	+100,6	+3,9%	-1,9%	
Setúbal	34,1	0,0	0,0	15,7	13,7	0,4%	-2,0	-12,5%	-19,0%	
Sines	0,0	10,8	3,0	2,3	2,9	0,1%	+0,6	+26,1%	-6,9%	
Total	4 333,3	4 338,3	4 193,6	3 854,0	3 890,7	100,0%	+36,7	+1,0%	-3,3%	
	Δ%	+12,0%	+0,1%	-3,3%	-8,1%	+1,0%	-	-	-	-

Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada nos períodos de janeiro a outubro desde 2017, este mercado regista uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de -3,3%, sendo que as tendências negativas estão associadas à quase totalidade dos portos, embora o impacto mais intenso seja induzido principalmente por Lisboa, cuja taxa média anual de crescimento é de -1,9%. A de Aveiro ascende a -6,9% e a Leixões a -5,3%.



No período em análise observa-se globalmente um ligeiro acréscimo de cerca de +36,7 mt, correspondente a +1%, resultante exclusivamente do comportamento positivo de Lisboa, que regista uma variação positiva de +100,6 mt (+1,7%), anulando o comportamento negativo apurado na generalidade dos portos, com exceção de Sines (+0,6 mt).

O comportamento deste mercado observado no próprio mês de outubro, traduz um decréscimo global de -25,8 mt (-7,9%), praticamente determinado pelo porto de Aveiro, que é responsável por uma quebra de -45 mt (-90,1%).

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	0,0	0,0%	-100,0%	2,7	0,1%	-81,6%	2,7	0,1%	-81,6%
Douro e Leixões	52,1	17,3%	+17,7%	443,2	11,4%	-5,0%	545,4	11,6%	-0,5%
Aveiro	5,0	1,7%	-90,1%	706,9	18,2%	-2,1%	875,2	18,6%	-7,0%
Figueira da Foz	8,6	2,8%	-	11,7	0,3%	-50,8%	19,4	0,4%	-44,5%
Lisboa	232,1	77,1%	+2,0%	2 709,6	69,6%	+3,9%	3 256,3	69,1%	+1,7%
Setúbal	3,1	1,0%	-	13,7	0,4%	-12,5%	13,7	0,3%	-31,0%
Sines	0,0	0,0%	-100,0%	2,9	0,1%	+26,1%	2,9	0,1%	+26,1%
Total	300,8	100,0%	-7,9%	3 890,7	100,0%	+1,0%	4 715,5	100,0%	-1,0%

Considerando o comportamento deste mercado observado nos últimos doze meses constata-se a movimentação de 4,72 milhões de toneladas, que reflete uma redução de -47,3 mt (-1%) face a idêntico período imediatamente anterior, refletindo comportamentos negativos da maioria dos portos, com exceção de Lisboa e Sines, cujo desempenho produz acréscimos de +55 mt (+1,7%) e de +0,6 mt (+26,1%).

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,7%, limitando-se os embarques a 130,2 mt, das quais 126,2 mt são expedidos em Lisboa, e o remanescente em Setúbal.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0,0	0,0%	-	-	2,7	0,1%	-12,0	-81,6%	+0,0%
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-	-	443,2	11,8%	-23,2	-5,0%	+0,0%
Aveiro	0,0	0,0%	-	-	706,9	18,8%	-15,4	-2,1%	+0,0%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	-	11,7	0,3%	-12,1	-50,8%	+0,0%
Lisboa	126,2	96,9%	+29,2	+30,1%	2 583,4	68,7%	+71,4	+2,8%	+4,7%
Setúbal	4,0	3,1%	+4,0	-	9,7	0,3%	-6,0	-38,1%	+29,2%
Sines	0,0	0,0%	-	-	2,9	0,1%	+0,6	+26,1%	+0,0%
Total	130,2	100,0%	+33,2	+34,3%	3 760,5	100,0%	+3,4	+0,1%	+3,3%

O volume dos Produtos Agrícolas desembarcados registou um acréscimo de +3,4 mt (+0,1%), por efeito principal do desempenho de Lisboa e de Sines, com parciais respetivos de +71,4 mt (+2,8%) e de +0,6 mt, que anulam o desempenho negativo observado nos restantes portos.



4.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos movimentou no período de janeiro a outubro de 2021 um total de quase 5,54 milhões de toneladas, correspondentes a 7,7% do total e apresenta uma forte dispersão geográfica, integrando a totalidade dos portos.

Como decorre da leitura do quadro seguinte, a evolução do volume de carga movimentada neste mercado desde 2017 segue uma tendência de crescimento negativo traduzido por uma taxa média anual de crescimento de -5,3%, resultante da conjugação de comportamentos distintos dos diversos portos, sendo negativas e apresentando maior intensidade estas taxas apuradas nos portos de Setúbal (-4,9%), Lisboa (-13,3%) e Aveiro (-3,8%). O único porto com dimensão significativa e taxa positiva é o de Leixões (+0,4%).

Tipo de Carga: OUTROSGS (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	90,1	71,3	100,3	117,5	126,4	2,3%	+8,9	+7,6%	+12,7%	
Douro e Leixões	924,5	1 088,7	1 186,7	840,8	1 068,8	19,3%	+227,9	+27,1%	+0,4%	
Aveiro	1 232,7	1 248,1	1 235,2	979,4	1 141,3	20,6%	+162,0	+16,5%	-3,8%	
Figueira da Foz	705,2	845,3	637,7	674,1	578,0	10,4%	-96,0	-14,2%	-6,0%	
Lisboa	1 727,0	1 586,6	1 311,9	1 297,1	923,8	16,7%	-373,3	-28,8%	-13,3%	
Setúbal	1 759,9	1 881,6	1 729,7	1 662,8	1 445,8	26,1%	-217,0	-13,1%	-4,9%	
Sines	124,6	189,8	111,3	115,6	208,1	3,8%	+92,5	+80,1%	+6,4%	
Faro	68,8	122,6	95,4	141,3	45,5	0,8%	-96,8	-67,8%	-2,9%	
Total	6 632,8	7 034,0	6 408,1	5 828,6	5 537,7	100,0%	-290,9	-5,0%	-5,3%	
	Δ%	+15,6%	+6,0%	-8,9%	-9,0%	-5,0%	-	-	-	-

No período em análise o conjunto dos mercados de Outros Granéis Sólidos regista uma variação negativa de -290,9 mt, correspondente a -5%, em resultado da influência mais significativa de Lisboa e de Setúbal, que registam quebras respetivas de -373,3 mt (-28,8%) e de -217 mt (-13,1%), sendo ainda de referir a Figueira da Foz e Faro, ambos com cerca de -96 mt (-14,2% e -67,8%). A contrariar estas variações negativas assinala-se o comportamento positivo de Leixões e de Aveiro, com acréscimos respetivos de +227,9 mt (+27,1%) e de +162 mt (+16,5%), sendo ainda de assinalar Sines, com +92,5 mt (+80,1%).

O movimento realizado no próprio mês de outubro reflete um significativo decréscimo face ao mês homólogo de 2020, traduzido por -71,5 mt (-13,4%), por influência mais significativa de Lisboa, onde se apura uma quebra de -135,8 mt (-77,8%), sendo acompanhada pela maioria dos portos, que totalizam -99,2 mt. Com variações positivas assinalam-se os portos de Aveiro e Leixões, com acréscimos respetivos de +101,9 e +61,6 mt (+221,4% e +240,8%).

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	9,8	2,1%	-16,0%	126,4	2,3%	+7,6%	141,8	2,1%	+17,2%
Douro e Leixões	87,2	18,9%	+240,8%	1 068,8	19,3%	+27,1%	1 166,7	17,7%	+6,0%
Aveiro	147,9	32,1%	+221,4%	1 141,3	20,6%	+16,5%	1 362,7	20,6%	+13,3%
Figueira da Foz	44,9	9,8%	-38,2%	578,0	10,4%	-14,2%	714,6	10,8%	-9,5%
Lisboa	38,7	8,4%	-77,8%	923,8	16,7%	-28,8%	1 123,0	17,0%	-29,0%
Setúbal	127,0	27,6%	-16,1%	1 445,8	26,1%	-13,1%	1 788,5	27,1%	-8,7%
Sines	0,0	0,0%	-100,0%	208,1	3,8%	+80,1%	224,7	3,4%	+47,1%
Faro	4,7	1,0%	-78,0%	45,5	0,8%	-67,8%	85,1	1,3%	-45,7%
Total	460,3	100,0%	-13,4%	5 537,7	100,0%	-5,0%	6 607,2	100,0%	-6,5%

No período dos últimos doze meses é apurado um movimento total de quase 6,61 milhões de toneladas, inferior em -456,8 mt (-6,5%) ao verificado em idêntico período imediatamente anterior, por influência mais



significativa de Lisboa, com -459,2 mt (-29%), seguida de Setúbal, com -169,7 mt (-8,7%). Dos portos com registo de acréscimos nesta comparação, salienta-se Aveiro, com +159,6 mt (+13,3%), seguido de Sines, com +71,9 mt (+47,1%) e Leixões, com +66,5 mt (+6%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 44,1% do movimento total e regista um decréscimo de -607,2 mt (-19,9%), por influência da maioria dos portos, com exceção de Sines (+33 mt) e de Aveiro (+2,8 mt), mas com particular destaque para Setúbal que apresenta uma quebra de -230,3 mt (-25,2%), seguido de Lisboa, com -159,4 mt (-17,5%), e ainda de Faro e Figueira da Foz, ambos com variações negativas na casa de -90 mt (-67,8% e -24%, respetivamente).

Contrariamente, no fluxo de desembarques regista-se uma variação global positiva, que se cifra em +316,3 mt (+11,4%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +277,8 mt (+43,3%), contando ainda com o apoio mais expressivo de Aveiro com +159,2 mt (+29%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	54,3	2,2%	-15,1	-21,7%	72,1	2,3%	+23,9	+49,8%	+43,0%
Douro e Leixões	148,8	6,1%	-49,9	-25,1%	919,9	29,7%	+277,8	+43,3%	+13,9%
Aveiro	434,0	17,8%	+2,8	+0,6%	707,3	22,9%	+159,2	+29,0%	+38,0%
Figueira da Foz	293,2	12,0%	-92,5	-24,0%	284,8	9,2%	-3,5	-1,2%	+50,7%
Lisboa	751,9	30,8%	-159,4	-17,5%	171,9	5,6%	-213,9	-55,4%	+81,4%
Setúbal	682,3	27,9%	-230,3	-25,2%	763,5	24,7%	+13,3	+1,8%	+47,2%
Sines	33,0	1,4%	+33,0	-	175,1	5,7%	+59,5	+51,5%	+15,9%
Faro	45,5	1,9%	-95,8	-67,8%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	2 443,1	100,0%	-607,2	-19,9%	3 094,6	100,0%	+316,3	+11,4%	+44,1%

4.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é constituído maioritariamente pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação “Produtos petrolíferos refinados líquidos” que em 2020 representou 37,2% do total, e “Petróleo bruto”, que representou 36,5%, sendo ainda de referir o “Gás natural”, com uma quota de 13,6%, os “Produtos químicos orgânicos de base”, de 5%, e “Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos”, com 4,4%, constituindo no seu conjunto cerca de 96,7%.

Importa ainda sublinhar que cerca de 82% do total das mercadorias movimentadas nesta classe em 2020, respeitaram a tráfego internacional, sendo 77% relativas a importações.

4.3.1. Petróleo Bruto

O mercado do Petróleo Bruto era integrado pelos portos de Sines e de Leixões, e, em condições normais do funcionamento do mercado, o seu movimento, com exceções pontuais e de pouca expressão protagonizadas normalmente por Sines, esgotava-se no desembarque deste combustível fóssil com destino às refinarias da Petróleos de Portugal, PETROGAL, S.A. localizadas nas respetivas áreas portuárias.

No entanto, no contexto de retração da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, e, particularmente, por efeito da forte diminuição do consumo de combustíveis nos mercados nacional e internacional, as refinarias viram em 2020 a sua atividade suspensa e reduzida, acabando a Galp por decidir cessar a refinação em Matosinhos, o que viria a concretizar-se no final do mês de abril de 2021, e concentrar essa atividade em Sines. Desta decisão resultará uma forte modificação na estrutura deste



mercado, deixando de ter expressão em Leixões, que já se observa no período de janeiro a outubro de 2021 onde registou o desembarque de apenas 244,8 mt, repartido pelos meses de fevereiro e março.

A variação do volume global das importações dependerá da medida em que a concentração da atividade em Sines, determinará um acréscimo da produção de combustíveis na refinaria aí localizada, assegurando igual nível de distribuição, no mercado nacional e para exportação, cujo significado económico era tradicionalmente relevante.

A evolução do volume de Petróleo Bruto movimentado nos períodos janeiro a outubro desde 2017 revela uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -9,4%, por efeito determinante do comportamento do porto de Leixões nos dois últimos anos, mas também pelo registo globalmente negativo verificado desde 2017.

Tipo de Carga: PETRÓLEO BRUTO (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	4 118,9	3 508,4	3 453,6	2 360,3	244,8	2,9%	-2 245,5	-89,6%	-32,1%	
Sines	8 221,4	7 339,6	5 741,3	6 726,3	8 141,1	97,1%	+1 418,8	+21,0%	-1,1%	
Total	12 340,3	10 848,1	9 194,8	9 086,6	8 385,9	100,0%	-700,6	-7,7%	-9,4%	
Δ%	-15,3%	-12,1%	-15,2%	-1,2%	-7,7%	-	-	-	-	-

Em 2021 o mercado de Petróleo Bruto apresenta uma quota de 11,7% do total movimentado (inferior em cerca de três pontos percentuais à quota média dos últimos anos).

Globalmente, a tonelagem movimentada no período de janeiro a outubro de 2021 situa-se na casa de 8,39 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo homólogo de -700,6 mt (-7,7%), em resultado da quebra de -2,12 milhões de toneladas em Leixões (-89,6%) e do acréscimo de +1,41 milhões de toneladas em Sines (+21%). Assinala-se, no entanto, o facto de este volume se encontrar a -6,2 milhões de toneladas (-42,4%) do volume máximo registado em 2016.

O comportamento do mercado de Petróleo Bruto aferido da observação dos dez meses de 2021 não reflete uma transferência da atividade de refinação de Matosinhos para Sines, anunciado pela Galp aquando da decisão de cessar a atividade da primeira.

Da observação do comportamento deste mercado em outubro de 2021 verifica-se uma diminuição homóloga na importação de Petróleo Bruto, pois o valor registado, concentrado em Sines, é inferior ao de 2020 em -505,7 mt (-50,2%), decorrente da quebra verificada em ambos os portos, sendo de -212,2 mt (-100%) em Leixões de -293,5 mt (-36,9%) em Sines.

O volume movimentado nos últimos doze meses foi de 12,24 milhões de toneladas, tendo ficado -884,8 mt (-8%) abaixo do volume movimentado no período idêntico imediatamente anterior. Esta variação resulta dos parciais de -2,56 milhões de toneladas (-84%) apurado em Leixões e de +1,68 milhões de toneladas (+20,8%) apurado em Sines.

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-100,0%	244,8	2,9%	-89,6%	490,3	4,8%	-84,0%
Sines	502,4	100,0%	-36,9%	8 141,1	97,1%	+21,0%	9 751,6	95,2%	+20,8%
Total	502,4	100,0%	-50,2%	8 385,9	100,0%	-7,7%	10 241,9	100,0%	-8,0%

A movimentação desta carga decorre quase integralmente da realização de operações de desembarque, tendo Sines procedido ao embarque de 15,5 mt no mês de fevereiro.



4.3.2. Produtos Petrolíferos

O movimento portuário efetuado no período de janeiro a outubro de 2021 no mercado dos Produtos Petrolíferos traduziu-se num total de 15,31 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 21,3%, e a sua evolução, nos períodos homólogos, tem-se processado segundo variações alternadamente positivas e negativas, refletindo crescimento próximo de zero, não obstante a quebra de -11,6% verificada em 2020, em contexto de crise pandémica.

Tipo de Carga: PRODUTOS PETROLÍFEROS (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	32,2	41,8	38,5	29,5	47,5	0,3%	+17,9	+60,8%	+5,0%	
Douro e Leixões	2 919,4	2 736,1	2 742,2	2 217,7	1 857,0	12,1%	-360,7	-16,3%	-10,2%	
Aveiro	505,9	587,3	472,2	391,5	664,5	4,3%	+273,0	+69,7%	+2,3%	
Lisboa	904,0	934,7	1 039,2	779,4	605,2	4,0%	-174,2	-22,3%	-8,5%	
Setúbal	34,7	72,2	76,0	69,6	92,3	0,6%	+22,8	+32,7%	+18,5%	
Sines	10 731,0	9 690,0	11 138,2	10 217,2	12 043,5	78,7%	+1 826,2	+17,9%	+3,0%	
Total	15 127,2	14 062,2	15 506,5	13 704,9	15 310,0	100,0%	+1 605,1	+11,7%	+0,0%	
	Δ%	+15,4%	-7,0%	+10,3%	-11,6%	+11,7%	-	-	-	-

O comportamento deste mercado recebe uma influência determinante do porto de Sines que detém uma quota de 78,7% e apresenta uma taxa média anual de crescimento de +3%, a que não é alheio o significativo volume das importações de 'gás natural liquefeito'. Na segunda posição, em termos de influência no Ecosistema Portuário do Continente, surge naturalmente o porto de Leixões com uma quota de 12,1%, cuja tendência de evolução se processa agora segundo um valor negativo de -10,2%, por influência da quebra observada nos dois últimos anos, a que a desativação da refinaria de Matosinhos não é, seguramente, alheia. Seguem-se Aveiro e Lisboa com quotas respetivas de 4,3% e de 4%, seguindo o primeiro uma trajetória positiva, de +2,3%, e o segundo uma trajetória negativa, de -8,5%.

O movimento registado no período em análise reflete um desempenho positivo face ao período homólogo de 2020, traduzido por um acréscimo de +1,61 milhões de toneladas (+11,7%), fortemente alavancado no porto de Sines que é responsável por um aumento de +1,83 milhões de toneladas (+17,9%), acompanhado, a uma menor escala, embora refletindo um crescimento assinalável, por Aveiro, cujo acréscimo face ao período homólogo de 2020 se traduz por +273 mt (+69,7%). Os registos negativos são assinalados em Leixões e Lisboa, com quebras respetivas de -360,7 mt (-16,3%) e de -174,2 mt (-22,3%), respetivamente.

O movimento verificado no próprio mês de outubro, tomado isoladamente, é muito marcado pelo acréscimo verificado em Sines, de +268,7 mt (+23,5%), e pelo decréscimo ocorrido em Leixões, de -61,9 mt (-27%).

Nos últimos doze meses foram movimentadas quase 18,21 milhões de toneladas, volume que excede em +1,27 milhões de toneladas (+7,5%) o registado nos doze meses imediatamente anteriores, absolutamente determinado pelo porto de Sines, que é responsável por um acréscimo de +1,66 milhões de toneladas (+13,1%), sendo ainda de assinalar a variação positiva de Aveiro, traduzida por +285,8 mt (+60,1%). Com um

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	4,0	0,2%	+122,2%	47,5	0,3%	+60,8%	57,2	0,3%	+54,8%
Douro e Leixões	167,3	9,7%	-27,0%	1 857,0	12,1%	-16,3%	2 204,2	12,1%	-18,6%
Aveiro	54,0	3,1%	+7,8%	664,5	4,3%	+69,7%	761,8	4,2%	+60,1%
Lisboa	70,6	4,1%	-2,6%	605,2	4,0%	-22,3%	769,9	4,2%	-22,2%
Setúbal	10,5	0,6%	+225,8%	92,3	0,6%	+32,7%	111,1	0,6%	+29,7%
Sines	1 412,9	82,2%	+23,5%	12 043,5	78,7%	+17,9%	14 304,8	78,6%	+13,1%
Total	1 719,2	100,0%	+14,5%	15 310,0	100,0%	+11,7%	18 209,0	100,0%	+7,5%



comportamento negativo são apenas identificados os portos de Leixões e de Lisboa, com quebras respetivas de -505 mt (-18,6%) e de -219,2 mt (-22,2%).

Considerando o sentido das operações, traduzido no quadro seguinte, constata-se que o volume dos embarques representou 45,7% do total e observou globalmente um significativo acréscimo de +725,4 mt (+11,6%) por efeito exclusivo de Sines, que com um acréscimo de +1,6 milhões de toneladas (+31,9%), logra anular a quebra observada em Leixões, de -859,3 mt (-72,3%). Estes dois portos esgotam praticamente o segmento de embarque de Produtos Petrolíferos, detendo quotas respetivas de 94,8% e de 4,7%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	23,7	0,3%	-5,8	-19,8%	23,8	0,3%	+23,8	-	+49,9%
Douro e Leixões	329,5	4,7%	-859,3	-72,3%	1 527,5	18,4%	+498,7	+48,5%	+17,7%
Aveiro	2,0	0,0%	+2,0	-	662,5	8,0%	+271,0	+69,2%	+0,3%
Lisboa	10,2	0,1%	-16,2	-61,5%	595,1	7,2%	-158,0	-21,0%	+1,7%
Setúbal	0,0	0,0%	-	-	92,3	1,1%	+22,8	+32,7%	+0,0%
Sines	6 632,1	94,8%	+1 604,8	+31,9%	5 411,3	65,1%	+221,4	+4,3%	+55,1%
Total	6 997,5	100,0%	+725,4	+11,6%	8 312,5	100,0%	+879,7	+11,8%	+45,7%

O volume dos desembarques excede em +879,7 mt (+11,8%) o correspondente registado no período homólogo de 2020, com contributos significativos de Leixões, com +498,7 mt (+48,5%), de Aveiro, com +271 mt (+69,2%), e de Sines, com +221,4 mt (+4,3%). Lisboa é o único porto que regista um decréscimo na tonelagem desembarcada de Produtos Petrolíferos, traduzido por -158 mt (-21%).

4.3.3. Outros Granéis Líquidos

A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos encerra uma natureza muito diversa e determina uma relativamente elevada dispersão geográfica do respetivo mercado.

No período em análise o mercado dos Outros Granéis Líquidos movimentou um volume de 1,91 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 2,7% e a sua evolução nos períodos homólogos desde 2017, tem subjacente uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,4%.

Esta tendência de evolução global resulta dos parciais positivos e mais representativos de Sines, Aveiro e Setúbal, cujas taxas médias anuais de crescimento são respetivamente de +25,9%, de +1,3% e de +3%, sendo contrariados por Lisboa e Leixões, que apresentam *tmac* respetivas de -9,3% e -12,1%.

Tipo de Carga: OUTROSGL (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	392,6	347,6	328,1	303,2	215,4	11,3%	-87,8	-29,0%	-12,1%	
Aveiro	571,8	567,7	743,9	683,6	555,5	29,1%	-128,1	-18,7%	+1,3%	
Figueira da Foz	10,0	7,3	17,7	6,0	9,9	0,5%	+3,9	+65,3%	-1,4%	
Lisboa	419,5	358,3	334,6	269,4	301,6	15,8%	+32,2	+12,0%	-9,3%	
Setúbal	186,9	163,7	230,7	198,1	198,5	10,4%	+0,4	+0,2%	+3,0%	
Sines	237,3	345,6	605,8	599,6	630,9	33,0%	+31,3	+5,2%	+25,9%	
Total	1 818,2	1 790,2	2 260,9	2 059,9	1 911,8	100,0%	-148,0	-7,2%	+2,4%	
Δ%	+3,6%	-1,5%	+26,3%	-8,9%	-7,2%	-	-	-	-	-

O comportamento deste mercado no período de janeiro a outubro de 2021 reflete uma redução de -148 mt (-7,2%) face ao mesmo período de 2020, por influência maioritária de Aveiro e de Leixões que ao recuarem respetivamente -128,1 mt (-18,7%) e -87,8 mt (-29%), logram anular as variações positivas registadas nos



outros portos, principalmente em Lisboa e Sines, que registam acréscimos respetivos de +32,3 mt (+12%) e de +31,3 mt (+5,2%).

O mês de outubro contribuiu para o desempenho global acumulado negativo com -21,4 mt (-11%), por influência mais significativa de Aveiro e de Leixões, que observam respetivamente decréscimos de -30,9 mt (-39,7%) e de -12 mt (-44,5%). Apenas Sines e Setúbal contrariam o registo negativo, ao registarem acréscimos de +22,4 mt e de +4,7 mt.

Porto	Outubro			Janeiro / Outubro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	14,9	8,6%	-44,5%	215,4	11,3%	-29,0%	295,3	12,5%	-16,2%
Aveiro	47,1	27,2%	-39,7%	555,5	29,1%	-18,7%	702,3	29,7%	-15,4%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	9,9	0,5%	+65,3%	9,9	0,4%	+31,9%
Lisboa	19,8	11,4%	-22,2%	301,6	15,8%	+12,0%	389,0	16,4%	+12,1%
Setúbal	18,9	10,9%	+33,4%	198,5	10,4%	+0,2%	243,7	10,3%	+2,5%
Sines	72,6	41,9%	+44,6%	630,9	33,0%	+5,2%	727,3	30,7%	+7,8%
Total	173,3	100,0%	-11,0%	1 911,8	100,0%	-7,2%	2 367,5	100,0%	-3,3%

Nos últimos doze meses foram movimentadas 2,37 milhões de toneladas, inferior em -80,9 mt (-3,3%) ao apurado em idêntico período imediatamente anterior. A pressão negativa que teve maior impacto neste recuo foi induzida por Aveiro, que registou uma quebra de -127,4 mt (-15,4%), seguida de Leixões, com uma quebra de -56,9 mt (-16,2%), tendo anulado os registos positivos verificados nos outros portos, sendo mais significativos em Sines e Lisboa, com valores respetivos de +52,9 mt (+7,8%) e +42,1 mt (+12,1%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 30,3% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo homólogo de -106,3 mt (-15,5%). Esta variação negativa é mais fortemente influenciada por Leixões, ao recuar -115,4 mt (-53,9%), tendo, no entanto, a corroboração de Sines e de Setúbal. Aveiro, Lisboa e Figueira da Foz registaram variações positivas, com destaque para o primeiro com +31,4 mt (+14,6%).

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, embora de menor expressão, traduzida por -41,7 mt (-3%), de responsabilidade exclusiva de Aveiro, que regista uma quebra de -159,5 mt (-34%), anulando as variações positivas verificadas os restantes portos, com destaque para Sines, cujo acréscimo é de +57,1 mt (+12,7%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	98,7	17,0%	-115,4	-53,9%	116,7	8,8%	+27,6	+31,0%	+45,8%
Aveiro	245,7	42,4%	+31,4	+14,6%	309,8	23,3%	-159,5	-34,0%	+44,2%
Figueira da Foz	9,9	1,7%	+3,9	+65,3%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Lisboa	98,9	17,1%	+4,8	+5,1%	202,8	15,2%	+27,5	+15,7%	+32,8%
Setúbal	1,0	0,2%	-5,1	-83,6%	197,5	14,8%	+5,5	+2,9%	+0,5%
Sines	125,5	21,7%	-25,8	-17,1%	505,4	37,9%	+57,1	+12,7%	+19,9%
Total	579,7	100,0%	-106,3	-15,5%	1 332,1	100,0%	-41,7	-3,0%	+30,3%

Lisboa, 25 de janeiro de 2022



ANEXOS



A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2019-2021)

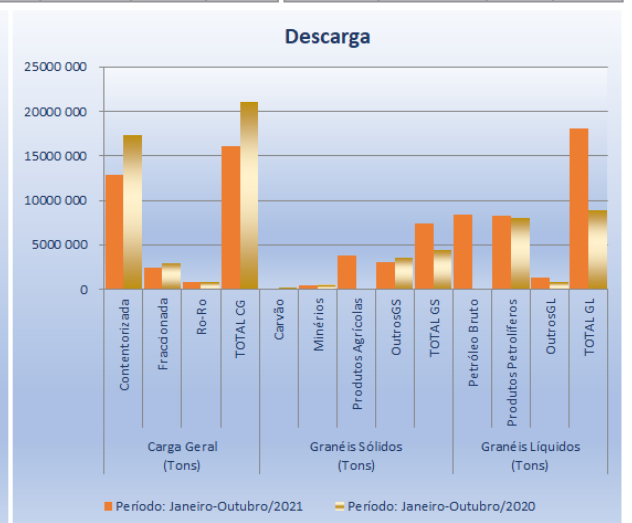
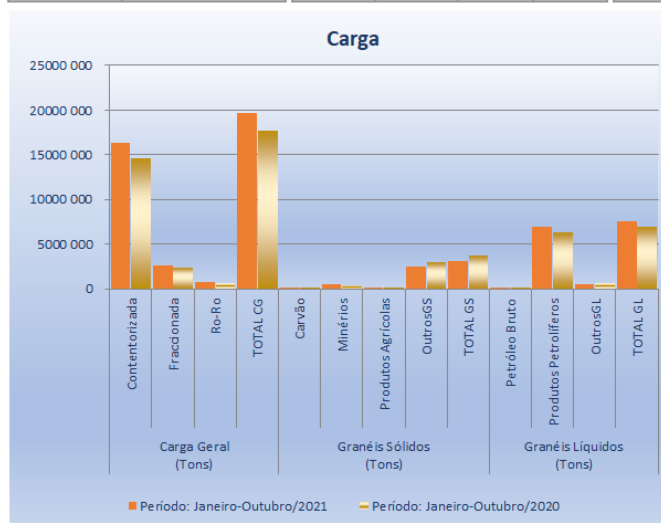
Período de Janeiro a Outubro

		2019		2020		2021		Δ% 2020 / 2019	Δ% 2021 / 2020	Δ% 2021 / 2019
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%			
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	181	2,0%	163	2,1%	221	2,8%	-9,9%	+35,6%	+22,1%
	Douro e Leixões	2 199	24,5%	2 058	26,3%	2 043	25,6%	-6,4%	-0,7%	-7,1%
	Aveiro	883	9,8%	804	10,3%	888	11,1%	-8,9%	+10,4%	+0,6%
	Figueira da Foz	385	4,3%	391	5,0%	349	4,4%	+1,6%	-10,7%	-9,4%
	Lisboa	2 166	24,1%	1 396	17,8%	1 373	17,2%	-35,5%	-1,6%	-36,6%
	Setúbal	1 291	14,4%	1 320	16,8%	1 433	17,9%	+2,2%	+8,6%	+11,0%
	Sines	1 767	19,7%	1 666	21,3%	1 650	20,6%	-5,7%	-1,0%	-6,6%
	Faro	25	0,3%	36	0,5%	13	0,2%	+44,0%	-63,9%	-48,0%
	Portimão	73	0,8%	6	0,1%	21	0,3%	-91,8%	+250,0%	-71,2%
TOTAL	8 970	100,0%	7 840	100,0%	7 991	100,0%	-12,6%	+1,9%	-10,9%	
NAVIOS (10 ³ GT)	Viana do Castelo	762	8,5%	695	8,9%	755	0,6%	-8,8%	+8,7%	-0,9%
	Douro e Leixões	30 537	340,4%	24 024	306,4%	22 422	16,6%	-21,3%	-6,7%	-26,6%
	Aveiro	4 906	54,7%	4 213	53,7%	4 884	3,6%	-14,1%	+15,9%	-0,4%
	Figueira da Foz	1 368	15,3%	1 441	18,4%	1 271	0,9%	+5,3%	-11,8%	-7,1%
	Lisboa	42 065	468,9%	18 558	236,7%	17 099	12,6%	-55,9%	-7,9%	-59,4%
	Setúbal	18 932	211,1%	17 406	222,0%	18 581	13,7%	-8,1%	+6,7%	-1,9%
	Sines	71 624	798,5%	74 424	949,3%	70 146	51,8%	+3,9%	-5,7%	-2,1%
	Faro	79	0,9%	103	1,3%	38	0,0%	+30,6%	-62,8%	-51,4%
	Portimão	1 251	13,9%	8	0,1%	170	0,1%	-99,4%	+2020,1%	-86,4%
TOTAL	171 523	100,0%	140 872	100,0%	135 367	100,0%	-17,9%	-3,9%	-21,1%	
CARGA MOVIMENTADA (10 ³ Tons)	Viana do Castelo	346,1	0,5%	303,7	0,4%	328,2	0,5%	-12,2%	+8,1%	-5,2%
	Douro e Leixões	16 519,6	22,6%	14 561,7	21,5%	12 558,8	17,5%	-11,9%	-13,8%	-24,0%
	Aveiro	4 633,5	6,4%	3 970,2	5,9%	4 637,8	6,5%	-14,3%	+16,8%	+0,1%
	Figueira da Foz	1 613,2	2,2%	1 654,8	2,4%	1 523,2	2,1%	+2,6%	-8,0%	-5,6%
	Lisboa	9 526,4	13,1%	7 464,1	11,0%	7 722,2	10,7%	-21,6%	+3,5%	-18,9%
	Setúbal	5 378,4	7,4%	5 189,7	7,7%	5 436,0	7,6%	-3,5%	+4,7%	+1,1%
	Sines	34 828,4	47,7%	34 537,6	50,9%	39 614,0	55,1%	-0,8%	+14,7%	+13,7%
	Faro	96,5	0,1%	141,3	0,2%	45,5	0,1%	+46,5%	-67,8%	-52,8%
	Portimão	0,5	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-	-
TOTAL	72 942,6	100,0%	67 823,1	100,0%	71 865,7	100,0%	-7,0%	+6,0%	-1,5%	
CONTENTORES (10 ³ Número)	Viana do Castelo	0,1	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-98,2%	+100,0%	-96,4%
	Douro e Leixões	350,2	24,4%	356,2	24,9%	359,7	22,5%	+1,7%	+1,0%	+2,7%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-72,7%	-66,7%	-90,9%
	Figueira da Foz	9,1	0,6%	8,3	0,6%	9,3	0,6%	-8,9%	+12,4%	+2,5%
	Lisboa	255,6	17,8%	154,1	10,8%	190,5	11,9%	-39,7%	+23,6%	-25,5%
	Setúbal	65,2	4,5%	79,4	5,5%	86,9	5,4%	+21,8%	+9,5%	+33,4%
	Sines	752,3	52,5%	832,4	58,2%	951,2	59,5%	+10,7%	+14,3%	+26,4%
	Faro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-	-
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-	-
TOTAL	1 432,5	100,0%	1 430,5	100,0%	1 597,7	100,0%	-0,1%	+11,7%	+11,5%	
CONTENTORES (10 ³ TEU)	Viana do Castelo	0,1	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-98,5%	+300,0%	-93,8%
	Douro e Leixões	581,4	25,2%	588,3	25,5%	596,5	23,0%	+1,2%	+1,4%	+2,6%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-45,5%	-83,3%	-90,9%
	Figueira da Foz	18,1	0,8%	13,9	0,6%	18,1	0,7%	-23,2%	+29,9%	-0,2%
	Lisboa	390,2	16,9%	245,2	10,6%	302,2	11,6%	-37,2%	+23,2%	-22,6%
	Setúbal	117,0	5,1%	138,8	6,0%	149,0	5,7%	+18,6%	+7,3%	+27,3%
	Sines	1 203,1	52,1%	1 323,6	57,3%	1 531,4	59,0%	+10,0%	+15,7%	+27,3%
	Faro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-	-
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-	-
TOTAL	2 310,0	100,0%	2 309,9	100,0%	2 597,2	100,0%	-0,0%	+12,4%	+12,4%	



A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga

		Outubro/2021				Período: Janeiro-Outubro/2021				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Nov/2020 a Out/2021		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Navios	NúmeroN	837		+4,0%		7991		+1,9%		9 595		+0,9%	
	GT	15 751 831		+7,3%		135 367 271		-3,9%		162 510 842		-6,3%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 619 389	1 228 142	-1,5%	-0,7%	16 306 970	12 824 910	+11,5%	+10,1%	19 385 660	15 288 265	12,2%	+11,8%
	Fracconada	222 113	314 691	-19,3%	160,4%	2 588 398	2 443 172	+7,7%	+43,8%	3 140 602	2 716 823	+7,9%	+38,3%
	Ro-Ro	87 607	89 942	+11,7%	+23,4%	801 973	822 811	+16,4%	+16,7%	970 418	996 012	+16,3%	+16,1%
	TOTAL CG	1 929 109	1 632 775	-3,5%	+14,1%	19 697 341	16 090 893	+11,1%	+14,5%	23 496 680	19 001 100	+11,7%	+15,1%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	34 425	-100,0%	+122,3%	12 460	79 921	-93,7%	-74,1%	46 899	79 921	-78,1%	-88,3%
	Minérios	51 558	36 985	+17,3%	-17,6%	504 314	444 580	+15,7%	-22,3%	593 541	547 847	+13,3%	-16,5%
	Produtos Agrícolas	8 238	292 594	-28,7%	-7,1%	130 178	3 760 516	+34,3%	+0,1%	148 000	4 567 540	+26,9%	-1,7%
	OutrosGS	188 665	271 589	-44,4%	+41,2%	2 443 060	3 094 612	-19,9%	+11,4%	2 934 707	3 672 459	-17,0%	+4,1%
TOTAL GS	248 461	635 593	-39,7%	+11,9%	3 090 012	7 379 629	-18,3%	-0,5%	3 723 147	8 867 767	-15,2%	-6,8%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	502 377	-	-50,2%	15 476	8 370 466	-64,0%	-7,4%	15 476	10 226 398	-75,4%	-7,6%
	Produtos Petrolíferos	556 288	1 162 890	-21,6%	47,0%	6 997 492	8 312 541	+11,6%	+11,8%	8 388 286	9 820 675	+5,1%	+9,6%
	OutrosGL	38 820	134 503	-45,3%	+8,7%	579 717	1 332 127	-15,5%	-3,0%	737 165	1 630 312	-8,0%	-1,0%
	TOTAL GL	595 108	1 799 770	-23,8%	-6,4%	7 592 685	18 015 134	+8,5%	+0,9%	9 140 927	21 677 385	+3,3%	+0,0%
TOTAL GERAL		2 772 678	4 068 138	-13,1%	+3,7%	30 380 038	41 485 656	+6,6%	+5,5%	36 360 754	49 546 252	+6,1%	+3,9%
Contentores	NúmeroC	78 721	74 703	-3,3%	-3,1%	795 778	801 916	+11,8%	+11,6%	946 104	955 048	+12,4%	+12,7%
	TEU	128 897	122 518	-3,0%	-1,7%	1 293 423	1 303 760	+12,5%	+12,3%	1 536 148	1 551 005	+13,0%	+13,4%





A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto

	Outubro/2021				Janeiro a Outubro/2021				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Outubro/2020		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2020		Últimos 12 Meses: Nov/2020 a Out/2021		Δ % sobre Nov/2019 a Out/2020		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	16 503 54,5%	13 767 45,5%	-33,6%	+194,6%	213 535 65,1%	114 666 34,9%	-3,6%	+39,5%	255 530 67,0%	126 101 33,0%	+2,5%	+42,5%
	Douro e Leixões	449 905 35,9%	804 484 64,1%	-24,4%	+2,1%	4 949 462 39,4%	7 609 336 60,6%	-15,3%	-12,7%	5 923 464 39,3%	9 149 582 60,7%	-15,0%	-13,9%
	Aveiro	119 759 26,0%	340 257 74,0%	+15,7%	+49,9%	1 202 255 25,9%	3 435 516 74,1%	+9,0%	+19,8%	1 413 639 25,8%	4 074 581 74,2%	+6,5%	+16,2%
	Figueira da Foz	72 847 56,5%	56 129 43,5%	-38,4%	+6,9%	1 043 626 68,5%	479 593 31,5%	-4,7%	-14,3%	1 233 798 67,3%	598 432 32,7%	-5,5%	-10,5%
	Lisboa	284 042 40,8%	412 095 59,2%	-25,9%	-4,2%	3 080 535 39,9%	4 641 625 60,1%	+11,3%	-1,2%	3 645 141 39,3%	5 636 695 60,7%	+2,8%	-3,8%
	Setúbal	302 799 58,4%	215 498 41,6%	-3,7%	+13,0%	2 952 062 54,3%	2 483 929 45,7%	+2,8%	+7,1%	3 579 218 54,8%	2 952 308 45,2%	+7,4%	+4,7%
	Sines	1 522 096 40,6%	2 225 908 59,4%	-6,7%	-0,1%	16 893 055 42,6%	22 720 991 57,4%	+16,8%	+13,2%	20 224 856 42,8%	27 008 553 57,2%	+16,4%	+12,0%
	Faro	4 727 100,0%	0 0,0%	-78,0%	-	45 508 100,0%	0 0,0%	-67,8%	-	85 108 100,0%	0 0,0%	-45,7%	-
	Portimão	0 -	0 -	-	-	0 -	0 -	-	-	0 -	0 -	-	-
	TOTAL	2 772 678 40,5%	4 068 138 59,5%	-13,1%	+3,7%	30 380 038 42,3%	41 485 656 57,7%	+6,6%	+5,5%	36 360 754 42,3%	49 546 252 57,7%	+6,1%	+3,9%
	CONTENEDORES TEU	Viana do Castelo	0	0	-	-	4	4	+100,0%	-	4	4	-55,6%
Douro e Leixões		30 194	30 813	-0,7%	+4,9%	288 576	307 937	+2,4%	+0,5%	344 177	367 951	+3,6%	+2,1%
Aveiro		1	-	-	-	1	-	-83,3%	-	1	-	-87,5%	-
Figueira da Foz		1 018	510	-2,6%	-45,6%	9 153	8 918	+39,5%	+21,2%	10 747	11 053	+41,2%	+28,6%
Lisboa		17 691	14 508	+9,3%	+13,2%	148 555	153 620	+21,4%	+25,0%	175 135	181 254	+9,8%	+15,4%
Setúbal		7 889	6 766	+0,9%	-9,5%	77 464	71 515	+8,3%	+6,2%	93 497	83 503	+13,6%	+9,8%
Sines		72 104	69 921	-6,9%	-5,5%	769 670	761 766	+15,4%	+16,0%	912 587	907 240	+17,4%	+18,4%
TOTAL		128 897 51,3%	122 518 48,7%	-3,0%	-1,7%	1 293 423 49,8%	1 303 760 50,2%	+12,5%	+12,3%	1 536 148 49,8%	1 551 005 50,2%	+13,0%	+13,4%
NAVIOS Número	Viana do Castelo	18	63,7	+12,5%	+2,1%	221	754,9	+35,6%	+8,7%	260	879,9	+42,9%	+15,1%
	Douro e Leixões	218	2 550,6	+5,8%	+14,7%	2 043	22 422,0	-0,7%	-6,7%	2 469	26 913,9	+0,4%	-6,9%
	Aveiro	85	463,1	+7,6%	+35,9%	888	4 883,9	+10,4%	+15,9%	1 056	5 775,9	+10,9%	+12,9%
	Figueira da Foz	34	125,7	-5,6%	-8,1%	349	1 271,2	-10,7%	-11,8%	419	1 536,9	-9,7%	-9,1%
	Lisboa	165	3 677,3	+13,0%	+121,9%	1 373	17 098,8	-1,6%	-7,9%	1 638	19 893,3	-10,2%	-27,8%
	Setúbal	139	1 961,5	-2,8%	-11,2%	1 433	18 581,2	+8,6%	+6,7%	1 729	22 563,6	+10,7%	+7,6%
	Sines	169	6 838,0	-2,3%	-14,9%	1 650	70 146,5	-1,0%	-5,7%	1 979	84 703,6		
	Faro	2	7,2	-60,0%	-56,6%	13	38,4	-63,9%	-62,8%	23	73,1		
	Portimão	7	64,8	+600,0%	#####	21	170,3	+250,0%	s/s	22	170,7	+100,0%	+213,1%
	TOTAL	837 5,0%	15 751,8 95,0%	+4,0%	+7,3%	7 991 5,6%	135 367,3 94,4%	+1,9%	-3,9%	9 595 5,6%	162 510,8 94,4%	+0,9%	-6,3%



A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)

		Períodos de Janeiro a Outubro							
Porto		2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual
Hinterland	Douro e Leixões	294 524	299 681	321 661	328 223	329 189	36,9%	+0,3%	+3,2%
	Figueira da Foz	10 215	8 566	9 116	8 309	9 342	1,0%	+12,4%	-2,2%
	Lisboa (*)	259 232	230 674	248 190	151 433	185 124	20,7%	+22,2%	-10,2%
	Setúbal	72 245	67 122	65 154	79 383	86 943	9,7%	+9,5%	+5,8%
	Sines	175 170	203 904	242 718	261 060	281 772	31,6%	+7,9%	+12,5%
	Total	811 386	809 947	886 839	828 408	892 370	100,0%	+7,7%	+2,2%
Transhipment	Douro e Leixões	23 446	29 620	28 579	27 988	30 509	4,3%	+9,0%	+4,6%
	Lisboa (*)	11 893	7 097	7 376	2 699	5 350	0,8%	+98,2%	-24,4%
	Sines	713 463	720 296	509 570	571 353	669 460	94,9%	+17,2%	-3,7%
	Total	748 802	757 013	545 525	602 040	705 319	100,0%	+17,2%	-3,5%
Total	Douro e Leixões	317 970	329 301	350 240	356 211	359 698	22,5%	+1,0%	+3,3%
	Figueira da Foz	10 215	8 566	9 116	8 309	9 342	0,6%	+12,4%	-2,2%
	Lisboa	271 125	237 771	255 566	154 132	190 474	11,9%	+23,6%	-10,6%
	Setúbal	72 245	67 122	65 154	79 383	86 943	5,4%	+9,5%	+5,8%
	Sines	888 633	924 200	752 288	832 413	951 232	59,5%	+14,3%	+0,4%
	Total UNIDADES	1 560 188	1 566 960	1 432 364	1 430 448	1 597 689	100,0%	+11,7%	-0,4%

(*) Inclui dados estimados do porto de Lisboa relativos aos tráfegos de *transhipment* e com o *hinterland* de abril a outubro de 2021

Tráfego	Porto	Out			Jan / Out			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	33 029	37,9%	-0,8%	329 189	36,9%	+0,3%	391 967	36,9%	+1,7%
	Figueira da Foz	972	1,1%	-3,5%	9 342	1,0%	+12,4%	10 567	1,0%	+11,7%
	Lisboa	19 379	22,3%	+10,0%	185 124	20,7%	+22,2%	219 070	20,6%	+11,1%
	Setúbal	8 504	9,8%	-1,4%	86 943	9,7%	+9,5%	103 259	9,7%	+14,0%
	Sines	25 164	28,9%	-11,2%	281 772	31,6%	+7,9%	337 168	31,7%	+10,4%
	Total	87 048	100,0%	-2,1%	892 370	100,0%	+7,7%	1 062 031	100,0%	+7,5%
Transhipment	Douro e Leixões	3 238	4,9%	+24,4%	30 509	4,3%	+9,0%	36 836	4,4%	+9,6%
	Lisboa	650	1,0%	+21,0%	5 350	0,8%	+98,2%	6 050	0,7%	+74,1%
	Sines	62 487	94,1%	-6,1%	669 460	94,9%	+17,2%	796 228	94,9%	+19,9%
	Total	66 375	100,0%	-4,8%	705 319	100,0%	+17,2%	839 114	100,0%	+19,7%
Total	Douro e Leixões	36 267	23,6%	+1,0%	359 698	22,5%	+1,0%	428 803	22,6%	+2,4%
	Figueira da Foz	972	0,6%	-3,5%	9 342	0,6%	+12,4%	10 567	0,6%	+11,7%
	Lisboa	20 029	13,1%	+10,3%	190 474	11,9%	+23,6%	225 120	11,8%	+12,1%
	Setúbal	8 504	5,5%	-1,4%	86 943	5,4%	+9,5%	103 259	5,4%	+14,0%
	Sines	87 651	57,1%	-7,6%	951 232	59,5%	+14,3%	1 133 396	59,6%	+16,9%
	Total	153 423	100,0%	-3,3%	1 597 689	100,0%	+11,7%	1 901 145	100,0%	+12,6%

(*) Inclui dados estimados do porto de Lisboa relativos aos tráfegos de *transhipment* e com o *hinterland* de abril a outubro de 2021



A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2021 (toneladas)

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	1 007 474	13 597 216	2 471 056	902 757	11 591 344	6 459 166	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 961	2 820 736	857 558	11 596 195	6 570 270	19 604 186	124 345	4 512	55 911 868
2002	873 964	12 647 538	3 016 792	726 702	12 154 818	6 444 579	20 141 896	153 428	9 508	56 169 225
2003	794 070	13 450 386	2 964 620	806 122	12 470 839	6 090 762	20 863 169	150 056	9 850	57 599 874
2004	620 549	13 703 514	3 133 658	998 549	11 783 514	6 521 770	22 476 062	83 867	72 714	59 394 197
2005	604 989	14 050 712	3 328 819	956 581	12 420 906	6 642 141	25 041 502	40 377	54 470	63 140 497
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 496	12 293 965	6 204 145	27 196 326	39 534	50 594	64 868 333
2007	592 787	14 948 487	3 270 658	1 199 755	13 158 951	6 833 980	26 299 084	51 025	29 493	66 384 220
2008	475 504	15 635 096	3 466 094	1 149 830	12 980 193	6 124 139	25 148 562	21 158	5 318	65 005 894
2009	406 903	14 142 538	2 915 454	1 177 214	11 712 538	5 915 881	24 345 809	22 170	7 318	60 645 825
2010	524 140	14 568 915	3 752 669	1 615 891	11 993 572	7 006 249	25 484 758	52 499	52 088	65 050 781
2011	490 824	16 260 434	3 317 518	1 701 829	12 346 561	6 892 588	25 781 121	62 427	40 493	66 893 795
2012	502 917	16 607 544	3 318 070	1 797 402	11 080 697	6 058 575	28 563 159	269 219	2 684	68 200 267
2013	496 355	17 186 215	3 956 116	2 120 141	12 029 682	7 008 671	36 513 785	357 371	0	79 668 336
2014	457 140	18 090 201	4 491 270	2 160 453	11 853 498	8 058 046	37 582 942	356 641	0	83 050 191
2015	432 099	18 791 543	4 656 100	2 001 858	11 582 721	7 495 082	43 966 546	396 275	0	89 322 224
2016	391 271	18 320 765	4 541 510	2 075 955	10 224 865	6 985 502	51 185 323	158 388	0	93 883 579
2017	414 815	19 537 163	5 152 798	2 057 031	12 224 114	6 594 321	49 884 474	83 902	899	95 949 517
2018	326 330	19 209 311	5 624 381	2 010 061	11 341 068	6 151 308	47 871 293	145 781	655	92 680 188
2019	380 198	19 556 005	5 495 853	1 932 747	11 472 065	6 339 537	41 784 218	111 802	520	87 072 945
1	29 107	1 596 289	483 609	146 573	953 470	536 147	4 534 415	0	0	8 279 610
2	57 871	1 595 961	381 752	110 914	727 886	626 898	3 578 792	4 050	0	7 084 124
3	22 484	1 492 917	456 267	155 110	1 010 279	607 909	3 590 179	12 035	0	7 347 180
4	27 027	1 877 923	494 188	148 838	957 555	587 503	3 040 558	9 151	0	7 142 743
5	34 259	1 714 875	414 064	184 745	1 034 898	509 522	3 932 778	12 530	0	7 837 671
6	42 271	1 307 206	482 397	166 019	855 391	637 289	3 503 230	9 052	0	7 002 855
7	24 859	1 986 850	468 277	200 597	1 147 818	447 803	3 287 195	17 800	190	7 581 389
8	28 366	1 544 573	552 499	189 634	997 364	512 557	2 717 192	13 409	186	6 555 780
9	41 537	1 724 752	353 190	152 281	913 517	421 184	3 276 413	10 425	144	6 893 443
10	38 283	1 678 218	547 247	158 505	928 263	491 609	3 367 688	8 000	0	7 217 813
11	17 630	1 453 332	340 795	152 932	1 091 486	464 605	3 739 348	3 500	0	7 263 628
12	16 504	1 583 109	521 568	166 599	854 138	496 511	3 216 430	11 850	0	6 866 709
2020	357 167	17 075 968	4 820 628	1 963 800	9 023 805	6 285 257	42 156 923	180 900	0	81 864 448
1	30 085	1 792 766	477 153	166 518	798 808	441 380	3 772 004	6 900	0	7 485 614
2	27 870	1 506 010	361 772	154 296	871 515	532 372	3 291 549	11 350	0	6 756 734
3	38 873	1 979 167	540 799	182 334	460 246	613 094	3 791 163	12 600	0	7 618 276
4	50 845	1 310 445	414 728	147 042	627 191	520 424	3 697 159	8 400	0	6 776 234
5	25 788	1 279 324	337 374	186 388	842 883	577 728	2 307 340	13 250	0	5 570 075
6	18 826	1 172 897	237 212	142 339	566 436	522 582	2 512 803	13 475	0	5 186 570
7	29 122	1 156 192	414 483	162 293	889 222	566 642	3 694 630	22 545	0	6 935 129
8	20 729	1 364 755	471 439	182 828	924 943	475 227	3 904 631	13 340	0	7 357 892
9	32 056	1 616 815	384 748	160 040	669 514	435 359	3 707 401	17 960	0	7 023 893
10	29 543	1 383 349	330 471	170 711	813 371	504 914	3 858 880	21 480	0	7 112 719
11	23 838	1 395 441	431 870	175 004	794 960	567 254	3 908 715	22 300	0	7 319 382
12	29 592	1 118 807	418 579	134 007	764 716	528 281	3 710 648	17 300	0	6 721 930
2021	328 201	12 558 798	4 637 771	1 523 219	7 722 160	5 435 991	39 614 046	45 508	0	71 865 694
1	29 243	1 233 216	545 100	147 649	789 509	492 562	4 222 576	8 450	0	7 468 305
2	24 762	1 154 835	376 028	105 712	650 191	427 541	3 596 058	4 100	0	6 339 227
3	35 324	1 392 939	514 268	130 330	823 659	608 152	4 103 886	11 200	0	7 619 758
4	32 381	1 248 890	438 509	148 838	819 018	655 431	3 805 743	4 850	0	7 153 660
5	26 318	1 346 722	461 145	141 662	853 165	611 853	4 155 381	0	0	7 596 246
6	37 556	1 162 866	518 963	195 416	884 796	619 556	4 095 716	2 350	0	7 517 219
7	28 576	1 307 102	469 172	178 545	684 214	476 506	3 962 210	0	0	7 106 325
8	49 280	1 164 216	431 015	177 120	798 990	500 766	4 152 523	0	0	7 273 910
9	34 491	1 293 623	423 555	168 971	722 481	525 327	3 771 949	9 831	0	6 950 228
10	30 270	1 254 389	460 016	128 976	696 137	518 297	3 748 004	4 727	0	6 840 816



A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2021 (toneladas)

	Carga Geral			Total Carga Geral	Granéis Sólidos				Total Granéis Sólidos	Granéis Líquidos			Total Granéis Líquidos	Total Geral
	Conten- torizada	Fracio- nada	Ro-Ro		Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros		Petróleo Bruto	Produtos Petrolí- feros	Outros		
2000	6 776,9	5 319,4	563,6	12 659,9	6 951,8	1 152,9	3 921,5	5 734,0	17 760,1	11 746,3	12 376,1	1 720,0	25 842,3	56 262,3
2001	7 402,5	5 494,9	646,7	13 544,0	5 290,4	651,8	4 886,6	5 310,6	16 139,3	12 594,0	12 077,3	1 557,3	26 228,6	55 911,9
2002	7 988,5	5 074,8	442,3	13 505,6	6 373,0	822,4	5 101,6	4 812,8	17 109,8	11 691,4	12 072,1	1 790,3	25 553,8	56 169,2
2003	9 081,6	4 381,1	405,9	13 868,5	5 908,6	793,7	4 717,6	5 839,8	17 259,7	12 777,7	11 706,1	1 987,8	26 471,6	57 599,9
2004	9 363,4	4 876,2	421,3	14 660,9	5 898,6	776,7	4 503,5	6 363,4	17 542,2	13 641,5	11 741,7	1 807,9	27 191,1	59 394,2
2005	9 591,6	4 146,9	396,2	14 134,7	5 850,5	964,3	5 218,0	6 773,5	18 806,3	13 559,4	14 613,3	2 026,8	30 199,5	63 140,5
2006	10 784,7	4 975,6	407,4	16 167,7	6 274,8	878,9	4 604,9	6 946,2	18 704,7	13 538,5	14 408,6	2 048,8	29 995,9	64 868,3
2007	12 363,1	5 195,0	363,0	17 921,0	5 081,6	900,9	5 338,2	7 254,4	18 575,0	12 363,9	15 304,3	2 219,9	29 888,2	66 384,2
2008	13 620,5	4 822,4	361,6	18 804,6	4 549,9	1 093,3	5 108,1	6 348,0	17 099,2	12 711,1	14 456,2	1 934,9	29 102,1	65 005,9
2009	12 942,5	3 772,2	349,8	17 064,5	5 559,4	784,7	4 963,4	5 848,5	17 156,0	10 383,1	14 003,9	2 038,4	26 425,3	60 645,8
2010	15 220,3	5 117,2	347,5	20 684,9	3 375,0	760,8	4 925,9	7 036,4	16 098,1	11 189,1	14 818,6	2 260,0	28 267,8	65 050,8
2011	17 410,2	5 518,2	336,4	23 264,8	4 277,1	1 171,5	4 566,0	6 351,6	16 366,1	10 367,9	14 203,7	2 691,3	27 262,8	66 893,8
2012	18 756,8	6 119,5	258,3	25 134,6	5 564,5	983,6	4 433,6	5 389,8	16 371,5	11 016,9	13 097,5	2 579,7	26 694,1	68 200,3
2013	24 574,1	7 498,9	294,4	32 367,4	4 824,9	1 165,8	4 275,9	6 325,7	16 592,4	11 775,8	16 465,4	2 467,4	30 708,6	79 668,3
2014	27 256,4	7 903,5	653,2	35 813,1	5 082,2	938,1	4 459,3	7 845,3	18 324,9	11 407,6	15 296,5	2 208,1	28 912,2	83 050,2
2015	28 838,1	7 680,5	1 016,0	37 534,5	5 916,3	1 164,3	4 785,5	7 230,0	19 096,1	13 900,5	16 625,1	2 166,0	32 691,6	89 322,2
2016	32 906,7	6 333,4	1 177,5	40 417,6	5 661,2	1 097,2	4 738,4	6 907,9	18 404,6	16 989,5	15 983,8	2 088,0	35 061,3	93 883,6
2017	33 936,3	5 656,1	1 428,2	41 020,7	6 382,1	1 094,0	5 108,5	7 813,3	20 397,8	14 394,4	17 936,5	2 200,1	34 531,0	95 949,5
2018	34 627,3	5 283,7	1 599,3	41 510,3	5 106,0	983,4	5 203,3	8 242,9	19 535,6	12 600,8	16 854,5	2 179,0	31 634,3	92 680,2
2019	30 265,6	5 277,4	1 884,2	37 427,1	3 206,3	1 067,5	5 102,4	7 643,6	17 019,7	11 235,0	18 741,7	2 649,4	32 626,1	87 072,9
1	2 997,4	470,5	147,0	3 614,8	597,9	67,8	510,9	582,7	1 759,3	1 164,9	1 487,2	253,4	2 905,5	8 279,6
2	2 635,0	406,4	152,8	3 194,3	287,8	89,1	266,2	683,7	1 326,8	835,8	1 550,1	177,2	2 563,1	7 084,1
3	2 955,4	455,4	170,1	3 580,9	302,6	103,9	418,0	620,4	1 445,0	713,1	1 409,2	199,0	2 321,3	7 347,2
4	2 344,0	492,0	153,4	2 989,5	346,2	104,6	328,7	693,7	1 473,1	847,6	1 578,3	254,3	2 680,2	7 142,7
5	2 485,9	422,2	169,8	3 077,9	266,7	94,1	406,7	762,4	1 529,9	1 224,7	1 766,1	239,0	3 229,8	7 837,7
6	2 421,8	487,8	151,9	3 061,4	367,3	99,2	313,6	593,9	1 374,0	950,0	1 402,7	214,7	2 567,4	7 002,9
7	2 510,7	387,7	179,3	3 077,7	20,9	109,7	579,9	721,9	1 432,5	1 219,7	1 574,8	276,7	3 071,2	7 581,4
8	2 252,4	459,8	125,6	2 837,8	204,3	69,4	630,3	553,1	1 457,1	485,7	1 557,1	218,0	2 260,9	6 555,8
9	2 402,6	402,0	164,2	2 968,9	284,2	99,9	363,8	501,6	1 249,5	823,2	1 639,9	212,0	2 675,1	6 893,4
10	2 571,9	521,7	172,1	3 265,7	136,4	57,8	375,4	694,8	1 264,4	930,2	1 541,1	216,4	2 687,7	7 217,8
11	2 587,7	373,4	164,2	3 125,2	391,8	81,5	447,1	606,6	1 527,0	892,6	1 543,9	174,9	2 611,4	7 263,6
12	2 100,9	398,3	133,8	2 633,0	0,0	90,5	461,8	628,8	1 181,2	1 147,5	1 691,4	213,7	3 052,5	6 866,7
2020	31 818,6	4 928,4	1 736,1	38 483,1	542,2	1 200,3	4 678,9	6 898,0	13 319,4	10 942,5	16 603,9	2 515,5	30 061,9	81 864,4
1	2 455,1	503,4	140,5	3 099,0	8,7	75,0	358,3	581,5	1 023,3	1 424,7	1 722,1	216,5	3 363,2	7 485,6
2	2 419,0	410,0	160,6	2 989,7	41,0	149,6	379,5	593,7	1 163,6	1 028,5	1 350,7	224,3	2 603,4	6 756,7
3	2 803,3	493,7	163,7	3 460,7	80,5	111,9	404,9	520,1	1 117,4	1 419,6	1 378,4	242,2	3 040,2	7 618,3
4	2 683,3	396,0	92,5	3 171,8	83,8	90,8	353,2	616,7	1 144,5	940,9	1 338,5	180,5	2 459,9	6 776,2
5	2 425,6	423,9	115,9	2 965,4	20,9	73,8	467,8	667,6	1 230,1	213,0	971,8	189,7	1 374,5	5 570,1
6	2 210,5	363,8	119,5	2 693,8	60,4	122,9	252,6	506,3	942,2	283,0	1 089,3	178,3	1 550,6	5 186,6
7	2 757,6	459,5	153,3	3 370,4	17,0	89,1	485,0	602,6	1 193,8	818,2	1 332,7	220,2	2 371,0	6 935,1
8	2 974,0	366,3	131,7	3 472,0	140,8	107,6	503,0	620,0	1 371,4	804,9	1 493,3	216,2	2 514,4	7 357,9
9	2 666,1	290,0	165,3	3 121,4	22,5	98,3	323,1	588,4	1 032,3	1 145,7	1 527,3	197,3	2 870,2	7 023,9
10	2 882,1	395,9	151,3	3 429,4	32,3	88,8	326,7	531,7	979,5	1 008,1	1 500,9	194,8	2 703,8	7 112,7
11	2 948,5	428,2	203,9	3 580,6	7,7	98,1	415,6	539,5	1 060,8	944,5	1 502,2	231,3	2 678,0	7 319,4
12	2 593,5	397,7	137,8	3 129,0	26,7	94,4	409,3	530,0	1 060,5	911,4	1 396,7	224,4	2 532,5	6 721,9
2021	29 131,9	5 031,6	1 624,8	35 788,2	92,4	948,9	3 890,7	5 537,7	10 469,6	8 385,9	15 310,0	1 911,8	25 607,8	71 865,7
1	3 010,4	525,2	145,2	3 680,8	0,0	95,9	426,3	604,1	1 126,2	850,1	1 579,2	231,9	2 661,3	7 468,3
2	2 475,5	345,6	151,4	2 972,5	11,7	94,0	319,0	372,6	797,2	921,0	1 400,7	247,9	2 569,6	6 339,2
3	3 083,0	496,0	181,1	3 760,1	0,0	135,2	417,8	650,2	1 203,1	936,9	1 530,0	189,7	2 656,6	7 619,8
4	2 879,2	573,0	161,8	3 614,1	0,0	111,5	334,8	669,4	1 115,7	767,9	1 465,5	190,4	2 423,8	7 153,7
5	3 006,7	505,5	191,5	3 703,7	38,6	86,2	501,0	547,4	1 173,2	892,1	1 639,7	187,5	2 719,3	7 596,2
6	3 002,8	588,2	162,9	3 754,0	0,0	83,1	464,0	568,7	1 115,8	877,1	1 596,7	173,6	2 647,4	7 517,2
7	2 963,5	425,7	169,9	3 559,1	0,0	86,1	346,5	580,9	1 013,5	920,9	1 443,7	169,1	2 533,8	7 106,3
8	2 901,4	538,3	123,3	3 563,1	0,0	82,3	390,9	499,0	972,2	951,5	1 606,9	180,3	2 738,6	7 273,9
9	2 961,8	497,2	160,0	3 619,0	7,7	86,1	389,7	585,1	1 068,6	766,0	1 328,4	168,2	2 262,6	6 950,2
10	2 847,5	536,8	177,5	3 561,9	34,4	88,5	300,8	460,3	884,1	502,4	1 719,2	173,3	2 394,9	6 840,8



A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2021 (TEU)

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT			
	Douro e Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	Douro e Leixões	Lisboa	Sines	Total
2000	281 596	1 132	388 733	4 789	0	676 250	0	0	0	0
2001	296 616	700	438 245	6 167	0	741 728	0	0	0	0
2002	304 355	2 466	487 529	9 324	0	803 674	0	0	0	0
2003	320 433	2 717	554 405	12 059	40	889 654	0	0	0	0
2004	349 495	9 948	514 769	19 515	19 211	912 938	0	0	0	0
2005	352 002	10 799	513 241	13 145	38 337	927 524	0	0	12 657	12 657
2006	378 387	10 093	512 501	15 736	59 654	976 371	0	0	62 302	62 302
2007	423 740	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 981	9 748	0	77 663	87 411
2008	437 429	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 718	12 597	0	124 926	137 523
2009	421 962	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 804	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 779	16 475	496 110	50 827	118 893	1 123 084	42 633	16 643	257 126	316 402
2011	463 388	19 488	525 371	77 127	141 813	1 227 187	50 697	16 536	303 372	370 605
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 704	1 289 283	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 152	15 897	540 699	70 564	207 735	1 408 047	53 036	8 603	723 301	784 940
2014	603 184	19 727	493 239	103 563	265 318	1 485 031	63 484	8 906	962 378	1 034 768
2015	568 765	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 406	54 992	16 078	1 048 285	1 119 355
2016	605 643	24 690	376 992	156 567	300 006	1 463 898	52 928	14 291	1 213 075	1 280 294
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 031	1 582 662	46 862	21 742	1 325 025	1 393 629
2018	613 216	18 825	415 061	123 294	398 669	1 569 065	56 877	13 189	1 351 778	1 421 844
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 841	1 035 010
1	53 290	1 775	29 110	12 728	40 797	137 700	3 813	1 304	119 642	124 759
2	51 391	1 678	33 035	12 203	39 637	137 944	3 717	1 222	91 883	96 822
3	54 261	1 863	40 934	13 045	40 497	150 600	4 065	1 295	103 576	108 936
4	55 064	1 942	37 384	12 031	33 520	139 941	4 369	1 093	59 810	65 272
5	56 688	2 164	42 817	12 838	35 675	150 182	4 559	1 426	76 442	82 427
6	50 870	1 607	41 255	10 502	36 298	140 532	3 750	932	76 702	81 384
7	59 782	1 738	39 215	11 181	39 486	151 402	4 848	1 015	80 666	86 529
8	50 975	2 117	41 868	11 154	36 528	142 642	5 553	646	59 053	65 252
9	50 329	1 583	37 150	10 873	40 679	140 614	4 973	1 152	71 304	77 429
10	53 544	1 645	36 032	10 487	39 588	141 296	5 555	1 297	81 352	88 204
11	52 797	1 200	38 433	10 376	37 935	140 741	4 925	706	79 779	85 410
12	43 109	1 090	31 948	9 133	33 729	119 009	3 583	371	68 632	72 586
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 442	1 637 220	55 532	4 550	1 102 521	1 162 603
1	49 775	1 420	30 598	9 531	41 829	133 153	4 889	399	81 424	86 712
2	52 737	1 407	27 493	10 426	42 728	134 791	4 534	368	78 034	82 936
3	67 020	1 875	11 756	14 719	40 322	135 692	5 142	71	96 249	101 462
4	56 683	1 759	20 722	17 436	47 170	143 770	5 025	288	87 115	92 428
5	51 234	632	19 996	15 677	35 305	122 844	3 969	471	77 954	82 394
6	44 743	828	19 916	11 668	35 672	112 827	3 674	405	74 809	78 888
7	55 960	1 310	27 892	15 628	38 971	139 761	4 117	264	95 932	100 313
8	56 181	846	28 137	14 385	50 008	149 557	5 232	266	111 818	117 316
9	53 004	1 855	26 781	14 068	40 239	135 947	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 991	147 050	4 335	665	105 499	110 499
11	57 696	2 422	28 057	15 056	49 505	152 736	5 074	594	101 732	107 400
12	47 920	1 307	25 198	12 965	41 702	129 092	4 925	365	95 452	100 742
2021	547 754	18 071	294 339	148 979	456 262	1 465 405	48 759	7 836	1 075 174	1 131 769
1	50 106	1 874	26 755	16 106	43 387	138 228	4 619	326	118 005	122 950
2	48 466	511	24 977	14 783	36 830	125 567	4 014	362	87 154	91 530
3	56 198	2 309	29 693	14 727	42 463	145 390	4 931	773	112 806	118 510
4	56 044	2 065	28 799	16 348	42 799	146 055	5 178	762	101 576	107 516
5	58 253	2 309	31 574	14 565	47 697	154 398	5 102	861	109 797	115 760
6	52 798	1 796	32 438	14 405	50 026	151 463	5 005	935	112 370	118 310
7	61 687	1 724	30 242	15 886	53 925	163 464	4 698	907	104 078	109 683
8	52 283	1 666	28 909	14 322	49 734	146 914	5 175	942	118 163	124 280
9	56 130	2 289	29 793	13 182	48 476	149 870	4 819	928	110 125	115 872
10	55 789	1 528	31 159	14 655	40 925	144 056	5 218	1 040	101 100	107 358

(*) Os dados do porto de Lisboa de abril a outubro de 2021 são estimados



A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2021 (Número de Escalas)

	MOVIMENTO DE NAVIOS									
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	349	3 011	1 047	348	3 874	1 901	808	82	3	11 423
2001	369	3 128	1 035	309	3 618	1 624	745	38	3	10 869
2002	315	3 086	1 015	261	3 749	1 625	810	52	7	10 920
2003	262	2 902	999	261	3 710	1 611	804	43	8	10 600
2004	208	2 802	1 034	289	3 483	1 670	972	61	85	10 604
2005	197	2 824	1 047	295	3 543	1 507	1 231	64	106	10 814
2006	231	2 766	1 045	319	3 527	1 498	1 422	46	89	10 943
2007	228	2 778	965	361	3 447	1 459	1 465	46	52	10 801
2008	189	2 695	967	379	3 455	1 382	1 489	11	43	10 610
2009	167	2 610	848	383	3 219	1 322	1 479	17	11	10 056
2010	199	2 578	973	476	3 097	1 459	1 636	21	97	10 536
2011	203	2 641	882	477	3 047	1 443	1 573	23	116	10 405
2012	212	2 591	794	471	2 641	1 128	1 653	62	73	9 625
2013	199	2 580	947	530	2 824	1 253	2 010	80	42	10 465
2014	182	2 622	1 017	534	2 709	1 414	2 003	74	37	10 592
2015	198	2 735	1 035	489	2 606	1 458	2 187	85	70	10 863
2016	210	2 719	1 020	519	2 299	1 533	2 422	34	58	10 814
2017	227	2 688	1 055	499	2 557	1 577	2 224	17	82	10 926
2018	184	2 570	1 116	480	2 406	1 514	2 107	39	104	10 520
2019	200	2 600	1 031	458	2 595	1 533	2 119	29	78	10 643
1	13	192	85	36	190	131	185	0	0	832
2	21	203	77	28	154	131	166	2	3	785
3	20	209	83	37	212	139	183	3	2	888
4	18	235	95	34	239	134	150	2	8	915
5	15	243	90	45	255	131	188	3	8	978
6	19	217	87	40	194	141	188	5	7	898
7	17	230	90	47	218	126	188	3	12	931
8	22	211	99	46	203	123	167	3	9	883
9	19	220	80	33	247	111	178	2	12	902
10	17	239	97	39	254	124	174	2	12	958
11	7	204	67	35	218	121	175	1	4	832
12	12	197	81	38	211	121	177	3	1	841
2020	202	2 484	972	461	1 661	1 616	1 995	46	7	9 444
1	15	222	91	40	195	131	171	2	1	868
2	15	204	70	37	172	126	165	5	1	795
3	22	219	100	44	116	132	183	4	2	822
4	16	198	81	34	125	125	160	2	0	741
5	14	190	67	45	139	129	158	3	0	745
6	10	196	76	35	105	125	142	3	0	692
7	22	202	84	41	132	148	183	5	1	818
8	17	205	83	46	136	136	174	3	0	800
9	16	216	73	33	130	125	157	4	0	754
10	16	206	79	36	146	143	173	5	1	805
11	19	223	91	39	142	161	166	5	0	846
12	20	203	77	31	123	135	163	5	1	758
2021	221	2 043	888	349	1 373	1 433	1 650	13	21	7 991
1	17	210	100	39	136	130	169	2	0	803
2	15	185	74	24	109	121	149	1	1	679
3	29	209	101	34	137	140	170	3	0	823
4	21	210	86	41	136	152	158	1	0	805
5	28	205	88	31	135	157	175	0	3	822
6	20	190	90	41	140	164	167	2	1	815
7	22	218	92	38	125	148	169	0	1	813
8	29	193	85	34	137	132	168	0	3	781
9	22	205	87	33	153	150	156	2	5	813
10	18	218	85	34	165	139	169	2	7	837