

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



O TRÁFEGO DE MERCADORIAS NO CONTEXTO DA INTERMODALIDADE 2020

Dezembro 2021



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



O presente relatório tem por base as estatísticas produzidas pelas administrações portuárias com jurisdição dos portos comerciais marítimos do Continente, no âmbito da Diretiva 95/64/CE do Conselho da União Europeia (vulgo 'Diretiva Marítima'), definida pelo Eurostat, bem como a informação disponibilizada pelo INE, em sede do comércio internacional de bens e dos inquéritos ao transporte de mercadorias nos vários modos, e ainda pela Comissão Técnica do Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR).

Pretende-se efetuar, numa primeira fase, uma caracterização comparada do tráfego de mercadorias a nível dos diversos modos de transporte num contexto de complementaridade intermodal, quer na perspetiva global, quer na perspetiva da curta distância, e posteriormente uma análise mais detalhada das diversas vertentes do tráfego marítimo, tentando-se aprofundar o conhecimento do respetivo ecossistema, em termos da mercadoria transportada nas diversas formas de acondicionamento, dos fluxos relativos a cabotagem e comércio internacional, da nacionalidade dos operadores de transporte e do registo dos respetivos navios, entre outros.

Sublinha-se o facto de toda a informação estatística relativa a tonelage movimentada se referir ao peso das próprias mercadorias, excluindo a tara dos contentores que as acondicionam, conforme requisitos definidos pelo Eurostat no âmbito da Diretiva Marítima.



ÍNDICE

I. Nota Introdutória	5
II. Sumário Executivo	9
III. Enquadramento Global e Desafios	19
Alguns fatores relevantes no contexto do comércio internacional	24
IV. Contexto Modal do Tráfego de Mercadorias	29
IV.1. Quadro Geral	30
IV.2. Comércio Internacional.....	33
IV.3. Tráfego de Importação.....	37
IV.4. Tráfego de Exportação	40
IV.5. Transporte de curta distância	44
IV.6. Comércio de Mercadorias por Zonas Económicas e Modo de Transporte.....	46
V. Tráfego Marítimo do Sistema Portuário do Continente	48
V.1. Enquadramento Geral.....	49
V.2. Movimento Geral de Mercadorias nos Portos do Continente.....	51
Por Porto.....	51
Por Carga.....	52
Por Natureza de Tráfego	54
V.3. Comércio Internacional.....	56
Importação e Principais Mercados.....	56
Exportação e Principais Mercados	57
V.4. Cabotagem Continental e Insular	59
Total do Tráfego de Cabotagem por Porto e Tipologia de Carga	59
Mercadorias Transportadas em Tráfego Doméstico	62
V.5. Volume de Mercadorias Transportadas por Nacionalidade dos Operadores.....	65
V.6. Volume de Mercadorias Transportadas em Função da Bandeira dos Navios	67
V.7. Movimento de Contentores.....	69
V.8. Movimento de Navios.....	73
VI. Frota Operacional de Bandeira Portuguesa	77



VII. Anexos	81
Anexo 1 - Volume do Comércio Internacional por Tráfego e Modo de Transporte Evolução Anual em Peso e Valor entre 2012-2020	82
Anexo 2 - Volume do Comércio Internacional, por Modo de Transporte e Continente em 2020	83
Anexo 3 - Principais Mercadorias do Comércio Intracomunitário por Modo de Transporte - 2020.....	84
Anexo 4 - Mercadorias Carregadas e Descarregadas no Sistema Portuário Nacional	85
Anexo 5 - Movimento de Mercadorias por Tipologia de Carga para os Principais Portos	86
Anexo 6 - Evolução Anual dos Principais Mercados de Importação – País / Mercadoria	87
Anexo 6A - Principais Mercados de Importação – País / Mercadoria (2020).....	88
Anexo 7 - Evolução Anual dos Principais Mercados de Exportação – País / Mercadoria.....	89
Anexo 7A - Principais Mercados de Exportação – País / Mercadoria (2020)	90
Anexo 8 - Principais Mercadorias Embarcadas em Cabotagem Continental por Porto - 2020	91
Anexo 9 - Principais Mercadorias Desembarcadas em Cabotagem Continental por Porto - 2020	92
Anexo 10 - Cabotagem Insular por Região Autónoma – Evolução Anual e Tipologia de Carga	93
Anexo 11 - Evolução do Número de Escalas E Total de Arqueação Bruta por Natureza do Tráfego e Porto	94
Anexo 12 - Número de Escalas em 2020 por País de Registo do Navio e Natureza do Tráfego	95
Anexo 13 – Número de Escalas por País de Registo e Tipo de Navio, em 2020.....	96
Anexo 14 - Evolução do Número de Escalas por Tipologia e Classe do Navio	97



I. NOTA INTRODUTÓRIA



Na sua qualidade de regulador económico independente, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) exerce a sua missão visando promover e defender o interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório sólido com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento, público e privado, em inovações sociais, tecnológicas, financeiras e económicas que promovam, como referido, a inclusividade, a eficiência e a sustentabilidade, no contexto da mobilidade.

A MobIES integra, numa visão holística, as seguintes dimensões estruturantes:

- Inclusividade - Envolvendo a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva a todas as Pessoas, incluindo também a mobilidade de bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança
- Eficiência - Incorporando as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas de globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza; e
- Sustentabilidade - Agregando as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.

A promoção e defesa da MobIES entrosa, naturalmente, com uma metodologia adotada para o cumprimento da plenitude da missão da AMT, que se encontra ancorada no paradigma sistémico de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), especificamente nos seus pilares estratégicos de (1) avaliação de *compliance* das vertentes determinantes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes; (2) conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados da mobilidade; (3) supressão de falhas de mercado; (4) redução e, tendencialmente, eliminação de falhas de Estado, incluindo do legislador, enquanto organizador da economia, e de regulamentação; e (5) promoção do equilíbrio dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas e de verificação cumulativa, dos Investidores, dos Empreendedores, Profissionais e Utilizadores/Consumidores, e dos Contribuintes.

Alinha-se, naturalmente, com as políticas e melhores práticas a nível internacional, e particularmente da União Europeia (UE), em matéria de digitalização, descarbonização e neutralidade climática da economia, fortalecendo, a par, a coesão socioeconómica e territorial, o Mercado Interno e a resiliência, bem como tem sempre presente a necessidade de garantir o funcionamento adequado dos mercados da mobilidade, num paradigma de concorrência não falseada, com o devido nivelamento do *playing field*, potenciando uma maior competitividade,



preços mais baixos e melhor qualidade, para além de uma maior inovação e de mais opções de escolha, devidamente informadas, para os consumidores e utilizadores do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.

Por conseguinte, a produção deste relatório integra-se particularmente no 2º pilar do REEQ, onde é exigido um conhecimento profundo e atualizado dos diversos mercados presentes no perímetro das atribuições da AMT, abrangendo um universo de mais de vinte mil entidades reguladas.

Especificamente, integra diversos mercados de mobilidade associados a cada modo de transporte, a saber: 1) transporte rodoviário; 2) transporte ferroviário e outros sistemas de transporte guiado (exemplo: metropolitanos, funiculares, teleféricos, etc.); 3) transporte marítimo; 4) transporte por vias navegáveis interiores; e ainda, 5) transporte aéreo, sendo que este último não se encontra submetido à atuação da AMT.

Todos estes mercados, que incluem as respetivas infraestruturas e estruturas conexas, constituem realidades próprias, embora interligados num contexto de intermodalidade e multimodalidade, têm exigências, requisitos e particularidades próprias, que têm de ser tidas em consideração no processo que conduz ao seu profundo conhecimento.

Neste domínio assume particular relevância o setor marítimo-portuário, já objeto de várias ações da AMT, em particular:

- Pronúncia relativa às distorções de concorrência na operação portuária advenientes de disparidades na organização dos sistemas portuários na Europa, e associadas à transposição da Diretiva 2014/23/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão, e à proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos (2016);
- Pareceres prévios vinculativos sobre a renovação dos contratos de concessão do Terminal de Contentores e do Terminal de Carga Geral e Granéis, do porto de Leixões (2017);
- Pareceres prévios vinculativos relativo ao lançamento por parte do Governo Regional da Madeira de um concurso público internacional para o estabelecimento de uma linha *ferry* para transporte de passageiros entre o Continente e aquela Região Autónoma (2017 e 2018), serviço este que operou durante os meses do verão de 2018 e 2019;
- Instrução vinculativa que pôs fim ao regime de exclusividade na prestação de serviços de reboque com origem/destino no estaleiro naval da Mitrena (2018);
- Linhas de orientação para a elaboração e aprovação das propostas de revisão de Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias do Continente (2018);



- Avaliação e aprovação anual dos regulamentos de tarifas das administrações portuárias do Continente, desde o início das funções da AMT em 2015;
- Pronúncia para definição da “Estratégia Portugal 2030” no âmbito do quadro financeiro plurianual pós-2020, com a visão relativamente à área da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, incluindo os principais desafios e oportunidades inerentes ao novo quadro financeiro (2018);
- Pareceres prévios vinculativos relativos ao procedimento concursal para a atribuição da concessão, no regime BOT (*Build Operate Transfer*), do novo Terminal Vasco da Gama no porto de Sines (2019 e 2021), e ao ajustamento das condições do Contrato de Concessão do Terminal de Contentores de Sines, designado por “Terminal XXI”, no âmbito da respetiva renegociação e prorrogação (2019);
- Pronúncia da AMT no âmbito da Visão Estratégica do Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030 (2020);
- Pronúncia da AMT no âmbito da consulta pública sobre a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (2020);
- Pronúncia da AMT no âmbito da consulta pública sobre a revisão do Regulamento (UE) N.º 1315/2013, sobre as orientações da UE para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes (2020);
- Pareceres prévios vinculativos relativos à 3.ª e 4.ª adendas ao contrato de serviço público de movimentação de cargas no Terminal de Granéis Sólidos da SAPEC, no porto de Setúbal (2021);
- Parecer prévio vinculativo sobre o 4.º aditamento ao contrato de concessão de exploração em regime de serviço público do Terminal de Contentores de Alcântara, no porto de Lisboa (2021);
- Parecer prévio vinculativo sobre o concurso público para a Concessão do Terminal Multipurpose do porto de Sines (2021).



II. SUMÁRIO EXECUTIVO



1. De acordo com os dados estatísticos de várias fontes¹, o conjunto dos modos de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo, no ano de 2020, assegurou o transporte de um volume total de cerca de 213,8 milhões de toneladas, o que representa uma diminuição de -29,5 milhões de toneladas comparativamente a 2019, ou seja, reflete um recuo de -12,1%, para o qual contribui a totalidade dos modos, embora com algumas assimetrias.

A quebra mais expressiva em valor absoluto foi verificada no modo rodoviário que movimentou -23,2 milhões de toneladas, correspondente a -15% e que representam 78,7% do total da carga ‘perdida’, sendo -18,4 milhões no tráfego nacional. O modo marítimo foi responsável por uma diminuição de -5,2 milhões de toneladas, que reflete uma quebra de -6,6%, maioritariamente em tráfego internacional. Nos modos ferroviário e aéreo, que também têm um peso menos significativo no quadro geral do transporte de mercadorias, é apurada uma diminuição de -1,1 milhões de toneladas no seu conjunto, cujos valores percentuais respetivos são de -10,8% e de -29,4%.

A repartição modal do volume de tráfego confere, em termos globais, a maior quota ao modo rodoviário, que é responsável por 61,4% do total, seguido do marítimo com 34,5% e do ferroviário, com 4%, cabendo ao aéreo uma quota residual de 0,1%.

Unidade: 10⁶ ton

Modo de Transporte	2020						Δ% 2020/2019		
	Nacional	%	Internacional	%	Total	%	N	I	T
Marítimo	5 546	4.4%	68 274	78.3%	73 820	34.5%	-12.2%	-6.1%	-6.6%
Rodoviário	114 278	90.3%	16 897	19.4%	131 175	61.4%	-13.9%	-22.3%	-15.0%
Ferrovário	6 729	5.3%	1 917	2.2%	8 647	4.0%	-9.1%	-16.3%	-10.8%
Aéreo	22	0.0%	114	0.1%	136	0.1%	-11.6%	-32.0%	-29.4%
TOTAL	126 575	100.0%	87 203	100.0%	213 778	100.0%	-13.6%	-10.0%	-12.1%

O equacionamento do tráfego vem induzir significativa modificação nas quotas de responsabilidade, sendo que no tráfego nacional o modo rodoviário sobe para 90,3% e o modo marítimo desce para 4,4%, enquanto no tráfego internacional o modo marítimo sobe para 78,3% e o rodoviário desce para 19,4%.

Importa assinalar que o comportamento dos transportes em 2020 foi muito marcado pela crise pandémica de covid-19 que assolou o país e o mundo, em geral, cujos efeitos foram mais sentidos no segundo trimestre, quer no tráfego doméstico, onde o modo marítimo regista uma quebra de -28,4% e o rodoviário de -24,8%, quer no tráfego internacional, onde o modo marítimo regista uma quebra de -21,5% e o rodoviário de -36,5%.

2. Com a crise pandémica a provocar em 2020 a maior quebra no volume do comércio internacional desde 1976, as estatísticas do Instituto Nacional de Estatística (INE) revelam que

¹ Em particular do INE, Administrações Portuárias e Comissão Técnica do MAR



o volume global de mercadorias transacionadas por Portugal (Continente e Regiões Autónomas), num total de 92,5 milhões de toneladas, correspondente a um valor de 121,6 mil milhões de euros, a preços correntes, valores estes respetivamente inferiores em -8,6% e -13,1% aos registados no ano anterior. Assinala-se que as exportações representaram 40% em peso e 44,2% em valor e registaram quebras respetivas de -5,5% e de -10,2%, enquanto a diminuição das importações apresenta valores mais expressivos, de -10,6% e de -15,2%.

Para melhor contextualização da distribuição modal das transações em comércio internacional, sublinha-se o facto de a Espanha, isoladamente, ser responsável por mais de um terço da tonelagem envolvida, sendo, por razões naturais, o modo rodoviário a escolha preferencial dos agentes económicos.

Tendo presente este registo factual, refere-se que a distribuição modal do volume de mercadorias em tráfego internacional reflete, em tonelagem, uma quota de 55,2% do transporte marítimo e de 37,9% do rodoviário, cabendo ao ferroviário e aéreo quotas residuais de 0,8% e 0,7%, remanescendo 5,3% para 'instalações de transportes fixas', 'propulsão própria' e 'remessas postais', bem como, ainda, uma parte como 'não discriminado'. No entanto, considerando a perspetiva do valor das mercadorias transacionadas, constata-se uma inversão das posições dos modos marítimo e rodoviário, passando este último a deter uma quota maioritária absoluta de 62,3%, diminuindo o marítimo para 37,9%. Na base deste facto está o mais baixo valor unitário dos bens transportados por navio, nomeadamente nas importações, que contrasta com o valor unitário mais elevado no transporte aéreo, que eleva a respetiva quota para 4,1%.

Considerando a repartição modal do transporte das mercadorias em termos dos fluxos de importação e de exportação, contata-se que as quotas respetivas do modo marítimo são de 57,8% e de 51,3%, e as do modo rodoviário de 34,8% e de 42,6%.

Atento ao tráfego internacional agregado por continente, a Europa representa a quase totalidade do modo rodoviário e ferroviário, representando, contudo, a quota mais expressiva do marítimo, de 38,9%, seguida da África e América com quotas semelhantes, de 24,1% e 23,4%. Desviando a centralidade para os continentes, verifica-se que a Europa recebe 59,1% dos bens por via terrestre (57,9% por rodovia e 1,2% por ferrovia) e 32,9% por via marítima.

3. No âmbito do comércio internacional, Portugal efetua um razoável volume de trocas comerciais com países geograficamente próximos, localizados nas costas dos mares Mediterrâneo (Sul da Europa e Norte de África) e Adriático, e ainda os banhados pelo Mar do Norte e Mar Báltico, que são realizadas por recurso aos vários modos de transporte, mas que,



atendendo a essa proximidade, podem ser equacionadas no contexto do Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD).

O volume de mercadorias transacionadas por Portugal em 2020, tendo como origem ou destino os países inseridos no perímetro do transporte de curta distância, independentemente do modo utilizado, ascendeu a quase 59 milhões de toneladas, correspondente a 63,8% do total do comércio internacional, sendo que o transporte marítimo, por utilização de navios de diversas tipologias, é responsável por 33% deste volume, o rodoviário por 57,7% e o ferroviário por 1,2%, havendo ainda 8,1% registado em modo não discriminado. Considerando, embora, que uma quota-parte do volume transportado por rodovia não é suscetível de ser transportado por via marítima, estamos ainda em presença de um volume significativo de mercadorias equacionável no TMCD.

4. Considerando o comércio internacional na perspetiva dos países integrados em zonas económicas, constata-se a elevada importância da UE (a 27) que foi responsável por 51,3 milhões de toneladas de mercadorias transacionadas, correspondente a 55,4% do total em peso e 73% do total em valor. Importa sublinhar que 66% desta tonelagem foi transportada por modo rodoviário e 23,4% por via marítima.

A Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) representou 10,2% da tonelagem total, quase integralmente transportadas em modo marítimo (99,9%), enquanto a Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) representou apenas 0,8%. Aos restantes países cabe uma quota de 33,6%, onde o modo marítimo detém uma quota de 93,6%.

5. O tráfego marítimo de mercadorias assegurado pelo sistema portuário comercial nacional ascendeu a 79,4 milhões de toneladas, que traduz um decréscimo de -7% face a 2019, o terceiro sucessivo, após -3,2% em 2018 e -5,6% em 2019. Este volume resulta de um volume de 76,06 milhões de toneladas registado no Continente, correspondente a 95,8%, a que acrescem 1,08 milhões de toneladas da Região Autónoma da Madeira (+1,1%) e a 2,23 milhões de toneladas da Região Autónoma dos Açores (+1,8%), a que correspondem, respetivamente, quebras de -7,1% e de -10% e a um acréscimo de +0,7%.

Atendendo ao sentido do fluxo das operações, constata-se que os portos do Continente e a Região Autónoma da Madeira registaram variações negativas em ambos os fluxos, respetivamente de -1,5% e de -10,4% nos embarques e de -10,7% e -9,9% nos desembarques, enquanto a Região Autónoma dos Açores registou um acréscimo de +6,7% nos embarques e um decréscimo de -1,2% nos desembarques.



Atendendo à forma de acondicionamento da carga, constata-se que a quota mais significativa em termos de movimento nacional foi a da Carga Geral, que representou 43,4% (sendo 42,7% no Continente, 61,5% na Madeira e 59,8% nos Açores), seguida dos Granéis Líquidos, com 38,7%.

Dentro da Carga Geral importa salientar a predominância da Carga Contentorizada, que representa 81,1% do total, sendo de realçar o facto de o respetivo volume ser superior ao registado no ano anterior, refletindo um acréscimo de +5,4% (resultante dos parciais +5,8% no Continente, -5,1% na Madeira e +3,1% nos Açores).

6. Considerando apenas a atividade de movimentação de carga desenvolvida nos portos do Continente, constata-se que em 2020 foi observado um movimento total de 76,2 milhões de toneladas de mercadorias, sem considerar a tara dos contentores cheios, o que reflete uma diminuição de -7%, a terceira consecutiva, após -2,5% em 2018 e -5,8% em 2019.

Este desempenho negativo é mais significativamente influenciado pelos portos de Leixões e de Lisboa que registam quebras respetivas de -2,5 e de -2,1 milhões de toneladas (correspondente a -13,9% e a -20,2%), sendo ainda de referir Aveiro e Setúbal que recuaram -737,8 e -25,5 mil toneladas (correspondente a -13,4% e a -4,4%). É assinalável o facto de o único porto que contraria o registo negativo de 2020 é Figueira da Foz, que cresce +2,5% (+46,5 mil toneladas).

Naturalmente que estes valores ilustram os impactos da pandemia de covid-19 no sistema portuário do Continente, contudo, será ainda de registar que o porto nacional com maior movimentação, ou seja o porto de Sines, registou um nível de movimentação quase igual ao do ano anterior (-0,1%).

O volume de mercadorias movimentado em 2020 confere ao porto de Sines uma quota maioritária absoluta de 51%, que reforça a sua posição em +3,5 pontos percentuais, seguido sucessivamente por Leixões, com 20,3% (-1,6 pontos percentuais), Lisboa, com 11% (-1,8 pontos percentuais), Setúbal, com 8,5%, e Aveiro, com 6,2%.

Considerando as tipologias de carga agregadas por Carga Contentorizada, Carga Fracionada, carga *Roll-On/Roll-Off*, Granéis Sólidos e Granéis Líquidos, constata-se que a classe com um maior volume de tonelagem de mercadorias é a dos Granéis Líquidos que representa 39,4% após recuo de -0,5 pontos percentuais, seguida da Carga Contentorizada que viu reforçar a sua quota em +4,2 para 34,3%. Importa salientar que esta tipologia de carga foi a única a observar um comportamento positivo face a 2019, traduzido por um acréscimo de +5,8%.

Tendo presente os volumes de mercadorias movimentadas nos diversos fluxos, constata-se que o tráfego internacional representou 88,9% do tráfego total, cabendo 54% às importações e 34,9% às exportações, com volumes respetivos de 41,1 e 26,6 milhões de toneladas, e 11,1% ao



tráfego nacional, sendo que à cabotagem continental cabe uma quota de 8,3%, à cabotagem insular com a Madeira de 1,1% e com os Açores de 1,6%, correspondendo a 8,5 milhões de toneladas no seu conjunto.

Importa assinalar que no tráfego internacional está incluída a tonelagem movimentada em operações de *transshipment*, maioritariamente efetuadas no porto de Sines. Comparativamente ao movimento portuário registado em 2019, constata-se que o volume das importações diminuiu -10,7% e o das exportações aumentou +1,8%, tendo a cabotagem diminuído globalmente -13,1%.

7. No âmbito do comércio internacional importa sublinhar que nos portos de Aveiro, Lisboa e Sines as quotas de importação são superiores às de exportação em 2,8 pontos percentuais, surgindo na situação inversa os portos de Figueira da Foz e de Setúbal, onde as quotas relativas ao tráfego de exportação excedem as de importação em 2,8 e 4,7 pontos percentuais. Na perspetiva do peso das exportações no tráfego total dentro de cada porto, importa salientar que nos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro o rácio das exportações sobre o total é respetivamente de 77,1%, 64%, 52% e de 100%, conferindo-lhes um perfil de porto exportador.

Dos países de origem das importações, excluindo as mercadorias que são descarregadas no contexto de operações de *transshipment*, o Brasil surge no topo ao deter uma quota de 12,6%, após registar um acréscimo de +64% face ao ano anterior, destronando os EUA, que descem para 5º lugar, com 6,8%, depois da Nigéria, Espanha e Países Baixos que representam respetivamente 11,6%, 9,8% e 6,9%.

Em termos globais as principais mercadorias importadas são relativas a produtos energéticos ('Petróleo bruto', 29,6%, 'Gás natural', 11,1%, e 'Produtos petrolíferos refinados líquidos', 4,7%), que globalmente representam 45,5% do total, seguidos dos 'Cereais', que representam 8,4%, e dos 'Outros resíduos e matérias-primas secundárias', que representam 5,1%.

No tocante às exportações por via marítima, em 2020 os Países Baixos surgem na primeira posição, com uma quota de 16,1%, a que se seguem sucessivamente a Espanha, subindo uma posição para uma quota de 10,9%, os EUA e o Reino Unido com quotas respetivas de 10,6% e de 9,5%, Marrocos com 5,4%, Bélgica com 4,6%, Turquia com 3,4%, Itália com 3,3%, Cabo Verde com 2,9% e França com 2,6%. Das mercadorias exportadas destaca-se o 'ferro e aço de base e ...', os 'produtos petrolíferos refinados líquidos', 'produtos químicos orgânicos de base', 'produtos petrolíferos refinados líquidos', 'pasta, papel e seus artigos' e ainda o 'cimento, cal e gesso'.



8. No tráfego de cabotagem efetuado com intervenção dos portos do Continente, o volume total de mercadorias movimentadas cifrou-se em quase 8,5 milhões de toneladas, inferior em -13,1% ao observado em 2019, sendo que a responsabilidade pelo volume mais significativo cabe a Sines e a Leixões, com quotas respetivas de 37,1% e de 31,9%, muito por efeito da distribuição de combustíveis, seguidos de Lisboa com 19,8%, pelo importante papel na expedição de bens para as Regiões Autónomas.

Dos diversos segmentos da cabotagem, a continental é a que movimenta um maior volume de mercadorias, cerca de 75,1%, seguindo-se o tráfego com os Açores, que representa 14,7%, ficando os restantes 10,2% para o tráfego com a Madeira.

Em termos de volume de mercadorias entradas e saídas, a cabotagem continental reparte-se naturalmente em partes próximas de 50%, sendo que as expedições para as Regiões Autónomas representam a larga maioria do tráfego, sendo de 86,1% para a Madeira e 74,9% para os Açores.

9. O transporte marítimo das mercadorias movimentadas nos portos do Continente em 2020, excluindo os portos de Lisboa e de Setúbal que não disponibilizam a necessária informação, foi efetuado por operadores de mais de sessenta nacionalidades distintas.

No tráfego internacional merece destaque a Suíça que mantém a quota mais significativa, de 29%, após acréscimo de +11,4% na tonelagem movimentada para um total de 16,1 milhões de toneladas, seguida do Reino Unido e da Dinamarca, com quotas de 7,5% e de 7,4%, que surgem à frente dos Países Baixos e da Espanha, com 6,5% e 5,9%.

No tráfego de cabotagem nacional, surgem, naturalmente, os operadores nacionais na primeira posição com uma quota maioritária absoluta de 83,2%, embora o volume de mercadorias transportadas tenha recuado -9,5%. Nas posições seguintes encontram-se os Países Baixos e a Suíça com quotas de 4,9% e de 4,7%, respetivamente.

10. No que concerne à bandeira arvorada pelos navios que escalaram os portos do Continente, constata-se que o seu número ascendeu em 2020 a cerca de setenta, sendo que no volume de mercadorias transportadas em tráfego internacional, a Libéria e o Panamá ocupam os dois primeiros lugares do *ranking* com quotas respetivas de 13,8% e de 13,2%, seguidos das Ilhas Marshall com 10,5% e de Malta com 8,6%.

No tráfego doméstico Portugal detém a quota maioritária de 32,7%, não obstante o recuo de -7,6% no volume de mercadorias transportadas, seguido de Malta com 17,3%, de Espanha com 6,5% e da Itália com 5,6%.



11. No âmbito do movimento de contentores sublinha-se o facto de o sistema portuário do Continente ter movimentado em 2020 um total de quase 2,74 milhões de TEU², volume que excede o apurado em 2019 em +2,8%, ou seja, +75,4 mil TEU. Esta variação global reflete comportamentos positivos de Leixões, Setúbal e Sines (+2,8%, +24,2% e +13,3%), embora este último seja determinante pois tem subjacente um acréscimo de +188,8 mil TEU, que logra anular a variação negativa apurada em Lisboa, de -162,3 mil TEU (-35,1%).

O movimento de 2020 confere ao porto de Sines uma quota maioritária absoluta de 58,9%, superior em +5,4 pontos percentuais à que detinha em 2019. Nas posições seguintes surgem Leixões, com 23,3%, Lisboa com 10,9%, Setúbal com 6,2% e Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,7%.

O comportamento globalmente positivo neste segmento de mercado, deve-se ao tráfego internacional, que regista um acréscimo de +4%, anulando a diminuição de -6,2% apurado no tráfego de cabotagem. Recorda-se que este tráfego internacional inclui as operações de *transshipment* operadas em Sines, que, não obstante a respetiva informação não conste da Diretiva Marítima, este segmento representou cerca de 68% do total de TEU movimentados no próprio porto de Sines, e cerca de 39% do volume de TEU movimentado em todo o sistema portuário do Continente.

Considerando o número de contentores, independentemente da sua dimensão, verifica-se um movimento total de 1,7 milhões de unidades, número inferior em -2,7% ao de 2019, sendo que os de 40 pés representaram 58,2% do total e os de 20 pés 38,9%, cabendo 2,9% às outras dimensões.

Estes indicadores vêm assinalar a preferência por contentores de 40 pés, registando-se, contudo, algumas assimetrias na proporção da sua movimentação a nível dos vários portos. Assim, assinala-se que o porto onde a percentagem desta dimensão apresenta maior valor é a Figueira da Foz, com 92,2%, seguido de Setúbal com 64,7% e Sines, com 58,6%.

12. O movimento de navios no ano de 2020 é traduzido pelo registo de 9177 escalas de entre as várias tipologias, a que correspondeu um volume de arqueação bruta de 169,2 milhões, refletindo decréscimos de, respetivamente, -12,4% e de -17,4%.

Não obstante a diminuição global do número de escalas, assinalam-se o acréscimo de uma escala no porto de Viana do Castelo, a manutenção no porto do Douro, e o acréscimo de +83 escalas em Setúbal (+5,7%) e de +16 em Faro (+57,1%). Dos portos que observaram uma diminuição do número de escalas, destaca-se Lisboa que apresenta regista -872 (-34,2%), a que

² TEU – Unidade Equivalente ao Contentor de 20 Pés.



se segue Aveiro (-224 ou -21,5%), Sines (-121 ou -5,7%), Leixões (-111 ou -4,4%) e Portimão (-70 ou -97,2%). Importa sublinhar que uma parte significativa das diminuições verificadas nos portos de Lisboa e Portimão e ainda Leixões, se devem ao cancelamento das escalas de navios de cruzeiro, no contexto do combate à crise pandémica.

A distribuição por porto do número de escalas atribui a maior quota a Leixões, de 26,5%, seguido sucessivamente por Sines, com 21,8%, Lisboa, com 18,3% e Setúbal, com 16,8%.

Atendendo à bandeira arvorada pelos navios, constata-se que apenas 14,4% das escalas foram efetuadas por navios com registo nacional, sendo que a maior percentagem é apurada em Lisboa, com 21,1%, seguido de Viana do Castelo e Figueira da Foz, ambos com 19,9%, e Leixões, com 15,6%.

A tipologia de navios que maior número de escalas registou foi de Carga Geral (35,3%), a que se seguem os de Contentores (33,9%), e de Granéis Líquidos (20,6%).

13. A frota operacional de bandeira portuguesa mantém-se ainda distribuída pelo registo convencional e pelo Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), sendo que no convencional, a 31 de dezembro de 2020, se encontravam apenas os mesmos três navios de comércio³ que já constavam no final de 2017, a saber, dois navios de carga geral da Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, afetos maioritariamente ao serviço de cabotagem, e um batelão da Socarmar em serviço costeiro internacional.

Desde 1980, ano em que existiam 92 unidades, o número de navios no registo convencional diminuiu com forte intensidade até 2005, tendo mantido alguma estabilidade até 2016, com nove unidades, até em 2017 ter reduzido 6 unidades - cinco navios da Transinsular e o navio de passageiros Santa Maria Manuela, do armador Recheio Cash and Carry, do grupo Jerónimo Martins.

O segundo registo nacional, o MAR, sediado na Região Autónoma da Madeira, tem observado uma notável dinâmica de crescimento e vitalidade, tendo em 2020 assistido ao registo de 92 novas embarcações e à saída de 40, com um acréscimo líquido de +9,3%. O volume correspondente de arqueação bruta verificou um acréscimo de +7,6%, para um total de 16,8 milhões.

A tipologia de navios com maior representação no MAR é a de Porta Contentores, com uma quota de 43,5% seguida dos de Carga Geral, com 21,7%, e de Graneleiros, com 13,7%, sendo

³ A contagem do número de navios é efetuada de acordo com a classificação dos navios nacionais quanto às atividades a que se destinam, a qual consta do artigo 19.º do Regulamento Geral das Capitánias, na sua versão atualizada, apenas se contabilizando, neste caso, os navios com certificação emitida ao abrigo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.



que estas tipologias correspondem, respetivamente, a 56,7%, 5,8% e 23,2% do volume total de arqueação bruta.

Importa ainda referir que a idade média dos navios registados no MAR é de 12,1 anos, destacando-se os Graneleiros como os mais novos, com 5,5 anos, e os de Passageiros, como os mais velhos, com 27,5 anos.



III. ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS



O Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, integrado pelos modos rodoviário, ferroviário e outros sistemas de transporte guiado, marítimo e por vias navegáveis interiores, e aéreo, é condicionado na sua evolução e desenvolvimento pelas opções tomadas pelos agentes económicos que o integram, bem como pelas políticas públicas definidas para a sua promoção e de apoio e captação de investimento sustentado, produtivo e estruturante.

Das primeiras opções que os agentes económicos, nomeadamente os carregadores ou donos da carga, têm que tomar para promover a transferência dos seus bens do local de origem ou produção, para o de destino ou consumo, quer seja em tráfego doméstico, quer seja em comércio internacional, é relativamente ao modo ou modos de transporte a utilizar. Estas opções dependem em primeiro lugar das características dos bens a transportar, sua dimensão, peso, natureza, etc., e em segundo das zonas geográficas em causa, de continuidade terrestre ou exigindo travessia de mares e oceanos que obrigam necessariamente ao transporte marítimo.

Assim, os modos de transporte a utilizar surgem no decurso de um processo de decisão determinado, quer por razões de natureza física, quer por razões de natureza económica, numa perspectiva de obter o menor custo possível para deslocar o bem em tempo útil entre a origem e o destino, sendo que, na maioria das vezes, a solução encontrada inclui mais do que um modo de transporte, articulados numa perspectiva de complementaridade, mais do que de concorrência. No caso da utilização de mais do que um modo de transporte, consoante as opções tomadas no que respeita a entrega das responsabilidades, do transporte, civil e outras, podemos estar perante uma operação de intermodalidade ou de multimodalidade, onde respetivamente a responsabilidade se distribui por vários operadores de transporte, sendo cada um titular de um contrato, ou é cometida a apenas um operador, com um único contrato, que assegura a trasladação do bem desde o ponto de origem até ao ponto de destino.

Importa também assinalar a importância de as opções de transporte considerarem o custo relativo externalidades ambientais e socioeconómicas associadas ao modo de transporte, sendo de sublinhar que o transporte marítimo já hoje constitui o modo de transporte com maior eficiência energética em termos de tonelada/quilómetro, atendendo à economia de escala, devendo, contudo, ter presente a elevada margem de melhoria nesse aspeto, nomeadamente no que concerne à tipologia de combustíveis utilizados.

Por sua vez, importa também realçar o importante e insubstituível papel que assume o transporte rodoviário como solução para assegurar o completamento da cadeia de distribuição, para o qual, exceto casos excecionais, os segmentos terminais (*last mile*) levantam sérias dificuldades aos modos marítimo e ferroviário, incapazes de chegar à 'porta' do agente económico.



Do mesmo modo, o desenvolvimento do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes em geral, e do setor marítimo-portuário em particular, depende em larga medida das políticas públicas estabelecidas para estimular a competitividade, eficiência e investimento, sendo que no caso português se podem destacar os seguintes instrumentos:

1. Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026

Aprovada em 24 de novembro de 2017, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, este documento apresenta como objetivos estratégicos:

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

e visa:

- A criação de novos postos de trabalho;
- A instalação e criação de novas atividades de valor acrescentado aceleradoras de negócios e tecnologia;
- O aumento da carga movimentada e da eficiência das cadeias logísticas;
- A sustentabilidade da utilização do transporte marítimo através da promoção da utilização de combustíveis alternativos, designadamente do gás natural liquefeito; e
- A dinamização do turismo.

2. Programa Nacional de Investimentos 2030

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), cuja versão revista data de outubro de 2020, constitui o instrumento mais atualizado de definição das prioridades de investimentos infraestruturais estratégicos de médio e longo prazo, que abrange as infraestruturas de nível nacional localizadas em Portugal Continental.

O PNI 2030 é estruturado por projetos ou programas com investimentos superiores a 75 milhões de euros, apresenta um horizonte temporal até 2030 e assenta nos seguintes 3 objetivos estratégicos:

- Coesão, reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios e da atividade económica, valorizando o capital natural;
- Competitividade e inovação, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e



reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica; e

- Sustentabilidade e ação climática, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Visa constituir-se como um instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década, como sejam, designadamente no contexto da mobilidade e dos transportes:

- Maior capacidade de transporte;
- Acessibilidade universal;
- Transição energética;
- Regulação e políticas para a sustentabilidade;
- Conetividade e digitalização;
- Alteração de preferências;
- Tecnologias emergentes.

Os eixos estratégicos definidos no PNI 2030, para o Ecosistema dos Transportes e Mobilidade, são:

- Acessibilidade equitativa, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso;
- Conectividade alargada, ampliando a conetividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra e intermodais;
- Mobilidade inteligente, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes;
- Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes; e
- Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência.

Com um investimento indicativo de cerca de 21,7 mil milhões de euros, a área temática da mobilidade e dos transportes representa a maior fatia do PNI 2030 (50,5% dos cerca de 42,9 mil milhões de euros), da qual aproximadamente 2,1 mil milhões de euros destinam-se à componente marítimo portuária e visando essencialmente a concretização dos objetivos estratégicos anteriormente identificados para a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente.



Praticamente 80% do investimento identificado para a componente marítimo portuária refere-se à adequação da capacidade das infraestruturas nos principais portos de Leixões, Lisboa e Sines.

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

INVESTIMENTO NO SISTEMA PORTUÁRIO COMERCIAL DO CONTINENTE

Porto de Leixões (379 M€)

- Novo terminal de contentores (fundos -14 m ZH)
- Novo terminal multiusos
- Reformulação do Terminal de Contentores Norte
- Atratividade da Plataforma Multimodal Logística
- Sustentabilidade ambiental (granéis sólidos)

Porto de Aveiro (113 M€)

- Melhoria das condições de navegabilidade e segurança, e aprofundamento da barra, canal principal e bacias de manobra – Setor Norte
- Expansão da capacidade de movimentação dos terminais multiusos, granéis sólidos, contentores e Ro-Ro
- Expansão da capacidade da ZALI e construção faseada do respetivo cais

Porto de Lisboa (265 M€)

- Aumento da capacidade do Terminal de Alcântara
- Aumento da eficiência do Terminal de S. Apolónia
- Melhoria das acessibilidades marítimas (Canal da Barra) e navegabilidade no estuário do Tejo até às plataformas logísticas da zona Norte do porto
- Melhoria das acessibilidades rodoferroviárias
- Construção do Campus do Mar em Pedrouços (polo de investigação, tecnologia e inovação marítimas)

Porto de Setúbal (124 M€)

- Melhoria das acessibilidades marítimas (Canal da Barra e Canal Norte) e rodoferroviárias
- Aumento da capacidade do Terminal Multiusos e novo terminal a montante do Terminal Ro-Ro
- Requalificação dos Terminais Ro-Ro e TMS-2

Porto de Sines (940 M€)

- Novo Terminal de Contentores (Vasco da Gama) e respetivo molhe de proteção
- Acessibilidade rodoferroviárias na zona Leste do porto
- Expansão do Terminal de Granéis Líquidos
- Expansão da ZALSINES
- Construção de cais multiusos (potenciação da fileira agro-industrial)

Janela Única Logística 5.0 (75 M€)

- Criação de uma rede de *Big Data* e colaboração nas redes logísticas
- Desenvolvimento de conceitos *Smart-Port* e monitorização da sustentabilidade
- Desenvolvimento de uma nova camada de publicitação e contratação de serviços logísticos internacionais sob a JUL
- Alargamento da interoperabilidade digital da JUL com outros ecossistemas no *foreland*
- Exploração de conceitos de Inteligência artificial e *machine-learning* sobre os dados da JUL
- Plataforma transversal IoT e equipamentos de operação autónomos

Via Navegável do Rio Douro (102 M€)

- Melhorar as condições de navegabilidade – Sinalização, reabilitação das eclusas e correção do canal navegável nos troços Cotas-Valeira e Saião-Pocinho
- Reabilitação e criação de novas estruturas acostáveis
- *Upgrade* dos Serviços de Informação Fluvial (RIS)

PORTOS FORA DA REDE PRINCIPAL (90 M€)

Porto de Viana do Castelo

- Reabilitação do Molhe Norte
- Melhoria das condições operacionais (equipamentos)
- Criação de cais e equipamentos para receção de navios e passageiros de cruzeiros

Porto da Figueira da Foz

- Melhoria das condições de movimentação dos terminais multiusos e de granéis sólidos (equipamentos)
- Construção de terminal papelheiro
- Criação de zona logística adjacente ao terminal de granéis sólidos



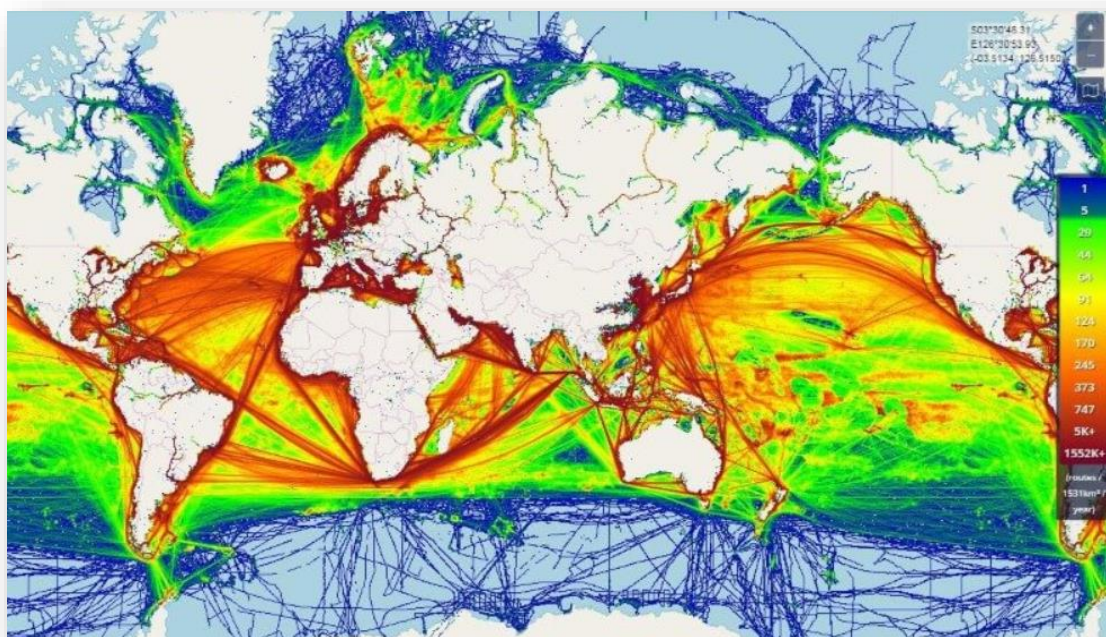
ALGUNS FATORES RELEVANTES NO CONTEXTO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Dos diversos fatores que condicionam o comportamento das economias e do comércio internacional, onde o *shipping* desempenha um papel preponderante, assinalam-se como particularmente relevantes os que respeitam à sustentabilidade, com grandes preocupações nomeadamente em relação às emissões de CO₂, partículas e óxidos de enxofre, quer no âmbito do próprio transporte marítimo, quer no decurso das estadias dos navios em porto.

Em 1 de janeiro de 2020, entrou em vigor um novo limite ao teor de enxofre no combustível utilizado a bordo dos navios, marcando um marco significativo para melhorar a qualidade do ar, preservar o ambiente e proteger a saúde humana. Conhecida como "IMO 2020", a regra limita o enxofre no combustível utilizado a bordo de navios que operam fora das zonas de controlo de emissões de enxofre para 0,50%, correspondendo a uma redução significativa face ao limite anterior de 3,5%. Este novo limite tornou-se obrigatório na sequência de uma alteração ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL).

A implementação desta diretiva (IMO 2020) acarreta, contudo, um significativo acréscimo do preço dos fretes marítimos, quer a indústria naval tenha optado pela instalação de *'scrubbers'* para limitar as emissões, quer tenha optado pela utilização de combustíveis VLSFO (*very low sulfur fuel oil*).

Esta questão das emissões que originam fortes índices de poluição ambiental, com intensidade variável em função da densidade do tráfego marítimo, conforme elucidado na figura seguinte,



Fonte: <https://moverdb.com/shipping-traffic-density/>



insere-se num desiderato de contornos mais amplos que visa a transição para uma economia de baixo carbono cuja prossecução passa pela utilização de fontes de energia mais sustentáveis, que no caso do *shipping* e dos portos assume particular relevância o fornecimento de energia elétrica aos navios acostados, numa solução '*shore-to-ship power*' (preferencialmente com eletricidade produzida por fontes renováveis).

No que concerne às perspetivas no contexto do comércio internacional, não poderá deixar de se equacionar a influência para os portos nacionais, maioritariamente Sines, da Iniciativa Rota da Seda (*Belt and Road Initiative - BRI*) promovida pela China e que constitui o seu principal pilar da sua política externa. Esta influência poderá vir a fazer-se sentir de forma direta, no âmbito do projeto de ligação do Mar da China ao Mediterrâneo e ao Atlântico, ou de forma indireta, por efeito do projeto de integração terrestre do espaço euroasiático, que conta já com várias ligações ferroviárias, que se poderão assumir como alternativas ao transporte marítimo.

O impacto direto deste projeto no mercado nacional, não será muito significativo dada a pequena dimensão que apresenta, considerando que as trocas comerciais com o continente asiático ronda cinco milhões de toneladas por ano, das quais cerca de um terço respeita à China. O comportamento deste tráfego, avaliado nos últimos dez anos, tem subjacente uma tendência de evolução crescente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +4,5%, em termos globais, sendo que se eleva a cerca de +15% nas trocas comerciais com a Índia, acerca de +9% com a Malásia, e a cerca de +6% com a Arábia Saudita e Singapura. Não obstante o valor expressivo destas taxas de crescimento anual, o valor absoluto que lhe está subjacente tem ainda pouca dimensão.

Importa, contudo, recordar que Portugal pode vir a desempenhar um importante papel no processo de globalização da economia chinesa, dada a posição privilegiada no cruzamento das rotas marítimas globais, tendo sido já assinado um *Memorandum of Understanding* no âmbito da BRI, tendo como um dos objetivos principais a manutenção do interesse da China no porto de Sines. Salienta-se que o interesse da China neste projeto poder vir a ser mitigado pela posição que a economia chinesa já detém no porto de Pireus (Grécia), considerado a grande porta de entrada dos produtos asiáticos na Europa e onde as empresas chinesas, mormente a COSCO, têm efetuado fortes investimentos de expansão.

Gorado o projeto no âmbito do comércio internacional entre os Estados Unidos da América (EUA) e a UE conhecido por Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento (*Transatlantic Trade and Investment Partnership - TTIP*), foram iniciados os primeiros contactos para a negociação do denominado 'novo acordo comercial limitado', já aprovado pela UE, embora sem unanimidade (voto contra da França e abstenção da Bélgica), que visa



fundamentalmente a eliminação de tarifas para os produtos industriais, excluindo, portanto, os setores da agricultura, serviços e mercados públicos, que integravam o TTIP.

Este acordo, iniciado na anterior presidência americana, foi já referido pela atual presidência com indícios de retoma do processo negocial, contudo, ainda sem resultados perceptíveis. A concretizar-se este acordo, poderia assistir-se a um impulso nas relações comerciais entre a primeira e a terceira economias mundiais.

Os portos nacionais, fazendo uso das vantagens competitivas que a ampla fachada atlântica lhes confere, poderiam ver a sua posição reforçada no comércio marítimo internacional, em particular o porto de Sines, consolidando o seu posicionamento como o grande porto *hub* da fachada Ibero-Atlântica.

No plano dos fatores que poderão influenciar a atividade portuária nacional, inclui-se o interesse manifestado pelos EUA de exportar para a Europa, por via marítima, gás natural liquefeito (GNL/LNG).

No âmbito de trocas comerciais de bens de abrangência internacional, não é irrelevante o processo em curso de articulação entre vários países europeus e a nível de vários modos de transporte que está a ser prosseguido no âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

Neste contexto, destaca-se em particular o Corredor Atlântico da Rede Principal, o único Corredor com seções em território nacional, prolongando-se também por Espanha, França e Alemanha, ligando a Península Ibérica, a fachada atlântica europeia e o centro da Europa, até Estrasburgo/Mannheim na Alemanha.

Com a adoção do Regulamento (UE) 2021/1153, de 7 de julho de 2021, que cria o novo CEF - Mecanismo Interligar Europa (revogando o Regulamento (UE) 1316/2013 que instituiu o anterior CEF para o período de programação 2014-2020), foram aditadas novas seções ao Corredor Atlântico que passou a integrar também a República da Irlanda.

Este Corredor, que já incluía em Portugal os portos de Leixões, Lisboa e Sines, tem uma marcante dimensão marítima, dado o seu posicionamento no cruzamento das rotas marítimas globais, que foi reforçada com a inclusão de novas infraestruturas portuárias noutros países, passando, no caso do território nacional, a incorporar também a via navegável do Douro.

Igualmente, será de assinalar o Pacote Ecológico Europeu, apresentado pela Comissão Europeia (CE) em finais de 2019, visando proteger, conservar e reforçar o capital natural da UE e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente, com base num conjunto de políticas profundamente transformadoras, de forma a tornar a UE no primeiro espaço neutro em termos climáticos no mundo.



No contexto do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, o Pacto Ecológico Europeu aposta na aceleração da transição para a mobilidade sustentável e inteligente, envolvendo, entre outros, os seguintes aspetos:

- A redução de 90% das emissões dos transportes até 2050, devendo todos os modos (rodoviário, ferroviário, aéreo e aquático) contribuir para essa redução;
- Alcançar a sustentabilidade dos transportes, colocando os utilizadores em primeiro lugar e proporcionando-lhes alternativas mais baratas, acessíveis, saudáveis e limpas do que os seus atuais hábitos de mobilidade;
- Papel cada vez mais importante da mobilidade multimodal, automatizada e conectada, em conjunto com os sistemas inteligentes de gestão de tráfego possibilitados pela digitalização;
- Preços dos transportes que reflitam o seu impacto no ambiente e na saúde;
- Alargamento do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE ao setor marítimo.

Importa, ainda, relevar a “Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro”, constante da Comunicação da CE, COM (2020) 789 final, de 9 de dezembro de 2020, na qual se reconhece que, apesar da mobilidade trazer muitos benefícios para a sociedade e economia, não é desprovida de custos, sendo o maior desafio que o setor dos transportes enfrenta atualmente, a redução significativa das respetivas emissões e tornar-se mais sustentável.

Efetivamente, dada a elevada percentagem de emissões totais de gases com efeito de estufa na UE, o objetivo de reduzir essas emissões em 55%, a fim de atingir um impacto neutro no clima até 2050, apenas será alcançado através da introdução de políticas mais ambiciosas para reduzir sem demora a dependência dos transportes em relação aos combustíveis sólidos e em sinergia com os esforços de poluição zero, recordando que, tal como anteriormente referido, a meta é de redução de 90% das emissões do setor dos transportes nesse mesmo horizonte (2050).

Assim, tornar a mobilidade mais ecológica deve constituir a nova viabilidade que permita ao setor dos transportes crescer, apostando num sistema de transportes multimodal eficiente e interligado, com redes otimizadas, em particular a portuária e ferroviária, devidamente suportadas numa infraestrutura de abastecimento de veículos e navios com emissões nulas ou muito reduzidas, seja, por exemplo, pela plena eletrificação da rede ferroviária e dotação das infraestruturas rodoviárias e portuárias, de postos de abastecimento de combustíveis hipocarbónicos e renováveis.



Neste enquadramento, o transporte marítimo é um dos modos em que é urgente serem tomadas medidas de redução das emissões, em particular com acesso a combustíveis renováveis e hipocarbónicos adicionais, na medida em que escasseiam sistemas de propulsão alternativos adequados a curto prazo, a par da alimentação de navios estacionados com energia renovável e incentivo ao desenvolvimento e utilização de navios novos, mais limpos, bem como ainda estabelecendo áreas de controlo de emissões de grande abrangência nas águas da UE.



IV. CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS



IV.1. QUADRO GERAL

Durante o ano de 2020 e de acordo com os dados publicitados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), o conjunto dos modos de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo, transportou um volume total de cerca de 213,8 milhões de toneladas, o que representa uma diminuição de -29,5 milhões de toneladas comparativamente ao volume registado em 2019, ou seja, reflete um recuo de -12,1%, para o qual contribuem todos os modos e ambas as tipologias de tráfego consideradas, o nacional e o internacional.

É obrigatório sublinhar o facto de que este comportamento é significativamente influenciado pelo contexto de pandemia de covid-19 que levou a um abrandamento da economia a nível global e a uma forte diminuição da mobilidade de pessoas e bens, por efeito das medidas tomadas para a combater, mas importa também destacar que estamos em presença do terceiro registo anual negativo consecutivo, sendo o mais expressivo. Na última parte deste subcapítulo iremos detalhar as variações por modo e em cada trimestre, para permitir uma contextualização do comportamento face aos períodos de maior impacto da crise pandémica.

Como decorre da leitura do quadro seguinte, o modo marítimo registou a diminuição menos expressiva, de -6,6%, resultante da conjugação de -12,2% no tráfego nacional e de -6,1% no

MODO DE TRANSPORTE E TRÁFEGO	2016		2017		2018		2019		2020 (1)			Δ% 2020/2019	Δ% média anual 2016-2020
	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%1	%2		
Marítimo	83 918	34.5%	86 973	34.0%	84 039	33.3%	79 005	32.5%	73 820	34.5%	-	-6.6%	-3.4%
Nacional (2)	7 427	5.4%	6 368	4.3%	6 322	4.3%	6 315	4.3%	5 546	4.4%	7.5%	-12.2%	-5.8%
Internacional	76 490	73.3%	80 605	75.0%	77 716	74.0%	72 690	75.0%	68 274	78.3%	92.5%	-6.1%	-3.2%
Rodoviário	148 626	61.1%	157 695	61.7%	157 826	62.5%	154 408	63.5%	131 175	61.4%	-	-15.0%	-2.5%
Nacional	122 779	88.5%	133 050	89.9%	132 933	90.0%	132 671	90.6%	114 278	90.3%	87.1%	-13.9%	-1.4%
Internacional	25 847	24.8%	24 645	22.9%	24 893	23.7%	21 737	22.4%	16 897	19.4%	12.9%	-22.3%	-8.8%
Ferroviário	10 420	4.3%	10 632	4.2%	10 582	4.2%	9 695	4.0%	8 647	4.0%	-	-10.8%	-4.4%
Nacional	8 472	6.1%	8 604	5.8%	8 348	5.7%	7 405	5.1%	6 729	5.3%	77.8%	-9.1%	-5.8%
Internacional	1 948	1.9%	2 028	1.9%	2 234	2.1%	2 291	2.4%	1 917	2.2%	22.2%	-16.3%	+1.0%
Aéreo	135	0.1%	164	0.2%	172	0.2%	193	0.2%	136	0.2%	-	-29.4%	+1.9%
Nacional	20	0.0%	21	0.0%	22	0.0%	25	0.0%	22	0.0%	16.0%	-11.6%	+3.5%
Internacional	115	0.1%	143	0.1%	151	0.1%	168	0.2%	114	0.1%	84.0%	-32.0%	+1.7%
TOTAL	243 099	100.0%	255 464	100.0%	252 619	100.0%	243 301	100.0%	213 778	100.0%	-	-12.1%	-2.9%
Δ% n / n-1	-1.8%	-	+5.1%	-	-1.1%	-	-3.7%	-	-12.1%	-	-	-	-
Nacional	138 698	57.1%	148 042	58.0%	147 625	58.4%	146 415	60.2%	126 575	59.2%	-	-13.6%	-1.8%
Internacional	104 401	42.9%	107 422	42.0%	104 995	41.6%	96 886	39.8%	87 203	40.8%	-	-10.0%	-4.4%

Fontes: INE (Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias / Inquérito ao transporte rodoviário de mercadorias / Inquérito aos aeroportos e aeródromos / Inquérito ao Transporte Ferroviário de Passageiros e Mercadorias)

Tratamento: AMT

(1) Dados provisórios (2) Valor correspondente a 50% da soma da carga embarcada e desembarcada

tráfego internacional, tendo correspondido a uma diminuição do volume de mercadorias transportadas de -5,2 milhões de toneladas, enquanto que a variação mais expressiva, em termos relativos, é encontrada no modo aéreo, que transportou -29,4% do que em 2019, com maior responsabilidade no tráfego internacional (-32%), sem qualquer margem para dúvida por efeito da pandemia, cujo impacto neste setor se revelou de grande intensidade, na casa dos -50% no período compreendido pelos segundo e terceiro trimestres, como veremos. No



entanto, dada a diminuta quota de mercado que este modo detém, o impacto global desta variação é pouco significativo.

A influência mais expressiva vem do modo rodoviário, onde a diminuição do volume de mercadorias transportadas se cifra em -23,2 milhões de toneladas, correspondente a -15%, sendo cometido ao tráfego nacional um total de -18,4 milhões de toneladas (-13,9%), embora a diminuição percentual do internacional se eleve a -22,3%. A variação do volume de mercadorias transportadas no modo ferroviário é traduzida por um decréscimo de -10,8%, tendo, embora, pouca influência no desempenho global dada a sua relativamente pequena quota de mercado.

Embora as variações registadas de 2019 para 2020 induzam um efeito significativo na tendência de evolução do volume de mercadorias transportadas, assinala-se o facto de terem sido observado recuos na maioria dos tráfegos nos dois anos anteriores, com exceção do aéreo (em ambos) e do tráfego internacional ferroviário e rodoviário num deles, sendo que essa tendência apurada no período dos últimos cinco anos tem subjacente uma taxa média anual de crescimento⁴ com valores negativos nos principais modos e tráfegos, sendo de -3,4% no modo marítimo e de -2,5% no modo rodoviário (resultante respetivamente dos parciais -5,8% e -3,2% e -1,4% e -8,8%, nos tráfegos nacional e internacional).

Com dimensões bastante menos significativas, o modo ferroviário apresenta uma tendência de evolução de -5,8% ao ano no tráfego nacional e de +1% no internacional, enquanto o aéreo evolui no período dos últimos cinco anos segundo taxas médias anuais de crescimento positivas, traduzidas no conjunto do tráfego por +1,9%.

Na perspetiva do volume de tonelagem transportada, constata-se que em termos globais o modo rodoviário detém a quota mais significativa, com maioria absoluta de 61,4%, traduzindo, embora, um recuo de 2,1 pontos percentuais (repartido pelas duas naturezas de tráfego), seguido do modo marítimo com 34,5%, que reflete um ganho superior a 2 pontos percentuais (maioritariamente originado no tráfego internacional), ficando o ferroviário com 4% do total transportado e o aéreo com um valor residual de 0,2%.

No entanto, o comportamento dos principais modos apresenta uma inversão de representatividade no volume de mercadorias transportadas quando vistos na perspetiva dos tráfegos, sendo que o modo marítimo detém uma quota de 78,3% no tráfego internacional, cabendo 19,4% ao rodoviário, enquanto o rodoviário capta 90,3% do tráfego nacional, deixando 4,4% para o modo marítimo. Isto significa que 92,5% da tonelagem de mercadorias

⁴ A taxa média anual de crescimento (tmac) traduz a variação média em cada ano do período considerado, e é calculada tendo por base os valores subjacentes a uma reta ajustada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados.



transportadas no modo marítimo são relativas a comércio internacional e que 87,1% no modo rodoviário respeitam a comércio doméstico.

Importa referir que o volume de mercadorias transportado, nomeadamente em tráfego internacional, não se esgota nos modos aqui referidos, sendo de salientar o facto de ter relativa importância o volume de mercadorias importadas através de 'instalações de transportes fixas', existindo ainda um volume também significativo de mercadorias cujo modo de transporte não é assinalado.

Comportamento dos Modos de Transporte em contexto de crise pandémica

Para uma melhor perceção do comportamento dos modos de transporte num ano muito marcado, sobretudo a partir do segundo trimestre, pelo efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, apresenta-se no quadro seguinte as variações trimestrais homólogas

Transporte Marítimo					
2020 / 2019	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
Nacional	-6,9%	-28,4%	-5,2%	-8,0%	-12,2%
Internacional	-2,1%	-21,5%	+1,2%	-1,4%	-6,1%
Transporte Rodoviário					
2020 / 2019	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
Nacional	-13,9%	-24,8%	-3,8%	-12,5%	-13,9%
Internacional	-34,5%	-36,5%	-6,6%	-6,2%	-22,3%
Transporte Ferroviário					
2020 / 2019	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
Nacional	-5,6%	-11,5%	-0,8%	-2,3%	-5,0%
Internacional	-12,3%	-22,1%	-20,1%	-6,9%	-15,4%
Transporte Aéreo					
2020 / 2019	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
Nacional	+3,7%	-30,4%	-6,7%	-11,6%	-11,6%
Internacional	+5,5%	-59,5%	-44,2%	-26,8%	-32,0%

assinaladas na evolução trimestral do volume de mercadorias transportadas.

Da simples observação ressalta a notória quebra em todos os tráfegos e modos no segundo trimestre do ano, em pleno estado de emergência e sob efeito das medidas mais intensas de confinamento e restrição da mobilidade de pessoas e bens, sendo que nos trimestres seguintes se mantém a diminuição do volume de mercadorias transportadas em todos os modos e tráfegos, com menor intensidade.

No modo marítimo constata-se que o segundo trimestre é o único que exhibe uma variação acentuada, a que segue até um crescimento ligeiro no terceiro, no tráfego internacional. Difícilmente este comportamento poderá ser dissociado dos efeitos da crise pandémica, mas uma sensível diminuição ao longo de todo o ano deve ser imputada à contração da importação de carvão mineral para as centrais termoelétricas, em processo de abrandamento de atividade por razões de sustentabilidade, ambiental e económica, não decorrendo, por conseguinte, de razões sanitárias. Acresce ainda referir que o porto de Lisboa observou um relativo decréscimo de carga contentorizada por efeito do clima de instabilidade laboral motivado pelos frequentes pré-avisos de greve dos trabalhadores portuários.

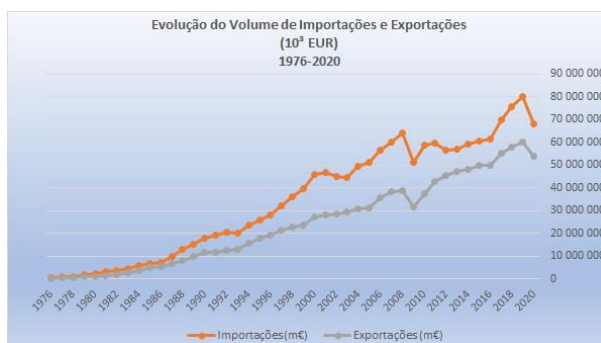


O modo rodoviário mostra a quebra mais acentuada também no segundo trimestre, em ambos os tráfegos, sendo que, sobretudo no internacional, essa quebra é antecedida por outra igualmente significativa e, praticamente, anterior às medidas de combate à pandemia.

Os modos ferroviário e aéreo, que como se referiu detêm quotas poucos expressivas no volume total de mercadorias transportadas, exibem quebras notórias no segundo e terceiro trimestres, com abrandamento no quarto, embora mais ligeiro no aéreo, dado ter sido, seguramente, o setor mais fortemente atingido pela crise pandémica, a nível mundial.

IV.2. COMÉRCIO INTERNACIONAL

O abrandamento geral da economia verificado em 2020 por efeito da pandemia de covid-19 originou no comércio internacional de Portugal a segunda maior quebra desde 1976, em valor, traduzida por uma variação no volume de exportações de -15,1%, e no de importações de -10,2%, apenas ultrapassada pela contração observada em 2009, em que estas variações atingiram respetivamente -20% e -18,4%.



Os dados publicitados pelo INE relativos ao Comércio Internacional de Bens revelam um volume total de 92,5 milhões de toneladas transportadas em 2020, independentemente do meio de transporte utilizado, a que corresponde um valor de 121,6 mil milhões de euros. Comparativamente ao ano anterior, estes valores refletem em decréscimo de respetivamente de -8,6% e de -13,1%. Não obstante estas expressivas variações negativas, a evolução observada nos últimos cinco determina tendências de crescimento a taxas médias anuais de -1,2% e de +2,8%, respetivamente para peso e valor. Estes indicadores globais refletem

Tráfego	Indicador	2016	2017	2018	2019	2020	Δ% 2020/2019	Δ% média anual
Importação	Peso (ton)	59 967 897	64 112 176	62 678 258	62 103 733	55 526 172	-10,6%	-1,8%
	Valor (m€)	61 424 015	69 688 565	75 439 246	79 977 128	67 801 067	-15,2%	+3,3%
Exportação	Peso (ton)	37 529 828	39 302 062	38 774 092	39 094 406	36 962 944	-5,5%	-0,3%
	Valor (m€)	50 038 841	55 017 988	57 849 992	59 902 810	53 783 704	-10,2%	+2,3%
Total	Peso (ton)	97 497 724	103 414 237	101 452 350	101 198 139	92 489 117	-8,6%	-1,2%
	Valor (m€)	111 462 856	124 706 552	133 289 238	139 879 938	121 584 771	-13,1%	+2,8%
% Exportação / Total	Peso	38,5%	38,0%	38,2%	38,6%	40,0%		
	Valor	44,9%	44,1%	43,4%	42,8%	44,2%		

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT

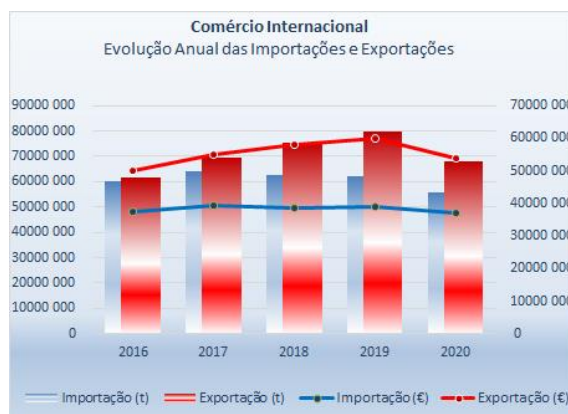


parciais por fluxo de importação e de exportação de igual sinal, o que indicia uma tendência de aumento do valor dos bens transacionados.

Em termos globais constata-se que o transporte marítimo detém a quota maioritária absoluta de 55,2% da tonelagem transportada, a que corresponde apenas uma quota de 25,5% em valor, refletindo a

utilização deste modo por carga de valor inferior à que utiliza o modo rodoviário, enquanto este é responsável por 62,3% do valor e de 37,9% do peso. Os modos ferroviário e aéreo representam quotas pouco expressivas, sendo respetivamente de 0,8% e de 0,7% em termos de peso, e de 0,8% e de 4,1% em valor, sublinhando-se que neste último a quota em valor é significativamente superior à do peso (quase sextuplica).

Estas quotas, nomeadamente a do modo rodoviário, mas também a do marítimo, sairiam seguramente reforçadas com a devida reclassificação das mercadorias que surgem afetadas a 'Outros / Não discriminado' e que correspondem a ausência de informação válida quanto ao



TRÁFEGO TOTAL

Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)

Ano	2020				Δ% 2020/2019		Δ% média anual 2016-2020	
	Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	51 064 659	31 058 942	55,2%	25,5%	-11,5%	-20,4%	-2,5%	+4,0%
Rodoviário	35 081 766	75 758 258	37,9%	62,3%	-5,8%	-9,7%	+1,7%	+5,4%
Ferrovário	733 056	923 008	0,8%	0,8%	-8,6%	-8,8%	-0,6%	+18,0%
Aéreo	663 352	5 020 947	0,7%	4,1%	-54,7%	-21,1%	-6,9%	+5,5%
Outros / Não Discriminado	4 946 283	8 823 616	5,3%	7,3%	+22,7%	-7,8%	-5,5%	+15,1%
Total	92 489 117	121 584 771	100,0%	100,0%	-8,6%	-13,1%	-1,2%	+5,7%
Δ% (n / n-1)	-8,6%	-13,1%	-	-	-	-	-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT

modo de transporte utilizado. No entanto, se atendermos ao facto de que dois terços da tonelagem dessas mercadorias têm como origem ou destino a Espanha, 11,7% a França e 4,4% a Alemanha, pode inferir-se que maioritariamente o modo de transporte utilizado terá sido o rodoviário e o marítimo.



A quota maioritária que o comércio internacional atribui ao modo marítimo, estende-se quer às operações de importação, quer às de exportação, onde representa respetivamente 57,8% e 51,3%), sendo que esta repartição no modo rodoviário se traduz por 34,8% e 42,6%, e nos restantes modos por 7,4% e 6,1%. Recordase que o valor correspondente a ‘Outros / Não Discriminado’ inclui a utilização de ‘Instalações de transportes fixas’, para importação, nomeadamente, de ‘Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos’ (gás natural), mas a parte mais significativa (88%) corresponde à ausência de especificação do modo.

Estrutura % em Peso

	Importação	Exportação
Marítimo	57,8%	51,3%
Rodoviário	34,8%	42,6%
Ferroviário	1,0%	0,4%
Aéreo	0,1%	1,7%
Outros / Não Discriminado	6,3%	3,9%
Total	100,0%	100,0%
	10³ Ton	
	55 526,2	36 962,9
	%	%
	60,0%	40,0%

Considerando o valor económico das mercadorias, ao invés do seu peso bruto, observa-se uma transferência das quotas maioritárias na importação e na exportação do modo marítimo para o modo rodoviário, ficando este último com 62,8% e 61,7%, respetivamente para cada um dos fluxos, e caindo as quotas do modo marítimo para 23,6% e 28%. Importa salientar o significativo crescimento (no quadro da respetiva dimensão) da quota da exportação no modo aéreo, de 1,7% em peso para 4,7% em valor, o que reflete o elevado valor económico dos bens relativamente aos quais se opta por este modo de transporte.

Estrutura % em Valor

	Importação	Exportação
Marítimo	23,6%	28,0%
Rodoviário	62,8%	61,7%
Ferroviário	0,5%	1,1%
Aéreo	3,7%	4,7%
Outros / Não Discriminado	9,5%	4,5%
Total	100,0%	100,0%
	10⁶ EUR	
	67 801,1	53 783,7
	%	%
	55,8%	44,2%

transferência das quotas maioritárias na importação e na exportação do modo marítimo para o modo rodoviário, ficando este último com 62,8% e 61,7%, respetivamente para cada um dos fluxos, e caindo as quotas do modo marítimo para 23,6% e 28%. Importa salientar o significativo crescimento (no quadro da respetiva dimensão) da quota da exportação no modo aéreo, de 1,7% em peso para 4,7% em valor, o que reflete o elevado valor económico dos bens relativamente aos quais se opta por este modo de transporte.

No Anexo 1 apresenta-se a evolução do total em peso e em valor das mercadorias transportadas desde 2012 até 2020 por fluxo de tráfego e total, bem como as respetivas tendências de evolução traduzidas pelas taxas médias anuais de crescimento.

Naturalmente a repartição modal é muito influenciada pela origem e destino das mercadorias transacionadas bem como pela sua natureza e quantidade a transportar.

Para contextualização do que se verifica em termos de repartição modal, refere-se o facto de Espanha representar mais de um terço da tonelagem de mercadorias transacionadas em comércio internacional, quer em importação, quer em exportação (33,7% e 33,6%, respetivamente, e considerando a tipologia de mercadorias, inseridas com forte prevalência nas categorias de ‘outros produtos manufaturados’, ‘madeira e cortiça’ e ‘outros produtos químicos’) constitui um forte motivo para os agentes económicos optarem pelo modo rodoviário. Para o modo marítimo fica maioritariamente o transporte de ‘derivados



energéticos'. O segundo país em tonelagem de mercadorias transacionadas no âmbito do comércio internacional é a França (5,7%) em que as opções pelo modo rodoviário representam 63% do total e pelo marítimo cerca de 26%, sendo privilegiada por este a importação de 'cereais' e de 'desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos', bem como a exportação de 'derivados energéticos'. Nos lugares seguintes do ranking de países com maior volume de mercadorias surgem o Brasil (5,7%), os EUA (4,7%) e a Nigéria (4,5%) sendo que nestes casos não há alternativa ao modo marítimo, sendo no último caso reforçado pelo facto de se tratar de importação de 'hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' e 'petróleo bruto'.

Em suma, pode considerar-se que os agentes económicos não têm muitos graus de liberdade para opção por modo de transporte, havendo mesmo uma significativa rigidez para algumas tipologias de mercadorias ou da respetiva origem ou destino.

Observando a informação relativa à tonelagem transportada por modo e por continente de origem ou destino, que se detalha no Anexo 2, onde se apresenta a tonelagem transacionada em comércio internacional (total e por fluxo de tráfego), modo de transporte e continente em 2020, constata-se que a Europa é responsável por 65,3% do total (resultante da conjugação de 71,5% nas importações e 61,1% nas exportações), seguindo-se a África com 13,4% (14,9% nas importações e 11,2% nas exportações) e a América com 13% (respetivamente, 16,3% e 8%).

Continentes	Modo						Total
	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado		
Europa	38,9% 32,9%	99,7% 57,9%	98,3% 1,2%	4,5% 0,0%	97,2% 8,0%	65,3% 100,0%	
América	23,4% 99,6%	0,0% 0,1%	0,0% 0,0%	4,0% 0,2%	0,0% 0,0%	13,0% 100,0%	
Ásia	11,9% 99,0%	0,1% 0,5%	1,5% 0,2%	3,4% 0,4%	0,0% 0,0%	6,6% 100,0%	
África	24,1% 99,4%	0,2% 0,5%	0,1% 0,0%	1,0% 0,1%	0,0% 0,0%	13,4% 100,0%	
Austrália e Oceania	0,1% 98,7%	0,0% 0,5%	0,0% 0,0%	0,1% 0,7%	0,0% 0,0%	0,1% 100,0%	
Não Aplicável	1,5% 52,4%	0,0% 0,0%	0,0% 0,0%	86,9% 38,4%	2,8% 9,1%	1,6% 100,0%	
TOTAL	100,0% 55,2%	100,0% 37,9%	100,0% 0,8%	100,0% 0,7%	100,0% 5,3%	100,0% 100,0%	

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Se compararmos o valor e a tonelagem das mercadorias transportadas por modo, constatamos a significativa diferença entre os valores médios, obtendo 7 569 €/ton para o aéreo (+74% do que em 2019), 2 159 €/ton para o rodoviário, 1 259 €/ton para o ferroviário e de 608 €/ton para o modo marítimo, que reflete o menor valor económico da carga transportada, muito influenciada pelo facto de integrar uma quota-parte significativa de matérias primas importadas.



IV.3. TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

O volume de mercadorias transportadas em tráfego de importação registou em 2020 um total de 55,53 milhões de toneladas, que traduz um decréscimo relativamente a 2019 de -10,6%, sendo de assinalar que tal comportamento se verifica pelo terceiro ano consecutivo, embora os anos anteriores revelem menor expressão, como decorre da leitura do quadro seguinte. A este facto não será alheio o impacto das medidas de combate à crise pandémica de covid-19, que, não sendo, naturalmente, a única causa, será porventura a mais significativa, sem minorar, por exemplo, o impacto da redução de importação de carvão mineral para alimentar as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, que já se encontravam num processo de desativação, tendo por base razões de natureza de sustentabilidade, nomeadamente nas vertentes ambiental e económica.

Sublinha-se, no entanto, que, não obstante a forte diminuição ora observada, a tendência de evolução em termos globais reflete uma taxa média anual de crescimento negativo de -1,8%, subjacente ao período constituído pelos últimos cinco anos, sendo de assinalar que este indicador apresenta valores distintos para os vários modos de transporte, sendo de sublinhar o do marítimo que se situa em -2,6% e o do rodoviário em +1,6%.

	2016	2017	2018	2019	2020	%	Δ% anual 2016-2020
Marítimo	36 226 821	39 735 106	38 266 975	38 170 039	32 086 143	57,8%	-2,6%
Rodoviário	18 202 816	19 572 450	20 066 529	20 388 176	19 340 542	34,8%	+1,6%
Ferroviário	698 745	356 835	340 380	610 408	567 054	1,0%	-0,2%
Aéreo	41 371	54 249	51 280	52 833	44 915	0,1%	+1,2%
Outros	4 798 145	4 393 537	3 953 094	2 882 277	3 487 518	6,3%	-10,2%
Total	59 967 897	64 112 176	62 678 258	62 103 733	55 526 172	100,0%	-1,8%
Δ% (n / n-1)	+1,9%	+6,9%	-2,2%	-0,9%	-10,6%		

O modo que surge com maior responsabilidade no transporte de mercadorias no tráfego de importação é o marítimo em termos de tonelagem, com uma quota de 57,8%, recuando -3,7 pontos percentuais face à que detinha em 2019, contra 34,8% do rodoviário. Considerando o valor económico dos bens importados o modo rodoviário adquire a quota maioritária de 62,8% (mais dois pontos percentuais que em 2019), deixando o marítimo com 23,6%.

Como já referido, esta inversão da quota de responsabilidade entre a tonelagem e o valor no modo marítimo, surge com a normalidade que decorre do facto de a este modo caber maioritariamente, pela natureza das mercadorias ou pelo respetivo local de origem, a importação de matérias primas, cujo valor é em regra inferior ao valor médio dos bens importados, com valor acrescentado incorporado.



O modo ferroviário e o aéreo apresentam quotas residuais de 1% e de 0,1% em termos de tonelagem, subindo para 0,5% e para 3,7% em termos do valor económico das mercadorias

Importação Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)

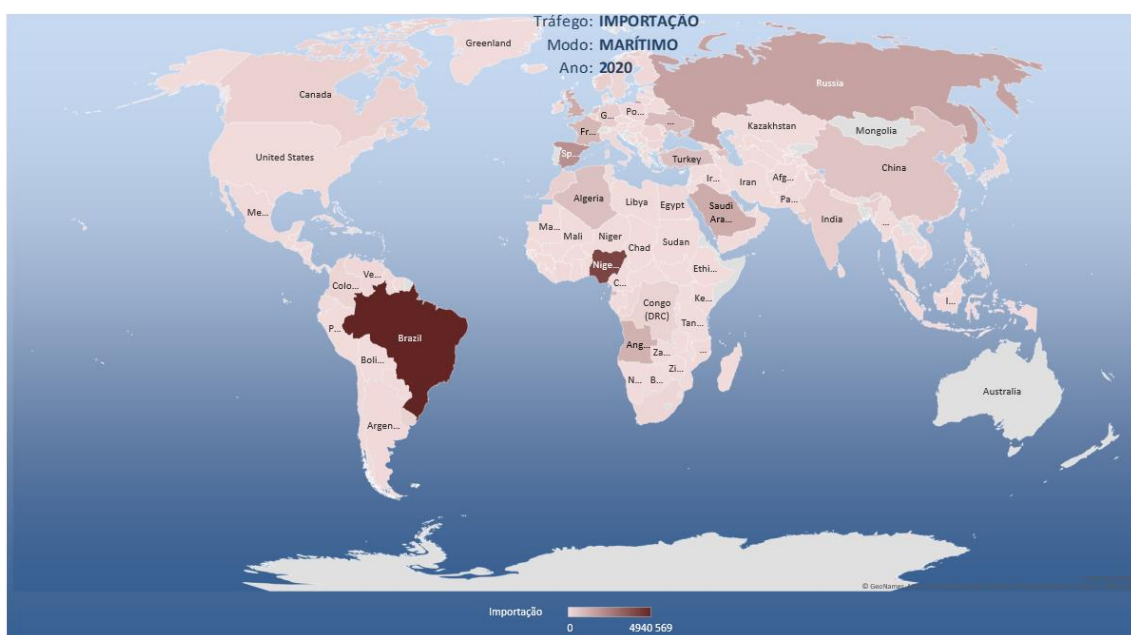
Ano	2020				Δ% 2020/2019		Δ% média anual 2016-2020	
	Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	32 086 143	15 995 007	57,8%	23,6%	-15,9%	-23,7%	-2,6%	+5,2%
Rodoviário	19 340 542	42 548 958	34,8%	62,8%	-5,1%	-11,0%	+1,6%	+6,1%
Ferrovário	567 054	341 321	1,0%	0,5%	-7,1%	-23,7%	-0,2%	+4,3%
Aéreo	44 915	2 492 831	0,1%	3,7%	-15,0%	-9,8%	+1,2%	+6,9%
Outros / Não Discriminado	3 487 518	6 422 950	6,3%	9,5%	+21,0%	-19,4%	-10,2%	+14,4%
Total	55 526 172	67 801 067	100,0%	100,0%	-10,6%	-15,2%	-1,8%	+6,6%
Δ% (n / n-1)	-10,6%	-15,2%	-	-			-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT

importadas. O quadro evidencia que a classificação ‘outros / não discriminado’ representou 6,3% em 2020, mas importa sublinhar que 5,5 pontos percentuais (pp) dessa percentagem respeita a ausência de informação relativamente ao modo utilizado, cabendo os restantes 0,8 pp a ‘instalações de transportes fixas’ e ‘propulsão própria’. Relativamente ao valor das mercadorias, a ausência de informação nos dados do INE do modo utilizado ascende a 7,9 pp e as ‘instalações de transportes fixas’, ‘propulsão própria’ e ‘remessas postais’ representam cerca de 1,6 pp.

Do total da tonelagem das principais mercadorias importadas por utilização do modo marítimo destaca-se o 1) ‘Petróleo Bruto’, que representa 33,3% e tem como principais fornecedores o





Brasil (8,8 pp), a Nigéria (5,4 pp), Arábia Saudita e Angola (3,3 pp) e ainda a Guiné Equatorial (2,9 pp); os 2) 'Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos', com uma quota de 14,4%, de cuja origem se destaca a Nigéria (7,3 pp) e os EUA (3,4 pp); 3) 'Cereais' (9,7%), importados principalmente do Brasil, Ucrânia e França (com quotas respetivas de 2,3, 2,3 e 1,8 pp); 4) 'Derivados energéticos' (4,8%), com origem principal na Espanha (2,4 pp), Federação da Rússia (1,7 pp) e Bélgica (0,3 pp); e, ainda, 5) 'produtos químicos de base' (9,6%), importados maioritariamente da Turquia, Países Baixos (ambos com quotas de 0,8 pp) e Arábia Saudita (0,6 pp). Importa sublinhar o facto de que a 'hulha' surgia em 2019 na 5ª posição, tendo sido em 2020 relegada para a 22ª posição, representando apenas 0,7% do total das importações, em resultado da progressiva substituição dessa fonte para a geração de eletricidade.

As cinco tipologias de mercadorias referidas representam 66,7% do total de mercadorias importadas por via marítima.

No que respeita as mercadorias importadas por modo rodoviário, assinala-se o facto de apresentam um maior grau de dispersão, sendo necessário selecionar as nove principais para se ultrapassar o limite de 50% do volume total, atingindo 52,2%. Temos então, 1) 'Outros produtos manufaturados' (10,9%); 2) 'Outros produtos químicos' (10,1%); 3) 'Madeira e cortiça' (6,8%); 4) 'Sementes e frutos oleaginosos e gorduras' (4,6%); 5) 'Produtos químicos de base' (4,6%); 6) 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados' (4,5%); 7) 'Produtos alimentares perecíveis' (3,9%); 8) 'Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos' (3,6%) e 9) 'Outros produtos alimentares não perecíveis e lúpulo' (3,2%). A origem maioritária para a totalidade das mercadorias importadas por este modo é a Espanha (oscilando entre 40% e 95%, com uma média de cerca de 70%), surgindo nas posições seguintes a Alemanha, França, Países Baixos, Itália e Reino Unido, com quotas respetivas de 7,4%, 6,1%, 3,5%, 3,1% e 2,3%.

A tipologia das mercadorias importadas por via ferroviária circunscreve-se maioritariamente a 'madeira e cortiça' e 'chapas e arcos em aço', com quotas respetivas de 52,9%, com origem quase integral da Espanha, e 25,3%, com origem na Espanha (15 pp) e Países Baixos (7 pp). Com menor expressão, representando 11,5%, assinalam-se os 'desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos' (4,8 pp), 'semiprodutos siderúrgicos laminados' (4 pp) e 'barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de ferro macio ou de aço' (2,8 pp). Em termos globais e com menor expressão, podem ainda ser referidas como origem das importações por modo ferroviário, a França (2,6%) e a Eslováquia (1,1%, integralmente relativo a 'material de transporte')

O volume de mercadorias importadas por via aérea têm pouco significado em termos de quota, mas respeitam maioritariamente a 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados' (33,3%), 'Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas' (17,7%), 'Couro,



têxteis e vestuário' (16,6%) e 'Outros produtos manufaturados' (13,4%), que no conjunto representam 80,9% do total, e apresentam como principais países de origem, o Brasil (33,5%), a China (17,8%), a Espanha (9%), a Alemanha (1%), Índia (3,2%) e EUA (2,8%).

Acresce referir que nos 'Outros modos' se incluem, com particular expressão, os 'hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' importados via Espanha por utilização de 'Instalações de transporte fixas', que representaram 12,5% do total das mercadorias incluídas nesta classificação residual de modos de transporte, e ainda 'outros produtos manufaturados', que representam 10,4% com origem maioritária na Espanha (6,9 pp), 'areias, saibro, argilas e escórias' (9% quase integralmente de Espanha) e 'alimentos para animais e desperdícios de produtos alimentares' (7,6% também quase integralmente com origem na Espanha).

Como corolário do que ficou referido nos parágrafos anteriores, assinala-se o facto de a Europa ter constituído a origem de 33,1% do total da tonelagem das mercadorias transportadas por via marítima, a América ter representado 28,1%, a África 25,6% e a Ásia 13%. As mercadorias importadas da Europa utilizaram maioritariamente o modo rodoviário, numa quota correspondente a 56,8%, cabendo ao marítimo apenas 31,3% da tonelagem.

Com naturalidade se constata que o modo marítimo constitui praticamente o pleno das exportações para a América, África e Ásia, não considerando algumas imprecisões estatísticas dos dados, que refletem claras impossibilidades práticas.

Importação		ESTRUTURA % PESO 2020						
Continentes	Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total	
Europa		33,1%	99,7%	98,3%	24,4%	100,0%	61,1%	
		31,3%	56,8%	1,6%	0,0%	10,3%	100,0%	
América		28,1%	0,0%	0,0%	37,4%	0,0%	16,3%	
		99,7%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	100,0%	
Ásia		13,0%	0,1%	1,6%	30,3%	0,0%	7,6%	
		99,0%	0,5%	0,2%	0,3%	0,0%	100,0%	
África		25,6%	0,2%	0,0%	2,4%	0,0%	14,9%	
		99,6%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	
Austrália e Oceania		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
		99,1%	0,4%	0,0%	0,4%	0,0%	100,0%	
Não Aplicável		0,1%	0,0%	0,0%	5,4%	0,0%	0,1%	
		92,4%	1,5%	0,0%	6,0%	0,0%	100,0%	
TOTAL		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
		57,8%	34,8%	1,0%	0,1%	6,3%	100,0%	

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT

IV.4. TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

As exportações nacionais efetuadas em 2020 representaram um volume de 36,96 milhões de toneladas, o que comparativamente ao volume observado em 2019 significa um recuo de -5,5%. Sublinha-se que nos últimos seis anos este volume tem vindo a oscilar entre variações positivas e negativas, sendo que a tendência de evolução apurada desde 2016 tem subjacente uma taxa



média anual de crescimento negativo de -0,3%. O decréscimo ora verificado é o terceiro verificado na última década e o mais expressivo, tendo, para tanto, sido significativamente influenciado pelas medidas de combate à pandemia de covid-19, que implicou um forte abrandamento da economia, nacional e internacional, e inerente redução da mobilidade de pessoas e bens.

Esta tendência de evolução global resulta, no entanto, de tendências distintas a nível dos vários modos de transporte, apresentando para o marítimo e para o rodoviário, os mais significativos, sinais diferentes, sendo traduzido no marítimo por uma taxa média anual de crescimento negativo de -2,3% e no rodoviário por um crescimento positivo de +1,9%. Os modos ferroviário e aéreo exibem igualmente tendências de evolução negativa, tendo este último sido o mais penalizado pela crise pandémica, dado que o setor da aviação civil praticamente paralisou durante uma significativa parte do ano.

	2016	2017	2018	2019	2020	%	Δ% anual 2016-2020
Marítimo	20 342 930	21 489 885	19 651 861	19 498 351	18 978 516	51,3%	-2,3%
Rodoviário	14 971 117	15 426 638	16 453 279	16 843 995	15 741 225	42,6%	+1,9%
Ferroviário	197 183	161 855	245 053	191 531	166 002	0,4%	-1,7%
Aéreo	1 135 307	1 235 325	1 345 069	1 410 724	618 437	1,7%	-7,3%
Outros	883 290	988 359	1 078 829	1 149 804	1 458 765	3,9%	+12,8%
Total	37 529 828	39 302 062	38 774 092	39 094 406	36 962 944	100,0%	-0,3%
Δ% (n / n-1)	-4,2%	+4,7%	-1,3%	+0,8%	-5,5%		

O modo de transporte mais utilizado como veículo na exportação, à semelhança do verificado na importação, foi o marítimo, detendo uma quota maioritária absoluta de 51,3%, na dimensão peso, descendo para 28% na dimensão valor. Situação inversa é verificada no modo rodoviário onde em valor apresenta uma quota maioritária absoluta de 61,7%, enquanto em peso se queda por 42,6%.

Neste segmento da exportação de bens, constata-se que o modo aéreo surge à frente do ferroviário, quer em peso, quer em valor, sendo que nesta última dimensão de análise, a repartição de quotas apresenta-se ainda mais favorável ao aéreo, que passa de 1,7% em peso para 4,7% em valor, quando o ferroviário detém respetivamente 0,4% e 1,1%.

A repartição modal retratada é naturalmente muito influenciada pelo facto de o destino preferencial das exportações nacionais é a Espanha, que recebe 33,6% do total, seguida da França, com 7,6%, sendo que esta elevada proximidade privilegia o modo rodoviário em detrimento do marítimo, cabendo-lhe cerca de 79% da tonelagem de mercadorias exportadas para estes países.



Exportação Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)

Ano	2020				Δ% 2020/2019		Δ% média anual 2016-2020	
	Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	18 978 516	15 063 935	51,3%	28,0%	-2,7%	-16,6%	-2,6%	+5,2%
Rodoviário	15 741 225	33 209 300	42,6%	61,7%	-6,5%	-7,9%	+1,6%	+6,1%
Ferroviário	166 002	581 686	0,4%	1,1%	-13,3%	+2,9%	-0,2%	+4,3%
Aéreo	618 437	2 528 116	1,7%	4,7%	-56,2%	-29,8%	+1,2%	+6,9%
Outros / Não Discriminado	1 458 765	2 400 666	3,9%	4,5%	+26,9%	+49,2%	-10,2%	+14,4%
Total	36 962 944	53 783 704	100,0%	100,0%	-5,5%	-10,2%	-1,8%	+6,6%
Δ% (n / n-1)	-5,5%	-10,2%	-	-			-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Os valores apresentados no quadro mostram que a classificação ‘outros / não discriminados’ representa uma quota de 3,9% da tonelagem transportada (a que corresponde 4,5% em valor), sendo no entanto de referir que tais valores devem ser desvalorizados, uma vez que correspondem maioritariamente, 3,5 pontos percentuais, a omissão de registo do modo utilizado. Realça-se, ainda, o facto de cerca de 53,1% das mercadorias a que esta situação respeita se destinaram à Espanha e 17,1% à França. As ‘instalações de transportes fixas’ correspondem a 0,4% do total de mercadorias exportadas.

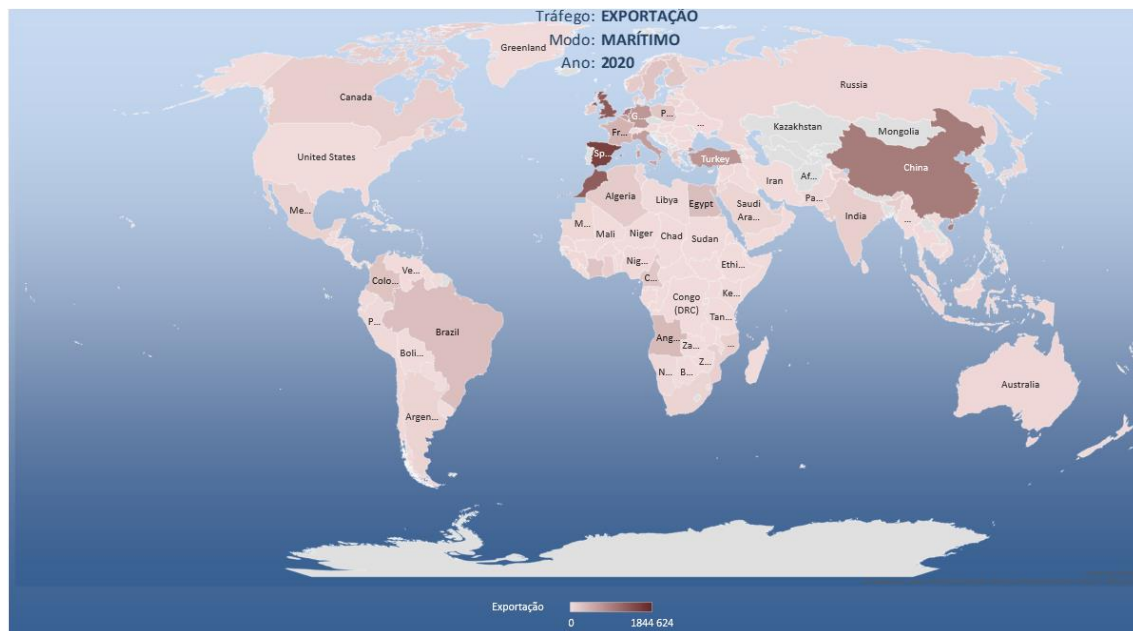
Das mercadorias e destinos que utilizaram preferencialmente o modo marítimo como veículo de exportação destacam-se os 1) ‘Derivados energéticos’, que representaram 27,8% e tiveram como destinos principais os EUA (6,4 pp), a Espanha (4,6 pp), Gibraltar (3,2 pp) e ‘abastecimentos e provisões de bordo com países terceiros’ (2,5 pp); o 2) ‘Cimento, cal’ que representou 10,7% do total e revela grande dispersão geográfica, surgindo o Reino Unido, Cabo Verde, Marrocos e Colômbia, com 1,6 pp, 1,5 pp, 1,3 pp e 1,2 pp, respetivamente; 3) ‘outros produtos manufacturados’, com uma quota de 8,2%, onde os EUA e o Reino Unido detêm 1 pp e os Países Baixos e a Turquia, 0,7 pp; e 4) ‘pasta de papel e desperdícios de papel’ com 6,6%, tendo a Turquia como principal destinatário com 1,3 pp, a China com 0,9 pp e a Polónia com 0,7 pp.

Estas quatro tipologias de mercadorias representam 53,3% do total da mercadorias exportadas por via marítima.

As principais tipologias de mercadorias exportadas pelo modo rodoviário foram 1) ‘outros produtos manufacturados’ (14,1%); 2) ‘outros produtos químicos’ (9,4%); 3) ‘vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos’ (7,6%); 4) ‘outros materiais de construção’ (6%); e 5) ‘outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados’ (4,7%). Estas mercadorias representaram 41,7% do total exportado pelo modo rodoviário, tendo como destinos preferenciais a Espanha,



França, Alemanha e Países Baixos, que em termos de exportação para a totalidade das mercadorias representaram respetivamente 62,9%, 13,6%, 4,9% e 3,5%.



No transporte ferroviário as mercadorias cujas exportações tiveram particular preponderância foram a 1) 'pasta de papel e desperdícios de papel' (38,7%); 2) 'chapas e arcos em aço' (26%); 3) 'material de transporte' (21,8%); e 4) 'semiprodutos siderúrgicos laminados' (5,5%). Globalmente, os principais destinos das exportações por via ferroviária foram a Espanha (74,4%) e a França (22,8%), surgindo na terceira posição a China com 0,7%.

As mercadorias exportadas por transporte aéreo esgotam-se praticamente nos 'derivados energéticos' utilizados para abastecimento das aeronaves de países da UE (51,3%) e países terceiros (41,5%), podendo ainda fazer-se uma referência a 'outros produtos manufacturados' (3,2%, dos quais 1,7 pp para a Alemanha), 'outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas' (1%) e 'Couro, têxteis e vestuário' (0,9%).

Sintetizando o exposto em termos de modo de transporte para exportação de bens para os diversos continentes, assinala-se que o modo marítimo foi utilizado para expedir 48,7% das mercadorias para a Europa, 21,6% para a África, 15,5% para a América e 10% para a Ásia, sendo de realçar que a tonelagem das exportações para a Europa foi assegurada em 35% pelo modo marítimo, 59,3% pelo rodoviário, 0,6% pelo ferroviário e 0,1% pelo aéreo.

À semelhança do salientado e à parte alguns claros erros estatísticos de classificação de modo, o modo marítimo chama a si a quase totalidade do volume de mercadorias exportadas para a América, África e Ásia.



Exportação ESTRUTURA % PESO | 2020

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total
Europa	48,7% 35,0%	99,7% 59,3%	98,6% 0,6%	3,0% 0,1%	90,6% 5,0%	71,5% 100,0%
América	15,5% 99,4%	0,0% 0,2%	0,0% 0,0%	1,6% 0,3%	0,0% 0,0%	8,0% 100,0%
Ásia	10,0% 98,9%	0,1% 0,5%	0,8% 0,1%	1,5% 0,5%	0,0% 0,0%	5,2% 100,0%
África	21,6% 99,0%	0,2% 0,8%	0,3% 0,0%	0,9% 0,1%	0,0% 0,0%	11,2% 100,0%
Austrália e Oceania	0,3% 98,7%	0,0% 0,5%	0,0% 0,0%	0,1% 0,8%	0,0% 0,0%	0,2% 100,0%
Não Aplicável	3,9% 51,3%	0,0% 0,0%	0,0% 0,0%	92,9% 39,3%	9,4% 9,4%	3,9% 100,0%
TOTAL	100,0% 51,3%	100,0% 42,6%	100,0% 0,4%	100,0% 1,7%	100,0% 3,9%	100,0% 100,0%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT

IV.5. TRANSPORTE DE CURTA DISTÂNCIA

Como foi referido nos pontos anteriores, uma parte substancial do comércio internacional desenvolve-se com os países geograficamente mais próximos, onde a Espanha ocupa um lugar de relevo, representando ligeiramente mais de um terço do total das transações, surgindo na posição seguinte a França. Surge nas posições um bloco de países constituído pelo Brasil, EUA e da Nigéria, sendo depois retomado pelo Reino Unido, Alemanha, Países Baixos, Itália e Bélgica.

Em suma, cerca de 50% das trocas comerciais que Portugal efetua em comércio internacional são com países inseridos num perímetro de transporte de curta distância, onde se integra a vertente marítima (*Short Sea Shipping*). O conceito de TMCD, a par da cabotagem e do transporte fluvial, tem, desde há muito tempo, sido objeto de atenção dos principais intervenientes e interessados, continuando hoje a revelar-se uma matéria atual.

Neste ponto do relatório efetua-se a contextualização do transporte de curta distância, considerando a tonelagem de mercadorias movimentadas e visando uma avaliação da dimensão deste mercado, em termos de um possível incremento de competitividade e da intermodalidade, nomeadamente pela articulação entre os modos marítimo e rodoviário.

Este ponto visa contextualizar este tema em termos de volume de tráfego de mercadorias inserido no comércio internacional de bens, entre Portugal e os países geograficamente mais próximos, com quem teve trocas comerciais de volume superior a 100 mil toneladas em 2019.

Para efeito desta análise serão considerados os países com um volume superior acerca de 100 mil toneladas e considerando inseridos no perímetro de 'curta distância' os países da costa dos mares Mediterrâneo (sul da Europa e norte de África) e Adriático, e ainda os banhados pelo mar



do Norte e Báltico, tendo a seleção recaído sobre Espanha, França, Gibraltar, Países Baixos, Dinamarca, Alemanha, Áustria, Polónia, Bélgica, Itália, Grécia, Turquia, Reino Unido, Irlanda, Suécia, Noruega, Marrocos, Argélia, Egito e Tunísia.

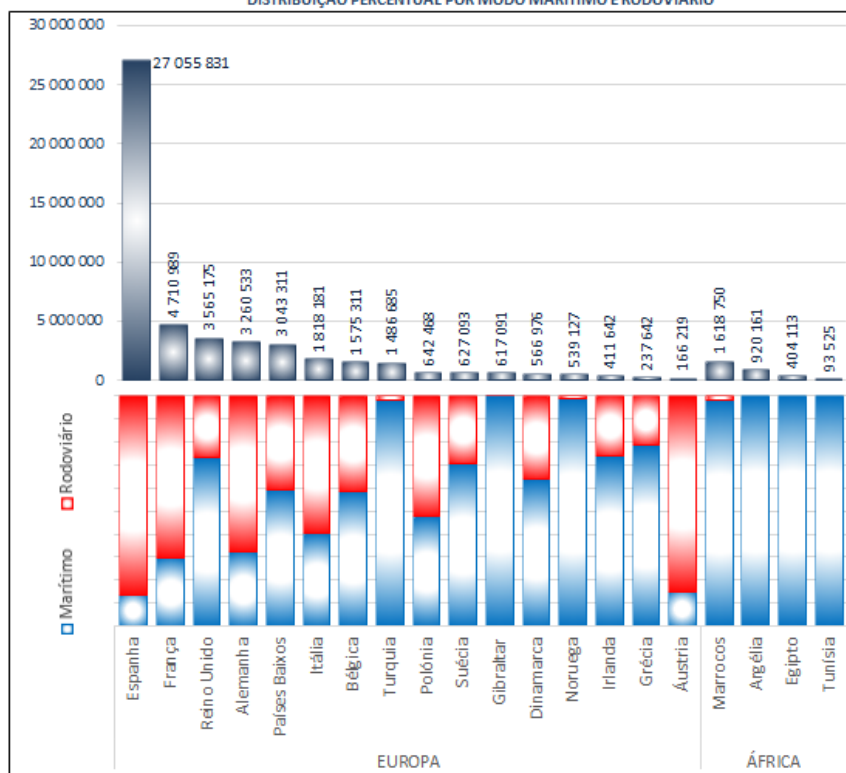
O perímetro definido inclui virtualmente todas as transações efetuadas pelos modos rodoviário e ferroviário, cujo rácio calculado entre a tonelagem incluída no transporte de curta distância e o comércio internacional se situa na casa dos 97%, que compara com um rácio de 38,1% obtido no modo marítimo, o que permite concluir da existência de uma elevada margem de transferência de mercadorias hoje transportadas por via terrestre para a via marítima. Mesmo excluindo integralmente as exportações para Espanha por via terrestre (cerca de 44% do transporte de curta distância), há um mercado potencial de cerca de 10 milhões de toneladas suscetíveis de serem deslocadas do rodoviário para o marítimo, que correspondem a cerca de 50% do atual volume transportado.

Ano: 2020		Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Outros	Soma
Total do Comércio Internacional	ton (10 ³)	51 064,7	35 081,8	733,1	5 609,6	92 489,1
	%	55,2%	37,9%	0,8%	6,1%	100,0%
Total em Curta Distância	ton (10 ³)	19 480,1	34 017,2	711,4	4 767,3	58 976,0
	%	33,0%	57,7%	1,2%	8,1%	100,0%
% Curta Distância / Com. Internacional		38,1%	97,0%	97,0%	85,0%	63,8%

COMÉRCIO INTERNACIONAL em 2020

CURTA DISTÂNCIA

TONELAGEM TOTAL e DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL POR MODO MARÍTIMO E RODOVIÁRIO





Natural é também a constatação de que no transporte de ‘curta distância’ o volume de bens transportados por rodovia varia em regra na razão inversa da distância, como decorre da leitura do gráfico anterior, onde se representa o volume de mercadorias transacionadas com os países considerados no perímetro de ‘curta distância’, bem como a repartição percentual entre os modos marítimo e rodoviário, independentemente do volume transportado.

IV.6. COMÉRCIO DE MERCADORIAS POR ZONAS ECONÓMICAS E MODO DE TRANSPORTE

No que respeita aos bens transacionados em comércio internacional na perspetiva das zonas económicas onde os países de origem e destino se integram, assinala-se o facto de a UE (a 27) representar 55,4% da tonelagem total e 73% do valor, seguindo-se a OPEP com quotas respetivas de 10,2% e 3,4% e a EFTA com quotas residuais de 0,8% e 1,1%.

DISTRIBUIÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL TOTAL POR ZONAS ECONÓMICAS (ZE) E MODOS

(Milhares de Toneladas - 2020)

Modo	UE27		OPEP		EFTA		RESTANTES PAÍSES	
	10 ³ Ton	%	10 ³ Ton	%	10 ³ Ton	%	10 ³ Ton	%
Marítimo	11 976,5	23,4%	9 449,3	99,9%	568,7	80,0%	29 070,2	93,6%
Rodoviário	33 816,7	66,0%	5,2	0,1%	141,0	19,8%	1 119,0	3,6%
Ferroviário	719,1	1,4%	0,1	0,0%	0,0	0,0%	13,9	0,0%
Aéreo	27,2	0,1%	5,6	0,1%	0,7	0,1%	629,8	2,0%
Outros	4 714,4	9,2%	0,0	0,0%	0,6	0,1%	231,2	0,7%
TOTAL	51 253,9	100,0%	9 460,2	100,0%	711,0	100,0%	31 064,1	100,0%
% ZE / TOTAL	55,4%		10,2%		0,8%		33,6%	

(Milhões de Euros - 2020)

Modo	UE27		OPEP		EFTA		RESTANTES PAÍSES	
	10 ⁶ Ton	%	10 ⁶ Ton	%	10 ⁶ Ton	%	10 ⁶ Ton	%
Marítimo	8 012,0	9,0%	3 848,8	93,8%	337,0	25,8%	18 861,2	68,8%
Rodoviário	70 529,6	79,5%	25,0	0,6%	827,6	63,3%	4 376,0	16,0%
Ferroviário	841,5	0,9%	0,2	0,0%	0,0	0,0%	81,3	0,3%
Aéreo	1 133,5	1,3%	229,0	5,6%	138,6	10,6%	3 519,9	12,8%
Outros	8 225,2	9,3%	0,9	0,0%	4,3	0,3%	593,2	2,2%
TOTAL	88 741,7	100,0%	4 103,9	100,0%	1 307,5	100,0%	27 431,6	100,0%
% ZE / TOTAL	73,0%		3,4%		1,1%		22,6%	

Em termos de modo de transporte utilizado constata-se naturalmente a prevalência do rodoviário no que respeita a transações com a UE que representa 66% em peso e 79,5% em



valor, contra 23,4% e 9% do marítimo, sendo que, também com naturalidade, se verifica que o modo marítimo assegurou a quase totalidade do volume transacionado com os países da OPEP, ascendendo a 99,9% em peso e 93,8% em valor, sendo que nos países da EFTA esta quota se situa em 80% e 25,8% em valor.

Salienta-se o facto de os restantes países incluírem nomeadamente o Brasil (que representa 16,9% do total em peso e 8,5% em valor), os EUA (14,1% e 14,3%), o Reino Unido (11,8% e 17,8%), a China (5,3% e 13,3%), Marrocos (5,2% e 3%) e Rússia (5,1% e 2,5%) e Turquia (4,8% e 4,6%), respetivamente 63,2% em peso e 63,9% em valor, no conjunto de um total de 180 países.

No conjunto deste grupo do 'restantes países' o modo marítimo representa 93,6% da tonelagem total das mercadorias transacionadas, a que corresponde 68,8% em valor, cabendo ao rodoviário apenas uma quota de 3,6% que se eleva a 16% se considerarmos o valor económico.

Em termos de valor unitário apura-se uma média de 1839 €/ton no comércio com os países da EFTA, seguido de 1731 €/ton no comércio com a UE, e de 434 €/ton na OPEP.



V. TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE



V.1. ENQUADRAMENTO GERAL

O tráfego marítimo de mercadorias em todo o sistema portuário comercial nacional traduziu-se em 2020 em cerca de 79,37 milhões de toneladas, o que reflete um decréscimo de -7% relativamente ao registado em 2019, constituindo a terceira variação negativa sucessiva, após registos positivos nos quatro anos imediatamente anteriores. Deste volume, aos portos do Continente cabe uma quota de 95,8% e registam um recuo de -7,1%, enquanto os portos dos Açores representam 2,8% após um crescimento de +0,7% e os da Madeira mantêm uma quota de 1,4% tendo recuado -10%. Assinala-se, no entanto, que ambas as regiões têm subjacente uma tendência de evolução positiva para o período entre 2015 e 2020, traduzida globalmente por uma taxa média anual de crescimento de +1,8% no caso dos Açores e de +1,1% no caso da Madeira, sendo que o conjunto dos portos do Continente registam uma evolução média anual negativa a uma taxa de -2%.

**MOVIMENTO PORTUÁRIO TOTAL DE MERCADORIAS EM TERRITÓRIO NACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL DE 2015 a 2020**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% 2020	Δ% 2020/2019	Δ% média 2015-2020
Continente	83 856.6	88 056.9	89 948.0	86 854.7	81 910.5	76 064.9	95.8%	-7.1%	-2.0%
Madeira	1 056.2	1 105.7	1 158.3	1 170.1	1 200.4	1 080.8	1.4%	-10.0%	+1.1%
Açores	1 992.8	2 182.1	2 234.1	2 336.3	2 209.1	2 225.3	2.8%	+0.7%	+1.8%
TOTAL	86 905.5	91 344.7	93 340.4	90 361.2	85 319.9	79 371.0	100.0%	-7.0%	-1.9%
	-	+5.1%	+2.2%	-3.2%	-5.6%	-7.0%	-	-	-

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias
Tratamento: AMT

Considerando o sentido do fluxo do movimento das mercadorias, a leitura do quadro seguinte revela que o conjunto dos portos nacionais embarcou 40,4% do volume total e desembarcou 59,6%, sendo a proporção dos embarques de 41,2% no Continente, 25,7% nos Açores e apenas de 12,3% na Madeira, sendo que comparativamente à quota de 2019 no Continente e nos

**MOVIMENTO PORTUÁRIO TOTAL DE MERCADORIAS EM TERRITÓRIO NACIONAL
POR NATUREZA DE OPERAÇÃO**

		Continente	Madeira	Açores	TOTAL				
2020	Embarque	31 344 686	41.2%	133 003	12.3%	572 804	25.7%	32 050 494	40.4%
	Desembarque	44 720 173	58.8%	947 817	87.7%	1 652 467	74.3%	47 320 458	59.6%
	Total	76 064 859	100.0%	1 080 820	100.0%	2 225 271	100.0%	79 370 952	100.0%
		95.8%	-	1.4%	-	2.8%	-	100.0%	-
2019	Embarque	31 809 292	38.8%	148 400	12.4%	536 924	24.3%	32 494 617	38.1%
	Desembarque	50 101 160	61.2%	1 052 008	87.6%	1 672 157	75.7%	52 825 326	61.9%
	Total	81 910 452	100.0%	1 200 408	100.0%	2 209 081	100.0%	85 319 943	100.0%
		96.0%	1.4%	2.6%				100.0%	
Δ % 2020/2019	Embarque	-1.5%	-10.4%	+6.7%				-1.4%	
	Desembarque	-10.7%	-9.9%	-1.2%				-10.4%	
	Total	-7.1%	-10.0%	+0.7%				-7.0%	

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias
Tratamento: AMT



Açores observa-se um aumento de +2,4 e de +1,4 pontos percentuais, respetivamente, enquanto na Madeira as expedições recuam ligeiramente, -0,1%.

A variação do volume associado a estes fluxos e comparativa a 2019, revela a manutenção da natureza da variação, isto é, ambos os fluxos representam registos negativos no Continente e na Madeira, mais expressivos os desembarques no Continente, -10,7%, sendo idênticos, na casa de -10% na Madeira. Nos Açores assinala-se um acréscimo do volume de mercadorias expedidas traduzido em +6,7%, que revela não ter sido notoriamente afetado pela crise pandémica.

Contudo, conforme decorre da leitura do Anexo 4, importa assinalar relevantes assimetrias entre os rácios dos embarques comparativamente ao volume total das mercadorias movimentadas, sendo de referir que os únicos portos onde esse indicador assume um valor superior a 50%, associado a portos com perfil exportador, são Viana do Castelo (73,8%), Figueira da Foz (66,2%), Setúbal (52,6%) e Faro, que representam 10,9% do volume total de mercadorias movimentadas e refletem uma diminuição face a 2019 de -5,2%. Salienta-se o facto de nenhum porto das Regiões Autónomas ter atingido a fasquia de 50%, tendo o valor mais elevado sido registado no porto de Ponta Delgada, nos Açores, com 29,5%, seguido de Praia da Vitória com 21,8%, sendo que estes dois portos, no seu conjunto, representam 85,8% do total do volume das mercadorias movimentadas na região. No porto do Caniçal, na Madeira, que representa 91% do total da Região, o rácio dos embarques situam-se na casa de 13% do total.

No que respeita à tipologia das mercadorias movimentadas nos portos, constata-se que a classe de Granéis Líquidos é a mais representativa com 38,7% (por influência do peso que detém no Continente, 39,4%, mitigado pelos 24% que representa na Madeira e 19,1% nos Açores), sendo maioritariamente constituídos por combustíveis. Nas Regiões Autónomas a Carga Contentorizada é a que representa a maioria da tonelage movimentada, sendo de 58,7% na

**MOVIMENTO PORTUÁRIO DE MERCADORIAS EM TERRITÓRIO NACIONAL
POR TIPO DE CARGA
VOLUME EM 2020 E VARIAÇÃO FACE A 2019**

	CONTINENTE			MADEIRA			AÇORES			TOTAL		
	Ton	Δ%	Quota	Ton	Δ%	Quota	Ton	Δ%	Quota	Ton	Δ%	Quota
CARGA GERAL	32 455 025	+2.6%	42.7%	664 763	-5.5%	61.5%	1 331 162	+4.2%	59.8%	34 450 950	+2.5%	43.4%
	94.2%	-	-	1.9%	-	-	3.9%	-	-	100.0%	-	-
Contentorizada	26 116 997	+5.8%	34.3%	634 960	-5.1%	58.7%	1 201 460	+3.1%	54.0%	27 953 417	+5.4%	35.2%
Fracionada	4 885 393	-8.2%	6.4%	29 803	-14.1%	2.8%	114 024	+20.7%	5.1%	5 029 220	-7.7%	6.3%
Roll On-Roll Off	1 452 635	-9.7%	1.9%	0	-	0.0%	15 678	-12.2%	0.7%	1 468 313	-9.8%	1.8%
GRANÉIS SÓLIDOS	13 616 716	-22.9%	17.9%	156 919	-9.7%	14.5%	468 344	+6.0%	21.0%	14 241 979	-22.1%	17.9%
	95.6%	-	-	1.1%	-	-	3.3%	-	-	100.0%	-	-
GRANÉIS LÍQUIDOS	29 993 118	-8.1%	39.4%	259 138	-19.8%	24.0%	425 765	-13.0%	19.1%	30 678 021	-8.3%	38.7%
	97.8%	-	-	0.8%	-	-	1.4%	-	-	100.0%	-	-
TOTAL GERAL	76 064 859	-7.1%	100.0%	1 080 820	-10.0%	100.0%	2 225 271	+0.7%	100.0%	79 370 950	-7.0%	100.0%
	95.8%	-	-	1.4%	-	-	2.8%	-	-	100.0%	-	-

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias
Tratamento: AMT



Madeira e de 54% nos Açores, com o primeiro a registar um decréscimo de -5,1% e o segundo um acréscimo de +3,1%, relativamente ao volume processado em 2019.

V.2. MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE

Por Porto

Os dados das administrações portuárias emitidos no âmbito da Diretiva Marítima revelam que o sistema portuário do Continente registou um movimento total de 76,19 milhões de toneladas de mercadorias, excluindo as taras dos contentores cheios. Este valor representa uma quebra de -7% relativamente a 2018 e sucede a um recuo de -2,5% registado em 2018 face a 2017, sendo que estes decréscimos surgem após uma série de pelo menos seis anos consecutivos de crescimento do volume de mercadorias movimentadas, e vêm determinar uma inflexão na tendência de evolução que passa a ser traduzida por uma taxa média anual de crescimento negativo de -0,6%, quando no quinquénio anterior era de +2,8%.

A nível individual, importa sublinhar os portos de Leixões e de Lisboa que são os únicos a registar variações anuais e taxas de crescimento positivo, de respetivamente +1,6% e +1% e +0,6% e +0,9%, sendo de referir que também Viana do Castelo e Setúbal registaram acréscimos do volume anual, de +16,5% e de +3,1%. Por se tratar do porto com maior dimensão em termos de tonelagem de mercadorias movimentadas, assinala-se o facto de Sines registar uma redução desse volume pelo terceiro ano consecutivo, sendo no ano em análise de -12,2%, que traduz um acumulado de -19%, acrescentando referir que a respetiva tendência de evolução apurada no período dos últimos cinco anos passa de +5,7% em 2018 para -1,9% em 2019.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE

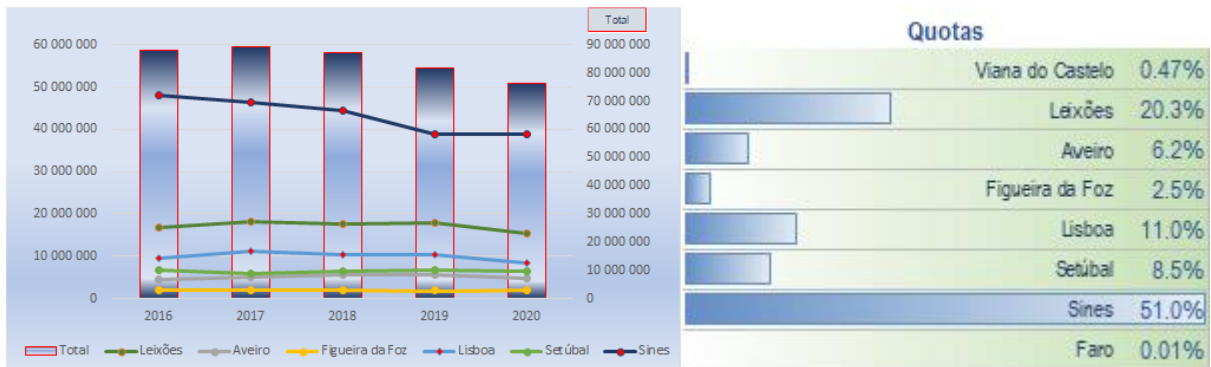
Porto declarante	2016	2017	2018	2019	2020	2020 (%)	Varição 2020/2019	Δ% média anual
Viana do Castelo	391 177	411 868	325 999	379 911	357 157	0.5%	-6.0%	-2.6%
Leixões	16 867 498	18 079 667	17 648 660	17 926 997	15 436 177	20.3%	-13.9%	-1.7%
Aveiro	4 541 538	5 152 579	5 625 776	5 495 356	4 757 585	6.2%	-13.4%	+1.5%
Figueira da Foz	2 032 161	2 023 330	1 980 909	1 892 447	1 938 961	2.5%	+2.5%	-1.6%
Lisboa	9 364 311	11 149 425	10 393 995	10 461 430	8 349 638	11.0%	-20.2%	-2.7%
Setúbal	6 649 463	5 814 763	6 551 057	6 751 868	6 456 413	8.5%	-4.4%	+0.9%
Sines	48 055 982	46 472 582	44 315 318	38 906 649	38 884 917	51.0%	-0.1%	-5.8%
Faro	158 389	85 104	145 782	111 802	7 072	0.0%	-93.7%	-26.2%
Portimão	0	899	654	519	0	0.0%	-100.0%	-8.9%
Total	88 060 519	89 190 217	86 988 150	81 926 979	76 187 920	100.0%	-7.0%	-3.6%
Δ % Anual	+5.0%	+1.3%	-2.5%	-5.8%	-7.0%	-	-	-

Fonte: Administrações Portuárias

Tratamento: AMT



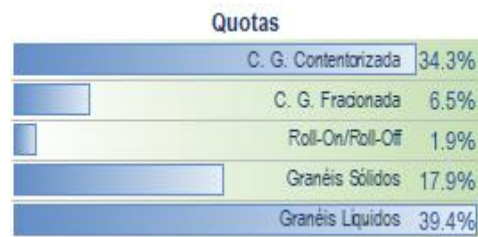
Após verificação destas circunstâncias, o porto de Sines recupera a quota maioritária absoluta no volume de mercadorias movimentadas com 51%, seguindo-se o porto de Leixões com 20,3%, Lisboa com 11%, Setúbal com 8,5%, Aveiro com 6,2% e Figueira da Foz com 2,5%. Viana do Castelo e Faro registam um volume residual, inferior, no seu conjunto, a 0,5% do total, sendo que Portimão não movimenta qualquer mercadoria.



Por Carga

No que respeita à evolução anual do volume de mercadorias movimentadas por forma de acondicionamento, considerando a Carga Geral dividida em Carga Contentorizada, Ro-Ro e Carga Fracionada, e os Granéis divididos em Sólidos e Líquidos, constata-se que a quota mais expressiva é detida pelos Granéis Líquidos, que representam 39,4% da tonelagem movimentada em 2020, seguidos de perto pela Carga Contentorizada, com uma quota de 34,3%, sendo de salientar o facto de esta incluir uma significativa parcela relativa a operações de *transshipment* efetuadas na sua grande maioria no porto de Sines.

Assinala-se ainda o facto de esta ter sido a única tipologia a registar uma variação positiva de 2019 para 2020, crescendo +5,8%, enquanto os Granéis Líquidos recuaram -8,1% e os Granéis Sólidos, que representam 17,9% do total, têm uma quebra de -



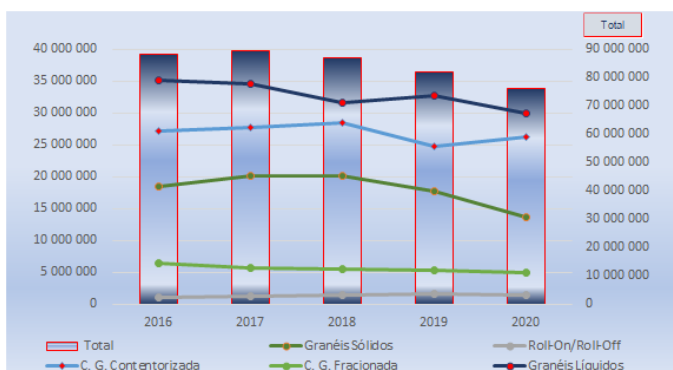
22,7%. A esta quebra não é alheia a forte diminuição de importação de carvão mineral, que

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR TIPOLOGIA DE CARGA

Classes de carga	2016	2017	2018	2019	2020	2020 (%)	Variação 2020/2019	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	27 218 062	27 779 937	28 491 646	24 688 322	26 126 507	34.3%	+5.8%	-1.9%
C. G. Fracionada	6 424 721	5 612 407	5 387 085	5 321 441	4 942 642	6.5%	-7.1%	-5.7%
Roll-On/Roll-Off	991 051	1 210 173	1 357 774	1 609 518	1 452 641	1.9%	-9.7%	+10.7%
Granéis Sólidos	18 366 376	20 056 919	20 104 127	17 676 887	13 666 108	17.9%	-22.7%	-6.4%
Granéis Líquidos	35 060 309	34 530 781	31 647 518	32 630 811	30 000 022	39.4%	-8.1%	-3.6%
Outros	0	0	0	0	0	0.0%	-	-
Total	88 060 519	89 190 217	86 988 150	81 926 979	76 187 920	100.0%	-7.0%	-3.6%



ascende a -2,6 milhões de toneladas, verificada no contexto do processo de desativação das centrais termoelétricas de Sines (EDP) e do Pego (Tejo Energia), devido a razões de sustentabilidade, económica e ambiental, relacionadas com as elevadas emissões de CO₂, fortemente penalizadas.



Considerando a tendência de evolução anual do volume movimentado, constata-se que a única tipologia de carga que apresenta uma taxa média anual positiva é Roll-On/Roll-Off, com uma taxa de +10,7%, sendo de assinalar que a Carga Contentorizada, não obstante o incremento positivo,

ainda reflete uma tendência negativa de -1,9% ao ano. Relevante é também assinalar os Granéis Líquidos que têm vindo a registar sucessivas variações negativas nos últimos anos, excetuando o ano de 2019 (+3,1%), tendo subjacente uma taxa média anual de -3,6%.

Sobre o comportamento das várias tipologias de carga a nível dos diversos portos, retratado sinteticamente nos quadros apresentados no Anexo 5, importa destacar que esse comportamento se apresenta claramente positivo, isto é, traduzido pelo registo de um acréscimo de 2019 para 2020 (mesmo em contexto de abrandamento geral da economia neste ano) e por apresentar uma taxa média anual de crescimento também positiva, apenas na Carga Contentorizada e Roll-On/Roll-Off no porto de Leixões, a Carga Contentorizada no porto de Setúbal e ainda também a carga Roll-On/Roll-Off em Sines (apresentando contudo uma dimensão ainda pouco expressiva).

Com um comportamento traduzido pela existência de uma tendência de evolução positiva, tendo embora um recuo de 2019 para 2020, surgem várias tipologias de carga, merecendo destaque a Carga Fracionada e os Granéis Sólidos e Líquidos em Aveiro e os Granéis Sólidos em Setúbal.

Não se pode, contudo, deixar de assinalar o forte crescimento da Carga Contentorizada em Sines, que apresenta ainda uma trajetória negativa, sendo que representa 42,9% do total da carga movimentada no porto e exibe um acréscimo de +17% na evolução de 2019 para 2020. A este facto não é alheia a outorga de uma prorrogação do contrato de concessão do Terminal XXI com a PSA Sines, e a autorização subjacente da realização de um investimento de expansão, quer em termos da extensão do cais e área, como também em equipamento que permite a receção de navios de maiores dimensões, que constituem hoje o paradigma dos mais importantes operadores de transporte de contentores.



Por Natureza de Tráfego

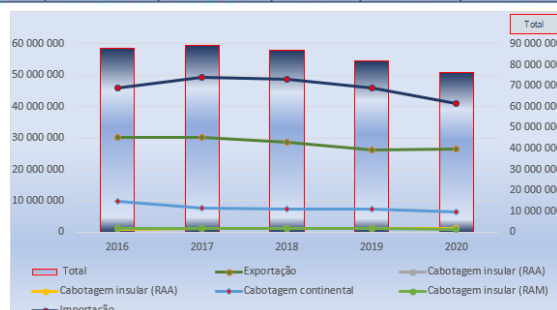
O tráfego de mercadorias desenvolve-se a diversos níveis em função da localização dos portos de origem e de destino se registar no território nacional ou estrangeiro. Neste ponto apresenta-se o tráfego separado por comércio internacional, atendendo ao sentido em que o fluxo se processa, configurando operações de importação ou de exportação, e por comércio nacional, atendendo à localização em termos de Continente ou Regiões Autónomas.

O quadro seguinte mostra a evolução, entre 2016 e 2020, do volume de mercadorias em cada um dos segmentos referidos, assinalando o facto de o comércio internacional registar o valor mais elevado em 2017, mercê do crescimento das importações (+7,3%), tendo vindo a diminuir o respetivo volume desde então, com quebras sucessivamente mais expressivas, atingindo o valor mínimo, do período considerado, no ano de 2020. No entanto, importa destacar o facto de que neste ano, e independentemente do contexto de crise pandémica que se vivia, se verifica um crescimento, embora ligeiro, de +1,8%, do volume das exportações, enquanto as importações apresentavam uma diminuição de -10,7%.

A tendência de evolução anual em ambos estes segmentos de tráfego reflete taxas médias negativas, respetivamente de -2,7% no caso das importações e de -3,8% no caso das exportações.

Natureza do Tráfego	2016	2017	2018	2019	2020	2020 (%)	Varição 2020/2019	Δ% média anual
Internacional								
Importação	45 919 620	49 280 577	48 796 859	46 068 671	41 117 740	54.0%	-10.7%	-2.7%
Exportação	30 067 811	30 058 202	28 512 708	26 129 332	26 611 492	34.9%	+1.8%	-3.8%
Nacional								
Cabotagem continental	9 835 331	7 578 277	7 340 005	7 317 607	6 353 414	8.3%	-13.2%	-9.1%
Cabotagem insular (RAM)	1 034 075	1 034 429	1 068 965	1 085 982	865 758	1.1%	-20.3%	-2.8%
Cabotagem insular (RAA)	1 203 682	1 238 732	1 269 613	1 325 387	1 239 516	1.6%	-6.5%	+1.3%
Total	88 060 519	89 190 217	86 988 150	81 926 979	76 187 920	100.0%	-7.0%	-3.6%
Δ % Anual	+5.0%	+1.3%	-2.5%	-5.8%	-7.0%	-	-	-

No que respeita ao tráfego nacional, da leitura do quadro ressalta a significativa quebra observada no volume de mercadorias movimentadas no contexto da cabotagem continental, que se traduz m -13,2% e tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de -9,1%.



O comportamento da cabotagem insular, com origem ou destino nos portos do Continente, isto é, excluindo o movimento de mercadorias entre as diversas ilhas das Regiões Autónomas,



apresenta variações negativas em 2020 face a 2019, mais elevada no que respeita à RAM, que se traduz em -20,3%, enquanto com a RAA se queda por -6,5%, tendo subjacente uma tendência de evolução positiva, de +1,3%, quando este indicador é de -2,8% se relativo à RAM.

Importa sublinhar que o volume de mercadorias movimentado na cabotagem continental surge duplicado em relação ao volume transportado entre portos, uma vez que é efetuado o registo por dois portos, no embarque e no desembarque.

Sem prejuízo do maior detalhe com que estes tráfegos vão ser objeto de análise nos pontos seguintes, apresenta-se o seguinte resumo das várias naturezas de tráfego por porto.

Porto declarante	Comércio Internacional			Cabotagem				Total Geral	% Exportação / Total Geral	% Com. Internac. / Total Geral
	Importação	Exportação	Total	Continente	RAM	RAA	Total			
Viana do Castelo	77 423	260 196	337 619	19 538	0	0	19 538	357 157	72.9%	94.5%
Leixões	7 716 969	5 017 518	12 734 487	2 124 596	203 540	373 554	2 701 690	15 436 177	32.5%	82.5%
Aveiro	3 112 602	1 269 464	4 382 066	342 569	0	32 950	375 519	4 757 585	26.7%	92.1%
Figueira da Foz	655 795	1 166 424	1 822 219	116 742	0	0	116 742	1 938 961	60.2%	94.0%
Lisboa	4 507 855	2 165 193	6 673 048	656 014	441 321	579 255	1 676 590	8 349 638	25.9%	79.9%
Setúbal	2 894 376	3 129 789	6 024 165	286 203	73 346	72 699	432 248	6 456 413	48.5%	93.3%
Sines	22 152 720	13 595 836	35 748 556	2 807 752	147 551	181 058	3 136 361	38 884 917	35.0%	91.9%
Faro	0	7 072	7 072	0	0	0	0	7 072	100.0%	100.0%
Portimão	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Total	41 117 740	26 611 492	67 729 232	6 353 414	865 758	1 239 516	8 458 688	76 187 920	34.9%	88.9%

Da leitura deste quadro importa sublinhar as assimetrias evidenciadas pelos diversos portos no que respeita ao peso do seu papel no comércio internacional e principalmente nas exportações. Independentemente da tonelagem das mercadorias em causa, assinala-se que as menores quotas no comércio internacional são exibidas por Lisboa e por Leixões, de respetivamente 79,9% e de 82,5%, como resultado da importância que estes portos desempenham no tráfego de cabotagem, especialmente no envio e receção de mercadorias para as Regiões Autónomas, que representa 12,2% em Lisboa e 3,7% em Leixões.

Salienta-se ainda que, também em termos relativos, os portos que apresentam maiores quotas no tráfego de exportação são Viana do Castelo, com 72,9%, Figueira da Foz, com 60,2%, e Faro, com 100%, ficando Setúbal na casa dos 48,5%.



V.3. COMÉRCIO INTERNACIONAL

Considerando apenas o comércio internacional realizado em 2020, por fluxo e por porto e traduzido em tonelagem de mercadorias movimentadas nos portos do Continente, constata-se que o volume transacionado no âmbito do tráfego de exportação representa apenas 39,3% do total, notando-se que Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro apresentam uma quota superior a 50%, com valores respetivos de 77,1%, 64%, 52% e 100%.

Porto Declarante	Fluxo			Estrutura (%) Total	% Exportação / Total
	Importação	Exportação	Total		
Viana do Castelo	77 423	260 196	337 619	0.5%	77.1%
Leixões	7 716 969	5 017 518	12 734 487	18.8%	39.4%
Aveiro	3 112 602	1 269 464	4 382 066	6.5%	29.0%
Figueira da Foz	655 795	1 166 424	1 822 219	2.7%	64.0%
Lisboa	4 507 855	2 165 193	6 673 048	9.9%	32.4%
Setúbal	2 894 376	3 129 789	6 024 165	8.9%	52.0%
Sines	22 152 720	13 595 836	35 748 556	52.8%	38.0%
Faro	0	7 072	7 072	0.0%	100.0%
Total	41 117 740	26 611 492	67 729 232	100.0%	39.3%

A predominância do porto de Sines é evidenciada neste quadro, ao movimentar globalmente 52,8% do total (que, como se verá, resulta da conjugação das quotas de 51,1% nas exportações e de 53,9% nas importações), sendo de referir que estes indicadores são significativamente influenciados pelo volume de mercadorias movimentadas nas operações de *transshipment* efetuadas em Sines, que ascenderão a cerca de 4,5 milhões de toneladas e representarão cerca de 33% das exportações e 20% das importações (o que, em termos do volume total transacionado em comércio internacional poderão representar respetivamente 17% e 11%, o que constitui uma tranche significativa de ‘falsas’ importações e exportações).

Importação e Principais Mercados

O volume de importações por utilização dos portos comerciais do Continente, que, como referido, inclui uma quota-parte de carga de transbordo que ronda os 4,5 milhões de toneladas (11%), cifrou-se em 41,12 milhões de toneladas, inferior ao ano anterior em -10,7% (-4,95 milhões de toneladas), muito por efeito do abrandamento da economia, nacional e internacional, em resposta às medidas de combate à pandemia de covid-19.

O canal mais expressivo para a entrada das mercadorias em território nacional foi o porto de Sines que desembarcou 53,9% do total, tendo, no entanto, registado uma quebra de -5,5% face a 2019. Em termos de evolução média anual no período de 2016 a 2020 o porto de Sines reflete uma taxa média anual de crescimento de -5,7%.



Nas posições seguintes em termos de volume de desembarque de mercadorias importadas surgem os portos de Leixões e de Lisboa, com quotas respetivas de 18,8% e de 11%, após quebras de -19,6% e de -15,3%, face ao ano anterior. As taxas médias anuais de crescimento situam-se na casa de +0,8% em Leixões e de -3,1% em Lisboa.

Aveiro e Setúbal surgem a seguir com quotas, respetivamente, de 7,6% e de 7% do volume das mercadorias importadas.

Porto Declarante	2016	2017	2018	2019	2020	Estrutura (%) 2020	Varição 2019 → 2020	Δ% média anual
Viana do Castelo	55 166	52 706	53 704	115 017	77 423	0.2%	-32.7%	+16.9%
Leixões	7 292 281	9 723 490	9 683 339	9 602 053	7 716 969	18.8%	-19.6%	+0.8%
Aveiro	2 596 889	3 223 630	3 561 994	3 638 667	3 112 602	7.6%	-14.5%	+4.6%
Figueira da Foz	729 362	721 355	598 806	578 848	655 795	1.6%	+13.3%	-4.3%
Lisboa	5 178 479	5 628 168	5 283 681	5 322 555	4 507 855	11.0%	-15.3%	-3.1%
Setúbal	2 588 060	2 300 920	3 264 732	3 370 478	2 894 376	7.0%	-14.1%	+6.0%
Sines	27 479 383	27 630 254	26 350 603	23 441 053	22 152 720	53.9%	-5.5%	-5.7%
TOTAL	45 919 620	49 280 577	48 796 859	46 068 671	41 117 740	100.0%	-10.7%	-2.7%
Varição anual	+2.1%	+7.3%	-1.0%	-5.6%	-10.7%	-	-	-

No topo da lista dos principais mercados de origem das importações, excluindo as mercadorias que são descarregadas no contexto de operações de *transshipment*, surge o Brasil, que após um acréscimo de +64% face ao ano anterior passa a representar 12,6% do total das mercadorias importadas, destronando os EUA, que descem para 5º lugar, com 6,8%, depois da Nigéria, Espanha e Países Baixos que representam respetivamente 11,6%, 9,8% e 6,9%. As principais mercadorias importadas são relativas a produtos energéticos ('Petróleo bruto', 29,6%, 'Gás natural', 11,1%, e 'Produtos petrolíferos refinados líquidos', 4,7%), que globalmente representam 45,5% do total, seguidos dos 'Cereais', que representam 8,4%, e dos 'Outros resíduos e matérias-primas secundárias', que representam 5,1%.

Nos Anexos 6 e 6A apresenta-se informação adicional relativa aos principais países de onde Portugal efetuou importações, em termos e evolução anual e em 2020 por porto principal.

Exportação e Principais Mercados

Incluindo também, naturalmente, uma quota-parte significativa de tonelagem de mercadorias embarcadas no âmbito das operações de *transshipment*, que representa cerca de 17% do total, o volume de carga embarcada tendo o estrangeiro como destino atingiu 26,61 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +1,8% comparativamente ao verificado em 2019, e uma taxa média anual de crescimento de -3,8%, calculada entre 2016 e 2020.

O comportamento do sistema portuário do Continente resulta da conjunção de desempenhos distintos dos vários portos no seu papel de apoio às exportações. Tendo presente que o volume



de mercadorias movimentado no porto de Sines e ‘contabilizado’ nas exportações, inclui uma parte significativa relativa ao regime de *transshipment*, este porto representa 51,1% da tonelagem total expedida no âmbito do comércio internacional, que recuaria para 41,1% se fosse excluída a parcela de transbordo, que traduz um acréscimo de +15,1% face a 2019. Sublinha-se que, não obstante a evolução recente, a curva subjacente a essa evolução avaliada desde 2016 é negativa em -5% ao ano.

Porto Declarante	2016	2017	2018	2019	2020	Estrutura (%) 2020	Varição 2019 → 2020	Δ% média anual
Viana do Castelo	320 906	338 388	254 834	243 809	260 196	1.0%	+6.7%	-7.4%
Leixões	4 682 983	4 811 797	4 581 995	5 024 798	5 017 518	18.9%	-0.1%	+1.8%
Aveiro	1 703 836	1 692 389	1 762 455	1 568 230	1 269 464	4.8%	-19.1%	-6.0%
Figueira da Foz	1 171 561	1 167 492	1 265 225	1 199 701	1 166 424	4.4%	-2.8%	+0.2%
Lisboa	2 701 978	3 777 871	3 180 479	3 135 789	2 165 193	8.1%	-31.0%	-5.6%
Setúbal	3 787 540	3 260 178	2 983 580	3 049 859	3 129 789	11.8%	+2.6%	-4.6%
Sines	15 570 748	15 002 727	14 385 419	11 811 199	13 595 836	51.1%	+15.1%	-5.0%
Faro	128 259	6 515	98 721	95 947	7 072	0.0%	-92.6%	-21.7%
TOTAL	30 067 811	30 058 202	28 512 708	26 129 332	26 611 492	100.0%	+1.8%	-3.8%
Varição anual	-1.4%	-0.0%	-5.1%	-8.4%	+1.8%	-	-	-

Na segunda posição surge o porto de Leixões por onde passaram 18,9% das mercadorias exportadas, sendo que o volume que lhe está subjacente recuou -0,1% relativamente ao do ano anterior, mantendo, contudo, uma tendência crescente na sua evolução anual, de +0,8%.

Nas duas posições seguintes regista-se uma inversão, com Setúbal a passar para terceiro lugar, após crescimento de +2,6% e de Lisboa ter registado uma quebra de -31%, passando a deter quotas respetivas de 11,8% e de 8,1%. Salienta-se também que Aveiro vê a Figueira da Foz aproximar-se, após variações respetivas de -19,1% e de -2,8%, a que correspondem quotas de 4,8% e 4,4%.

Considerando os principais mercados de destino das exportações por via marítima (excluindo a carga contentorizada expedida por Sines no contexto do tráfego de *transshipment*), constata-se que os Países Baixos, tendo embora registado uma quebra de -16,1% face a 2019, mantêm a 1ª posição, com uma quota de 16,1% (inferior em -3,4 pontos percentuais à do ano anterior), apresentando uma elevada dispersão de produtos, dos quais se destacam como mais significativos a ‘pasta, papel e seus artigos’ (16,6% do total), ‘produtos químicos orgânicos de base’ (12,6%) e os ‘produtos petrolíferos refinados líquidos’ (10,1%).

Na segunda posição surge a Espanha, subindo uma posição para uma quota de 10,9%, superior em 1,2 pontos percentuais, após registo de um acréscimo em tonelagem de +20,9%. As mercadorias mais representativas são ‘produtos petrolíferos refinados líquidos’ com 41,1%, a que se segue ‘pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.’ com 17,7% e ‘pasta, papel e seus artigos’ com 4,1%.



Das posições seguintes destacam-se os EUA e o Reino Unido com quotas respetivas de 10,6% e de 9,5%, à frente de Marrocos (5,4%), Bélgica (4,6%), Turquia (3,4%), Itália (3,3%), Cabo Verde (2,9%) e França (2,6%), destacando dos produtos exportados o ‘ferro e aço de base e ...’, os ‘produtos petrolíferos refinados líquidos’, ‘produtos químicos orgânicos de base’, ‘produtos petrolíferos refinados líquidos’, ‘pasta, papel e seus artigos’ e ainda o ‘cimento, cal e gesso’.

Nos Anexos 7 e 7A apresenta-se algum detalhe da informação para os principais mercados, países e mercadorias, em termos de evolução anual e de 2020 para os principais portos.

V.4. CABOTAGEM CONTINENTAL E INSULAR

Total do Tráfego de Cabotagem por Porto e Tipologia de Carga

O tráfego de cabotagem tratado neste ponto inclui a cabotagem continental, entre portos do Continente, e a cabotagem insular, entre portos do Continente e das Regiões Autónomas, mas exclui as mercadorias movimentadas entre portos das Regiões Autónomas.

Considerando que as operações de carga e de descarga declaradas pelos portos do Continente induzem uma duplicação de tonelagem no que respeita à cabotagem continental, constata-se que no tráfego de cabotagem, em termos globais, foram movimentadas 8,46 milhões de toneladas de mercadorias, o que representa uma diminuição de -13,1% relativamente a 2019, a que corresponde de -1,27 milhões de toneladas.

A tendência de evolução apurada para este tráfego entre 2016 e 2020 regista agora uma inflexão, descendo de um valor ligeiramente positivo (+0,3%) para uma taxa média anual de crescimento de -7,2%, sendo, contudo, muito influenciada pelo pico observado em Sines em 2016, por razões circunstanciais relacionadas com a inoperacionalidade temporária do terminal petrolífero de Leixões, por reparação da monoboia em estaleiro, recebeu o Petróleo Bruto transportado por navios de grande dimensão que se destinavam a Leixões.

Porto Declarante	2016	2017	2018	2019	2020	Estrutura (%) 2020	Varição 2020/2019	Δ% média anual
Viana do Castelo	15 105	20 774	17 461	21 085	19 538	0.2%	-	+5.0%
Leixões	4 892 234	3 544 380	3 383 326	3 300 146	2 701 690	31.9%	-18.1%	-12.4%
Aveiro	240 813	236 560	301 327	288 459	375 519	4.4%	+30.2%	+12.0%
Figueira da Foz	131 238	134 483	116 878	113 898	116 742	1.4%	+2.5%	-4.0%
Lisboa	1 483 854	1 743 386	1 929 835	2 003 086	1 676 590	19.8%	-16.3%	+3.7%
Setúbal	273 863	253 665	302 745	331 531	432 248	5.1%	+30.4%	+13.5%
Sines	5 005 851	3 839 601	3 579 296	3 654 397	3 136 361	37.1%	-14.2%	-9.8%
Faro	30 130	78 589	47 061	15 855			-100.0%	-36.3%
Portimão			654	519			-100.0%	+26.8%
TOTAL	12 073 088	9 851 438	9 678 583	9 728 976	8 458 688	100.0%	-13.1%	-7.2%
Varição anual	+43.9%	-18.4%	-1.8%	+0.5%	-13.1%	-	-	-



As quotas mais expressivas no tráfego de cabotagem continental são detidas por Sines e Leixões, com valores respetivos de 37,1% e 31,9%, surgindo nas posições seguintes Lisboa com 19,8%, Setúbal com 5,1% e Aveiro com 4,4%.

O peso dos portos de Sines e de Leixões reflete a forte influência da necessidade de abastecimento de combustíveis ('produtos petrolíferos refinados líquidos') que têm origem maioritária nas refinarias localizadas na sua proximidade, e cujo volume global representa cerca de 49% do total movimentado neste segmento de tráfego. Para a totalidade dos portos, esta tipologia de mercadoria representa cerca de 60% do total, seguindo-se o 'cimento, cal e gesso' com uma quota de 6% (Setúbal e Aveiro maioritários) e 'pasta, papel e seus artigos' de 3% (Leixões e Figueira da Foz maioritários).

Na perspetiva do acondicionamento das mercadorias assinala-se que os Granéis Líquidos representam a quota mais elevada, de 64,8%, facto que resulta do que atrás ficou referido relativamente ao peso dos 'produtos petrolíferos refinados líquidos'. Assinala-se, no entanto, que esta classe de carga apresenta uma tendência negativa de -10% ao ano, o que reflete o pico de 2016 verificado em Sines e a forte quebra no consumo de combustíveis verificada em 2020 por efeito da crise pandémica de covid-19. Na posição seguinte surge a Carga Contentorizada, com 27,4%, que constitui a forma privilegiada de transporte de mercadorias ('pasta, papel e seus artigos', 'lacticínios e gelados', ...) nomeadamente para as Regiões Autónomas pela facilidade de movimentação e por permitirem o agrupamento de tipologias diversas de mercadorias. Na classe dos Granéis Sólidos, cujo volume total representa 6,8%, a mercadoria com maior volume é 'cimento, cal e gesso', maioritariamente originada em operações de embarque realizadas no porto de Setúbal (representa 70% do total de mercadorias movimentada na classe). A Carga Fracionada e Ro-Ro representam uma quota residual inferior a 1% no conjunto.

VOLUME TOTAL DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR CLASSE DE CARGA

Classe de Carga	2016	2017	2018	2019	2020	Estrutura (%) 2020	Varição 2020/2019	Δ% média anual
Granéis Sólidos	400 067	400 280	359 278	447 061	575 155	6.8%	+28.7%	+9.6%
Granéis Líquidos	9 113 542	6 744 950	6 692 472	6 752 577	5 484 429	64.8%	-18.8%	-10.0%
C. G. Contentorizada	2 480 031	2 567 457	2 513 977	2 437 655	2 316 099	27.4%	-5.0%	-1.8%
C. G. Fracionada	78 311	137 502	110 616	90 217	82 979	1.0%	-8.0%	-3.7%
Roll-On/Roll-Off	1 137	1 249	2 240	1 466	26	0.0%	-98.2%	-15.6%
TOTAL	12 073 088	9 851 438	9 678 583	9 728 976	8 458 688	100.0%	-13.1%	-7.2%

Considerando apenas o tráfego de cabotagem continental, isto é, o volume de mercadorias carregadas e descarregadas com origem e destino nos portos do Continente, que representa 75,1% do total, verifica-se um movimento total de 6,35 milhões de toneladas

Região	2020	Estrutura (%) 2015	Varição 2019→2020
Continente	6 353 414	75.1%	-13.2%
Madeira	865 758	10.2%	-20.3%
Açores	1 239 516	14.7%	-6.5%
TOTAL	8 458 688	100.0%	-13.1%



efetuado em 2020, após quebra de -13,2% face a 2019, e que se reparte por porto conforme quadro seguinte (e detalhe das mercadorias embarcadas e desembarcadas nos Anexos 8 e 9), que reflete a supremacia dos portos de Sines e de Leixões, com um movimento que representa 44,2% e 33,4%, respetivamente, pelas razões já referidas, seguidos por Lisboa com 10,3%, Aveiro com 5,4% e Setúbal com 4,5%.

Do movimento efetuado em 2020 nos tráfegos de cabotagem continental e insular para cada uma das Regiões Autónomas, apresenta-se no quadro seguinte o detalhe desse movimento em função do sentido do fluxo, assinalando que, globalmente, as saídas representam 56,8% do total, enquanto que entre os portos do Continente é de 49,3%. Relativamente à Regiões Autónomas constata-se um desequilíbrio muito acentuado, sendo que as mercadorias expedidas para a Madeira representam 86,1%, com registo de variações negativas em todos os segmentos, e as mercadorias expedidas para os Açores representam 74,9%, tendo registado um acréscimo as expedições de Aveiro e de Setúbal.

Porto Declarante	Continente			R A Madeira			R A Açores			Total		
	Entradas	Saídas	% Saídas	Entradas	Saídas	% Saídas	Entradas	Saídas	% Saídas	Entradas	Saídas	% Saídas
Viana do Castelo	16 236	3 302	16.9%	-	-	-	-	-	-	16 236	3 302	16.9%
Leixões	1 532 120	592 476	27.9%	45 849	157 691	77.5%	113 529	260 025	69.6%	1 691 498	1 010 192	37.4%
Aveiro	334 441	8 128	2.4%	-	-	-	14 348	18 602	56.5%	348 789	26 730	7.1%
Figueira da Foz	1 678	115 064	98.6%	-	-	-	-	-	-	1 678	115 064	98.6%
Lisboa	582 596	73 418	11.2%	74 401	366 920	83.1%	183 076	396 179	68.4%	840 073	836 517	49.9%
Setúbal	169 794	116 409	40.7%	-	73 346	100.0%	-	72 699	100.0%	169 794	262 454	60.7%
Sines	583 321	2 224 431	79.2%	-	147 551	100.0%	-	181 058	100.0%	583 321	2 553 040	81.4%
TOTAL	3 220 186	3 133 228	49.3%	120 250	745 508	86.1%	310 953	928 563	74.9%	3 651 389	4 807 299	56.8%

No que respeita apenas à cabotagem continental, a tonelage das mercadorias expedidas e recebidas entre os diversos portos é traduzida no quadro seguinte, de cuja leitura se destaca a expressão maioritária que envolve as transações entre Sines e Leixões, muito influenciadas pela distribuição de combustíveis ('produtos petrolíferos refinados líquidos'), como já referido, sublinhando que esta é também a tipologia de mercadoria que representa mais tonelage no movimento, neste segmento de tráfego, na maioria dos restantes portos, com exceção de Figueira da Foz (onde é 'pasta, papel e seus artigos') e Setúbal e Viana do Castelo (onde é 'cimento, cal e gesso').

**TRÁFEGO TOTAL DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE - 2020**

Origem/Destino	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-	1 954	1 616	-	-	15 968	-	19 538	0.3%
Leixões	2 001	-	-	97 508	43 177	66 477	1 915 433	2 124 596	33.4%
Aveiro	1 495	32 310	-	12 836	33 371	59 964	202 593	342 569	5.4%
Figueira da Foz	-	100 524	9 531	-	187	6 500	-	116 742	1.8%
Lisboa	-	49 386	3 082	-	-	16 393	587 153	656 014	10.3%
Setúbal	15 968	76 695	32 603	23	33 095	-	127 819	286 203	4.5%
Sines	-	1 947 863	215 182	-	557 067	87 640	-	2 807 752	44.2%
TOTAL	19 464	2 208 732	262 014	110 367	666 897	252 942	2 832 998	6 353 414	100.0%
Estrutura (%) Origem/Destino	0.3%	34.8%	4.1%	1.7%	10.5%	4.0%	44.6%	100.0%	---



Mercadorias Transportadas em Tráfego Doméstico

No sistema portuário nacional

Para uma perspetiva de avaliação do volume de mercadorias efetivamente transportadas por via marítima, impõe-se a exclusão de uma das operações efetuadas nos portos do Continente, onde a origem ou destino é igualmente um porto do Continente.

Com este objetivo, optando por excluir o volume das mercadorias desembarcadas, contamos que as mercadorias transacionadas em tráfego doméstico apresenta a seguinte evolução

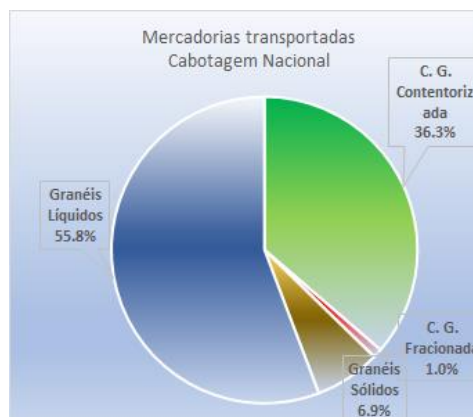
VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE

Porto Declarante	2016	2017	2018	2019	2020	Estrutura (%) 2020	Varição 2020/2019
Viana do Castelo			▲ 244	▲ 2 925	▲ 3 302	0.1%	+12.9%
Leixões	1 943 957	▲ 2 123 711	▲ 2 145 860	▼ 2 014 129	▼ 1 169 570	22.3%	-41.9%
Aveiro	57 099	▼ 15 914	▼ 9 428	▲ 17 035	▲ 41 078	0.8%	+141.1%
Figueira da Foz	130 822	▲ 134 483	▼ 116 878	▼ 113 898	▲ 115 064	2.2%	+1.0%
Lisboa	1 017 156	▲ 1 142 336	▲ 1 165 174	▲ 1 293 328	▼ 1 093 994	20.9%	-15.4%
Setúbal	220 890	▼ 205 910	▼ 185 291	▲ 212 084	▲ 262 454	5.0%	+23.8%
Sines	3 764 529	▼ 2 387 119	▼ 2 373 278	▲ 2 435 711	▲ 2 553 040	48.7%	+4.8%
Faro	30 130	▲ 78 589	▼ 47 061	▼ 15 855			-100.0%
Portimão			▲ 654	▼ 519			-100.0%
TOTAL	7 164 583	6 088 062	6 043 868	6 105 484	5 238 502	100.0%	-14.2%
Varição anual	-14.6%	-15.0%	-0.7%	+1.0%	-14.2%	-	-

que reflete uma relativa estabilidade, perturbada em 2016 pelo embarque circunstancial de Petróleo Bruto de Sines para Leixões (já acima referido), e a quebra determinada em 2020 pela contração da atividade económica, em particular do transporte de mercadorias, por efeito das medidas tomadas em contexto de estado de emergência, como combate à pandemia.

Em termos globais no ano 2020 e envolvendo os portos do Continente, foram transportadas 5,24 milhões de toneladas de mercadorias, o que reflete uma diminuição de -14,2%, com o porto de Sines a deter uma quota de 48,7%, seguido por Leixões e Lisboa com quotas respetivas de 22,3% e de 20,9%. Esta variação foi praticamente determinada pelo comportamento dos portos de Leixões e de Lisboa, que registaram quebras respetivas de -41,9% (-844,6 mil toneladas) e de -15,4% (-199,3 mil toneladas), além de Faro e Portimão, que ‘perderam’ o movimento simbólico de 2019. Das variações positivas dos restantes portos importa destacar a de Sines, cujo acréscimo é de +4,8% (+117,3 mil toneladas).

A repartição da carga transportada por classe de acondicionamento revela a predominância dos Granéis Líquidos, que representa 55,8%, seguida da Carga Contentorizada com 36,3% e dos Granéis Sólidos com 6,9%.





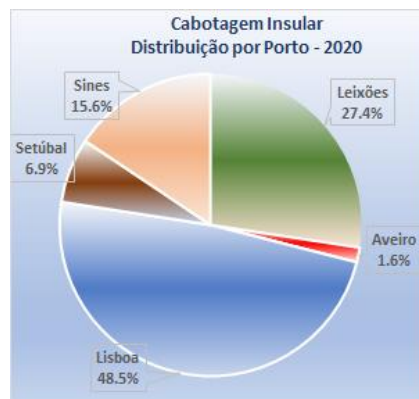
Na cabotagem Insular

A tendência de evolução do volume de mercadorias nos portos do Continente com destino ou origem nos portos das Regiões Autónomas seguiu uma curva positiva entre 2016 e 2019, tendo infletido para um valor médio negativo de -0,6% após quebra verificada em 2020, de -12,7%, correspondente a -306 mil toneladas, e em resultado da conjugação de -20,3% na Madeira e de -6,5% nos Açores.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR MADEIRA e AÇORES
EVOLUÇÃO ANUAL

Porto Declarante	Ano	2016	2017	2018	2019	2020	Estrutura (%) 2020	Varição 2019→2020	Δ% média anual
MADEIRA		1 034 075	1 034 429	1 068 965	1 085 982	865 758	41.1%	-20.3%	-2.8%
AÇORES		1 203 682	1 238 732	1 269 613	1 325 387	1 239 516	58.9%	-6.5%	+1.3%
TOTAL		2 237 757	2 273 161	2 338 578	2 411 369	2 105 274	100.0%	-12.7%	-0.6%

O porto comercial do Continente que expede e recebe maior tonelage de mercadorias das Regiões Autónomas é Lisboa, que detém uma quota de 48,5%, a que se segue Leixões com 27,4% e Sines com 15,6%.



Em termos de tonelage movimentadas e variação em 2020 face a 2019, importa salientar que o porto de Setúbal contrariou o comportamento da generalidade dos portos,

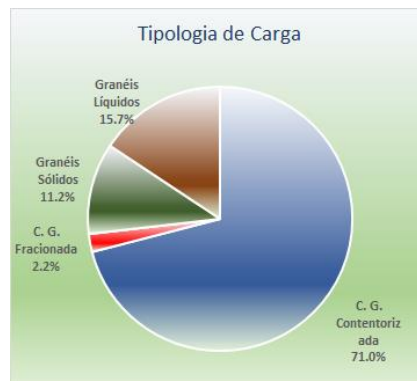
Porto Declarante	Ano	2020	Varição 2019→2020	Δ% média anual
Leixões		577 094	-19.2%	-2.0%
Lisboa		1 020 576	-10.7%	+2.2%
Setúbal		146 045	+43.0%	+10.3%
Sines		328 609	-24.7%	-4.3%

registando um acréscimo de +43%

(+43,9 mil toneladas), quando Lisboa recuava -10,7% (-122 mil toneladas), Leixões -19,2% (-137 mil toneladas) e

Sines -24,7% (-107,6 mil toneladas).

No que concerne à tipologia das classes de carga importa referir que a Carga Contentorizada representa 71% do total, contendo, naturalmente, uma elevada diversidade de mercadorias, com os 'lacticínios e gelados' (9,5 pontos percentuais), 'outros produtos alimentares n.e. ...' (7,4 pp), 'bebidas' (4,5 pp), 'vidro e produtos de vidro,...' (4,1 pp) e 'outras frutas e produtos hortícolas frescos' (3,9 pp), a constituírem as mais relevantes.



Na posição seguinte surgem os Granéis Líquidos, com uma quota de 15,7%, constituídos pelos 'produtos petrolíferos refinados líquidos' (14 pp) e 'produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos' (1,7 pp). Nos Granéis Sólidos, que



representam 11,2% do total, estão maioritariamente incluídos o ‘cimento, cal e gesso’ (8,5 pp), ‘cereais’ (1,4 pp) e ‘óleos e gorduras animais e vegetais’ (1,3 pp).

Os fluxos de embarque e desembarque de mercadorias entre cada um dos portos do Continente e cada uma das Regiões Autónomas processou-se em 2020 conforme o quadro seguinte, assinalando que o volume das mercadorias recebidas representou 20,5% e o das mercadorias expedidas representou 79,5%.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS COM AS REGIÕES AUTÓNOMAS				
ORIGEM		PORTO DE DESTINO/ORIGEM	DESTINO	
Madeira	Açores		Madeira	Açores
45 849	113 529	Leixões	157 691	260 025
74 401	183 076	Lisboa	366 920	396 179
0	0	Setúbal	73 346	72 699
0	0	Sines	147 551	181 058
120 250	310 953		745 508	928 563
431 203		Tráfego Total	1 674 071	
20.5%		2 105 274	79.5%	

No Anexo 10 apresenta-se esta informação separadamente para cada uma das Regiões Autónomas, quer em termos de evolução anual, quer para 2019 por classe de carga.



V.5. VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS POR NACIONALIDADE DOS OPERADORES

No ano de 2020 o transporte marítimo das mercadorias movimentadas no sistema portuário do Continente foi efetuado por operadores dum número superior a sessenta nacionalidades distintas, sem considerar os navios que escalaram os portos de Lisboa e de Setúbal, cujas administrações não disponibilizam essa informação no âmbito da Diretiva Marítima.

O ranking das nacionalidades dos operadores de transporte marítimo com maior volume de mercadorias movimentadas nos portos do Continente é encabeçado pela Suíça que detém uma quota de 29%, superior em 3,8 pontos percentuais ao valor de 2019, e que corresponde a 16,1 milhões de toneladas, o que traduz um acréscimo de +11,4% face à tonelagem transportada no ano anterior. Para a segunda posição sobe o Reino Unido, com uma quota de 7,5%, após registar um acréscimo de +24,8% para 4,18 milhões de toneladas, subindo cinco lugares no ranking. Para a terceira posição passa a Dinamarca com menos um décimo de ponto percentual, isto é, com uma quota de 7,4%, após diminuição de -6,6% do volume de mercadorias.

Na lista das quinze principais nacionalidades de registo dos operadores que atuam nos portos nacionais, importa destacar, pela positiva, a Nigéria que sobe nove posições, transportando 2,27 milhões de toneladas, que traduz um acréscimo de +277% e lhe confere uma quota de 4,1%, e ainda o Brasil e Portugal, que transportam +111,7% e +46,4% sobem cinco e quatro posições, respetivamente. Pela negativa, assinala-se a Noruega que ao transportar -55,8% de tonelagem de mercadorias, passa para a 13ª posição, com uma quota de 2,2%.

**VOLUME DE CARGA TRANSPORTADA
POR NACIONALIDADE DO OPERADOR
Tráfego Internacional - 2020 (*)**

Ranking Values	Δ	País de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	% Volume	Δ% 2020/2019
1	-	Suíça	16 103 969	29.0%	+11.4%
2	+5	Reino Unido	4 180 041	7.5%	+24.7%
3	-1	Dinamarca	4 084 666	7.4%	-6.6%
4	-1	Países Baixos	3 618 306	6.5%	-11.1%
5	+1	Espanha	3 272 676	5.9%	-2.9%
6	-2	Alemanha	2 899 089	5.2%	-27.7%
7	-2	Grécia	2 734 046	4.9%	-28.8%
8	-	Singapura	2 399 956	4.3%	-15.2%
9	+9	Nigéria	2 271 841	4.1%	+277.1%
10	+4	Portugal	1 498 849	2.7%	+46.4%
11	+5	Brasil	1 492 958	2.7%	+111.7%
12	-2	Turquia	1 207 340	2.2%	-17.4%
13	-4	Noruega	1 199 380	2.2%	-55.8%
14	-2	Luxemburgo	1 049 478	1.9%	-7.4%
15	-	Bermudas	933 020	1.7%	+4.4%
-	-	Não especificados	6 555 957	11.8%	-18.7%

(*) Não inclui os portos de Lisboa e de Setúbal, por falta de dados

Sublinha-se o facto de a posição cimeira detida pela Suíça ter naturalmente a influência do tráfego de *transshipment* efetuado no Terminal XXI em Sines, que se encontra sob gestão da PSA Internacional, operador do grupo MSC sediado naquele país. Sob a nacionalidade suíça são movimentadas cerca de 60% do volume de mercadorias transportadas em contentor.

Recorda-se que estes indicadores excluem o movimento dos portos de Lisboa e de Setúbal, que representam 12,4 milhões de toneladas, correspondente a 18,3% do total.

No que respeita ao tráfego de cabotagem nacional, importa sublinhar que o facto de não se dispor de informação de Lisboa e de Setúbal, vem influenciar de forma muito significativa os



resultados da análise, dado o peso que, sobretudo Lisboa, representam na cabotagem, nomeadamente insular.

Tendo presente esta circunstância, e considerando o tráfego total de e para as Regiões Autónomas, mas apenas o fluxo das mercadorias embarcadas nos portos do Continente com destino a outros portos do Continente, para evitar a duplicação de tonelagem ao contar a carga e a descarga, é sem surpresa que se assinala o facto de os operadores nacionais deterem uma quota maioritária absoluta de 83,2%, que, embora com uma quebra de -9,5% de tonelagem de mercadorias transportadas, excede a quota de 2019 em +5,6 pontos percentuais.

**VOLUME DE CARGA TRANSPORTADA
POR NACIONALIDADE DO OPERADOR
Cabotagem Nacional - 2020 (*)**

Ranking Values	Δ	País de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	% Volume	Δ% 2020/2019
1	-	Portugal	3 229 320	83.2%	-9.5%
2	+2	Países Baixos	189 943	4.9%	+33.2%
3	-	Suíça	181 212	4.7%	-5.9%
4	-2	Alemanha	73 306	1.9%	-71.9%
5	+2	Reino Unido	59 789	1.5%	+9.8%
6	+2	Espanha	44 157	1.1%	-17.8%
7	-1	Dinamarca	40 011	1.0%	-38.5%
8	+3	Noruega	14 349	0.4%	-38.3%
9	+4	Itália	9 116	0.2%	-46.4%
10	+6	Turquia	8 070	0.2%	+14.8%
-	-	Não especificados	32 771	0.8%	-56.4%

(*) Não inclui os portos de Lisboa e de Setúbal, por falta de dados

Nas posições seguintes surgem os Países Baixos e a Suíça com quotas respetivas de 4,9% e 4,7%, a Alemanha com 1,9%, o Reino Unido com 1,5%, a Espanha com 1,1% e a Dinamarca com 1%.

Considerando o tráfego total, de comércio internacional e cabotagem nacional, as quinze principais nacionalidades dos operadores de transporte marítimo são apresentadas no quadro

Ranking Total	País de Registo do Operador	Posição ocupada no porto de:					
		Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines
1	Suíça	20	11	-			1
2	Portugal	4	8	13			3
3	Dinamarca	2	5	-			5
4	Países Baixos	1	2	3			14
5	Reino Unido	7	6	5			2
6	Espanha	8	7	2			7
7	Alemanha	6	3	1			9
8	Grécia	10	4	14			6
9	Singapura	3	10	-			11
10	Nigéria	-	-	-	Sem informação	Sem informação	4
11	Brasil	36	-	-			8
12	Turquia	15	1	4			21
13	Noruega	12	12	6			12
14	Luxemburgo	5	-	-			-
15	Bermudas	16	26	-			10

seguinte, com indicação da posição que cada uma ocupa nos principais portos do Continente.

Da sua leitura ressalta que a posição cimeira da Suíça resulta da atividade no porto de Sines, sendo que em Aveiro ocupa a 10ª posição e em Leixões a 13ª. Na segunda posição surge Portugal, muito influenciada pelo tráfego de cabotagem, com forte influência de Leixões, e que seria reforçada se se entrasse em linha

de conta com o porto de Lisboa, também com forte significado na cabotagem, quer continental, quer com as Regiões Autónomas.



V.6. VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM FUNÇÃO DA BANDEIRA DOS NAVIOS

O número de nacionalidades do registo dos navios que escalaram os portos do Continente em 2020 ascende a quase setenta, constatando-se que o volume associado a cada uma revela relativa dispersão e assimetria.

Considerando o tráfego relativo ao comércio internacional, assinala-se que as cinco principais representam 53,3% do total da tonelagem de mercadorias movimentadas, com a Libéria a deter a quota mais expressiva, de 13,8%, que lhe é conferida pelo total de 9,39 milhões de toneladas

**VOLUME DE CARGA TRANSPORTADA
POR BANDEIRA DO NAVIO
Tráfego Internacional - 2020**

Ranking Values	Δ	País de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	% Volume	Δ% 2020/2019
1	-	Libéria	9 385 988	13.8%	-5.9%
2	-	Panamá	8 979 858	13.2%	-5.7%
3	+1	Marshall, Ilhas	7 142 369	10.5%	+3.0%
4	-1	Malta	5 837 158	8.6%	-20.4%
5	-	Portugal	4 879 514	7.2%	+7.2%
6	+2	Chipre	3 522 026	5.2%	+16.8%
7	-	Países Baixos	3 076 362	4.5%	-2.7%
8	-2	Antígua e Barbuda	2 905 241	4.3%	-21.8%
9	+2	Hong Kong	2 362 877	3.5%	-7.4%
10	-1	Baamas	2 103 256	3.1%	-23.9%
11	+2	Singapura	2 069 726	3.0%	+42.9%
12	-2	Grécia	2 026 279	3.0%	-24.0%
13	-1	Bermudas	1 751 666	2.6%	-17.0%
14	-	Reino Unido	1 454 788	2.1%	+5.0%
15	-	Alemanha	919 787	1.4%	+4.7%
16	+6	Brasil	801 432	1.2%	+98.2%
17	-1	Itália	758 914	1.1%	-10.5%
-	-	Não especificados	7 942 131	11.7%	+0.1%

transportadas, refletindo, contudo, um recuo de -5,9% comparativamente ao volume de 2019. Na segunda posição, a 0,6 pontos percentuais da líder, surge o Panamá com uma quota de 13,2%, após recuo de -5,7% para 8,98 milhões de toneladas. Num patamar acima de cinco milhões de toneladas por ano, encontram-se ainda as Ilhas Marshall e Malta, com tonelagens respetivas de 7,14 e 5,84 milhões de toneladas, a que correspondem quotas de

10,5% e 8,6%, assinalando-se nesta última um decréscimo significativo no volume de mercadorias transportadas que ascende a -20,4%.

Portugal, maioritariamente devido ao Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), detém a quinta posição, com um movimento de 4,88 milhões de toneladas transportadas e uma quota de 7,2% , é a primeira bandeira do top 5 que observa um acréscimo do volume de mercadorias transportadas em 2020 face a 2019, que se traduz em +7,2%.

Das restantes nacionalidades de registo dos navios que escalaram os portos do Continente, merecem destaque por traduzirem acréscimos de tonelagem de mercadorias transportadas, o Chipre (6ª posição, uma quota de 5,2% e um acréscimo de +16,8%), Singapura (11ª posição, uma quota de 3% e um acréscimo de +42,9%), Reino Unido (14ª posição, quota de 2,1% e um acréscimo de +5%), Alemanha (15ª posição, quota de 1,4% e acréscimo de +4,7%) e o Brasil (16ª posição, quota de 1,2% e um acréscimo de +98,2%).



No tráfego doméstico, considerando o volume de mercadorias recebidas e expedidas para as Regiões Autónomas, mas apenas as embarcadas com destino aos portos do Continente, como à referido, a bandeira de Portugal surge na posição cimeira com uma quota de 32,7%, após quebra

**VOLUME DE CARGA TRANSPORTADA
POR BANDEIRA DO NAVIO
Cabotagem Nacional - 2020**

Ranking Values	Δ	País de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	% Volume	Δ% 2020/2019
1	-	Portugal	1 712 230	32.7%	-7.6%
2	-	Malta	904 713	17.3%	-42.5%
3	-	Espanha	338 452	6.5%	-28.3%
4	+5	Itália	293 188	5.6%	+308.6%
5	-1	Chipre	231 691	4.4%	-36.5%
6	-1	Marshall, Ilhas	105 704	2.0%	+4.7%
7	+6	Antígua e Barbuda	69 353	1.3%	+137.7%
8	-1	Libéria	62 116	1.2%	-26.2%
9	-1	Gibraltar	51 602	1.0%	-30.3%
10	-4	Panamá	42 800	0.8%	-54.0%
11	-	Reino Unido	31 388	0.6%	-8.4%
12	+4	Países Baixos	11 852	0.2%	+4.0%
13	+11	Turquia	10 278	0.2%	+297.1%
-	-	Não especificados	1 372 490	26.2%	+2.3%

de -7,6% no volume de mercadorias transportadas, crescendo, no entanto, +2,2 pontos percentuais face a 2019. Na segunda posição segue Malta, com uma quota de 17,3% após diminuição de -42,5% no volume de mercadorias transportadas.

Nas posições seguintes surgem a Espanha e a Itália com quotas respetivas de 6,5% e de 5,6% após

diminuição de -28,3% e acréscimo de +308,6% no volume de mercadorias transportadas.



V.7. MOVIMENTO DE CONTENTORES

O sistema portuário do Continente movimentou em 2020 cerca de 2,74 milhões de TEU, excedendo o volume registado no ano anterior em +2,8%, o que em termos absolutos representa um acréscimo de +75,4 mil TEU, não obstante o abrandamento generalizado da economia, nacional e internacionalmente, por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19. Sublinha-se, no entanto, que esse volume se encontra ainda -6,7% abaixo do anterior máximo, apurado em 2018.

Este crescimento do volume de contentores é fortemente impulsionado pelo porto de Sines, que regista um acréscimo de +13,3%, a que correspondem +188,6 mil TEU, contando, contudo, com o apoio de Setúbal e de Leixões, que observam igualmente um comportamento positivo, sendo que o primeiro reflete um acréscimo de +24,2%, correspondente a +33,1 mil TEU, e o segundo a +2,8%, ou seja, +17,24 mil TEU. O desempenho positivo destes portos é significativamente contrariado por Lisboa, onde se apura uma quebra de -35,1%, correspondente a -188,8 mil TEU, e também, com menor impacto, pela Figueira da Foz, que recua -6,4%, ou -1,29 mil TEU.

Este movimento confere a Sines uma posição dominante, traduzida por uma quota de 58,9%, seguido sucessivamente por Leixões, com 23,3%, Lisboa, com 10,9%, Setúbal, com 6,2%, e Figueira da Foz, com 0,7%.

Acresce referir que o movimento de Sines está intensamente alavancado no tráfego de *transhipment*, que, não obstante a informação não conste da Diretiva Marítima, pode adiantar-se que no ano em análise este segmento representou cerca de 68% do total de TEU movimentados no próprio porto de Sines, e cerca de 39% do volume de TEU movimento em todo o sistema portuário do Continente.

Alargando a observação do comportamento dos portos ao período de 2016 a 2020, constata-se uma trajetória ligeiramente negativa que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE TEU
(NOS PRINCIPAIS PORTOS DO CONTINENTE)

Porto	2016	2017	2018	2019	2020	%	Δ% 2020 / 2019	Δ% média anual
Leixões	602 673	580 469	613 457	620 653	637 893	23,3%	+2,8%	+1,8%
Figueira da Foz	24 210	24 354	19 619	20 280	18 991	0,7%	-6,4%	-6,6%
Lisboa	390 896	495 185	427 768	461 634	299 370	10,9%	-35,1%	-5,1%
Setúbal	152 948	165 067	123 303	136 767	169 838	6,2%	+24,2%	+0,4%
Sines	1 513 100	1 669 068	1 750 453	1 423 222	1 611 979	58,9%	+13,3%	-0,3%
Outros	140	340	285	144	11	0,0%	-	-
TOTAL	2 683 967	2 934 483	2 934 885	2 662 700	2 738 082	100,0%	+2,8%	-0,6%
Δ % anual	+6,3%	+9,3%	+0,0%	-9,3%	+2,8%	-	-	-



de -0,6%, marcada pela quebra verificada em 2019, que 2020 não conseguiu recuperar. Uma trajetória negativa é também apurada nos portos de Sines, Lisboa e Figueira da Foz, sendo ligeira a de Sines, na casa de -0,3%, com maior expressão em Lisboa, com -5,1%, atendendo à sua dimensão.

Naturalmente o tráfego de Contentores tem a sua expressão máxima na vertente de comércio internacional, com as importações e exportações a representarem respetivamente 44,9% e 44,3% do total, cabendo à Cabotagem os restantes 10,8%, resultante da soma da quota de 3%

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE CONTENTORES (TEU) POR FLUXOS DE TRÁFEGO

Tráfego	2016	2017	2018	2019	2020	% 2020	Δ %	Δ% média anual
IMPORTAÇÃO	1 176 159	1 305 629	1 310 764	1 168 258	1 229 313	44,9%	+5,2%	-0,3%
EXPORTAÇÃO	1 185 319	1 293 661	1 301 143	1 180 374	1 214 229	44,3%	+2,9%	-0,4%
CABOTAGEM	322 489	335 193	322 978	314 068	294 540	10,8%	-6,2%	-2,4%
Continental	121 964	126 664	105 445	87 973	81 982	3,0%	-6,8%	-10,9%
R. A. Madeira	100 438	105 332	108 866	112 379	101 228	3,7%	-9,9%	+0,8%
R. A. Açores	100 087	103 197	108 667	113 716	111 330	4,1%	-2,1%	+3,1%
TOTAL GERAL	2 683 967	2 934 483	2 934 885	2 662 700	2 738 082	100,0%	+2,8%	-0,6%
Δ % anual	+6,3%	+9,3%	+0,0%	-9,3%	+2,8%	-	-	-

do tráfego entre portos do Continente, de 3,7% com a Região Autónoma da Madeira e 4,1% com a Região Autónoma dos Açores. Importa referir que os fluxos de importação e de exportação incluem o tráfego de *transhipment*, cujo peso em termos do total foi já referido.

No que concerne ao tráfego internacional por países de origem e destino, que se resume no quadro seguinte, importa salientar a posição destacada da Espanha, com uma quota 15% do total, seguida dos EUA com 10,4%. Constata-se que nestes dois países a quota-parte das exportações regista forte assimetria, apresentando os valores respetivos de 32,1% e de 90,8%, sendo que a este facto não será alheio o tráfego de *transhipment*. Importa ainda referir das posições seguintes, as que correspondem a quotas superiores a 5%, a saber, os Países Baixos, que detêm uma

Unidade: 10³ TEU

Ranking	Países	Impor- tação	Expor- tação	Total	Quota	Δ% 2020 / 2019	% Export / Total
1	Espanha	242.5	114.8	357.3	15.0%	+9.3%	32.1%
2	E. U. A.	22.9	225.4	248.2	10.4%	+23.6%	90.8%
3	Países Baixos	124.7	102.6	227.3	9.6%	-10.5%	45.1%
4	Reino Unido	50.7	125.3	176.0	7.4%	+1.8%	71.2%
5	Turquia	115.1	47.7	162.8	6.8%	+16.4%	29.3%
6	China	119.8	20.6	140.4	5.9%	+9.7%	14.7%
7	Bélgica	91.0	35.7	126.7	5.3%	+9.0%	28.2%
8	Marrocos	69.6	34.8	104.4	4.4%	-16.7%	33.3%
9	Itália	61.6	20.1	81.7	3.4%	+14.8%	24.6%
10	Canadá	9.9	59.1	69.0	2.9%	+6.3%	85.6%
11	Panamá	18.0	37.9	55.9	2.4%	+93.1%	67.8%
12	Grécia	32.7	20.7	53.4	2.2%	+13.3%	38.8%
13	África do Sul	1.9	40.6	42.5	1.8%	-15.4%	95.6%
14	México	10.4	30.1	40.6	1.7%	-13.3%	74.3%
15	Angola	15.0	25.4	40.4	1.7%	-38.7%	62.8%
16	Malásia	39.2	0.3	39.5	1.7%	+44.2%	0.8%
17	Brasil	3.3	36.0	39.3	1.7%	+7.8%	91.6%
18	Índia	32.2	5.9	38.0	1.6%	+80.8%	15.4%
19	Alemanha	26.5	8.1	34.6	1.5%	-34.6%	23.4%
20	França	17.3	15.9	33.2	1.4%	-34.7%	47.9%
	Outros	91.5	173.7	265.2	11.2%	-3.2%	65.5%
	Total	1 195.7	1 180.6	2 376.4	100.0%	-6.6%	49.7%



quota de 9,6%, o Reino Unido, de 7,4%, a Turquia, de 6,8%, a China, de 5,9%, e a Bélgica, de 5,3%, que, conjuntamente com os primeiros, totalizam 60,5% do total do tráfego de contentores, medido em TEU.

Apresentando o segmento de mercado relativo ao movimento portuário do número de contentores e na perspetiva das suas diversas dimensões, constata-se uma bipolarização entre os 20 pés e os 40 pés, com predominância destes últimos, que representam 58,2% do total, enquanto os primeiros representam 38,9%, no conjunto 97,1%.

O número total de contentores movimentados nos portos comerciais do Continente em 2020 atingiu 1,68 mil, excedendo em +2,7% o volume de 2019 e refletindo variações positivas em todas as dimensões dos contentores, sendo que os inferiores a 20 pés e entre 20 e 40 pés, com pouca expressão, foram os que registaram acréscimos mais expressivos. As tipologias de contentores com 20 e 40 pés registaram acréscimos respetivos de +1,9% e de +2,5%.

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE CONTENTORES POR DIMENSÃO

DIMENSÃO	2016	2017	2018	2019	2020	%	Δ% 2020 / 2019	Δ% média anual
Contentores de 20 pés	710 914	702 083	743 786	648 317	660 938	38,9%	+1,9%	-2,2%
Contentores >20 pés e <40 pés	2 437	4 250	3 474	3 378	4 891	0,3%	+44,8%	+11,8%
Contentores de 40 pés	954 473	1 068 466	1 052 330	963 390	987 567	58,2%	+2,5%	-0,4%
Contentores >40 pés	27 898	35 999	38 068	38 247	43 856	2,6%	+14,7%	+9,8%
Outros								
Total	1 695 722	1 810 798	1 837 658	1 653 332	1 697 252	100,0%	+2,7%	-0,9%
Δ% anual	+4,7%	+6,8%	+1,5%	-10,0%	+2,7%	-		

O movimento de contentores das duas principais dimensões em cada um dos portos do Continente é traduzido no quadro seguinte, de cuja leitura ressalta a prevalência dos contentores de 40 pés em todos os portos, sendo que a maior proporção claramente se verifica na Figueira da Foz, onde esta tipologia representa 92,2% do total. No porto de Setúbal esta proporção desce para 64,7% e nos restantes portos oscila entre 54,3% em Lisboa e 58,6% em Sines.

TRÁFEGO DE CONTENTORES EM 2020
POR PORTO E DIMENSÃO DO CONTENTOR

DIMENSÃO	Contentores de 20 pés	Contentores de 40 pés	TOTAL	%
Leixões	141 600 36.6%	218 949 56.5%	387 319	22.8%
Figueira da Foz	295 3.1%	8 701 92.2%	9 434	0.6%
Lisboa	78 130 41.4%	102 467 54.3%	188 778	11.1%
Setúbal	23 171 23.9%	62 807 64.7%	97 137	5.7%
Sines	417 738 41.2%	594 643 58.6%	1 014 577	59.8%
TOTAL	660 938 38.9%	987 567 58.2%	1 697 252 100.0%	-



Para garantir o funcionamento do mercado e corrigir o resultado das fortes assimetrias nos fluxos de mercadorias transportadas em contentor nas várias linhas de *shipping*, há necessidade de assegurar o reenvio de contentores vazios para os grandes centros de expedição. Assim, nos principais portos do Continente verifica-se a movimentação de um volume significativo, mas variável, de contentores ‘vazios’, que representaram globalmente 16,7% do total, ou, por outro lado, verifica-se que o rácio de contentores ‘cheios’ sobre o total de contentores movimentados é de 83,3%. Esta proporção assume o seu valor mais elevado no porto de Sines, de 90,7%, a que, mais uma vez se refere, não é alheia a expressão do número de contentores movimentados em tráfego de *transshipment*, que, em princípio, é constituído apenas por contentores ‘cheios’.

CONTENTORES CHEIOS / TOTAL (%)

	Contentores de 20 pés	Contentores de 40 pés	TOTAL
Leixões	74.8%	79.4%	77.0%
Figueira da Foz	54.2%	48.5%	49.6%
Lisboa	58.1%	67.7%	64.7%
Setúbal	66.9%	73.0%	70.4%
Sines	91.1%	90.4%	90.7%
TOTAL	82.8%	84.1%	83.3%

Nas posições seguintes desse rácio surgem Leixões, com 77%, Setúbal, com 70,4%, Lisboa, com 64,7%, e a Figueira da Foz, com 49,6%, o que é o reflexo da forte componente de exportação, que implica maioritariamente a entrada de ‘vazios’ (99,1%) e a saída de ‘cheios’ (99,6%).

O caso da Figueira da Foz é o que observa valores mais extremados em ambos os fluxos, sendo

Porto	Entrada		Saída	
	Cheios	Vazios	Cheios	Vazios
Figueira da Foz	0.9%	99.1%	99.6%	0.4%
Leixões	68.3%	31.7%	88.4%	11.6%
Lisboa	42.7%	57.3%	87.4%	12.6%
Setúbal	55.2%	44.8%	87.5%	12.5%
Sines	85.0%	15.0%	96.2%	3.8%
Total	73.9%	26.1%	92.9%	7.1%

que, globalmente, 73,9% dos contentores entrados acondicionam mercadorias e apenas 26,1% se encontram vazios, enquanto nas saídas se constata que 92,9% contêm mercadorias e apenas 7,1% saem vazios.

O porto de Sines observa igualmente um rácio muito baixo de contentores vazios, sendo de 15% nas entradas e de 3,8% nas saídas.



V.8. MOVIMENTO DE NAVIOS

No ano de 2020 os portos do Continente registaram 9177 escalas, refletindo uma diminuição de -12,4% face a 2019, sendo que este comportamento é verificado na generalidade dos portos e bastante influenciado pela retração que caracterizou a generalidade das economias mundiais, em resposta às medidas de combate à pandemia de covid-19.

Importa, no entanto, assinalar o aumento de uma escala no porto de Viana do Castelo, que se traduz num acréscimo de +0,6%, e, em especial, nos portos da Setúbal e de Faro, com variações percentuais respetivas de +5,7% e de +57,1%, correspondentes a +83 e +16 escalas. Dos portos que receberam menos navios do que no ano anterior, o maior destaque vai para Lisboa com -872 escalas (-34,2%) e Aveiro, com -224 (-21,5%), sendo de referir que a intensa quebra verificada em Lisboa é explicada em larga medida pelo efeito negativo da pandemia, ao ver canceladas as escalas dos navios de cruzeiro. Igual situação se verificou em Leixões e em Portimão, que registaram respetivamente -111 escalas (-4,4%) e -70 (-97,2%).

Se atendermos ao comportamento do indicador número de escalas ao longo do período de 2016 a 2020, constata-se existir uma tendência de evolução negativa traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -3,4%, refletindo valores igualmente negativos na generalidade dos portos, com única exceção em Faro.

A quota mais significativa do número de escalas registadas em 2020 é detida pelo porto de Leixões, com 26,5%, seguido sucessivamente por Sines, com 21,8%, Lisboa, com 18,3%, Setúbal, com 16,8%, Aveiro, com 8,9%, e Figueira da Foz, com 5%.

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR PORTO DO CONTINENTE

Porto	2016	2017	2018	2019	2020	Quota 2020	Varição 2019 → 2020	Δ% média anual
Viana do Castelo	179	213	163	175	176	1.9%	+0.6%	-2.4%
Leixões	2 634	2 598	2 513	2 547	2 436	26.5%	-4.4%	-1.7%
Douro	42	27	17	21	21	0.2%	+0.0%	-17.9%
Aveiro	1 040	1 064	1 124	1 042	818	8.9%	-21.5%	-4.5%
Figueira da Foz	523	498	474	462	457	5.0%	-1.1%	-3.4%
Lisboa	2 292	2 544	2 357	2 552	1 680	18.3%	-34.2%	-5.2%
Setúbal	1 622	1 418	1 460	1 461	1 544	16.8%	+5.7%	-0.8%
Sines	2 437	2 214	2 111	2 120	1 999	21.8%	-5.7%	-4.4%
Faro	31	18	36	28	44	0.5%	+57.1%	+12.4%
Portimão	55	90	98	72	2	0.0%	-97.2%	-18.7%
Total	10 855	10 684	10 353	10 480	9 177	100.0%	-12.4%	-3.4%
Varição anual	-	-1.6%	-3.1%	+1.2%	-12.4%	-	-	-

Atendendo à tipologia dos navios que em 2020 escalaram os portos do Continente, verifica-se que as mais significativas são Carga Geral e Contentores, com quotas respetivas de 35,3% e de 33,9%, sendo dos primeiros apenas 11,8% arvoram bandeira nacional, enquanto esta



percentagem sobe para 23,7% para os segundos. Importa ainda realçar o facto de os navios de Granéis Líquidos terem representado 20,6% do total das escalas (sendo apenas 2,1% com bandeira nacional), enquanto a quota dos Granéis Sólidos desce para 4,9%, seguindo-se a de ‘transporte especializado (carga seca)’ com 4,2%. Em termos médios globais a percentagem de navios que arvora bandeira nacional é de 14,4%.

**NÚMERO DE ESCALAS POR TIPOLOGIA DE NAVIO E NACIONALIDADE DO REGISTO
ANO DE 2020**

Tipo de Navio	Nacional	Estrangeira	Total		% Nacional / Total
			Nº Escalas	Quota	
Carga geral	384	2 860	3 244	35.3%	11.8%
Contentores	738	2 372	3 110	33.9%	23.7%
Granéis líquidos	40	1 850	1 890	20.6%	2.1%
Granéis sólidos	55	396	451	4.9%	12.2%
Transporte especializado (carga seca)	81	300	381	4.2%	21.3%
Navios de Cruzeiro	13	63	76	0.8%	17.1%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	1	5	6	0.1%	16.7%
Outros	6	19	25	0.3%	24.0%
Total	1 317	7 860	9 177	100.0%	14.4%
%	14.4%	85.6%	100.0%	-	

Conforme decorre da leitura do quadro apresentado no Anexo 12, a bandeira estrangeira arvorada pelo maior número de navios que escalaram os portos do Continente, é a do Chipre, com 10,4% do total, seguida de perto de Malta, com 10,3%, e ainda Antígua e Barbuda e dos Países Baixos, com quotas respetivas de 9,8% e de 9,2%. A restante quota de 45,9% é distribuída por cerca de 65 bandeiras distintas.

Atendendo à nacionalidade do registo dos navios que escalaram os portos do Continente, constata-se que apenas 14,4% são registados em Portugal e 85,6% são registados no estrangeiro. Lisboa é o porto que apresenta uma maior proporção de navios nacionais, que representam 21,1% do total das escalas, seguido de Viana do Castelo e Figueira da Foz, ambos com 19,9%, e Leixões, com 15,6%.

**NÚMERO DE ESCALAS DOS NAVIOS POR PORTO E NACIONALIDADE DO REGISTO
ANO DE 2020**

Porto	Nacional	Estrangeira	Total	Quota %	% Nacional
Viana do Castelo	35	141	176	1.9%	19.9%
Leixões	379	2 057	2 436	26.5%	15.6%
Douro	2	19	21	0.2%	9.5%
Aveiro	78	740	818	8.9%	9.5%
Figueira da Foz	91	366	457	5.0%	19.9%
Lisboa	354	1 326	1 680	18.3%	21.1%
Setúbal	239	1 305	1 544	16.8%	15.5%
Sines	139	1 860	1 999	21.8%	7.0%
Faro	0	44	44	0.5%	0.0%
Portimão	0	2	2	0.0%	0.0%
Total	1 317	7 860	9 177	100.0%	14.4%

Considerando apenas o tráfego de cabotagem, a posição cimeira é detida por navios com bandeira nacional, que representa 24,3%, seguida do Chipre, com 15,6%, e Antígua e Barbuda e dos Países Baixos, ambos com 9,7%, Espanha, com 9,2%, e Malta, com 8%.



No tráfego internacional a posição cimeira é ocupada por Malta, com 11,3% das escalas efetuadas, sendo que as seis seguintes estão inseridas no intervalo entre 8% e 9,8%, e inclui, além das já referidas, a bandeira do Panamá e da Libéria.

No que respeita à classe dos navios, em termos do volume da sua arqueação bruta, apresenta-se no quadro seguinte uma síntese da evolução do número de escalas para o tráfego de cabotagem e internacional por escalão de dimensão dos navios, de cuja leitura se constata que a cabotagem é responsável por 31,3% das escalas efetuadas em 2020, sendo que na origem da maioria destas estão navios com arqueação bruta entre 2 e 5 mil, que representam 37,6%, seguidos de entre 5 e 10 mil, que representam 34%. Neste tráfego, observa-se uma diminuição do número de escalas em todas as classes de navios.

No tráfego internacional (que detém uma quota de escalas de 68,7%) as classes de arqueação bruta mais significativas para os navios que acostam aos portos do Continente, são de 2 e 5 mil, que representam 31,9% das observadas nesse tráfego, seguida da classe entre 5 e 10 mil, com 21,3%, da classe de 20 a 40 mil, com 13,5%, e da classe de 10 a 20 mil, com 12,9%

NÚMERO DE ESCALAS POR NATUREZA DE TRÁFEGO E DIMENSÃO DO NAVIO

Nacionalidade	2016	2017	2018	2019	2020	Quota		Variação 2020/2019
						(1)	(2)	
Cabotagem	3 184	3 305	3 120	3 306	2 875	+31.3%	100.0%	-13.0%
Até 1999	56	91	46	59	53	+0.6%	1.8%	-10.2%
De 2000 a 4999	1 115	1 229	1 204	1 164	1 082	+11.8%	37.6%	-7.0%
De 5000 a 9999	1 199	1 122	990	1 001	977	+10.6%	34.0%	-2.4%
Igual ou Superior a 10 000	814	863	880	1 082	763	+8.3%	26.5%	-29.5%
Tráfego Internacional	7 671	7 379	7 233	7 174	6 302	+68.7%	100.0%	-12.2%
Até 1999	225	173	146	173	125	+1.4%	2.0%	-27.7%
De 2000 a 4999	2 365	2 357	2 282	2 239	2 010	+21.9%	31.9%	-10.2%
De 5000 a 9999	1 782	1 529	1 427	1 340	1 345	+14.7%	21.3%	+0.4%
De 10 000 a 19 999	764	828	886	934	812	+8.8%	12.9%	-13.1%
De 20 000 a 39 999	1 058	987	1 030	1 086	849	+9.3%	13.5%	-21.8%
De 50 000 a 79 999	680	682	561	477	429	+4.7%	6.8%	-10.1%
De 80 000 a 99 999	329	374	354	377	341	+3.7%	5.4%	-9.5%
Igual ou Superior a 100 000	468	449	547	548	391	+4.3%	6.2%	-28.6%
Total	10 855	10 684	10 353	10 480	9 177	+100.0%	-	-12.4%



Salienta-se o facto de a classe de arqueação bruta entre 5 e 10 mil, no tráfego internacional, ser a única a observar um comportamento positivo, ao registar um acréscimo de +0,4% no número de escalas, com efeito quase impercetível na quebra total de -12,4%.

A classe de arqueação bruta mais penalizada em 2020 foi a de 40 a 50 mil, cuja quebra ascendeu a -44% e

não tem representação no tráfego de cabotagem, seguida da de 20 a 30 mil, com -27,3%, e a de 100 a 150 mil, com -17,2%, maioritariamente constituída por navios de cruzeiro que registaram uma quebra de -78 escalas (-97,5%).

No Anexo 14 apresenta-se informação com mais detalhe.

NÚMERO DE ESCALAS POR ESCALÃO DE ARQUEAÇÃO BRUTA

Escalão de Arqueação Bruta	Nº de Escalas	Quota	% Nacional	Δ% 2020 / 2019
Até 1999	178	1.9%	10.7%	-23.3%
De 2000 a 4999	3 092	33.7%	12.2%	-9.1%
De 5000 a 9999	2 322	25.3%	29.9%	-0.8%
De 10 000 a 19 999	1 454	15.8%	7.1%	-15.1%
De 20 000 a 39 999	942	10.3%	5.1%	-27.3%
De 40 000 a 49 999	187	2.0%		-44.0%
De 50 000 a 79 999	438	4.8%	2.7%	-16.3%
De 80 000 a 99 999	352	3.8%	12.2%	-11.8%
De 100 000 a 149 999	173	1.9%	11.6%	-17.2%
De 150 000 a 199 999	34	0.4%		+21.4%
Igual ou Superior a 200 mil	4	0.0%		+100.0%
Total	9 176	100.0%	14.4%	-12.4%



VI. FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA

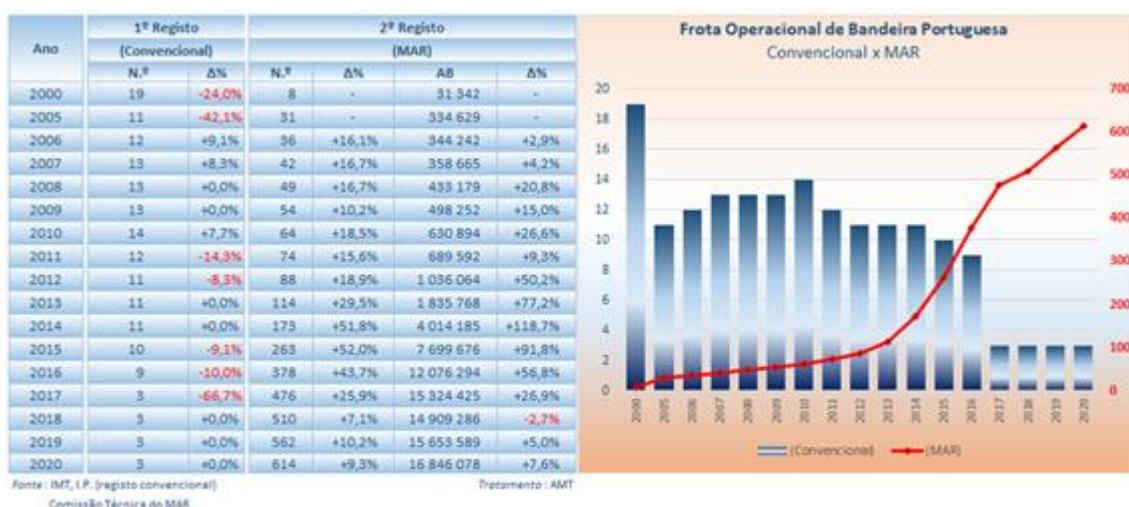


Sob o 1º registo de navios (convencional) encontravam-se no final de 2020 os três navios que já constavam no final de 2017, a saber, dois navios de carga geral da Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, afetos maioritariamente ao serviço de cabotagem para transporte de contentores, e um batelão da Socarmar que se encontra em serviço costeiro internacional (que o IMT não refere na sua informação mais recente), totalizando uma arqueação bruta de 13 818. Desde 1980, ano em que se encontravam registadas 92 embarcações, tem-se vindo a assistir a uma progressiva redução do número de unidades, com forte intensidade até 2005, tendo-se mantido com alguma estabilidade até 2016 (registando-se inclusivamente acréscimos pontuais em 2007 e em 2010), tendo-se em 2017 registado a saída de cinco navios da Transinsular e do navio de passageiros Santa Maria Manuela, do armador Recheio Cash and Carry, do grupo Jerónimo Martins, reduzindo-se assim para três navios, que se mantêm.

Por sua vez, o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), criado em 1989 pelo Decreto-Lei 96/89, de 28 de março, fecha o ano de 2020 com um total de 614 navios de comércio (para além de 31 iates comerciais e 85 embarcações de recreio, que não detalhamos no presente relatório), a que corresponde um crescimento de +9,3% face ao final do ano anterior, mantendo um ligeiro abrandamento da trajetória de crescimento que vinha sendo manifestada no período anterior, traduzido por uma CAGR de +33% calculada entre 2010 e 2017.

Durante o ano de 2020 verificou-se a saída do MAR de 40 dos 562 navios que se encontravam registados no final de 2019, ou seja -7,1%, e a entrada de 92, ou seja +16,4%, cuja conjugação reflete a vitalidade do registo, que observa um acréscimo líquido de +52 unidades, correspondente a +9,3%.

No que respeita à arqueação bruta das embarcações registadas no MAR salienta-se um aumento de +7,6% para um total de 16,85 milhões, o que reflete uma dimensão média de 27,4 mil.





As tipologias de navios que observam maior vitalidade são ‘porta-contentores’, ‘carga geral’ e ‘graneleiros’, nas quais se observa a entrada de respetivamente +28, +25 e +17 novas unidades, e a saída de -15, -8 e -7 unidades, saldando-se com acréscimos de +5,1%, +14,7% e +13,5%.

Conforme ressalta dos valores apresentados nos quadros seguintes, a tipologia de navios mais representada no MAR é a dos Porta-Contentores com 267 unidades e uma arqueação bruta total de 9,55 milhões (respetivamente 43,5% e 56,7%), a que corresponde

Tipologia	2019	2020		Nº em 31dez	Δ%
	Nº em 31dez	Saídas	Entradas		
Porta Contentores	254	-15	+28	267	+5.1%
Carga Geral	116	-8	+25	133	+14.7%
Graneleiros	74	-7	+17	84	+13.5%
Químicos	31	-2	+12	39	+25.8%
Petroleiros	23	-1	+2	26	+13.0%
Ro-Ro	20	-	+2	22	+10.0%
Passageiros	11	-3	+2	10	-9.1%
Gás	9	-	-	9	-
Outros	24	-4	+4	24	-
Total	562	-40	+92	614	+9.3%

FROTA REGISTRADA NO MAR EM 31.DEZEMBRO.2020
(NÚMERO DE NAVIOS E ARQUEAÇÃO BRUTA MÉDIA)
POR TIPO DE NAVIO E ANTIGUIDADE DE REGISTO

Tipo de navio	Nº AB média	Até 2004	De 2005 até 2009	De 2010 até 2014	Em 2015	Em 2016	Em 2017	Em 2018	Em 2019	Em 2020	Total Geral	% Nº e AB Total
Porta Contentores	Nº		1	39	35	45	67	33	21	26	267	43.5%
	AB média	-	3 981	34 787	37 722	42 819	36 913	25 852	22 245	44 130	35 763	56.7%
Carga Geral	Nº	1	5	3	6	16	20	21	35	26	133	21.7%
	AB média	2 469	2 952	12 879	11 039	6 203	8 103	7 226	8 296	5 979	7 376	5.8%
Graneleiros	Nº	1		6	10	12	10	9	19	17	84	13.7%
	AB média	2 169	-	39 795	56 224	76 313	60 173	32 495	31 200	41 143	46 492	23.2%
Químicos	Nº	3	3	10	2	1	1	4	3	12	39	6.4%
	AB média	4 130	4 207	8 972	3 557	11 880	4 859	6 311	13 627	13 852	9 511	2.2%
Petroleiros	Nº	1		5			3	10	5	2	26	4.2%
	AB média	16 263	-	9 611	-	-	-	-	4 069	10 830	13 873	2.1%
Ro-Ro	Nº	2	7	3	1	6			1	2	22	3.6%
	AB média	39 448	-	64 608	-	-	-	-	348 123	17 617	64 543	8.4%
Passageiros	Nº	4	1	1				1	1	2	10	1.6%
	AB média	6 803	16 144	1 587	-	-	-	8 445	9 923	32 906	12 912	0.8%
Gás	Nº		4	4				1			9	1.5%
	AB média	-	3 069	3 430	-	-	-	6 560	-	-	3 617	0.2%
Outros	Nº	8	3	4			2	1	3	3	24	3.9%
	AB média	8 823	573	304	-	-	372	855	1 510	6 092	4 080	0.6%
Total Geral	Nº	20	24	75	54	80	103	80	88	90	614	100.0%
	AB média	3.3%	3.9%	12.2%	8.8%	13.0%	16.8%	13.0%	14.3%	14.7%	100.0%	-

Fonte dos dados : Comissão Técnica do MAR Tratamento: AMT

FROTA REGISTRADA NO MAR EM 31.DEZEMBRO.2020
POR TIPO DE NAVIO E ANO DE CONSTRUÇÃO

Tipo de navio	Até 1949	De 1950 até 1974	De 1975 até 1999	De 2000 até 2004	De 2005 até 2009	De 2010 até 2014	De 2015 até 2019	Em 2020	Total	Idade Média	
Porta Contentores			17	43	146	35	23	3	267	12.9	
Carga Geral			10	19	51	33	17	3	133	11.8	
Graneleiros			1	2	7	21	46	7	84	5.5	
Petroleiros				4	6	7	9		26	8.5	
Ro-Ro			11	8			3		22	18.2	
Químicos			2	9	14	10	1	3	39	12.6	
Passageiros	1	1	4	1	1		1	1	10	27.5	
Gás			1	2	2	4			9	12.9	
Outros		1	8	2	5	3	4	1	24	19.8	
TOTAL	Nº	1	2	54	90	232	113	104	18	614	12.1
	Idade média	72.0	52.0	25.6	17.7	13.0	8.7	2.8		12.1	-

Fonte dos dados : Comissão Técnica do MAR Tratamento: AMT



uma arqueação bruta média de 35,8 mil e uma idade média 12,9 anos. Na segunda posição surge os navios de Carga Geral com 133 navios que representam 21,7% do total, mas apenas 5,8% do volume de arqueação bruta, determinando uma arqueação bruta média de 7,4 mil, sendo a respetiva idade média de 11,8 anos.

Importa ainda uma referência para os Graneleiros que ocupam a 3ª posição com 84 unidades, representando 13,7% do número total e 23,2% do volume de arqueação bruta, cujo volume médio ascende a 46,5 mil, apresentando uma idade média de 5,5 anos, a mais baixa de todas as tipologias, bem como para os Petroleiros, representada por 26 unidades, que representam 4,2% do número total e a 8,5% do volume total de arqueação bruta, com uma arqueação bruta média de 54,6 mil.

As restantes tipologias representam 16,9% do número total e apenas 12,1% do volume de arqueação bruta e apresentam uma idade média de 16,9 anos (onde se inclui o navio mais antigo, de transporte de Passageiros com 72 anos) e uma arqueação bruta média de 19,6 mil.

Acresce ainda referir que mais de 90% dos navios se encontra registada no MAR com prerrogativa de navegação 'worldwide' ou sem restrições.



VII. ANEXOS



ANEXO 1 - VOLUME DO COMÉRCIO INTERNACIONAL POR TRÁFEGO E MODO DE TRANSPORTE EVOLUÇÃO ANUAL EM PESO E VALOR ENTRE 2012-2020

TOTAL													
PESO (10 ³ ton)							VALOR (10 ⁶ €)						
	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total Geral
2012	50 989,5	28 163,1	498,0	943,2	4 059,6	84 653,5	2012	34 179,0	57 066,5	748,9	5 063,4	4 529,4	101 587,1
2013	54 621,8	30 114,0	541,7	1 008,8	4 401,0	90 687,3	2013	35 073,0	58 605,0	687,9	4 752,6	5 197,3	104 315,7
2014	54 015,7	32 478,1	597,5	993,2	5 280,1	93 364,7	2014	33 500,1	62 449,0	626,4	4 662,5	5 847,9	107 085,8
2015	57 312,4	33 520,8	667,1	1 127,7	5 395,7	98 023,6	2015	31 653,6	67 406,0	600,0	4 701,7	5 617,4	109 978,8
2016	56 569,8	33 173,9	895,9	1 176,7	5 681,4	97 497,7	2016	29 348,9	70 374,0	484,4	4 933,6	6 322,0	111 462,9
2017	61 225,0	34 999,1	518,7	1 289,6	5 381,9	103 414,2	2017	35 251,6	76 536,0	665,0	5 790,1	6 463,9	124 706,6
2018	57 918,8	36 519,8	585,4	1 396,3	5 031,9	101 452,4	2018	38 234,7	81 448,2	796,9	5 905,0	6 904,5	133 289,2
2019	57 668,4	37 232,2	801,9	1 463,6	4 032,1	101 198,1	2019	39 038,5	83 891,0	1 012,1	6 364,5	9 573,8	139 879,9
2020	51 064,7	35 081,8	733,1	663,4	4 946,3	92 489,1	2020	31 058,9	75 758,3	923,0	5 020,9	8 823,6	121 584,8
<i>tmac</i>	+0,6%	+3,0%	+4,1%	+1,8%	+0,7%	+1,5%	<i>tmac</i>	+0,6%	+4,9%	+4,9%	+2,7%	+9,2%	+3,7%

IMPORTAÇÃO													
PESO (10 ³ ton)							VALOR (10 ⁶ €)						
	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total Geral
2012	32 916,8	15 377,5	323,9	29,9	3 132,5	51 780,7	2012	18 304,8	32 383,5	331,0	2 021,3	3 333,4	56 374,1
2013	33 308,4	15 738,4	391,0	33,9	3 469,8	52 941,5	2013	17 988,2	32 839,0	322,1	1 977,4	3 886,2	57 012,8
2014	32 492,3	17 642,5	438,8	37,5	4 246,4	54 857,4	2014	17 035,3	35 092,3	333,2	2 028,3	4 542,9	59 032,1
2015	36 288,6	17 631,2	479,6	38,1	4 409,8	58 847,2	2015	16 046,1	37 405,2	358,5	2 082,6	4 452,4	60 344,8
2016	36 226,8	18 202,8	698,7	41,4	4 798,1	59 967,9	2016	14 902,7	39 086,1	283,5	2 281,7	4 869,9	61 424,0
2017	39 735,1	19 572,4	356,8	54,2	4 393,5	64 112,2	2017	18 294,6	43 187,0	330,5	2 864,0	5 012,5	69 688,6
2018	38 267,0	20 066,5	340,4	51,3	3 953,1	62 678,3	2018	20 242,4	46 579,5	352,6	2 838,9	5 425,9	75 439,2
2019	38 170,0	20 388,2	610,4	52,8	2 882,3	62 103,7	2019	20 975,2	47 826,3	447,1	2 764,1	7 964,5	79 977,1
2020	32 086,1	19 340,5	567,1	44,9	3 487,5	55 526,2	2020	15 995,0	42 549,0	341,3	2 492,8	6 422,9	67 801,1
<i>tmac</i>	+1,2%	+3,4%	+4,8%	+6,6%	-0,4%	+1,8%	<i>tmac</i>	+0,8%	+5,0%	+2,1%	+4,8%	+9,6%	+4,1%

EXPORTAÇÃO													
PESO (10 ³ ton)							VALOR (10 ⁶ €)						
	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total Geral
2012	18 072,7	12 785,6	174,1	913,3	927,1	32 872,8	2012	15 874,1	24 683,0	417,8	3 042,1	1 196,0	45 213,0
2013	21 313,4	14 375,5	150,8	974,9	931,2	37 745,7	2013	17 084,8	25 766,0	365,8	2 775,2	1 311,1	47 302,9
2014	21 523,5	14 835,6	158,8	955,7	1 033,7	38 507,2	2014	16 464,7	27 356,7	293,2	2 634,1	1 305,0	48 053,7
2015	21 023,7	15 889,6	187,5	1 089,7	985,9	39 176,4	2015	15 607,6	30 000,8	241,5	2 619,1	1 165,0	49 634,0
2016	20 342,9	14 971,1	197,2	1 135,3	883,3	37 529,8	2016	14 446,2	31 287,8	200,9	2 651,9	1 452,0	50 038,8
2017	21 489,9	15 426,6	161,9	1 235,3	988,4	39 302,1	2017	16 957,0	33 349,0	334,5	2 926,1	1 451,5	55 018,0
2018	19 651,9	16 453,3	245,1	1 345,1	1 078,8	38 774,1	2018	17 992,3	34 868,7	444,3	3 066,0	1 478,6	57 850,0
2019	19 498,4	16 844,0	191,5	1 410,7	1 149,8	39 094,4	2019	18 063,3	36 064,7	565,0	3 600,4	1 609,4	59 902,8
2020	18 978,5	15 741,2	166,0	618,4	1 458,8	36 962,9	2020	15 063,9	33 209,3	581,7	2 528,1	2 400,7	53 783,7
<i>tmac</i>	-0,4%	+2,4%	+2,2%	+1,6%	+4,7%	+0,9%	<i>tmac</i>	+0,4%	+4,7%	+7,7%	+0,9%	+7,6%	+3,2%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT



ANEXO 2 - VOLUME DO COMÉRCIO INTERNACIONAL, POR MODO DE TRANSPORTE E CONTINENTE EM 2020
(Toneladas)

TOTAL

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total	%
Europa	19 851 714	34 971 489	720 951	29 795	4 808 498	60 382 448	65,3%
América	11 958 595	14 746	826	26 786	1 179	12 002 133	13,0%
Ásia	6 077 912	30 195	10 681	22 870	62	6 141 719	6,6%
África	12 321 389	64 329	575	6 730	9	12 393 030	13,4%
Austrália e Oceania	68 671	348	23	511	5	69 558	0,1%
Não Aplicável	786 379	658	0	576 661	136 530	1 500 228	1,6%
TOTAL	51 064 659	35 081 766	733 056	663 352	4 946 283	92 489 117	100,0%
%	55,2%	37,9%	0,8%	0,7%	5,3%	100,0%	

IMPORTAÇÃO

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total	%
Europa	10 608 235	19 281 683	557 244	10 960	3 486 476	33 944 598	61,1%
América	9 024 738	8 535	423	16 786	1 015	9 051 497	16,3%
Ásia	4 185 194	20 388	9 278	13 605	24	4 228 490	7,6%
África	8 223 670	29 298	109	1 097	1	8 254 175	14,9%
Austrália e Oceania	7 016	27	0	32	2	7 077	0,0%
Não Aplicável	37 290	609	0	2 436	0	40 336	0,1%
TOTAL	32 086 143	19 340 542	567 054	44 915	3 487 518	55 526 172	100,0%
%	57,8%	34,8%	1,0%	0,1%	6,3%	100,0%	

EXPORTAÇÃO

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total	%
Europa	9 243 479	15 689 806	163 707	18 835	1 322 023	26 437 850	71,5%
América	2 933 857	6 211	403	10 000	164	2 950 635	8,0%
Ásia	1 892 717	9 807	1 403	9 264	38	1 913 230	5,2%
África	4 097 719	35 030	466	5 633	7	4 138 856	11,2%
Austrália e Oceania	61 655	321	23	480	3	62 481	0,2%
Não Aplicável	749 088	49	0	574 225	136 530	1 459 892	3,9%
TOTAL	18 978 516	15 741 225	166 002	618 437	1 458 765	36 962 944	100,0%
%	51,3%	42,6%	0,4%	1,7%	3,9%	100,0%	

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2019 dados provisórios, 2020 dados preliminares]

Tratamento: AMT



ANEXO 3 - PRINCIPAIS MERCADORIAS DO COMÉRCIO INTRACOMUNITÁRIO POR MODO DE TRANSPORTE - 2020

Modo de Transporte / Mercadoria	Exportação		Importação		Total	
	Ton	%	Ton	%	Ton	%
MARÍTIMO	18 978 516	51,34%	32 086 143	57,79%	51 064 659	55,21%
Petróleo bruto		0,00%	10 667 312	19,21%	10 667 312	11,53%
Derivados energéticos	5 270 006	14,26%	1 552 182	2,80%	6 822 188	7,38%
Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos	107 379	0,29%	4 609 633	8,30%	4 717 012	5,10%
Cereais	52 427	0,14%	3 123 405	5,63%	3 175 832	3,43%
Produtos químicos de base	1 088 978	2,95%	1 464 352	2,64%	2 553 329	2,76%
Outros produtos manufacturados	1 565 577	4,24%	718 872	1,29%	2 284 449	2,47%
Cimento, cal	2 022 752	5,47%	45 983	0,08%	2 068 735	2,24%
Sementes e frutos oleaginosos e gorduras	184 400	0,50%	1 417 889	2,55%	1 602 290	1,73%
Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos	24 554	0,07%	1 310 420	2,36%	1 334 974	1,44%
Pasta de papel e desperdícios de papel	1 247 440	3,37%	71 273	0,13%	1 318 713	1,43%
Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de ferro macio ou de aço	913 049	2,47%	93 386	0,17%	1 006 435	1,09%
Outros produtos químicos	373 547	1,01%	611 995	1,10%	985 542	1,07%
Outras pedras, terras e minerais	743 997	2,01%	224 542	0,40%	968 540	1,05%
Areias, saibro, argilas e escórias	844 456	2,28%	79 946	0,14%	924 401	1,00%
RODOVIÁRIO	15 741 225	42,59%	19 340 542	34,83%	35 081 766	37,93%
Outros produtos manufacturados	2 219 001	6,00%	2 115 382	3,81%	4 334 383	4,69%
Outros produtos químicos	1 477 850	4,00%	1 960 283	3,53%	3 438 133	3,72%
Madeira e cortiça	562 691	1,52%	1 317 856	2,37%	1 880 547	2,03%
Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos	1 188 029	3,21%	690 411	1,24%	1 878 440	2,03%
Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados	747 600	2,02%	860 580	1,55%	1 608 180	1,74%
Outros materiais de construção	938 943	2,54%	384 867	0,69%	1 323 810	1,43%
Produtos químicos de base	408 527	1,11%	881 866	1,59%	1 290 393	1,40%
Sementes e frutos oleaginosos e gorduras	326 983	0,88%	894 099	1,61%	1 221 082	1,32%
Produtos alimentares perecíveis	360 684	0,98%	744 620	1,34%	1 105 303	1,20%
Outros produtos alimentares não perecíveis e lúpulo	425 963	1,15%	621 368	1,12%	1 047 331	1,13%
Material de transporte	526 537	1,42%	511 429	0,92%	1 037 966	1,12%
Bebidas	432 511	1,17%	603 905	1,09%	1 036 416	1,12%
Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de ferro macio ou de aço	483 010	1,31%	543 529	0,98%	1 026 538	1,11%
Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas	418 611	1,13%	522 019	0,94%	940 630	1,02%
Alimentos para animais e desperdícios de produtos alimentares	359 620	0,97%	563 125	1,01%	922 745	1,00%
CAMINHO DE FERRO	166 002	0,45%	567 054	1,02%	733 056	0,79%
Madeira e cortiça	9	0,00%	299 761	0,54%	299 770	0,32%
Chapas e arcos em aço	43 166	0,12%	143 391	0,26%	186 557	0,20%
Pasta de papel e desperdícios de papel	64 285	0,17%	3 334	0,01%	67 619	0,07%
AEREO	618 437	1,67%	44 915	0,08%	663 352	0,72%
Chapas e arcos em aço	9 628	0,03%	20 480	0,04%	30 108	0,03%
Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos	12 436	0,03%	14 986	0,03%	27 422	0,03%
Animais vivos	10 363	0,03%	14 788	0,03%	25 151	0,03%
Derivados não energéticos	787	0,00%	23 314	0,04%	24 101	0,03%
Tubos, peças fundidas e forjadas de ferro ou aço	3 531	0,01%	18 981	0,03%	22 512	0,02%
Adubos naturais	579	0,00%	21 691	0,04%	22 270	0,02%
Linhte e turfa		0,00%	21 250	0,04%	21 250	0,02%
Pasta de papel e desperdícios de papel	11 707	0,03%	6 272	0,01%	17 979	0,02%
Tractores, máquinas e material agrícola	1 809	0,00%	14 804	0,03%	16 613	0,02%
Minérios e desperdícios não ferrosos	5 537	0,01%	2 893	0,01%	8 430	0,01%
Produtos diversos	6 782	0,02%	119	0,00%	6 901	0,01%
Sal, pirites de ferro, enxofre	2 171	0,01%	3 976	0,01%	6 147	0,01%
Matérias têxteis e desperdícios	2 734	0,01%	3 167	0,01%	5 901	0,01%
Semiprodutos siderúrgicos laminados	1 823	0,00%	2 764	0,00%	4 587	0,00%
Hulha	8	0,00%	3 130	0,01%	3 139	0,00%
Óxido e hidróxido de alumínio		0,00%	731	0,00%	731	0,00%
Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos	662	0,00%	4	0,00%	666	0,00%
Ferro fundido e aço em bruto; ferro-ligas	223	0,00%	327	0,00%	549	0,00%
Produtos carboquímicos	152	0,00%	285	0,00%	437	0,00%
Coque	82	0,00%	37	0,00%	119	0,00%
Minérios de ferro		0,00%	16	0,00%	16	0,00%
Petróleo bruto		0,00%	1	0,00%	1	0,00%
Beterraba sacarina		0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Total	36 962 944	100,00%	55 526 172	100,00%	92 489 117	100,00%



ANEXO 4 - MERCADORIAS CARREGADAS E DESCARREGADAS NO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

		2019	2020				% Embarques / Total
		Valor (ton)	Valor (ton)	% Total	% Região	Δ%	
Continente	Viana do Castelo	379 911	357 157	0.5%	0.5%	-6.0%	73.8%
	Leixões	17 926 910	15 436 116	20.3%	20.3%	-13.9%	39.0%
	Aveiro	5 495 355	4 752 744	6.2%	6.2%	-13.5%	27.3%
	Figueira da Foz	1 892 447	1 824 634	2.4%	2.4%	-3.6%	66.2%
	Lisboa	10 460 924	8 348 993	11.0%	11.0%	-20.2%	35.9%
	Setúbal	6 735 920	6 453 235	8.5%	8.5%	-4.2%	52.6%
	Sines	38 906 663	38 884 931	51.1%	51.1%	-0.1%	41.5%
	Faro	111 802	7 049	0.0%	0.0%	-93.7%	100.0%
	Portimão	520	0	0.0%	0.0%	-100.0%	-
Continente Total		81 910 452	76 064 859	95.8%	100.0%	-7.1%	41.2%
Açores	Cais do Pico	88 288	93 750	4.2%	4.2%	+6.2%	11.8%
	Horta	87 393	75 617	3.4%	3.4%	-13.5%	17.4%
	Lajes das Flores	15 897	14 760	0.7%	0.7%	-7.2%	13.0%
	Ponta Delgada	1 378 268	1 383 666	62.2%	62.2%	+0.4%	29.5%
	Praia da Graciosa	26 049	22 523	1.0%	1.0%	-13.5%	20.0%
	Praia da Vitória	501 305	524 617	23.6%	23.6%	+4.7%	21.8%
	Velas	74 371	74 603	3.4%	3.4%	+0.3%	17.8%
	Vila do Porto	37 510	35 735	1.6%	1.6%	-4.7%	17.2%
	Vila Nova do Corvo	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Açores Total		2 209 081	2 225 271	2.8%	100.0%	+0.7%	25.7%
Madeira	Caniçal	1 098 501	983 811	91.0%	91.0%	-10.4%	13.0%
	Funchal	73 696	75 199	7.0%	7.0%	+2.0%	3.3%
	Porto Santo	28 211	21 810	2.0%	2.0%	-22.7%	11.0%
Madeira Total		1 200 408	1 080 820	1.4%	100.0%	-10.0%	12.3%
Total Geral		85 319 941	79 370 950	100.0%		-7.0%	40.4%



ANEXO 5 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA PARA OS PRINCIPAIS PORTOS

PORTO DE LEIXÕES

Classes de carga	2016	2017	2018	2019	2020	2020 (%)	Varição 2020/2019	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	5 122 906	4 964 182	5 382 128	5 481 658	5 644 457	36.6%	+3.0%	+3.0%
C. G. Fracionada	1 197 538	1 121 210	981 746	1 032 280	998 721	6.5%	-3.3%	-4.5%
Roll-On/Roll-Off	715 965	845 238	916 368	1 047 240	1 055 609	6.8%	+0.8%	+10.2%
Granéis Sólidos	2 381 202	2 353 183	2 593 418	2 606 545	2 183 638	14.1%	-16.2%	-0.6%
Granéis Líquidos	7 449 887	8 795 854	7 775 000	7 759 274	5 553 752	36.0%	-28.4%	-6.3%
Total	16 867 498	18 079 667	17 648 660	17 926 997	15 436 177	100.0%	-13.9%	-1.7%

PORTO DE AVEIRO

Classes de carga	2016	2017	2018	2019	2020	2020 (%)	Varição 2020/2019	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	600	460	374	240	24	0.0%	-90.0%	-42.9%
C. G. Fracionada	1 457 178	1 286 229	1 603 966	1 512 522	1 360 021	28.6%	-10.1%	+0.2%
Roll-On/Roll-Off	6	26	0	0	0	0.0%	-	-
Granéis Sólidos	1 842 112	2 593 854	2 597 025	2 536 095	2 146 841	45.1%	-15.3%	+2.4%
Granéis Líquidos	1 241 642	1 272 010	1 424 411	1 446 499	1 250 699	26.3%	-13.5%	+1.5%
Total	4 541 538	5 152 579	5 625 776	5 495 356	4 757 585	100.0%	-13.4%	+1.5%

PORTO DE LISBOA

Classes de carga	2016	2017	2018	2019	2020	2020 (%)	Varição 2020/2019	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	3 157 376	3 951 411	3 462 758	3 708 525	2 286 111	27.4%	-38.4%	-5.8%
C. G. Fracionada	232 637	177 882	139 206	159 148	105 453	1.3%	-33.7%	-16.0%
Roll-On/Roll-Off	5 056	10 098	9 343	8 479	736	0.0%	-91.3%	-14.5%
Granéis Sólidos	4 547 082	5 372 762	5 215 945	4 924 357	4 656 555	55.8%	-5.4%	-0.5%
Granéis Líquidos	1 422 160	1 637 272	1 566 743	1 660 921	1 300 783	15.6%	-21.7%	-1.4%
Total	9 364 311	11 149 425	10 393 995	10 461 430	8 349 638	100.0%	-20.2%	-2.7%

PORTO DE SETÚBAL

Classes de carga	2016	2017	2018	2019	2020	2020 (%)	Varição 2020/2019	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	1 312 721	1 225 638	1 022 069	1 135 950	1 423 617	22.0%	+25.3%	+1.1%
C. G. Fracionada	2 043 832	1 568 470	1 397 567	1 267 363	1 185 832	18.4%	-6.4%	-12.9%
Roll-On/Roll-Off	261 928	349 042	415 048	519 448	355 645	5.5%	-31.5%	+10.0%
Granéis Sólidos	2 761 845	2 396 899	3 397 163	3 461 706	3 153 911	48.8%	-8.9%	+6.3%
Granéis Líquidos	269 137	274 714	319 210	367 401	337 408	5.2%	-8.2%	+7.6%
Total	6 649 463	5 814 763	6 551 057	6 751 868	6 456 413	100.0%	-4.4%	+0.9%

PORTO DE SINES

Classes de carga	2016	2017	2018	2019	2020	2020 (%)	Varição 2020/2019	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	17 465 885	17 498 570	18 504 698	14 245 618	16 668 750	42.9%	+17.0%	-2.8%
C. G. Fracionada	113 603	109 251	105 280	135 982	107 468	0.3%	-21.0%	+1.3%
Roll-On/Roll-Off	8 096	5 769	16 361	33 832	40 651	0.1%	+20.2%	+103.5%
Granéis Sólidos	5 862 787	6 360 998	5 185 623	3 159 664	556 693	1.4%	-82.4%	-32.4%
Granéis Líquidos	24 605 611	22 497 994	20 503 356	21 331 553	21 511 355	55.3%	+0.8%	-3.3%
Total	48 055 982	46 472 582	44 315 318	38 906 649	38 884 917	100.0%	-0.1%	-5.8%



ANEXO 6 - EVOLUÇÃO ANUAL DOS PRINCIPAIS MERCADOS DE IMPORTAÇÃO – PAÍS / MERCADORIA

TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

EVOLUÇÃO ANUAL DOS PAÍSES COM MAIOR VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS EM 2020

PAÍS / PRINCIPAIS MERCADORIAS	2016	2017	2018	2019	2020	Δ% 2020 / 2019	Δ% média anual
Brasil	1 445 962	2 960 681	2 152 331	2 808 217	4 608 568	+64.1%	+26.8%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	425 506	1 416 574	693 951	1 073 626	2 799 712	+160.8%	+52.4%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	508 171	1 037 495	951 529	1 208 648	1 405 948	+16.3%	+22.5%
Outras mercadorias	512 285	506 612	506 851	525 943	402 908	-23.4%	-4.0%
Nigéria	842 966	1 644 393	1 753 455	2 886 935	4 250 734	+47.2%	+55.5%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	842 966	1 642 332	1 751 660	2 886 736	4 246 497	+47.1%	+55.5%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	0	0	0	0	3 948	-	-
Outras mercadorias	0	2 061	1 795	199	289	+45.2%	-14.1%
Espanha	2 919 527	3 036 861	2 996 116	2 936 486	3 595 213	+22.4%	+4.1%
Coque e produtos petrolíferos refinados	936 853	1 107 407	934 905	933 998	929 789	-0.5%	-1.9%
Países Baixos	2 438 646	2 519 362	2 639 349	2 781 737	2 527 652	-9.1%	+1.7%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustivel	760 346	826 276	835 463	896 144	1 021 160	+14.0%	+7.1%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	238 335	257 664	272 759	303 062	277 639	-8.4%	+4.7%
Outras mercadorias	1 439 965	1 435 422	1 531 127	1 582 531	1 228 853	-22.3%	-1.9%
E. U. A.	1 060 165	1 984 129	2 526 301	3 029 168	2 491 837	-17.7%	+20.2%
Coque e produtos petrolíferos refinados	567 920	1 147 417	983 171	1 336 652	506 044	-62.1%	+0.7%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	71 198	318 227	431 513	953 981	1 467 771	+53.9%	-
Outras mercadorias	421 047	518 485	1 111 617	738 535	518 022	-29.9%	+6.5%
Reino Unido	1 628 272	1 509 678	1 231 651	1 619 291	2 019 298	+24.7%	+5.7%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	641 469	732 681	683 785	530 394	519 425	-2.1%	-7.0%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	490 490	184 230	61 682	306 372	284 653	-7.1%	-10.5%
Outras mercadorias	496 313	592 767	486 184	782 525	1 215 220	+55.3%	+27.9%
Turquia	1 855 252	2 299 626	2 320 844	1 999 676	1 953 772	-2.3%	-0.5%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 561 988	1 856 046	1 666 847	1 252 596	756 182	-39.6%	-14.9%
Outras mercadorias	293 264	443 580	653 997	747 080	1 197 590	+60.3%	+45.3%
Egipto	1 583 349	1 834 807	1 487 204	1 331 915	1 139 495	-14.4%	-9.1%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 526 498	1 715 985	1 396 611	1 243 964	1 062 862	-14.6%	-9.7%
Outras mercadorias	56 851	118 822	90 593	87 951	76 633	-12.9%	+1.0%
Angola	2 806 254	780 047	2 029 325	2 356 205	1 136 171	-51.8%	-9.3%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	2 741 386	756 591	2 012 086	2 340 924	1 112 557	-52.5%	-9.0%
Coque e produtos petrolíferos refinados	46 181	0	0	0	5	-	-
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	10 277	5 888	8 407	5 420	12 079	+122.9%	+3.8%
Outras mercadorias	8 410	17 568	8 832	9 861	11 530	+16.9%	-1.3%
Rússia, Federação da	4 220 192	5 245 248	4 319 222	2 571 126	1 133 325	-55.9%	-24.3%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	3 989 370	4 685 094	3 599 150	1 705 998	425 426	-75.1%	-35.3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	123 115	451 473	462 870	662 177	537 594	-18.8%	+28.6%
Outras mercadorias	107 707	108 681	257 202	202 951	170 305	-16.1%	+14.2%
França	1 179 049	1 218 225	1 216 708	1 232 912	1 123 125	-8.9%	-0.8%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	643 318	891 776	855 525	745 908	625 869	-16.1%	-2.4%
Outras mercadorias	535 731	326 449	361 183	487 004	497 256	+2.1%	+1.9%
Guiné Equatorial	283 177	1 117 005	1 091 755	419 690	1 001 329	+138.6%	+10.0%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	275 541	1 095 596	1 091 748	399 977	992 836	+148.2%	+10.2%
Outras mercadorias	7 636	21 409	7	19 713	8 493	-56.9%	+0.0%
Bélgica	999 235	910 060	1 055 141	1 242 442	939 952	-24.3%	+2.1%
Coque e produtos petrolíferos refinados	478 361	345 934	369 834	580 316	146 824	-74.7%	-10.7%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustivel	173 212	191 547	233 771	258 073	216 633	-16.1%	+7.5%
Outras mercadorias	347 662	372 579	451 536	404 053	576 495	+42.7%	+12.3%
Ucrânia	898 869	928 488	1 050 912	1 147 293	773 075	-32.6%	-0.3%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	779 503	800 966	970 830	1 021 105	696 811	-31.8%	+0.6%
Outras mercadorias	119 366	127 522	80 082	126 188	76 264	-39.6%	-8.0%
Argélia	1 376 426	1 114 181	910 517	1 170 033	734 497	-37.2%	-11.1%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 189 917	941 172	754 766	1 049 756	540 402	-48.5%	-12.7%
Outras mercadorias	186 509	173 009	155 751	120 277	194 095	+61.4%	-2.2%
Marrocos	247 183	330 781	402 294	443 577	495 347	+11.7%	+17.9%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustivel	86 915	111 034	159 049	156 929	112 177	-28.5%	+8.1%
Outras mercadorias	160 268	219 747	243 245	286 648	383 170	+33.7%	+23.3%
Alemanha	327 087	416 403	358 416	366 671	453 584	+23.7%	+5.5%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	108 110	133 788	142 340	95 449	140 058	+46.7%	+2.1%
China, Republica Popular da	236 630	206 261	189 030	242 620	450 123	+85.5%	+20.0%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	132 381	96 220	78 344	82 923	107 663	+29.8%	-6.1%
Itália	330 069	376 288	405 993	370 300	396 629	+7.1%	+3.4%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	174 548	200 852	190 762	140 329	86 209	-38.6%	-14.3%
Outras mercadorias	155 521	175 436	215 231	229 971	310 420	+35.0%	+19.1%
Uruguai	849 391	807 246	1 231 128	1 205 556	342 536	-71.6%	-6.7%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	624 560	515 092	814 588	670 305	206 213	-69.2%	-11.6%
SOMA	27 527 701	31 239 770	31 367 692	32 161 850	31 566 262	-1.9%	+3.0%
% do Total Geral	71.4%	74.1%	76.2%	79.1%	86.3%	+9.1%	+4.6%
OUTROS PAÍSES	11 047 851	10 898 485	9 774 605	8 474 005	4 997 637	-41.0%	-
TOTAL GERAL	38 575 552	42 138 255	41 142 297	40 635 855	36 563 899	-10.0%	-1.4%



ANEXO 6A - PRINCIPAIS MERCADOS DE IMPORTAÇÃO – PAÍS / MERCADORIA (2020)

DOS PRINCIPAIS PAÍSES DE ORIGEM PARA OS PRINCIPAIS PORTOS							Unidade: Toneladas
PAÍSES / Principais Mercadorias	LEIXÕES	AVEIRO	LISBOA	SETÚBAL	SINES	TOTAL	
Brasil	204 648	268 539	1 132 958	179 021	2 823 402	4 608 568	
Petróleo bruto					2 799 712	2 799 712	
Outras substâncias de origem vegetal			699 191		4 008	703 199	
Cereais	29 033	147 706	403 803		120	580 662	
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de fe	17 587			179 021		196 608	
Nigéria	4 214		23		4 246 497	4 250 734	
Gás natural					2 275 804	2 275 804	
Petróleo bruto					1 970 693	1 970 693	
Espanha	1 094 534	490 899	482 901	290 416	879 200	3 237 950	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	176 103	27 180	316 862		237 457	757 602	
Produtos químicos minerais de base	11 008	50 581	12 653	134 095	4 660	212 997	
Outras frutas e produtos hortícolas frescos	64 306		12 096	876	126 584	203 862	
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de fe	39 300	99 010	3 713	4 225	40 348	186 596	
Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias	149 738		7 015	168	17 591	174 512	
Produtos petrolíferos refinados sólidos ou parafinados	41 182	82 472	6 826	20 214	925	151 619	
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	68 935		20 541	49 418	9 526	148 420	
E. U. A.	51 934	6 503	306 072	122 921	1 903 852	2 391 282	
Gás natural					777 014	777 014	
Petróleo bruto					690 757	690 757	
Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos					383 123	383 123	
Outras substâncias de origem vegetal			299 752		2 133	301 885	
Turquia	57 038	490 406	440	128 431	1 263 840	1 940 155	
Petróleo bruto					756 182	756 182	
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de fe	8 242	148 784	45	34 870	32 370	224 311	
Produtos químicos minerais de base	2 758	215 222	25	45	4 658	222 708	
Outros materiais de construção, produtos manufacturados	455			780	154 473	155 708	
Reino Unido	330 917	185 012	317 774	223 857	826 241	1 883 801	
Petróleo bruto					723 989	723 989	
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	292 709	2 493	62 270	54 268	8 663	420 403	
Cereais	4 725	41 495	218 707	12 812	23	277 762	
Egipto	1 070 380	24 969	11 066	30 054	3 006	1 139 475	
Petróleo bruto	1 062 862					1 062 862	
Angola	855 038		10 596		270 496	1 136 130	
Petróleo bruto	842 061				204 552	1 046 613	
Rússia, Federação da	123 984	23 623	37 744	40 702	907 272	1 133 325	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	55 748				481 846	537 594	
Gás natural					425 426	425 426	
França	503 109	76 358	352 691	92 919	82 640	1 107 717	
Cereais	281 430	7 607	307 428	16 636	42	613 143	
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	156 884		27 496	42 069	383	226 832	
Guiné Equatorial	657 933			16	343 380	1 001 329	
Petróleo bruto	657 933				271 508	929 441	
Bélgica	235 445	143 170	15 679	171 602	367 767	933 663	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	4 009	83 374		2 027	43 653	133 063	
Ucrânia	51 032	314 860	395 337	11 846		773 075	
Cereais	48 040	269 864	355 163			673 067	
Argélia	1 083	5 015	57 534	10 379	656 232	730 243	
Petróleo bruto					476 621	476 621	
China, República Popular da	395	892	250	35 130	413 266	449 933	
Alemanha	50 903	113 655	43 631	114 099	107 600	429 888	
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	41 569		20 537	77 192	760	140 058	
Marrocos	156 484	37 203	18 478	91 522	89 433	393 120	
Itália	6 481	58 594	1 477	57 523	269 044	393 119	
Roménia	33 360	42 572	239 789	4 117		319 838	
Outras substâncias de origem vegetal			164 113			164 113	
Cereais	32 970	27 492	66 703			127 165	
Noruega	29 462	4 309	29 821	24 605	191 789	279 986	
Canadá	41 553	21 307	192 252		23 910	279 022	
Outras substâncias de origem vegetal		21 307	168 650		18	189 975	
Uruguai	163 914			83 906	10 810	258 630	
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)	163 914			42 299		206 213	
Dinamarca	24 952	58 565	75 844	10 839	81 532	251 732	
Suécia	17 646	15 193	27 153	31 601	125 914	217 507	
Produtos petrolíferos refinados líquidos			6 993		125 914	132 907	
Catar					215 770	215 770	
Gás natural					213 517	213 517	
Índia	28 289			17 825	164 306	210 420	
Colômbia				40 108	150 465	190 573	
Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes					150 465	150 465	
Arábia Saudita		446			181 181	181 627	
Produtos químicos orgânicos de base					173 508	173 508	
Malásia	87				180 053	180 140	
Polónia	30 745	19 053	61 427	42 039		153 264	
Israel	30 318	15 119		83 627	14 072	143 136	
Trindade e Tobago		22 394	25 079		94 323	141 796	
Cuba	122 854		6 275	10 594		139 723	
Restantes Países	296 503	200 106	352 080	420 647	533 614	1 802 950	
TOTAL	6 275 235	2 638 762	4 194 371	2 370 346	17 420 907	32 899 621	



ANEXO 7 - EVOLUÇÃO ANUAL DOS PRINCIPAIS MERCADOS DE EXPORTAÇÃO – PAÍS / MERCADORIA

TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

EVOLUÇÃO ANUAL DOS PAÍSES COM MAIOR VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS EM 2020

PAÍS / PRINCIPAIS MERCADORIAS	2016	2017	2018	2019	2020	Δ% 2019 → 2020	Δ% média anual
Países Baixos	2 393 404	2 774 099	2 594 262	3 326 470	2 790 570	-16.1%	+5.0%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	513 596	513 389	511 471	591 874	514 287	-13.1%	+1.5%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustivel	379 477	506 181	453 325	495 870	448 457	-9.6%	+2.8%
Outras mercadorias	1 500 331	1 754 529	1 629 466	2 238 726	1 827 826	-18.4%	+6.6%
Espanha	2 695 582	2 379 432	2 738 464	2 002 470	2 421 405	+20.9%	-3.7%
Coque e produtos petrolíferos refinados	1 848 597	1 510 365	1 563 267	1 123 036	1 111 071	-1.1%	-12.5%
Outras mercadorias	846 985	869 067	1 175 197	879 434	1 310 334	+49.0%	+9.8%
E. U. A.	1 699 176	1 955 730	1 828 716	1 804 924	2 350 063	+30.2%	+6.2%
Coque e produtos petrolíferos refinados	1 055 706	1 313 609	1 279 835	1 276 073	1 182 495	-7.3%	+1.8%
Outras mercadorias	643 470	642 121	548 881	528 851	1 167 568	+120.8%	+14.5%
Reino Unido	1 638 202	1 845 986	2 104 173	2 217 408	2 097 927	-5.4%	+6.8%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	324 153	388 888	379 873	365 462	336 916	-7.8%	+0.1%
Outras mercadorias	1 314 049	1 457 098	1 724 300	1 851 946	1 761 011	-4.9%	+8.3%
Marrocos	1 508 677	1 372 677	1 107 319	1 430 515	1 188 409	-16.9%	-4.3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	774 874	468 086	281 702	360 447	342 670	-4.9%	-20.9%
Outras mercadorias	733 803	904 591	825 617	1 070 068	845 739	-21.0%	+4.6%
Bélgica	608 582	525 981	549 158	738 066	1 014 217	+37.4%	+16.6%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustivel	160 694	151 151	161 045	234 007	306 177	+30.8%	+21.4%
Coque e produtos petrolíferos refinados	211 206	130 306	135 702	123 358	256 604	+108.0%	+5.0%
Outras mercadorias	236 682	244 524	252 411	380 701	451 436	+18.6%	+20.8%
Turquia	432 585	387 571	442 238	600 236	756 697	+26.1%	+18.6%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	204 449	206 038	159 628	230 369	309 880	+34.5%	+11.4%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustivel	62 619	66 769	143 899	261 639	274 201	+4.8%	+65.3%
Outras mercadorias	165 517	114 764	138 711	108 228	172 616	+59.5%	+0.5%
Itália	559 133	790 781	750 543	644 807	726 507	+12.7%	+2.8%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	210 937	271 356	227 199	267 374	268 445	+0.4%	+4.6%
Outras mercadorias	348 196	519 425	523 344	377 433	458 062	+21.4%	+1.8%
Cabo Verde	500 165	481 725	485 653	521 042	645 231	+23.8%	+6.5%
Outros produtos minerais não metálicos	316 401	284 071	270 831	315 638	341 861	+8.3%	+2.7%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	78 075	89 966	98 569	103 084	98 416	-4.5%	+5.9%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	24 788	28 605	23 438	24 843	25 719	+3.5%	-0.7%
Outras mercadorias	80 901	79 083	92 815	77 477	179 235	+131.3%	+22.3%
França	844 903	815 233	818 600	917 367	579 167	-36.9%	-5.3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	546 073	399 155	272 559	331 308	260 870	-21.3%	-16.8%
Outras mercadorias	298 830	416 078	546 041	586 059	318 297	-45.7%	+5.0%
Gibraltar	603 423	524 064	308 411	166 297	541 540	+225.6%	-10.8%
Coque e produtos petrolíferos refinados	603 423	523 793	308 411	161 898	541 525	+234.5%	-10.9%
Outras mercadorias	0	271	0	4 399	15	-99.7%	+102.4%
Alemanha	632 442	682 771	718 703	706 608	515 799	-27.0%	-3.2%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	235 562	203 201	231 968	171 351	120 788	-29.5%	-13.0%
Outras mercadorias	396 880	479 570	486 735	535 257	395 011	-26.2%	+1.1%
China, Republica Popular da	545 080	579 895	421 532	388 347	427 056	+10.0%	-8.7%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	246 701	212 694	258 103	241 749	266 362	+10.2%	+2.8%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	72 576	124 744	56 085	47 848	33 950	-29.0%	-22.0%
Outras mercadorias	225 803	242 457	107 344	98 750	126 744	+28.3%	-20.4%
Angola	797 987	815 644	621 485	566 081	315 595	-44.2%	-18.6%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	340 565	357 222	270 157	266 851	165 855	-37.8%	-15.0%
Outras mercadorias	457 422	458 422	351 328	299 230	149 740	-50.0%	-21.6%
Grécia	118 829	141 978	225 193	378 648	283 581	-25.1%	+31.0%
Coque e produtos petrolíferos refinados	6 735	62 439	62 341	124 197	47 853	-61.5%	+29.4%
Outras mercadorias	112 094	79 539	162 852	254 451	235 728	-7.4%	+31.6%
Brasil	214 188	544 516	232 092	133 552	277 704	+107.9%	-9.8%
Coque e produtos petrolíferos refinados	36 934	316 447	107 331	110	35 283	+31975.5%	-31.8%
Outras mercadorias	177 254	228 069	124 761	133 442	242 421	+81.7%	+2.0%
Polónia	140 342	137 383	184 438	166 762	259 171	+55.4%	+16.8%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	136 511	132 924	168 309	146 109	152 949	+4.7%	+3.2%
Outras mercadorias	3 831	4 459	16 129	20 653	106 222	+414.3%	-
Irlanda	210 778	247 425	240 532	280 424	252 238	-10.1%	+4.8%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	113 341	107 702	110 287	143 969	122 164	-15.1%	+4.6%
Outras mercadorias	97 437	139 723	130 245	136 455	130 074	-4.7%	+5.0%
Noruega	168 010	158 834	164 514	220 338	242 184	+9.9%	+11.8%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	50 367	63 686	57 926	117 396	96 866	-17.5%	+22.1%
Outras mercadorias	117 643	95 148	106 588	102 942	145 318	+41.2%	+5.7%
Finlândia	200 675	146 993	190 941	228 597	227 769	-0.4%	+7.1%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	162 152	123 819	139 732	172 170	162 717	-5.5%	+3.3%
Outras mercadorias	38 523	23 174	51 209	56 427	65 052	+15.3%	+21.3%
SOMA	16 512 163	17 308 718	16 726 967	17 438 959	17 912 830	+2.7%	+1.7%
% do Total Geral	73.1%	76.3%	80.7%	84.2%	81.3%	-3.5%	+3.1%
OUTROS PAÍSES	6 080 032	5 380 763	3 989 688	3 272 743	4 130 899	+26.2%	-
TOTAL GERAL	22 592 195	22 689 481	20 716 655	20 711 702	22 043 729	+6.4%	-1.4%



ANEXO 7A - PRINCIPAIS MERCADOS DE EXPORTAÇÃO – PAÍS / MERCADORIA (2020)

DOS PRINCIPAIS PORTOS PARA OS PRINCIPAIS PAÍSES DE DESTINO

Unidade: Toneladas

PAÍSES / Principais Mercadorias	LEIXÕES	AVEIRO	LISBOA	SETÚBAL	SINES	TOTAL
Países Baixos	1 157 074	186 203	232 945	376 914	543 062	2 496 198
Produtos químicos orgânicos de base	103 970	102 432	5 933	1 064	137 166	350 565
Pasta, papel e seus artigos	151 186	14 444	13 114	52 974	50 972	282 690
Produtos petrolíferos refinados líquidos	25 696			25	254 871	280 592
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	67 631	66 037	19 692	13 541	24 161	191 062
Cimento, cal e gesso	154		341	166 432		166 927
Outros materiais de construção, produtos manufacturados	151 868		5 069	1 709	1 280	159 926
Produtos hortícolas e frutos preparados e conservados	19 374		77 473	42 990	1 243	141 080
E. U. A.	270 532	9 564	5 537		2 062 535	2 348 168
Produtos petrolíferos refinados líquidos	128 125				1 054 278	1 182 403
Bebidas	52		13		193 615	193 680
Outros materiais de construção, produtos manufacturados	26		108		192 028	192 162
Espanha	350 353	34 611	76 834	289 440	1 279 083	2 030 321
Produtos petrolíferos refinados líquidos	153 245		541	1 949	839 506	995 241
Reino Unido	515 666	218 801	280 330	605 530	322 013	1 942 340
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de fe	158 595	20 385		98 250	2 443	279 673
Cimento, cal e gesso		3 302	171 910	92 700	79	267 991
Produtos hortícolas e frutos preparados e conservados	8 283		21 748	129 887	90 983	250 901
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	30 662	59 587	1 385	36 337	65 361	193 332
Pasta, papel e seus artigos	71 768	23 778	2 124	39 899	5 503	143 072
Marrocos	381 487	75 820	156 188	221 430	295 392	1 130 317
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de fe	126 930		3 909	168 477	294	299 610
Produtos petrolíferos refinados líquidos	38 640		24		260 295	298 959
Bélgica	445 152	92 210	24	138 314	321 708	997 408
Produtos químicos orgânicos de base	111 482	55 708			125 006	292 196
Produtos petrolíferos refinados líquidos	181 970				29 236	211 206
Itália	43 771	8 716	258 027	134 100	224 230	668 844
Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indú	473	8 716	243 576	577	8 405	261 747
Produtos petrolíferos refinados líquidos					131 695	131 695
Cabo Verde	129 646	212 540	92 898	113 471	74 832	623 387
Cimento, cal e gesso	1 802	190 815	7 957	107 536		308 110
Turquia	67 347	14 898	11 526	46 877	447 475	588 123
Produtos químicos orgânicos de base	10 336		24	129	228 766	239 255
Pasta, papel e seus artigos	27 763	5 998	569	28 534	87 680	150 544
Gibraltar	92 988			15	448 537	541 540
Produtos petrolíferos refinados líquidos	92 988				448 412	541 400
França	106 699	37 318	27 897	51 685	297 541	521 140
Produtos petrolíferos refinados líquidos	18 280				196 037	214 317
Alemanha	52 369	78 051	11 664	163 290	145 867	451 241
Produtos da indústria automóvel				129 465	82	129 547
China, Republica Popular da	243 556		60 550		122 880	426 986
Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indú	153 593		45 054		62 927	261 574
Angola	141 219		163 627	28	1 741	306 615
Brasil	14 287		7 295	20 992	235 088	277 662
Grécia	42 036	1 062	1 982	86 696	145 789	277 565
Irlanda	127 578	490	13 917	84 757	16 964	243 706
Noruega	36 135			112 120	93 929	242 184
Finlândia	17 630	31 157	164	178 818		227 769
Minérios metálicos não ferrosos e seus concentrados, excepto minérios de urânio e de tório				162 717		162 717
Costa do Marfim	4 980	552	108 878	99 736	10 022	224 168
Cimento, cal e gesso			99 045	90 375		189 420
Canadá	4 988	991	1 217	2 120	203 512	212 828
Colômbia	2 865		183 722	2 846	21 200	210 633
Cimento, cal e gesso			182 991		2 412	185 403
Camarões	6 037		141 391	57 739		205 167
Cimento, cal e gesso			137 982	57 445		195 427
Panamá	640		459		195 291	196 390
Egipto	24 444	56 934	7 756	18 292	82 982	190 408
África do Sul	26 228		14 583	2	142 701	183 514
Guiné-Bissau	46 095	13 384	41 405	18 239	57 139	176 262
Singapura	1 051		228	82	165 812	167 173
Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indú	21		21		136 172	136 214
México	3 338	11 497	519		148 111	163 465
Polónia	211	46 005	103	64 923	32 185	143 427
Suécia	53 305	32 005	6 882	10 410	25 908	128 510
Restantes Países	446 327	106 655	256 645	203 674	797 180	1 810 481
TOTAL	4 856 034	1 269 464	2 165 193	3 102 540	8 960 709	20 353 940



ANEXO 8 - PRINCIPAIS MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL POR PORTO - 2020

Unidade: 10³ ton

Classe	Designação da Mercadoria	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total
C. G. Contendorizada			79.9		100.5	0.0	6.0	221.2	407.6
	Desconhecidas						0.1	163.5	163.6
	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados		7.2		89.5		1.2	2.0	99.8
	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear		6.8		6.3		0.6	19.7	33.5
	Produtos alimentares, bebidas e tabaco		26.4				1.8	3.7	32.0
	Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento		12.5		1.8		0.1	10.2	24.6
	Outros produtos minerais não metálicos		7.6		0.3	0.0	0.1	2.9	11.0
	Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro		2.6		1.4		0.1	4.6	8.6
	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios		3.9				0.0	3.3	7.2
	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca		1.4		1.1	0.0	0.2	4.0	6.7
	Material de transporte		1.3					5.3	6.6
	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto		4.1						4.1
	Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos		2.3		0.1		0.0	0.3	2.8
	Coque e produtos petrolíferos refinados		1.9				0.0	0.4	2.3
	Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório		1.3				0.3	0.1	1.8
	Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.		0.5					1.0	1.5
	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.						1.3		1.3
C. G. Fracionada		3.3	0.1	1.6	0.0			0.1	5.0
	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios	3.3	0.1	0.4					3.8
Graneis Sólidos				3.7	14.5		110.2		128.4
	Outros produtos minerais não metálicos						110.2		110.2
	Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório			3.7	14.5				18.2
Graneis Líquidos			512.5	2.9		73.4	0.3	2 003.2	2 592.3
	Coque e produtos petrolíferos refinados		512.5			40.3	0.0	1 960.3	2 513.1
	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural							42.9	42.9
	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear			2.9		33.1	0.2		36.2
	Total	3.3	592.5	8.1	115.1	73.4	116.4	2 224.4	3 133.2



ANEXO 9 - PRINCIPAIS MERCADORIAS DESEMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL POR PORTO - 2020

Unidade: 10³ ton

Classe	Designação da Mercadoria	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total
C. G. Contentorizada			327.0		0.2	2.3	8.3	76.9	414.6
	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados		99.1				0.0	5.4	104.6
	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear		94.5			0.1	2.8	4.4	101.8
	Desconhecidas						0.0	38.4	38.4
	Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento		30.3		0.2	0.2	0.1	7.1	37.8
	Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro		33.3			0.0	0.0	1.2	34.6
	Produtos alimentares, bebidas e tabaco		14.5			0.4	0.3	12.3	27.5
	Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos		11.5				0.2	1.9	13.6
	Material de transporte		11.9					0.6	12.5
	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca		11.3			0.1		0.0	11.5
	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios		7.0			0.0	0.0	2.0	9.0
	Outros produtos minerais não metálicos		5.7		0.0	0.0	0.0	1.8	7.6
	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.					0.8	4.0		4.9
	Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório		2.4			0.6	0.5	0.2	3.8
	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto		2.6					0.0	2.6
	Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.		2.1				0.1	0.2	2.3
	Coque e produtos petrolíferos refinados		0.3				0.2	1.0	1.6
C. G. Fracionada		0.3	1.9	27.6	1.5	0.2	0.0		31.4
	Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento		0.0	25.7					25.8
	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios	0.3	1.9	1.3		0.2			3.6
	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados				1.5				1.5
Graneis Sólidos		16.0	61.6	73.8			60.3		211.7
	Outros produtos minerais não metálicos	16.0	61.6	36.3					113.9
	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.						50.1		50.1
	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca			29.5					29.5
	Coque e produtos petrolíferos refinados						9.3		9.3
	Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório			8.0					8.0
	Outras mercadorias n.e.						1.0		1.0
Graneis Líquidos			1 141.6	233.1		580.1	101.2	506.5	2 562.4
	Coque e produtos petrolíferos refinados		1 098.7	170.5		577.2	96.8	506.5	2 449.7
	Outros produtos minerais não metálicos			62.6					62.6
	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural		42.9						42.9
	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear					2.9	3.3		6.2
	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.						1.1		1.1
Total		16.2	1 532.1	334.4	1.7	582.6	169.8	583.3	3 220.2



ANEXO 10 - CABOTAGEM INSULAR POR REGIÃO AUTÓNOMA – EVOLUÇÃO ANUAL E TIPOLOGIA DE CARGA

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

EVOLUÇÃO ANUAL

Porto Declarante	Ano					Estrutura (%) 2020	Variação 2019→2020	Δ% média anual
	2016	2017	2018	2019	2020			
Leixões	336 009	312 875	325 820	316 883	203 540	23.5%	-35.8%	-8.4%
Lisboa	425 589	475 088	473 221	488 885	441 321	51.0%	-9.7%	+1.0%
Setúbal	70 706	60 479	61 721	76 136	73 346	8.5%	-3.7%	+3.1%
Sines	201 771	185 987	207 549	203 559	147 551	17.0%	-27.5%	-4.7%
TOTAL	1 034 075	1 034 429	1 068 965	1 085 982	865 758	100.0%	-20.3%	-2.8%
Δ % Anual	+5.3%	+0.0%	+3.3%	+1.6%	-20.3%	-	-	-

TIPOLOGIA DE CARGA

Porto Declarante	Classe de Carga	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	Granéis Sólidos	Granéis Líquidos	TOTAL	Estrutura (%) 2020
Lisboa	408 274	15 944	0	17 103	0	441 321	51.0%	
Setúbal	0	875	0	72 471	0	73 346	8.5%	
Sines	0	0	0	0	147 551	147 551	17.0%	
TOTAL	602 426	25 843	14	89 574	147 901	865 758	100.0%	
Estrutura (%) por Classe de Carga		69.6%	3.0%	0.0%	10.3%	17.1%	100.0%	-

REGIÃO AUTÓNOMA DA AÇORES

EVOLUÇÃO ANUAL

Porto Declarante	Ano					Estrutura (%) 2020	Variação 2019→2020	Δ% média anual
	2016	2017	2018	2019	2020			
Leixões	347 505	322 995	352 754	397 249	373 554	30.1%	-6.0%	+3.6%
Lisboa	531 709	568 162	614 985	653 694	579 255	46.7%	-11.4%	+3.1%
Setúbal	35 355	21 102	21 297	25 982	72 699	5.9%	+179	7.5%
Sines	222 452	238 874	233 516	232 607	181 058	14.6%	-22.2%	-3.9%
TOTAL	1 203 682	1 238 732	1 269 613	1 325 387	1 239 516	100.0%	-6.5%	+1.3%
Δ % Anual	+8.2%	+2.9%	+2.5%	+4.4%	-6.5%	-	-	-

TIPOLOGIA DE CARGA

Porto Declarante	Classe de Carga	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	Granéis Sólidos	Granéis Líquidos	TOTAL	Estrutura (%) 2020
Lisboa	528 906	10 388	0	39 961	0	579 255	46.7%	
Setúbal	0	70	0	72 629	0	72 699	5.9%	
Sines	0	0	0	0	181 058	181 058	14.6%	
TOTAL	891 492	20 716	5	145 540	181 763	1 239 516	100.0%	
Estrutura (%) por Classe de Carga		71.9%	1.7%	0.0%	11.7%	14.7%	100.0%	-



ANEXO 11 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS E TOTAL DE ARQUEAÇÃO BRUTA POR NATUREZA DO TRÁFEGO E PORTO

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR NATUREZA DO TRÁFEGO E PRINCIPAIS PORTO

Natureza do Tráfego e Porto	2016	2017	2018	2019	2020	Quota 2020	Varição 2019 → 2020	Δ% média anual
Tráfego Internacional								
Leixões	1 623	1 646	1 630	1 632	1 521	16.6% - 24.1%	-6.8%	-1.3%
Aveiro	837	849	914	858	663	7.2% - 10.5%	-22.7%	-4.0%
Lisboa	1 510	1 553	1 449	1 477	987	10.8% - 15.7%	-33.2%	-7.8%
Setúbal	1 169	1 015	1 054	994	1 032	11.2% - 16.4%	+3.8%	-2.8%
Sines	1 925	1 725	1 636	1 672	1 600	17.4% - 25.4%	-4.3%	-4.0%
Restantes	608	602	552	548	502	5.5% - 8.0%	-8.4%	-4.6%
Total Tráfego Internacional	7 672	7 390	7 235	7 181	6 305	68.7% - 100.0%	-12.2%	-4.0%
Varição anual	-	-3.7%	-2.1%	-0.7%	-12.2%	0.0% -	-	-
Tráfego de Cabotagem								
						0.0% -		
Leixões	1 011	952	883	915	915	10.0% - 31.9%	+0.0%	-2.4%
Aveiro	203	215	210	184	155	1.7% - 5.4%	-15.8%	-6.4%
Lisboa	782	991	908	1 075	693	7.6% - 24.1%	-35.5%	-1.1%
Setúbal	453	403	406	467	512	5.6% - 17.8%	+9.6%	+4.2%
Sines	512	489	475	448	399	4.3% - 13.9%	-10.9%	-5.6%
Restantes	222	244	236	210	198	2.2% - 6.9%	-5.7%	-
Total Tráfego Internacional	3 183	3 294	3 118	3 299	2 872	31.3% - 100.0%	-12.9%	-1.9%
Varição anual	-	+3.5%	-5.3%	+5.8%	-12.9%	0.0% -	-	-
Total do Número de Escalas	10 855	10 684	10 353	10 480	9 177	100.0% -	-12.4%	-3.4%
Varição anual	-11.5%	-1.6%	-3.1%	+1.2%	-12.4%	-	-	-

EVOLUÇÃO DO TOTAL DE ARQUEAÇÃO BRUTA POR NATUREZA DO TRÁFEGO E PRINCIPAIS PORTO

Natureza do Tráfego e Porto	2016	2017	2018	2019	2020	Quota 2020	Varição 2019 → 2020	Δ% média anual
Tráfego Internacional								
Leixões	21 368	23 190	24 423	24 518	20 187	16.6% - 320.2%	-17.7%	-0.5%
Aveiro	4 247	4 657	5 207	4 920	3 594	7.2% - 57.0%	-27.0%	-2.3%
Lisboa	36 070	37 577	36 930	38 220	15 496	10.8% - 245.8%	-59.5%	-11.8%
Setúbal	19 232	19 739	20 834	18 080	17 142	11.2% - 271.9%	-5.2%	-3.0%
Sines	89 682	84 145	84 040	81 440	86 565	17.4% - 1373.0%	+6.3%	-1.0%
Restantes	2 453	3 085	2 737	2 724	1 960	5.5% - 31.1%	-28.0%	-5.1%
Total Tráfego Internacional	173 053	172 393	174 172	169 901	144 944	68.7% - 2298.9%	-14.7%	-3.5%
Varição anual	-	-0.4%	+1.0%	-2.5%	-14.7%	0.0% -	-	-
Tráfego de Cabotagem								
						0.0% -		
Leixões	11 379	10 181	9 858	10 815	8 320	10.0% - 289.7%	-23.1%	-5.3%
Aveiro	827	935	965	908	709	1.7% - 24.7%	-21.9%	-3.0%
Lisboa	10 211	12 655	12 199	13 977	7 012	7.6% - 244.2%	-49.8%	-4.4%
Setúbal	3 290	2 697	3 228	3 944	3 745	5.6% - 130.4%	-5.0%	+6.6%
Sines	7 201	6 045	4 794	4 260	3 822	4.3% - 133.1%	-10.3%	-15.6%
Restantes	1 141	1 293	1 465	1 105	675	2.2% - 23.5%	-38.9%	-
Total Tráfego Internacional	34 048	33 806	32 508	35 010	24 283	31.3% - 845.5%	-30.6%	-5.6%
Varição anual	-	-0.7%	-3.8%	+7.7%	-30.6%	0.0% -	-	-
Total de Arqueação Bruta	207 101	206 199	206 680	204 910	169 226	100.0% -	-17.4%	-3.8%
Varição anual	-	-0.4%	+0.2%	-0.9%	-17.4%	-	-	-



ANEXO 12 - NÚMERO DE ESCALAS EM 2020 POR PAÍS DE REGISTO DO NAVIO E NATUREZA DO TRÁFEGO

NÚMERO DE ESCALAS EM 2020 POR PAÍS DE NACIONALIDADE DO REGISTO DOS NAVIOS E NATUREZA DO TRÁFEGO

PAÍS DE REGISTO	Cabotagem Nacional		Tráfego Internacional		Total		
	Nº Escalas	Quota	Nº Escalas	Quota	Nº Escalas	Quota	Σ
Portugal	698	24.3%	619	9.8%	1 317	14.4%	14.4%
Chipre	447	15.6%	507	8.0%	954	10.4%	24.7%
Malta	230	8.0%	713	11.3%	943	10.3%	35.0%
Antígua e Barbuda	280	9.7%	620	9.8%	900	9.8%	44.8%
Países Baixos	279	9.7%	568	9.0%	847	9.2%	54.1%
Panamá	31	1.1%	590	9.4%	621	6.8%	60.8%
Libéria	75	2.6%	541	8.6%	616	6.7%	67.5%
Marshall, Ilhas	44	1.5%	315	5.0%	359	3.9%	71.5%
Espanha	265	9.2%	75	1.2%	340	3.7%	75.2%
Itália	131	4.6%	172	2.7%	303	3.3%	78.5%
Reino Unido	77	2.7%	216	3.4%	293	3.2%	81.6%
Diversos	89	3.1%	100	1.6%	189	2.1%	83.7%
Singapura	17	0.6%	161	2.6%	178	1.9%	85.6%
Baamas	28	1.0%	134	2.1%	162	1.8%	87.4%
Hong Kong	8	0.3%	107	1.7%	115	1.3%	88.7%
Gibraltar	16	0.6%	90	1.4%	106	1.2%	89.8%
Irlanda	25	0.9%	74	1.2%	99	1.1%	90.9%
Alemanha	8	0.3%	81	1.3%	89	1.0%	91.9%
Bélgica	19	0.7%	65	1.0%	84	0.9%	92.8%
Barbados	18	0.6%	63	1.0%	81	0.9%	93.7%
Turquia	17	0.6%	54	0.9%	71	0.8%	94.4%
Dinamarca	3	0.1%	46	0.7%	49	0.5%	95.0%
Noruega	8	0.3%	32	0.5%	40	0.4%	95.4%
Grécia	4	0.1%	35	0.6%	39	0.4%	95.8%
Bermudas	2	0.1%	34	0.5%	36	0.4%	96.2%
Rússia, Federação da	3	0.1%	25	0.4%	28	0.3%	96.5%
Luxemburgo	8	0.3%	20	0.3%	28	0.3%	96.8%
Cabo Verde	11	0.4%	13	0.2%	24	0.3%	97.1%
Japão	3	0.1%	20	0.3%	23	0.3%	97.4%
São Vicente e Granadinas	5	0.2%	16	0.3%	21	0.2%	97.6%
Restantes países	23	0.8%	199	3.2%	222	2.4%	100.0%
Total	2 872	100.0%	6 305	100.0%	9 177	100.0%	-



ANEXO 13 – NÚMERO DE ESCALAS POR PAÍS DE REGISTO E TIPO DE NAVIO, EM 2020

NÚMERO DE ESCALAS NO TRÁFEGO TOTAL (CABOTAGEM NACIONAL E INTERNACIONAL)

País de registo	Carga geral	Contentores	Granéis líquidos	Granéis sólidos	Transporte especializado (carga seca)	Navios de Cruzeiro	Outros	Total	Quota
Portugal	384	738	40	55	81	13	6	1 317	14.4%
Chipre	274	560	102	17	1		0	954	10.4%
Malta	286	206	360	55	24	11	1	943	10.3%
Antígua e Barbuda	626	253	5	7	9		0	900	9.8%
Países Baixos	522	290	16	6	3	1	9	847	9.2%
Panamá	160	319	36	60	44	2	0	621	6.8%
Libéria	72	402	101	35	6		0	616	6.7%
Marshall, Ilhas	58	27	153	74	47		0	359	3.9%
Espanha	73		265	2			0	340	3.7%
Itália	62		154	8	70	9	0	303	3.3%
Reino Unido	180	41	61	10	1		0	293	3.2%
Diversos	4	21	157	7			0	189	2.1%
Singapura	9	32	119	16	2		0	178	1.9%
Baamas	77		28	20	11	24	2	162	1.8%
Hong Kong	4	66	13	32			0	115	1.3%
Gibraltar	21	22	43	2	18		0	106	1.2%
Irlanda	91		1	7			0	99	1.1%
Alemanha	15	44	7		23		0	89	1.0%
Bélgica	39	4	41				0	84	0.9%
Barbados	80			1			0	81	0.9%
Turquia	29	24	14	4			0	71	0.8%
Dinamarca	4	25	18	2			0	49	0.5%
Noruega	14		20	4		2	0	40	0.4%
Grécia		1	34	1	3		0	39	0.4%
Bermudas			29			7	0	36	0.4%
Outros	160	35	73	26	38	7	7	346	3.8%
Total	3 244	3 110	1 890	451	381	76	25	9 177	100.0%

CABOTAGEM NACIONAL

País de registo	Carga geral	Contentores	Granéis líquidos	Granéis sólidos	Transporte especializado (carga seca)	Navios de Cruzeiro	Total	Quota
Portugal	143	433	11	44	58	6	695	24.3%
Chipre	60	308	78	1			447	15.7%
Antígua e Barbuda	166	112		3			281	9.8%
Países Baixos	109	162	1		1		273	9.6%
Espanha	11		253	1			265	9.3%
Malta	63	64	97	3		3	230	8.1%
Itália	3		119	6	1	2	131	4.6%
Diversos			87	2			89	3.1%
Reino Unido	35	34	7	1			77	2.7%
Libéria	12	46	15	2			75	2.6%
Marshall, Ilhas	4	5	24	5	6		44	1.5%
Panamá	14	10	6	1			31	1.1%
Baamas	18		2	1		7	28	1.0%
Irlanda	23		1	1			25	0.9%
Bélgica	4		15				19	0.7%
Barbados	18						18	0.6%
Singapura		3	14				17	0.6%
Turquia	2	12	2	1			17	0.6%
Gibraltar	4	8	3	1			16	0.6%
Cabo Verde		11					11	0.4%
Outros	25	17	21	2	0	2	67	2.3%
Total	714	1 225	756	75	66	20	2 856	100.0%



ANEXO 14 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR TIPOLOGIA E CLASSE DO NAVIO

Tipo_Navio	Classe_Navio	2016	2017	2018	2019	2020	Quota 2020 no Tipo de Navio	Variação 2020/2019
Carga geral	Até 2 000	232	201	145	188	150	+4.6%	-20.2%
	2 000 a 4 999	2 221	2 212	2 212	2 162	2 045	+63.0%	-5.4%
	5 000 a 9 999	836	669	670	651	659	+20.3%	+1.2%
	10 000 a 19 999	178	196	223	201	156	+4.8%	-22.4%
	20 000 a 39 999	173	226	220	236	196	+6.0%	-16.9%
	40 000 a 49 999	13	18	17	13	7	+0.2%	-46.2%
	50 000 a 79 999	24	34	35	39	31	+1.0%	-20.5%
	80 000 a 99 999	0	0	2	1	0	+0.0%	-100.0%
Carga geral Total		3 677	3 556	3 524	3 491	3 244	+100.0%	-7.1%
Contentores	2 000 a 4 999	164	216	94	43	82	+2.6%	+90.7%
	5 000 a 9 999	1 683	1 558	1 315	1 227	1 313	+42.2%	+7.0%
	10 000 a 19 999	498	596	656	894	775	+24.9%	-13.3%
	20 000 a 39 999	476	356	339	376	219	+7.0%	-41.8%
	40 000 a 49 999	102	60	70	68	40	+1.3%	-41.2%
	50 000 a 79 999	494	437	338	290	292	+9.4%	+0.7%
	80 000 a 99 999	162	214	213	247	249	+8.0%	+0.8%
	100 000 a 149 999	98	100	91	70	105	+3.4%	+50.0%
	150 000 a 199 999	8	7	33	17	31	+1.0%	+82.4%
200 000 a 249 999	0	0	2	2	4	+0.1%	+100.0%	
Contentores Total		3 685	3 544	3 151	3 234	3 110	+100.0%	-3.8%
Granéis líquidos	Até 2 000	14	6	3	4	2	+0.1%	-50.0%
	2 000 a 4 999	889	931	926	942	749	+39.6%	-20.5%
	5 000 a 9 999	300	305	327	381	257	+13.6%	-32.5%
	10 000 a 19 999	465	468	454	474	427	+22.6%	-9.9%
	20 000 a 39 999	222	253	269	273	217	+11.5%	-20.5%
	40 000 a 49 999	22	17	17	24	22	+1.2%	-8.3%
	50 000 a 79 999	111	88	69	60	53	+2.8%	-11.7%
	80 000 a 99 999	87	86	76	94	95	+5.0%	+1.1%
	100 000 a 149 999	22	29	49	58	65	+3.4%	+12.1%
150 000 a 199 999	1	1	2	1	3	+0.2%	+200.0%	
Granéis líquidos Total		2 133	2 184	2 192	2 311	1 890	+100.0%	-18.2%
Granéis sólidos	Até 2 000	2	0	1	0	0	+0.0%	-
	2 000 a 4 999	51	61	67	49	64	+14.2%	+30.6%
	5 000 a 9 999	57	38	39	32	45	+10.0%	+40.6%
	10 000 a 19 999	59	65	81	100	80	+17.7%	-20.0%
	20 000 a 39 999	189	170	201	204	218	+48.3%	+6.9%
	40 000 a 49 999	44	53	66	68	37	+8.2%	-45.6%
	50 000 a 79 999	5	2	3	3	4	+0.9%	+33.3%
	80 000 a 99 999	58	36	27	16	2	+0.4%	-87.5%
	100 000 a 149 999	0	0	0	1	1	+0.2%	+0.0%
Granéis sólidos Total		465	425	485	473	451	+100.0%	-4.7%
Transporte especializado (carga seca)	Até 2 000	1	0	4	3	4	+1.0%	+33.3%
	2 000 a 4 999	89	107	136	163	135	+35.4%	-17.2%
	5 000 a 9 999	66	43	27	21	37	+9.7%	+76.2%
	10 000 a 19 999	11	11	10	11	11	+2.9%	+0.0%
	20 000 a 39 999	81	65	83	109	79	+20.7%	-27.5%
	40 000 a 49 999	62	74	109	117	73	+19.2%	-37.6%
	50 000 a 79 999	78	106	74	42	42	+11.0%	+0.0%
Transporte especializado (carga seca) Total		388	406	443	466	381	+100.0%	-18.2%
Navios de Cruzeiro	Até 2 000	9	41	9	24	10	+13.3%	-58.3%
	2 000 a 4 999	51	51	46	40	7	+9.3%	-82.5%
	5 000 a 9 999	38	37	33	27	11	+14.7%	-59.3%
	10 000 a 19 999	55	55	49	31	3	+4.0%	-90.3%
	20 000 a 39 999	95	103	112	97	12	+16.0%	-87.6%
	40 000 a 49 999	37	39	52	44	8	+10.7%	-81.8%
	50 000 a 79 999	61	89	80	89	16	+21.3%	-82.0%
	80 000 a 99 999	32	49	46	41	6	+8.0%	-85.4%
	100 000 a 149 999	82	56	78	80	2	+2.7%	-97.5%
150 000 a 199 999	7	10	11	10	0	+0.0%	-100.0%	
Navios de Cruzeiro Total		467	530	516	483	75	+100.0%	-84.5%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	Até 2 000	14	11	18	2	3	+50.0%	+50.0%
	2 000 a 4 999	5	3	3	1	1	+16.7%	+0.0%
	5 000 a 9 999	0	1	3	0	0	+0.0%	-
	10 000 a 19 999	1	1	0	2	2	+33.3%	+0.0%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro) Total		20	16	24	5	6	+100.0%	+20.0%
Grand Total		10 835	10 661	10 335	10 463	9 157	-	-12.5%