

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

RELATÓRIO DE NOVEMBRO DE 2021



Notas:

1. Os dados estatísticos considerados no presente relatório foram fornecidos pelas Administrações Portuárias até ao dia 20 de janeiro de 2022, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT;
2. Alguns dados, principalmente relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção num dos meses seguintes, nomeadamente os relativos ao porto de Lisboa, e em particular a repartição de contentores entre tráfego de *transhipment* e com o *hinterland*;
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva Comunitária 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de abril de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva;
4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reshipe* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias;
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o respetivo movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03);
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório sob a referência 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), são calculados com base num modelo de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, refletindo a variação média anual entre os pontos extremos ajustados.



ÍNDICE

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



1

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Novembro/2021			Janeiro - Novembro / 2021					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	20,6	-	16	348,8	0,0	237	+6,5%	-	+30,2%
Leixões	1 426,8	63,7	197	13 985,6	660,2	2 240	-12,4%	+1,4%	-1,8%
Aveiro	526,3	-	85	5 164,0	0,0	973	+17,3%	-	+8,7%
Figueira da Foz	130,8	1,7	34	1 654,0	19,7	383	-9,6%	+20,8%	-10,9%
Lisboa	824,5	31,2	143	8 546,6	333,4	1 516	+3,5%	+21,7%	-1,4%
Setúbal	527,1	11,1	129	5 963,1	160,1	1 562	+3,6%	+4,0%	+5,5%
Sines	3 572,5	153,3	146	43 187,9	1 684,7	1 796	+12,3%	+14,2%	-2,0%
Faro e Portimão	-	-	4	45,5	-	38	-72,2%	-	+216,7%
Total Geral	7 028,5	260,9	754	78 895,6	2 858,1	8 745	+5,0%	+11,2%	+0,7%

- No período de janeiro a novembro de 2021, nos portos comerciais do Continente foi registado um movimento global de 78,9 milhões de toneladas, tendo excedido em +3,75 milhões de toneladas (+5%) o do período homólogo de 2020, merecendo referência o facto de ainda se encontrar a -11,2% do máximo histórico observado em 2017. Este desempenho tem subjacente a acumulação de variações mensais homólogas negativas verificadas nos últimos quatro meses, sendo que a de novembro apresenta o valor mais expressivo, de -4%, sendo ainda de referir que a variação percentual homólogo em valores acumulados tem vindo a diminuir desde junho, altura que apresentava o valor de +10,9%.

O tráfego de contentores nos primeiros onze meses de 2021, e comparativamente ao mesmo período de 2020, cresce +288,1 mil TEU (+11,2%) para um total de 2,86 milhões de TEU, atingindo a melhor marca de sempre, tendo ultrapassado em +3% o anterior valor máximo, apurado em 2017. Este registo respalda o verificado nos portos de Sines, Leixões e Setúbal, que excedem as anteriores melhores marcas em +5%, +1,4% e +7,3%.

No movimento de navios no período janeiro-novembro de 2021 observa-se um aumento de +59 escalas comparativamente ao período homólogo anterior, correspondente a +0,7%, fixando em 8745 o número de escalas observado, que continua a evoluir segundo uma trajetória decrescente, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -3,9%, apurada nos últimos cinco anos. Sublinha-se que idêntica variação do volume de arqueação bruta dos navios que escalaram os portos comerciais do Continente, é traduzida por um decréscimo de -6,6%, com a trajetória a apresentar sucessivos decréscimos desde 2017, ano em que apresenta o valor mais elevado.

- No que respeita ao movimento de carga, salienta-se que o desempenho positivo verificado no período janeiro-novembro de 2021 continua a estar fortemente alavancado no porto de Sines que, não obstante o registo de variações mensais homólogas negativas em outubro e novembro, detém uma quota de 54,7% e cresce +4,74 milhões de toneladas (+12,3%) para um total de 43,19 milhões de toneladas. Para contextualização do impacto de Sines no comportamento global do Ecosistema Portuário do Continente, adianta-se que as variações positivas que surgem nas posições seguintes advêm do desempenho de Aveiro, cujo acréscimo se situa em +762 mil toneladas (mt) (+17,3%), e de Lisboa, com +287,5 mil toneladas (+3,5%).

O maior obstáculo ao desempenho positivo surge naturalmente no porto de Leixões, cujo movimento regista uma quebra de -1,97 milhões de toneladas (-12,4%) face a 2020 e de cerca de -4 milhões de toneladas face ao valor mais elevado dos períodos de janeiro a novembro apurado em 2017, sendo ainda reforçada, embora ligeiramente, pela Figueira da Foz (-175,8 mt) e Faro (-118,1 mt).



- Considerando a tipologia das cargas movimentadas globalmente, independentemente dos portos onde tal se verifica, constata-se que no período em análise o destaque continua a ser para a Carga Contentorizada e para os Produtos Petrolíferos, cujos acréscimos totais se elevam respetivamente a +2,79 milhões de toneladas (+9,6%) e a +1,71 milhões de toneladas (+11,3%), importando, contudo, realçar o comportamento da Carga Fraccionada cujo crescimento ascende a +1,08 milhões de toneladas (+23,9%).

Para além dessas tipologias de carga, e com registo positivo há apenas a assinalar a carga Ro-Ro que vê aumentar a tonelagem movimentada em +199,7 mil toneladas (+12,5%).

A maior contrariedade ao comportamento positivo do desempenho no período janeiro-novembro de 2021 é da responsabilidade do Petróleo Bruto que regista uma quebra de -1,19 milhões de toneladas (-11,9%) face ao período homólogo de 2020, correspondente a 58,5% do total agregado das perdas por tipologia de carga, a que se segue o Carvão, com uma quebra de -423,1 mt (-82,1% do que nos primeiros onze meses de 2020). Importa sublinhar que este comportamento é ditado pelo encerramento da refinaria de Matosinhos e das centrais termoelétricas de Sines e do Pego.

- Considerando os mercados constituídos pelo binómio carga-porto, constata-se que o movimento global do Ecosistema Portuário do Continente é determinado pelo comportamento dos oito mercados que espelham as variações positivas mais expressivas e dos cinco mercados que espelham as mais expressivas variações negativas, sendo o primeiro grupo responsável por 85,3% do total das variações positiva e o segundo por 74,5% do total das variações negativas, sintetizadas no quadro seguinte.

Dos valores aqui apresentados, verifica-se que o impacto positivo mais expressivo é gerado pelos mercados da Carga Contentorizada e dos Produtos Petrolíferos de Sines, responsáveis por acréscimos respetivos de +2,03 milhões de toneladas (+11,1%) e de +1,94 milhões de toneladas (+17,1%), seguido do mercado de Petróleo Bruto também de Sines, com um acréscimo de +1,09 milhões de toneladas (+14,5%), e ainda da Carga Contentorizada de Lisboa, com +669,6 mt (+24,7%).

Dos mercados com comportamento negativo o de Petróleo Bruto de Leixões, destaca-se de forma exuberante, ao ascender a -2,28 milhões de toneladas (-90,3%), representando 47,1% do total dos decréscimos apurados no período em análise.

MERCADOS COM MAIOR INFLUÊNCIA NO COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

		Tonelagem Movimentada no período Jan-Nov/2021		Variação Homóloga face a Jan-Nov/2020		Quota das Variações Positivas / Negativas		
	Carga	Porto	Valor	% do Total	Ton	%	%	% Acc
Positiva	Contentorizada	Sines	20 306 481	25.7%	+2 034 341	+11.1%	23.7%	23.7%
	Produtos Petrolíferos	Sines	13 296 988	16.9%	+1 938 542	+17.1%	22.6%	46.3%
	Petróleo Bruto	Sines	8 595 184	10.9%	+1 088 025	+14.5%	12.7%	58.9%
	Contentorizada	Lisboa	3 375 321	4.3%	+669 592	+24.7%	7.8%	66.7%
	Fraccionada	Aveiro	1 741 620	2.2%	+442 073	+34.0%	5.1%	71.9%
	Fraccionada	Setúbal	1 461 393	1.9%	+424 570	+40.9%	4.9%	76.8%
	OutrosGS	Leixões	1 297 112	1.6%	+399 001	+44.4%	4.6%	81.4%
	Fraccionada	Leixões	1 234 089	1.6%	+334 297	+37.2%	3.9%	85.3%
Negativa	Petróleo Bruto	Leixões	244 802	0.3%	-2 279 117	-90.3%	47.1%	47.1%
	OutrosGS	Lisboa	1 005 173	1.3%	-378 906	-27.4%	7.8%	55.0%
	Produtos Petrolíferos	Leixões	2 044 252	2.6%	-357 387	-14.9%	7.4%	62.3%
	Carvão	Sines	12 460	0.0%	-352 350	-96.6%	7.3%	69.6%
	OutrosGS	Setúbal	1 602 850	2.0%	-237 849	-12.9%	4.9%	74.5%
Total			56 217 725	71.3%	+3 724 832	+4.7%		



Importa assinalar que o mercado do Petróleo Bruto apresenta posições destacadas nos dois grupos de mercados, com impacto positivo e negativo, na sequência da transferência da atividade de refinação de Matosinhos para Sines, e, consequentemente, da transferência do desembarque deste combustível importado do porto de Leixões para Sines.

- A atividade portuária de movimentação de carga desenvolvida no período de janeiro a novembro de 2021 vem confirmar o porto de Sines como líder absoluto, que após um acréscimo de +13,2% face a 2020, fica com uma quota de 54,7%, superior em +3,6 pontos percentuais (pp) à que detinha no período homólogo de 2020 (encontrando-se ainda a 0,1 pp da sua quota máxima apurada em 2016). Importa, contudo, enfatizar que o desempenho de Sines tem um forte apoio do tráfego de *transshipment* de contentores, no Terminal XXI, cuja tonelagem pode representar cerca de 33% da tonelagem total movimentada no próprio porto e de 18% da tonelagem total movimentada no sistema portuário do Continente. Recorda-se também o facto de Sines beneficiar do encerramento da refinaria de Matosinhos, com a concentração em Sines de toda a atividade de refinação do Petróleo Bruto.

O porto de Leixões continua num registo negativo, traduzido por uma quebra de -1,97 milhões de toneladas (-12,4%), provocada pela referida diminuição de movimentação de Petróleo Bruto. No período em análise detém uma quota de 17,7%, inferior em -3,5 pp à que detinha em 2020 e que constitui o valor mais baixo registado desde o ano 2000. Importa, contudo, assinalar o comportamento francamente positivo dos tipos de carga inseridos na classificação de Carga Geral, onde registam as melhores marcas de sempre, com acréscimos percentuais de +0,8% na Carga Contentorizada, de +37,2% na Carga Fracionada e de +14,2% na carga Ro-Ro, sendo de realçar que a Carga Contentorizada fica com uma quota de 46,8%.

O porto de Lisboa continua a deter a terceira posição no *ranking* do volume de carga movimentada, com uma quota de 10,8%, ainda inferior em -0,2 pp à de 2020. Neste período o acréscimo mais expressivo é registado na Carga Contentorizada onde assume um valor de +669,6 mt (+24,7%), adquirindo uma quota de 39,5%, sublinhando que a este comportamento não será alheio o desempenho do terminal de Alcântara, cujo contrato de concessão foi prorrogado, na base de um significativo investimento de expansão e de reforço da capacidade de receção de navios de maior dimensão.

O porto de Setúbal detém a quarta quota mais significativa no que toca ao volume de carga movimentada, situando-se, no período em análise, em 7,6%, inferior à do período homólogo de 2020 em -0,1 pp. Importa assinalar o significativo contributo da Carga Fracionada, que é responsável pelo acréscimo mais expressivo, de +424,6 mt, correspondente a +40,9%.

O porto de Aveiro mantém a trajetória de crescimento e regista no período de janeiro a novembro de 2021 o volume mais elevado de sempre de carga movimentada nos períodos homólogos após acréscimo de +762 mt (+17,3%), que fixa a respetiva quota em 6,5%, também a mais elevada de sempre. Este desempenho reflete os contributos mais expressivos da Carga Fracionada e dos Produtos Petrolíferos, que observam acréscimos respetivos de +442,1 mt (+34%) e de +282,1 mt (+61,6%).

O porto da Figueira da Foz exhibe um comportamento bastante irregular, alternando variações positivas e negativas, associado naturalmente à sua pequena dimensão, sendo que no período em análise regista um decréscimo de -9,6% no volume de carga movimentada e a sua quota baixa -0,3 pp para 2,1%, face ao período homólogo de 2020.

O porto de Viana do Castelo, após início de ano com quatro variações homólogas negativas, acaba por fechar o período janeiro-novembro de 2021 com um acréscimo de +6,5%, fixando a sua quota em 0,44%. A tipologia de carga mais importante neste porto é a Fracionada que representa 47,2% do total, seguindo-se os Outros Granéis Sólidos e os Produtos Petrolíferos, embora a Carga Fracionada tenha apresentado o menor acréscimo.



O porto de Faro torna a não registar qualquer atividade de embarque de carga no mês de novembro, sendo que a tonelage acumulada desde janeiro se situa em 45,5 mt, o que traduz um decréscimo de -72,2% face a 2020 e de -87,2% face ao seu máximo, registado em 2015. A sua quota mantém o valor residual de 0,06%.

Assinala-se o facto de Aveiro, Setúbal e Sines serem os únicos portos cuja tonelage movimentada em 2021 ultrapassa a movimentada no período homólogo de 2019, ano anterior ao do início da pandemia de covid-19. O acréscimo de Sines é o mais expressivo, de +12%, sendo de +3,8% em Aveiro e de +2,1% em Setúbal.

- Os portos comerciais do Continente movimentaram no período janeiro-novembro de 2021 um total de 1,76 milhões de contentores a que correspondem 2,86 milhões de TEU (o que reflete um rácio de 1,63 TEU por contentor), que constitui o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, excedendo em +288,1 mil TEU (+11,2%) o de 2020 e em +3,7% o anterior máximo, observado em 2017.

Para este comportamento global, a responsabilidade mais intensa é, naturalmente, cometida ao porto de Sines, que movimentou 1,68 milhões de TEU, o que corresponde a um acréscimo de +209,9 mil TEU (+14,2%). A segunda variação absoluta mais relevante surge do porto de Lisboa com o registo de +59,5 mil TEU (+21,7%). Os portos de Leixões, Setúbal e Figueira da Foz apresentam igualmente variações positivas, embora menos expressivas, com valores respetivos de +9,1 mil TEU (+1,4%), +6,2 mil TEU (+4%) e de +3,4 mil TEU (+20,8%).

Importa salientar que o desempenho de Sines é significativamente suportado no tráfego de *transshipment*, que representa 70,3% do total de TEU movimentados no porto e regista um crescimento de +177,3 mil TEU, corresponde a +17,6% do que em 2020, mas encontra-se ainda a -4,1% do seu máximo, observado em 2018. Este segmento de tráfego representa 8,3% no porto de Leixões e estima-se que em Lisboa ronde 2,7%, mas não existe informação atualizada desde abril.

O tráfego de contentores com o *hinterland* reflete no período de janeiro a novembro de 2021 uma dinâmica notável, registando o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, atingindo 1,61 milhões de TEU, excedendo +6,8% o valor de 2020 e +2,3% a melhor marca anterior, registada em 2019.

É importante realçar o facto de esta melhor marca respaldar idêntico registo observado nos portos de Sines, Setúbal e Leixões, com acréscimos respetivos de +7%, +4% e +0,9% sobre a melhor marca anterior, observada em 2020.

A liderança do segmento do tráfego de contentores com o *hinterland* no período janeiro-novembro de 2021 é detida pelo porto de Leixões com uma quota de 37,6% do total, não obstante o recuo de -2,2 pontos percentuais face à de 2020 e se encontrar ainda a -4,1% à que detinha em 2012. Segue-se o porto de Sines com uma quota de 31,1% (que vem crescendo sucessivamente nos períodos homólogos desde 2009), Lisboa que vê reforçar a quota em +2,3 pp para 20,2%, Setúbal com 9,9% e a Figueira da Foz com 1,2%.

- O movimento de navios no período janeiro a novembro de 2021, no conjunto dos portos comerciais do Continente, nas suas várias tipologias e independentemente da natureza das operações efetuadas aquando da sua estadia, traduz-se por um total de 8745 escalas, o que representa um acréscimo de +59 escalas (+0,7%) face a 2020, sendo que o volume de arqueação bruta (GT) que lhe corresponde observa um recuo de -3,9%, para 149,1 milhões.

O aumento global do número de escalas resulta da conjugação de assimetrias no comportamento dos vários portos, destacando-se as variações positivas de Setúbal, +81 escalas (+5,5%), seguido de Aveiro, com +78 escalas (+8,7%), Viana do Castelo, com +55 escalas (+30,2%), e Portimão, com +17 escalas (+283,3%).



Os restantes portos veem diminuir o número de escalas, sendo a variação negativa mais expressiva observada na Figueira da Foz, -47 escalas (-10,9%), seguida de Douro e Leixões, -41 (-1,8%), Sines, com -36 (-2%), e Faro e Lisboa, com -26 e -22 escalas (-63,4% e -1,4%), respetivamente.

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

Os portos do Douro e Leixões continuam a deter a quota mais expressiva do número de escalas, com 25,6% do total, seguidos de Sines com 20,5%, Setúbal com 17,9%, Lisboa com 17,3%, Aveiro com 11,1%, Figueira da Foz com 4,4% e Viana do Castelo com 2,7%, cabendo a Faro e Portimão uma quota residual de 0,5% no seu conjunto. Salienta-se que as quotas de Aveiro e Setúbal apresentam o valor mais elevado de sempre.

No tocante ao volume de arqueação bruta, a quota maioritária absoluta permanece na titularidade de Sines, que no período em análise se cifra em 51,2%, seguido de Douro e Leixões com 16,7%, Setúbal com 13,7%, Lisboa com 13,1%, Aveiro com 3,6%, Figueira da Foz com 0,9% e Viana do Castelo com 0,5%.

A arqueação bruta média por navio registou o seu valor máximo em 2018 com 19,4 mil, tendo evoluído negativamente nos períodos seguintes até 17,1 mil em 2021, refletindo um decréscimo superior ao do número de escalas. A evolução nos períodos de janeiro a novembro entre 2017 e 2021 é traduzida por decréscimos das taxas médias anuais de -6,6% para a arqueação bruta e de -3,9% para o número de escalas.

- O desempenho global do Ecosistema Portuário do Continente em termos de movimentação de carga, resulta do encontro dos fluxos de embarque e de desembarque, que apresentam comportamentos independentes, sendo que a respetiva análise deve ser considerada em termos aproximados, atento o efeito da movimentação de mercadorias em trânsito. Sem prejuízo desta particularidade, assinala-se uma tonelagem total embarcada que representou 41,9% do total e atingiu 33,05 milhões de toneladas, excedendo em quase +1,4 milhões de toneladas (+4,4%) o movimento homólogo de 2020, sendo que a tonelagem de carga desembarcada se cifrou em 45,84 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +2,36 milhões de toneladas (+5,4%).

No período em análise foram observadas variações na atividade de movimentação de carga em 54 mercados resultantes do binómio carga-porto (onde, naturalmente, nem em todos foram realizadas operações de embarque e de desembarque), constatando-se registos positivos em 31 com um total de +8,59 milhões de toneladas (+14,2%), e negativos nos restantes 23, num total de -4,84 milhões de toneladas (-32,6%).

Foram registadas operações de embarque de carga em 45 mercados, com registo de variações positivas em 26 num total de +3,52 milhões de toneladas (com uma variação média de +13,2%) e negativas nos outros 19 com um decréscimo total de -2,12 milhões de toneladas (-43,2%), e operações de desembarque em 48, com comportamento positivo em 28, que geraram um acréscimo de +5,89 milhões de toneladas (+16,6%), e negativo em 20, responsáveis por uma diminuição global de -3,54 milhões de toneladas (-43,9%).

- Não obstante o volume de carga desembarcada ser globalmente superior ao da carga embarcada em 38,7%, existem portos onde se verifica que a tonelagem embarcada excede a tonelagem desembarcada, situação essa que, atendendo ao facto de cerca de 90% das mercadorias movimentadas em transporte marítimo se inscreverem no comércio internacional, lhes confere um perfil de porto exportador.

No período de janeiro a novembro de 2021, mantêm-se neste registo os habituais portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, que apresentam rácios, determinados pelo quociente entre a tonelagem da carga embarcada e do total de carga movimentada, com valores percentuais respetivos de 64,4%, 68,2%, 54,2% e 100%.

No seu conjunto, estes portos embarcaram um total de 4,63 milhões de toneladas, correspondentes a 14% do total de carga embarcada, sendo que 9,8 pontos percentuais desta quota pertencem a Setúbal.



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



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

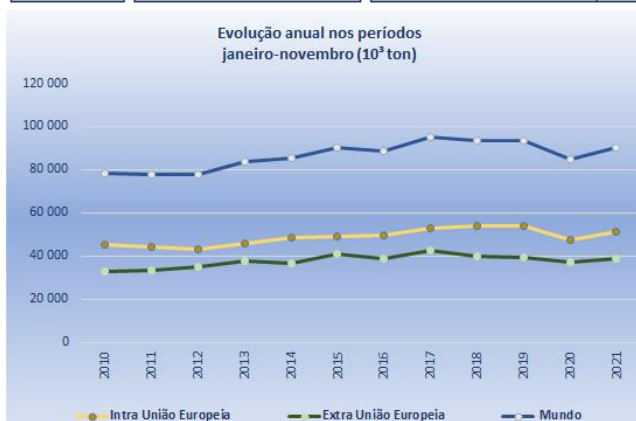
Posto isto, e considerando o papel instrumental dos portos ao serviço da economia e dos agentes económicos, nomeadamente no âmbito do comércio internacional, importa observar o comportamento desta atividade, em particular no que respeita ao facto de a origem e destino das mercadorias ser dentro ou fora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

Nos gráficos e quadros seguintes apresenta-se a evolução da tonagem total transacionada em comércio internacional nos períodos de janeiro a novembro, em valores anuais desde 2010, e mensais, desde 2019, agregada por intra e extra União Europeia, bem como a evolução anual por fluxos de tráfego, isto é, importações e exportações.

A sua leitura mostra que, a nível mundial, o volume total de bens transacionados em comércio internacional realizado no período dos primeiros onze meses de cada ano, apresenta o seu valor mais elevado em 2017,

Comércio Internacional nos períodos de Janeiro a Novembro | (10³ ton)

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY
2010	78 252,5	-	45 392,6	-	32 859,9	-	50 012,2	-	28 240,4	-
2011	77 781,2	-0,6%	44 438,6	-2,1%	33 342,6	+1,5%	48 504,5	-3,0%	29 276,7	+3,7%
2012	77 973,5	+0,2%	43 126,1	-3,0%	34 847,4	+4,5%	47 554,6	-2,0%	30 418,8	+3,9%
2013	83 844,2	+7,5%	45 875,3	+6,4%	37 968,9	+9,0%	48 932,5	+2,9%	34 911,7	+14,8%
2014	85 378,6	+1,8%	48 643,8	+6,0%	36 734,8	-3,3%	50 033,1	+2,2%	35 345,5	+1,2%
2015	90 220,3	+5,7%	49 366,8	+1,5%	40 853,5	+11,2%	54 168,3	+8,3%	36 052,0	+2,0%
2016	88 745,1	-1,6%	49 691,5	+0,7%	39 053,6	-4,4%	54 365,2	+0,4%	34 379,8	-4,6%
2017	95 258,9	+7,3%	52 686,5	+6,0%	42 572,3	+9,0%	59 084,6	+8,7%	36 174,3	+5,2%
2018	93 706,6	-1,6%	53 762,9	+2,0%	39 943,8	-6,2%	57 914,1	-2,0%	35 792,6	-1,1%
2019	93 301,7	-0,4%	54 055,2	+0,5%	39 246,5	-1,7%	57 423,8	-0,8%	35 877,9	+0,2%
2020	84 776,2	-9,1%	47 647,5	-11,9%	37 128,7	-5,4%	50 950,8	-11,3%	33 825,4	-5,7%
2021	90 192,9	+6,4%	51 149,4	+7,3%	39 043,5	+5,2%	54 554,7	+7,1%	35 638,2	+5,4%





com o registo de 95,26 milhões de toneladas, tendo este valor vindo a diminuir progressivamente até 90,19 milhões de toneladas transacionadas no corrente ano de 2021, o que reflete uma diminuição de -5,3%. Esta variação é naturalmente muito influenciada pela quebra de -9,1% verificada em 2020 face a 2019, por efeito das medidas mais restritivas de combate à pandemia, tendo em 2021 sido observada uma recuperação parcial, que ainda ficou aquém em -3,3% do volume de 2019, o que não será de estranhar em face de algumas medidas de contenção de circulação de pessoas ainda terem perdurado em 2021 e refletindo-se no consumo de alguns bens e serviços.

Considerando o comércio internacional com os países de fora da União Europeia, servido maioritariamente pelo transporte marítimo, constata-se que a situação evoluiu de forma mais favorável, na comparação com o nível imediatamente pré-pandemia, sendo traduzida pelo facto de haver ficado a apenas -0,5% do volume transacionado em 2019. No entanto, sublinha-se o facto de o valor mais elevado foi observado em 2017, e comparativamente a este o volume de 2021 é inferior -8,3%.

Com menor impacto no setor marítimo-portuário, no segmento das transações com os 27 países que integram da União Europeia, verifica-se que o maior volume de tonelagem foi registado em 2019, registando uma quebra de -11,9% em 2020, sendo que o acréscimo verificado na evolução para 2021, de +7,3%, ainda deixou uma marca negativa de -5,4%.

Numa perspetiva do sentido do fluxo da movimentação de bens, constata-se que ambas as operações de importação e de exportação registam o seu valor máximo em 2017, observando comportamentos idênticos traduzidos por sucessivos decréscimos, com maior intensidade em 2020, que em 2021 refletem variações acumuladas respetivas de -7,7% e de -1,5%. Tendo por base de comparação a tonelagem de mercadorias transacionadas em 2019, observa-se que as importações em 2021 são inferiores em -5% e as exportações são inferiores em -0,7%. Marginalmente pode referir-se que o valor económico das exportações efetuadas no período em análise de 2021, excedem em +5% as efetuadas no período homólogo de 2019, sendo que o valor económico das importações aumentou +0,9%.

A observação do gráfico de evolução mensal mostra que a quebra observada no ano 2020 foi mais intensa no comércio com países de fora da União Europeia e ainda que foi menos intensa do que com países da União Europeia, não obstante a queda significativa registada nos meses de maio e de junho.

Considerando o comércio internacional a nível de países, importa sublinhar que a Espanha detém uma quota de 33,8% (30,45 milhões de toneladas) do total de bens transacionados no período de janeiro a novembro de 2021, sendo de recordar que cerca de 75% deste tráfego se processa por transporte rodoviário e apenas 12% por transporte marítimo. Nas posições seguintes surgem o Brasil, com 7% (6,34 milhões de toneladas), a França, com 6%, EUA, com 5,2% a Nigéria, com 4,5% (num total de 7,2% para os países da OPEP), os Países Baixos, com 3,7%, e a Alemanha, com 3,6%.

Sublinha-se que comparativamente a 2020 o comércio internacional com todos estes países regista variações francamente positivas (com destaque para o Brasil, com +26,7%, os EUA, com +15,9%, e com os Países Baixos, com +10,2%), sendo que comparativamente a 2019 estas variações são traduzidas respetivamente por +4,8%, +2,2% e -0,8%.

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

Considerando-se a evolução comparada do índice de produção industrial total (IPI-T), isto é, agregando as quatro dimensões referidas, verifica-se que a média dos índices mensais do período de janeiro a novembro



de 2021 indicia um crescimento de +3,7% face a 2020. A observação atenta do gráfico evidencia a forte quebra na produção industrial em 2020 nos meses de abril e maio, sendo que a recuperação homóloga em 2021 é apenas parcial, ficando respetivamente a -2 e a -10,1 pontos percentuais dos níveis de 2019. Nos meses de julho a novembro verifica-se um comportamento negativo do IPI-T face aos valores de 2019, bem como aos de 2020, não permitindo a recuperação das perdas transitadas dos anos anteriores (-2,7% em 2019 face a 2018 e de -7,4% em 2020 face a 2019), ficando-se, assim, ainda a -4,3 pp do nível de produção de 2019.



No entanto importa sublinhar que este comportamento global, reflete algumas assimetrias. Assim, assinala-se que o índice de produção de bens de consumo cresce +5,1% (ficando a -4,5 pp do de 2019), o de produção de bens intermédios cresce +7,7% (ficando a -0,2 pp de 2019), o de produção de bens de investimento cresce +0,7% (ficando a -14,7 pp do de 2019) e o índice de produção de energia é o único que apresenta um valor negativo, de -3,6% (ficando a -2,4 pp do de 2019).

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

Caso se verificasse o anunciado pela Galp, o volume de importação de Petróleo Bruto não registaria globalmente uma diminuição do movimento portuário, mas tão somente uma transferência deste de Leixões para Sines. Importa acompanhar a evolução do comportamento deste mercado.

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





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

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

3.1. Movimento Geral de Carga

Por Tipologia de Carga

A tonelagem de carga movimentada no Ecosistema Portuário do Continente no período de janeiro a novembro de 2021 ascende a 78,9 milhões de toneladas, excedendo em +3,75 milhões de toneladas, correspondente a +5%, o movimento homólogo de 2020. Salienta-se, contudo, o facto de o acréscimo percentual acumulado ter vindo a diminuir desde junho, altura em que se traduzia em +10,9%, sendo de referir que a pressão negativa mais intensa se verificou nos meses de outubro e novembro, e muito por efeito da quebra de importação de Petróleo Bruto, que no último trimestre registou uma variação homóloga negativa de quase -1,4 milhões de toneladas (equivalente a 1,7% do total da carga movimentada).

Importa, no entanto, salientar que este acréscimo apurado em 2021 face ao período homólogo de 2020 surge de alguma forma majorado pelo facto de o movimento portuário realizado em 2020, ano com que se compara, ter sido significativamente penalizado pelo abrandamento da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, sendo que a comparação com 2019, revela ainda uma diminuição de -1,3 milhões de toneladas, correspondente a -1,6%.

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Carga Geral	37 970,9	38 234,5	34 794,1	35 354,1	39 430,4	50,0%	+4 076,3	+11,5%	+0,0%	
Contentorizada	31 466,6	31 936,7	28 164,6	29 225,1	32 017,4	40,6%	+2 792,3	+9,6%	-0,5%	
Fracionada	5 198,1	4 819,6	4 879,1	4 530,7	5 615,0	7,1%	+1 084,3	+23,9%	+1,1%	
Ro-Ro	1 306,2	1 478,2	1 750,4	1 598,3	1 798,1	2,3%	+199,7	+12,5%	+7,3%	
Granéis Sólidos	18 938,5	17 772,8	15 838,6	12 259,0	11 594,1	14,7%	-664,9	-5,4%	-12,7%	
Carvão	6 017,9	4 492,5	3 206,3	515,5	92,4	0,1%	-423,1	-82,2%	-	
Minérios	1 031,6	879,7	977,0	1 105,8	1 036,1	1,3%	-69,8	-6,3%	+2,4%	
Produtos Agrícolas	4 702,6	4 823,5	4 640,6	4 269,6	4 197,4	5,3%	-72,2	-1,7%	-3,4%	
Outros	7 186,5	7 577,1	7 014,7	6 368,0	6 268,2	7,9%	-99,8	-1,6%	-4,3%	
Granéis Líquidos	31 955,0	29 023,2	29 573,6	27 529,4	27 871,1	35,3%	+341,7	+1,2%	-3,3%	
Petróleo Bruto	13 480,4	11 581,6	10 087,5	10 031,1	8 840,0	11,2%	-1 191,1	-11,9%	-9,7%	
Produtos Petrolíferos	16 480,0	15 444,4	17 050,3	15 207,2	16 918,7	21,4%	+1 711,6	+11,3%	+0,4%	
Outros	1 994,6	1 997,2	2 435,8	2 291,2	2 112,4	2,7%	-178,8	-7,8%	+2,5%	
Total	88 864,4	85 030,5	80 206,2	75 142,5	78 895,6	100,0%	+3 753,1	+5,0%	-3,6%	
Δ%	+4,0%	-4,3%	-5,7%	-6,3%	+5,0%	-	-	-	-	-

O comportamento do ecossistema em termos de evolução anual desde 2017 é traduzido por uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) negativa de -3,6%, resultante da conjugação de comportamentos assimétricos das várias tipologias de carga, com destaque para a Carga Contentorizada, Produtos Agrícolas, Outros Granéis Sólidos e Petróleo Bruto, onde o indicador referido apresenta valores respetivos de -0,5%, -3,4%, -4,3%



e -9,7%. Estas tendências de evolução negativas são parcialmente compensadas com a carga Fracionada, Ro-Ro, Minérios, Produtos Petrolíferos e Outros Granéis Líquidos, com taxas médias anuais respetivas de +1,1%, +7,3%, +2,4%, +0,4% e +2,5%.

A tipologia de carga que constitui a principal alavanca para o desempenho global positivo deste período é a Carga Contentorizada, que apresenta um acréscimo de +2,79 milhões de toneladas (+9,6%) face ao movimento do período homólogo de 2020 e que é sustentada por uma quota de 40,6%. Na segunda posição surgem os Produtos Petrolíferos com um acréscimo de +1,71 milhões de toneladas (+11,3%), seguidos, com expressão menos significativa, pela Carga Fracionada e Ro-Ro, com acréscimos respetivos de +1,08 milhões de toneladas (+23,9%) e de +199,7 mt (+12,5%).

O volume movimentado de Carga Contentorizada está significativamente apoiado no tráfego de *transshipment* operado em Sines, que retomou a dinâmica de crescimento que havia perdido após 2017, a que não será alheia a prorrogação da concessão do Terminal XXI à PSA Sines e a subjacente aprovação de um significativo investimento de expansão e de aumento da capacidade que lhe permite receber navios de maior dimensão. Estima-se que a tonelagem de carga movimentada em contentores neste segmento de tráfego represente cerca de 33% do total da carga movimentada no próprio porto e cerca de 18% do total dos portos do Continente.

Constituindo a quebra mais expressiva apurada no período de janeiro a novembro de 2021, importa referir que o mercado do Petróleo Bruto, objeto de forte alteração da sua estrutura por efeito da decisão da Galp de cessar a refinação em Matosinhos e concentrar toda a atividade em Sines, traduz um recuo de -1,19 milhões de toneladas, correspondente a -11,9%, o que pode indiciar que Sines não assegura uma total compensação da refinação cessante em Leixões. Com efeito, o porto de Leixões perde -2,28 milhões de toneladas (-90,3%), enquanto o porto de Sines ganha ‘apenas’ +1,09 milhões de toneladas (+14,5%). Assinala-se, ainda, o facto de que o máximo da tonelagem movimentada de Petróleo Bruto, de 15,94 milhões de toneladas, foi registada em 2016, sendo o valor de 2021, de 8,84 milhões de toneladas, inferior em -44,5%.

Tendo-se observado que em 2020 o desembarque de Carvão mineral no porto de Sines, para alimentar as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, já havia registado uma significativa diminuição do seu volume, de -2,59 milhões de toneladas face a 2019, o volume movimentado no período janeiro-novembro de 2021 face ao homólogo anterior ainda representa uma diminuição de -352,4 mt (-96,6%).

Recorda-se que as razões para a cessação das atividades de refinação de Petróleo Bruto e de geração de eletricidade por queima de Carvão têm motivações distintas, decorrendo a primeira da forte retração de consumo de combustíveis por efeito da crise pandémica de covid-19, enquanto a segunda resulta de razões de sustentabilidade, ambiental e económica, dada a forte emissão de CO₂ e correspondente penalização da EDP e da Tejo Energia. Sublinha-se que em novembro, mês em que se registou o ‘encerramento’ da central do Pego, a Associação Portuguesa de Energias Renováveis (APREN) ainda reportou a geração de cerca de 1,56% de eletricidade por queima de carvão.

O recuo global verificado no mês de novembro, tomado isoladamente, ascende a -290,8 mil toneladas (-4%), resultante de variações assimétricas nas várias tipologias de carga, sendo de referir que o impacto mais expressivo foi observado no Petróleo Bruto, cuja quebra homóloga se cifrou em -490,4 mt (-51,9%). Das restantes variações negativas sublinha-se a dos Outros Granéis Líquidos (-108,8 mt, -13,3%) e da Carga Contentorizada (-64,4 mt, -2,2%). De entre as tipologias de carga com variações positivas merecem destaque os Outros Granéis Sólidos, a Carga Fracionada e os Produtos Petrolíferos, com acréscimos respetivos de +191,1 mt (+35,4%), +155,2 mt (+36,3%) e de +106,5 mt (+7,1%).

Nos últimos doze meses o volume de carga movimentada ascendeu a 85,62 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +3,61 milhões de toneladas (+4,4%) face a idêntico período imediatamente anterior, com a Carga Contentorizada a ser a protagonista principal, ao crescer +3,28 milhões de toneladas



(+10,5%), seguida pelos Produtos Petrolíferos e da Carga Fracionada, que registaram acréscimos respetivos de +1,42 milhões de toneladas (+8,4%) e de +1,08 milhões de toneladas (+22%). As tipologias de carga que merecem destaque por comportamento negativo são o Petróleo Bruto (-1,43 milhões de toneladas, -12,8%), o Carvão (-396,4 mt, -76,9%) e ainda os Outros Granéis Sólidos (-198,6 mt, -2,8%).

Carga	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Carga Geral	3 640,9	51,8%	+1,7%	39 430,4	50,0%	+11,5%	42 559,4	49,7%	+12,0%
Contentorizada	2 884,2	41,0%	-2,2%	32 017,4	40,6%	+9,6%	34 610,9	40,4%	+10,5%
Fraccionada	583,4	8,3%	+36,3%	5 615,0	7,1%	+23,9%	6 012,7	7,0%	+22,0%
Ro-Ro	173,3	2,5%	-15,0%	1 798,1	2,3%	+12,5%	1 935,8	2,3%	+11,8%
Granéis Sólidos	1 124,4	16,0%	+6,0%	11 594,1	14,7%	-5,4%	12 654,6	14,8%	-5,8%
Carvão	0,0	0,0%	-100,0%	92,4	0,1%	-82,1%	119,1	0,1%	-76,9%
Minérios	87,2	1,2%	-11,1%	1 036,1	1,3%	-6,3%	1 130,5	1,3%	-5,5%
Produtos Agrícolas	306,7	4,4%	-26,2%	4 197,4	5,3%	-1,7%	4 606,7	5,4%	-2,6%
OutrosGS	730,5	10,4%	+35,4%	6 268,2	7,9%	-1,6%	6 798,2	7,9%	-2,8%
Granéis Líquidos	2 263,2	32,2%	-15,5%	27 871,1	35,3%	+1,2%	30 403,6	35,5%	-0,6%
Petróleo Bruto	454,0	6,5%	-51,9%	8 840,0	11,2%	-11,9%	9 751,4	11,4%	-12,8%
Produtos Petrolíferos	1 608,7	22,9%	+7,1%	16 918,7	21,4%	+11,3%	18 315,4	21,4%	+8,4%
OutrosGL	200,5	2,9%	-13,3%	2 112,4	2,7%	-7,8%	2 336,7	2,7%	-6,7%
Total	7 028,5	100,0%	-4,0%	78 895,6	100,0%	+5,0%	85 617,5	100,0%	+4,4%

Por Porto

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

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

Esta situação é a principal responsável pela diminuição de -1,97 milhões de toneladas no movimento do porto de Leixões (correspondente a -12,4%), pois o Petróleo Bruto regista uma quebra de -2,28 milhões de toneladas (-90,3%). Para além de Leixões, apenas a Figueira da Foz e Faro observaram uma diminuição da tonelagem de carga movimentada, com variações respetivas de -175,8 mt (-9,6%) e de -118,1 mt (-72,2%).

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	389,0	312,6	363,7	327,6	348,8	0,4%	+21,2	+6,5%	-1,9%	
Douro e Leixões	17 984,4	17 535,3	17 972,9	15 957,2	13 985,6	17,7%	-971,5	-12,4%	-5,6%	
Aveiro	4 796,8	5 092,1	4 974,3	4 402,0	5 164,0	6,5%	+762,0	+17,3%	+0,1%	
Figueira da Foz	1 905,8	1 858,1	1 766,1	1 829,8	1 654,0	2,1%	-175,8	-9,6%	-2,9%	
Lisboa	11 272,2	10 512,7	10 617,9	8 259,1	8 546,6	10,8%	-287,5	+3,5%	-7,6%	
Setúbal	6 043,4	5 765,9	5 843,0	5 757,0	5 963,1	7,6%	+206,1	+3,6%	-0,3%	
Sines	46 394,5	43 818,3	38 567,8	38 446,3	43 187,9	54,7%	+4 741,6	+12,3%	-2,8%	
Faro	77,3	134,8	100,0	163,6	45,5	0,1%	-118,1	-72,2%	-3,3%	
Portimão	0,9	0,7	0,5	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
Total	88 864,4	85 030,5	80 206,2	75 142,5	78 895,6	100,0%	+3 753,1	+5,0%	-3,6%	
Δ%	+4,0%	-4,3%	-5,7%	-6,3%	+5,0%	-	-	-	-	-

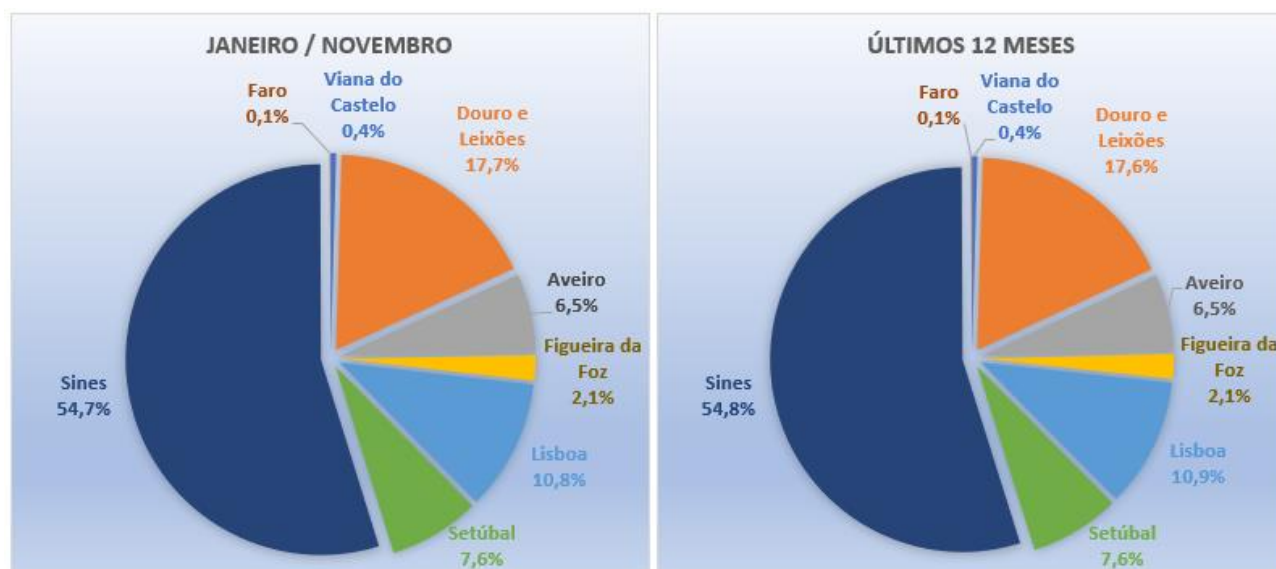


Dos portos com desempenho positivo, Sines detém a hegemonia das variações positivas ao registar um acréscimo de +4,74 milhões de toneladas, correspondente a +12,3%. A uma distância de 4 milhões de toneladas surge o porto de Aveiro que vê aumentar o volume de carga movimentada em +762 mt (+17,3%), seguindo-se Lisboa e Setúbal com +287,5 mt (+3,5%) e +206,1 mt (+3,6%), respetivamente.

O comportamento dos diversos portos no mês de novembro é globalmente negativo, por efeito da maioria dos portos, com exceção de Leixões, Aveiro e Lisboa, cujos acréscimos totalizam +155,3 mt, enquanto as variações negativas dos restantes totalizam -446,1 mt.

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	20,6	0,3%	-13,7%	348,8	0,4%	+6,5%	378,4	0,4%	+10,0%
Douro e Leixões	1 426,8	20,3%	+2,3%	13 985,6	17,7%	-12,4%	15 104,4	17,6%	-13,9%
Aveiro	526,3	7,5%	+21,9%	5 164,0	6,5%	+17,3%	5 582,6	6,5%	+13,4%
Figueira da Foz	130,8	1,9%	-25,2%	1 654,0	2,1%	-9,6%	1 788,0	2,1%	-10,4%
Lisboa	824,5	11,7%	+3,7%	8 546,6	10,8%	+3,5%	9 311,3	10,9%	+2,2%
Setúbal	527,1	7,5%	-7,1%	5 963,1	7,6%	+3,6%	6 491,4	7,6%	+3,8%
Sines	3 572,5	50,8%	-8,6%	43 187,9	54,7%	+12,3%	46 898,5	54,8%	+12,6%
Faro	0,0	0,0%	-100,0%	45,5	0,1%	-72,2%	62,8	0,1%	-64,2%
Total	7 028,5	100,0%	-4,0%	78 895,6	100,0%	+5,0%	85 617,5	100,0%	+4,4%

Importa uma referência ao facto de o acréscimo de movimento registado nos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior ser absolutamente determinado por Sines, cujo crescimento é de quase +5,24 milhões de toneladas (+12,6%), secundado por Aveiro que responde por um acréscimo de +659 mt (+13,4%). O porto de Leixões perde -2,44 milhões de toneladas (-13,9%), pelas razões já referidas.





Por Tipologia de Carga e Porto

O volume de carga movimentada no período de janeiro a novembro de 2021 distribui-se pelas diversas classes de carga e por porto conforme detalhe apresentado no quadro seguinte, de que se assinala o facto de a Carga Geral aumentar a sua quota em +3 pp para 50%, com Sines a deter a fatia mais significativa de 51,6%, seguida dos Granéis Líquidos com 35,3%, nos quais Sines representa 81%, e os Granéis Sólidos com os remanescentes 14,7%, nos quais Lisboa detém a quota mais expressiva, de 34,2%, sendo que a quota de Sines é de 2,2% após ter cessado a importação de Carvão.

Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota
Viana do Castelo	▲ 164,7	0,4%	▲ 136,6	1,2%	▲ 47,5	0,2%	▲ 348,8	0,4%
Douro e Leixões	▲ 9 193,8	23,3%	▲ 2 276,3	19,6%	▼ 2 515,5	9,0%	▼ 13 985,6	17,7%
Aveiro	▲ 1 741,6	4,4%	▲ 2 066,0	17,8%	▲ 1 356,4	4,9%	▲ 5 164,0	6,5%
Figueira da Foz	▼ 1 014,2	2,6%	▼ 629,9	5,4%	▲ 9,9	0,0%	▼ 1 654,0	2,1%
Lisboa	▲ 3 516,9	8,9%	▼ 3 969,3	34,2%	▼ 1 060,4	3,8%	▲ 8 546,6	10,8%
Setúbal	▲ 3 437,3	8,7%	▼ 2 218,9	19,1%	▲ 306,9	1,1%	▲ 5 963,1	7,6%
Sines	▲ 20 361,8	51,6%	▼ 251,6	2,2%	▲ 22 574,5	81,0%	▲ 43 187,9	54,7%
Faro	0,0	0,0%	▼ 45,5	0,4%	0,0	0,0%	▼ 45,5	0,1%
Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Total	▲ 39 430,4	100,0%	▼ 11 594,1	100,0%	▲ 27 871,1	100,0%	▲ 78 895,6	100,0%
		50,0%		14,7%		35,3%		100,0%

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

Desses quadros merecem realce as posições dominantes, traduzidas por quotas maioritárias absolutas no volume das cargas movimentadas, de Sines, nos mercados de Carga Contentorizada (63,4%), do Petróleo Bruto e dos Produtos Petrolíferos (respetivamente com 97,2% e 78,6%); de Leixões, na carga Ro-Ro (78,8%); de Setúbal, no Carvão (maioritariamente na variante *petcoke*) com 86,5% e nos Minérios (50,4%); e de Lisboa, no mercado dos Produtos Agrícolas (70,6%).

Com posição maioritária simples assinala-se o porto de Aveiro com 31% da Carga Fracionada, Setúbal com 25,6% dos Outros Granéis Sólidos e Sines com 32,3% dos Outros Granéis Líquidos.



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

Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro e Portimão		Total Geral		Quota
	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	Ton	Δ% s/2020	
Carga Geral	164.7	+4.9%	9 193.8	+6.5%	1 741.6	+34.0%	1 014.2	-3.5%	3 516.9	+25.5%	3 437.3	+15.0%	20 361.8	+10.5%	0.0	-	39 430.4	+11.5%	50.0%
Contentorizada	0.0	+10.7%	6 543.4	+0.8%	0.0	-53.8%	156.9	+27.2%	3 375.3	+24.7%	1 635.2	+0.0%	20 306.5	+11.1%	0.0	-	32 017.4	+9.6%	40.6%
Fraccionada	164.7	+4.9%	1 234.1	+37.2%	1 741.6	+34.0%	857.4	-7.6%	141.6	+49.4%	1 461.4	+40.9%	14.2	-87.7%	0.0	-	5 615.0	+23.9%	7.1%
Ro-Ro	0.0	-	1 416.3	+14.2%	0.0	-	0.0	-	0.0	-100.0%	340.7	+7.3%	41.1	+4.0%	0.0	-	1 798.1	+12.5%	2.3%
Granéis Sólidos	136.6	+1.0%	2 276.3	+10.5%	2 066.0	+10.2%	629.9	-18.5%	3 969.3	-7.3%	2 218.9	-9.9%	251.6	-50.3%	45.5	-72.2%	11 594.1	-5.4%	14.7%
Carvão	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	79.9	-47.0%	12.5	-96.6%	0.0	-	92.4	-82.1%	0.1%
Minérios	0.8	-	497.1	-21.0%	0.0	-	0.0	-	0.0	-100.0%	522.5	+14.5%	15.7	+0.5%	0.0	-	1 036.1	-6.3%	1.3%
Produtos Agrícolas	2.7	-81.6%	482.0	-9.6%	720.3	-8.5%	11.7	-50.8%	2 964.1	+2.5%	13.7	-12.5%	2.9	+26.1%	0.0	-	4 197.4	-1.7%	5.3%
OutrosGS	133.1	+10.4%	1 297.1	+44.4%	1 345.7	+23.6%	618.2	-17.5%	1 005.2	-27.4%	1 602.9	-12.9%	220.5	+78.9%	45.5	-72.2%	6 268.2	-1.6%	7.9%
Granéis Líquidos	47.5	+34.6%	2 515.5	-52.2%	1 356.4	+10.5%	9.9	+65.3%	1 060.4	-9.8%	306.9	+0.7%	22 574.5	+15.7%	0.0	-	27 871.1	+1.2%	35.3%
Petróleo Bruto	0.0	-	244.8	-90.3%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	8 595.2	+14.5%	0.0	-	8 840.0	-11.9%	11.2%
Produtos Petrolíferos	47.5	+34.6%	2 044.3	-14.9%	740.1	+61.6%	0.0	-	694.0	-20.5%	95.9	+18.2%	13 297.0	+17.1%	0.0	-	16 918.7	+11.3%	21.4%
OutrosGL	0.0	-	226.5	-33.6%	616.3	-19.9%	9.9	+65.3%	366.4	+20.8%	211.0	-5.6%	682.3	+5.3%	0.0	-	2 112.4	-7.8%	2.7%
Total Geral	348.8	+6.5%	13 985.6	-12.4%	5 164.0	+17.3%	1 654.0	-9.6%	8 546.6	+3.5%	5 963.1	+3.6%	43 187.9	+12.3%	45.5	-72.2%	78 895.6	+5.0%	100.0%
Distribuição por Porto	0.4%	-	17.7%	-	6.5%	-	2.1%	-	10.8%	-	7.6%	-	54.7%	-	0.1%	-	100.0%	-	-

Quotas do Tipo de Carga movimentada por Porto

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro e Portimão
Carga Geral	0.4%	23.3%	4.4%	2.6%	8.9%	8.7%	51.6%	-
Contentorizada	0.0%	20.4%	0.0%	0.5%	10.5%	5.1%	63.4%	-
Fraccionada	2.9%	22.0%	31.0%	15.3%	2.5%	26.0%	0.3%	-
Ro-Ro	-	78.8%	-	-	-	18.9%	2.3%	-
Granéis Sólidos	1.2%	19.6%	17.8%	5.4%	34.2%	19.1%	2.2%	0.4%
Carvão	-	-	-	-	-	86.5%	13.5%	-
Minérios	0.1%	48.0%	-	-	-	50.4%	1.5%	-
Produtos Agrícolas	0.1%	11.5%	17.2%	0.3%	70.6%	0.3%	0.1%	-
OutrosGS	2.1%	20.7%	21.5%	9.9%	16.0%	25.6%	3.5%	0.7%
Granéis Líquidos	0.2%	9.0%	4.9%	0.0%	3.8%	1.1%	81.0%	-
Petróleo Bruto	-	2.8%	-	-	-	-	97.2%	-
Produtos Petrolíferos	0.3%	12.1%	4.4%	-	4.1%	0.6%	78.6%	-
OutrosGL	-	10.7%	29.2%	0.5%	17.3%	10.0%	32.3%	-
Total Geral	0.4%	17.7%	6.5%	2.1%	10.8%	7.6%	54.7%	0.1%



Fluxos de Embarque e Desembarque

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

O volume de embarques registado neste período, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 41,9% e registou um total de 33,05 milhões de toneladas, o que traduz um acréscimo de +1,4 milhões de

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	224,5	0,7%	-17,7	-7,3%	124,3	0,3%	+38,9	+45,6%	+64,4%
Douro e Leixões	5 418,6	16,4%	-948,6	-14,9%	8 567,0	18,7%	-1 022,9	-10,7%	+38,7%
Aveiro	1 337,4	4,0%	+126,3	+10,4%	3 826,6	8,3%	+635,7	+19,9%	+25,9%
Figueira da Foz	1 128,2	3,4%	-79,5	-6,6%	525,8	1,1%	-96,3	-15,5%	+68,2%
Lisboa	3 414,0	10,3%	+357,4	+11,7%	5 132,6	11,2%	-69,9	-1,3%	+39,9%
Setúbal	3 233,6	9,8%	+9,1	+0,3%	2 729,5	6,0%	+197,1	+7,8%	+54,2%
Sines	18 250,9	55,2%	+2 066,7	+12,8%	24 937,0	54,4%	+2 674,9	+12,0%	+42,3%
Faro	45,5	0,1%	-118,1	-72,2%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	33 052,7	100,0%	+1 395,6	+4,4%	45 842,9	100,0%	+2 357,5	+5,4%	+41,9%

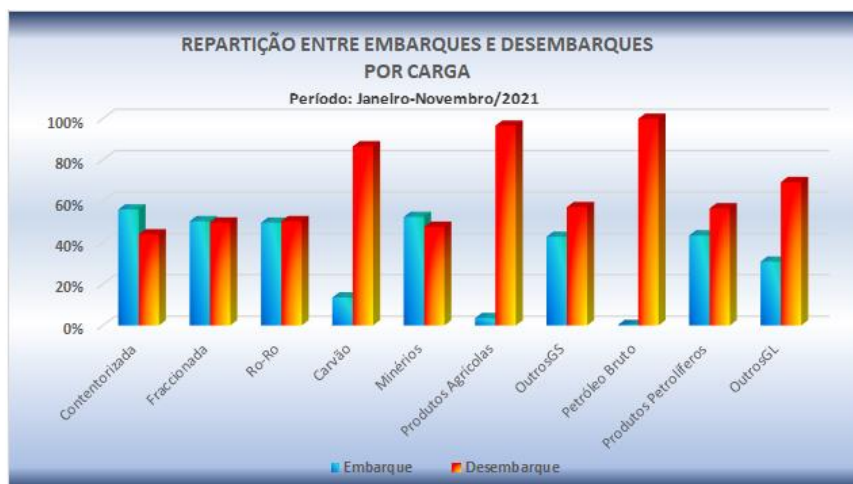
toneladas (+4,4%) relativamente ao período homólogo de 2020, enquanto o dos desembarques, tendo representado 58,1% ascendeu a 45,84 milhões de toneladas, o que corresponde a um acréscimo de +5,4%.

Considerando que estes fluxos de carga refletem natural e maioritariamente o volume de transações efetuadas no contexto do comércio internacional de bens, recorda-se que, como referido no ponto 2, no período em análise se registou um crescimento de +5,4% nas exportações (correspondente a cerca de +1,81 milhões de toneladas para um total de 35,64 milhões de toneladas) e de +7,1% nas importações (correspondente a cerca de +3,6 milhões de toneladas para um total de 54,55 milhões de toneladas).

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

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

Constata-se que os maiores desequilíbrios entre os fluxos de entrada e saída de carga se registam por efeito da necessidade de importação de combustíveis e de cereais. Assim, sublinha-se que o desembarque

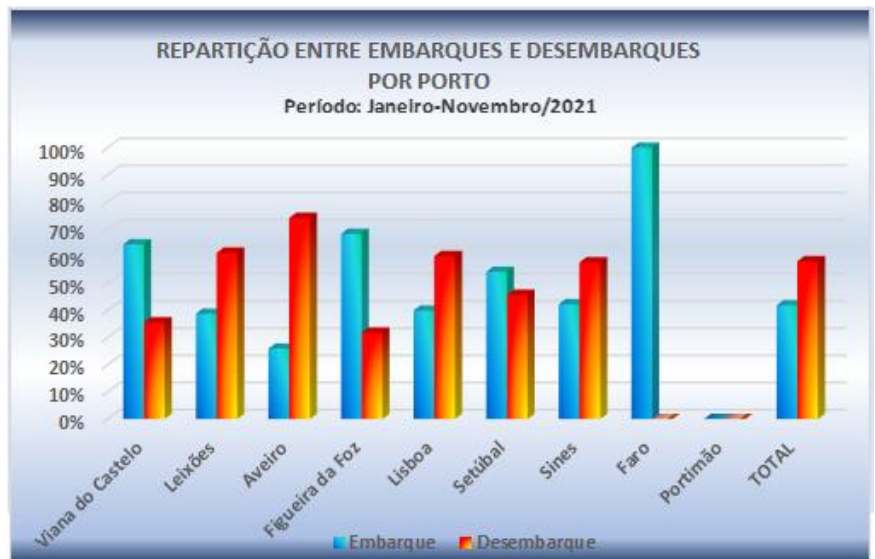




do Petróleo Bruto, importado maioritariamente para a indústria petroquímica, representou 99,8% do volume movimentado, o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,7%.

Das tipologias de carga onde, independentemente do porto de movimento, o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, assinala-se a Carga Contentorizada, com 56%, a Carga Fracionada, com 50,3%, e os Minérios, com 52,4%. Importa referir que este último, os Minérios, recuperaram em 2021 a preponderância dos embarques, que haviam perdido em 2013.

Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo facto de serem instrumentos importantes para o escoamento dos produtos da indústria local, facto que confere uma forte expressão ao volume da carga embarcada. É o caso dos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, onde o embarque de carga representa respetivamente de 64,4%, 68,2%, 54,2% e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com ‘perfil exportador’.



No seu conjunto, estes portos embarcaram 4,63 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14% do total de embarques (dos quais 9,8 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada estes portos detêm uma quota conjunta de 10,2%, cabendo 7,6 pontos percentuais a Setúbal.

3.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo nacional, nomeadamente na cabotagem insular, e internacional, bem como na atividade do Ecosistema Portuário do Continente, que é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 40,6%, e ainda parte da quota de 2,3% detida pela carga Ro-Ro, com particular significado para a movimentada no Terminal Multiusos de Leixões, no âmbito da exploração de uma linha regular da companhia de *shipping* CLdN, a cargo da concessionária do Terminal de Contentores de Leixões (TCL), justifica a avaliação mais detalhada do seu comportamento, quer em termos evolutivos, quer no período em análise.

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

Tráfego total (TEU)

No quadro seguinte apresenta-se a evolução anual do volume de TEU movimentados nos períodos de janeiro a novembro desde 2017, ano onde se assinala o volume mais elevado da Figueira da Foz, realçando o facto de em 2021 se observarem os valores mais elevados de sempre nos portos de Leixões, Setúbal e Sines, facto



que reflete claramente a dinâmica a que se assiste nesse tráfego. Acresce referir que o volume mais elevado registado em Lisboa nos períodos de janeiro a novembro remonta a 2013.

A evolução média anual calculada entre 2017 e 2021, revela uma tendência crescente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +5,6%, em termos globais, com forte influência do porto de Sines que evolui a uma taxa média anual de +11,5% ao ano e é sustentada por uma quota de 58,9%. Embora a uma dimensão menos expressiva, traduzida numa quota de 5,6%, importa assinalar o comportamento francamente positivo de Setúbal, cuja tendência de crescimento reflete uma taxa de +10,9%.

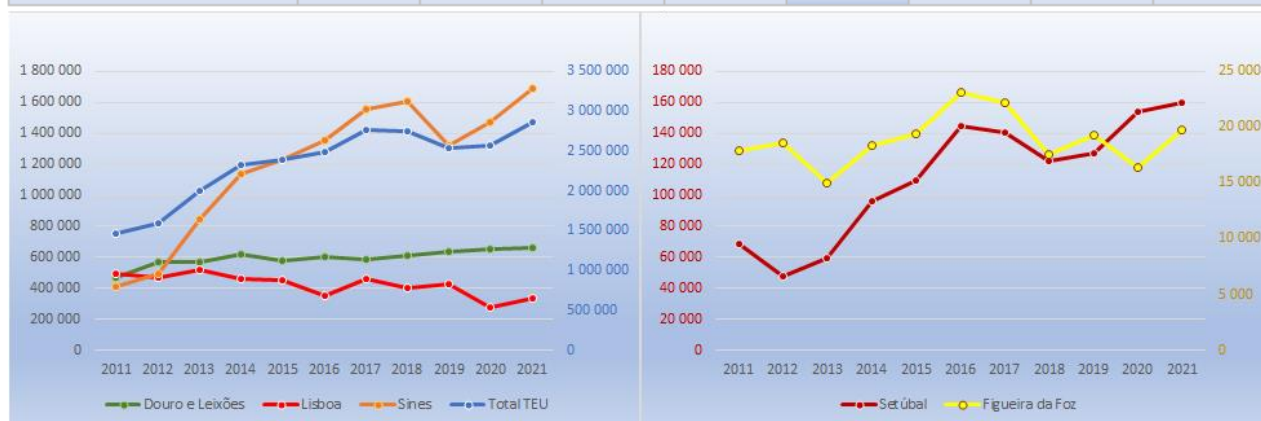
Sublinha-se o facto de todos os portos registarem variações positivas face a 2020, com particular destaque para os já referidos como tendo atingido a melhor marca de sempre, a saber Leixões, Setúbal e Sines que apresentam em 2021, quer medida em número de contentores, quer em TEU. O valor máximo da Figueira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

A referida forte influência exercida por Sines neste tráfego, é particularmente alavancada no segmento do tráfego de *transhipment*, que, como se verá no título seguinte, representa 70,3% do seu tráfego total.

EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)

Períodos: Janeiro / Novembro

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota 2021	Δ% 2021/2020	Δ% média anual
Douro e Leixões	586 490	611 522	639 118	651 087	660 201	23,1%	+1,4%	+2,3%
Figueira da Foz	22 131	17 536	19 312	16 337	19 737	0,7%	+20,8%	+0,7%
Lisboa	456 250	398 359	429 321	273 863	333 383	11,7%	+21,7%	-4,2%
Setúbal	140 272	121 763	127 418	153 893	160 078	5,6%	+4,0%	+10,9%
Sines	1 551 831	1 603 570	1 320 849	1 474 809	1 684 723	58,9%	+14,2%	+11,5%
Total TEU	2 756 974	2 752 750	2 536 018	2 569 989	2 858 122	100,0%	+11,2%	+5,6%
Total UNIDADES	1 706 063	1 720 411	1 573 357	1 592 304	1 755 915	-	-	-
Rácio TEU / Contentor	1,62	1,60	1,61	1,61	1,63	-	-	-



Em termos globais, no período em análise foi movimentado um volume total que ascende a 2,86 milhões de TEU, o que, face ao período homólogo de 2020, representa um acréscimo de +288,1 mil TEU, correspondente a +11,2%, e resultante da verificação de acréscimos homólogos em todos os portos.

No entanto, sublinha-se que esta variação conta com o contributo maioritário do porto de Sines, que só por si apresenta um acréscimo de +209,9 mil TEU, +14,2%, sendo, contudo, de destacar o comportamento do



porto de Lisboa que regista um aumento de +59,5 mil TEU, correspondente a +21,7%. Em termos do volume dos respetivos acréscimos, os restantes portos surgem encabeçados por Leixões, com +9,1 mil TEU (+1,4%), a que se segue Setúbal, com +6,2 mil TEU (+4%), sendo que a Figueira da Foz regista +3,4 mil TEU (+20,8%).

Após estes registos, Sines mantém a sua posição maioritária absoluta com uma quota de 58,9%, que representa o seu valor máximo nos períodos homólogos (excedendo em +0,7 pp o anterior máximo, registado em 2018). Segue-se Leixões na segunda posição com uma quota de 23,1%, inferior à homóloga de 2020 em -2,2 pp, Lisboa com 11,7%, +1 pp, Setúbal com 5,6% (-0,4 pp) e Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,7%.

No mês de novembro, tomado isoladamente, foi observado um ligeiríssimo acréscimo, de +812 TEU (+0,3%), respaldando o contributo mais expressivo de Lisboa (+2,6 mil TEU, +8,9%) e de Sines (+2,1 mil TEU, +1,4%), contando ainda com Leixões (+918 TEU) para anular as variações negativas de Setúbal (-4 mil TEU) e da Figueira da Foz (-756 TEU).

Porto	Nov			Jan / Nov			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	63 688	24,4%	+1,5%	660 201	23,1%	+1,4%	713 046	23,1%	+2,2%
Figueira da Foz	1 666	0,6%	-31,2%	19 737	0,7%	+20,8%	21 044	0,7%	+20,8%
Lisboa	31 208	12,0%	+8,9%	333 383	11,7%	+21,7%	358 946	11,6%	+17,2%
Setúbal	11 099	4,3%	-26,3%	160 078	5,6%	+4,0%	173 043	5,6%	+6,1%
Sines	153 287	58,7%	+1,4%	1 684 723	58,9%	+14,2%	1 821 877	59,0%	+15,5%
Total	260 948	100,0%	+0,3%	2 858 122	100,0%	+11,2%	3 087 956	100,0%	+11,8%

Enfatiza-se o facto de no período dos últimos doze meses se ter atingido um total de 3,09 milhões de TEU, fasquia nunca atingida nos anos civis, superior em +279,8 mil TEU ao volume registado no período de doze meses imediatamente anterior e que corresponde a um acréscimo de +11,8%. Naturalmente, a influência determinante foi induzida pelo porto de Sines, que registou um volume de 1,82 milhões de TEU, superior em +200,2 mil TEU (+15,5%) ao volume de idêntico período imediatamente anterior, seguido por Lisboa, com +55,2 mil TEU (+17,2%).

Assinala-se ainda o facto de, no período de janeiro a novembro de 2021, o número total de contentores ter quase atingido um total de 1,9 milhões de unidades, o que traduz um acréscimo de +163,6 mil unidades, o equivalente a +10,3%, correspondendo a um acréscimo de cerca de +6,4% em contentores de 20 pés e de cerca de +12,7% em contentores de 40 pés.

Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)

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

Importa referir que cerca de 95% do tráfego de *transhipment* ocorre no porto de Sines, cabendo os restantes 5% a Leixões e Lisboa, sendo que relativamente a Lisboa não se conhecem dados reais desde abril.

No período janeiro-novembro de 2021 o tráfego de *transhipment* de Sines, representou 70,3% do seu tráfego total de contentores, em TEU, após registo de um acréscimo de +17,6% face ao período homólogo de 2020, ficando, no entanto, a -50,1 mil TEU (-4,1%) do seu valor mais elevado, verificado em 2018. No entanto, por efeito da quebra de -27,6% verificada em 2019 e o facto de não ter ainda logrado uma recuperação total, a tendência de evolução tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de -3%. Entretanto, no final de 2020, após acordo de prorrogação do prazo da concessão do Terminal XXI à PSA Sines e da aprovação do respetivo investimento de expansão, foi iniciado um período de recuperação, que se mantém.



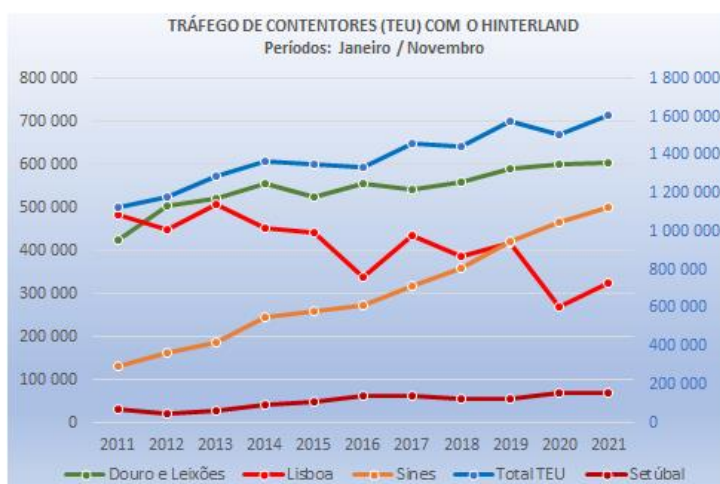
No que respeita ao tráfego com o *hinterland*, mais estável porque assenta no desempenho da economia, salienta-se que a sua evolução, em volume de TEU movimentado nos períodos de janeiro a novembro desde 2017, tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +2,4%, resultando da conjugação de parciais positivos de Sines, Setúbal e Leixões, com valores respetivos de +12,4%, +5,3% e +2,9%, contrariados pela tendência negativa de Lisboa e de Figueira da Foz, com variações médias anuais de -8,9% e de -3,1%.

	Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual
Hinterland	Douro e Leixões	543 894	559 241	588 991	600 480	605 723	37,6%	+0,9%	+2,9%
	Figueira da Foz	22 131	17 536	19 312	16 337	19 737	1,2%	+20,8%	-3,1%
	Lisboa (*)	435 641	385 883	417 233	269 678	324 507	20,2%	+20,3%	-8,9%
	Setúbal	140 272	121 763	127 418	153 893	160 078	9,9%	+4,0%	+5,3%
	Sines	317 370	359 928	420 640	467 740	500 365	31,1%	+7,0%	+12,4%
	Total	1 459 308	1 444 351	1 573 594	1 508 128	1 610 410	100,0%	+6,8%	+2,4%
Transshipment	Douro e Leixões	42 596	52 281	50 127	50 607	54 478	4,4%	+7,6%	+4,5%
	Lisboa (*)	20 609	12 476	12 088	4 185	8 876	0,7%	+112,1%	-26,4%
	Sines	1 234 461	1 243 642	900 209	1 007 069	1 184 358	94,9%	+17,6%	-3,0%
	Total	1 297 666	1 308 399	962 424	1 061 861	1 247 712	100,0%	+17,5%	-2,9%
% Transh / Total	Douro e Leixões	7,3%	8,5%	7,8%	7,8%	8,3%	-	-	-
	Lisboa (*)	4,5%	3,1%	2,8%	1,5%	2,7%	-	-	-
	Sines	79,5%	77,6%	68,2%	68,3%	70,3%	-	-	-
	% Total	47,1%	47,5%	38,0%	41,3%	43,7%	-	-	-

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

É notável a evolução deste tráfego no porto de Sines, destacando-se da dos restantes portos por ser a única que não regista nenhuma inflexão negativa desde 2009, sendo de sublinhar que nesse ano detinha uma quota de 8,8% que evoluiu progressivamente até aos atuais 31,1%.

Sobre o comportamento no segmento de tráfego com o *hinterland* no período em análise, observa-se uma variação global de +6,8%, correspondente a +102,3 mil TEU, sendo de salientar que o maior contributo para este acréscimo, em valores absolutos, teve origem no porto de Lisboa, com +54,8 mil TEU, após crescimento de +20,3%, seguido de Sines, com +32,6 mil TEU (+7%), e sucessivamente por Setúbal, com +6,2 mil TEU (+4%), Leixões, com +5,2 mil TEU (+0,9%), e Figueira da Foz, com +3,4 mil TEU (+20,8%).



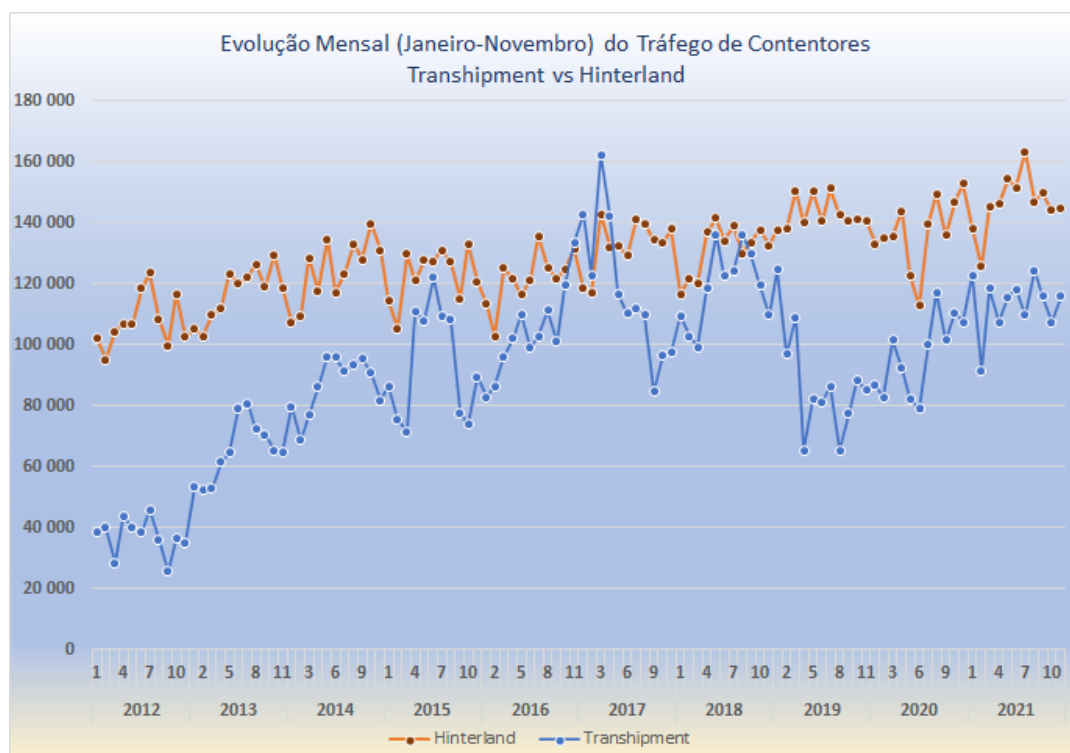
Importa realçar o facto de Leixões, Setúbal e Sines terem registado o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos neste segmento do tráfego de contentores com o *hinterland*.



Tráfego	Porto	Nov			Jan / Nov			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	57 969	40.0%	+0.5%	605 723	37.6%	+0.9%	653 643	37.6%	-0.1%
	Figueira da Foz	1 666	1.1%	-31.2%	19 737	1.2%	+20.8%	21 044	1.2%	+19.4%
	Lisboa	30 168	20.8%	+7.5%	324 507	20.2%	+20.3%	349 705	20.1%	+17.0%
	Setúbal	11 099	7.7%	-26.3%	160 078	9.9%	+4.0%	173 043	9.9%	+11.3%
	Sines	44 101	30.4%	-10.9%	500 365	31.1%	+7.0%	542 067	31.2%	+7.0%
	Total	145 003	100.0%	-5.1%	1 610 410	100.0%	+6.8%	1 739 502	100.0%	+6.5%
Transhipment	Douro e Leixões	5 719	4.9%	+12.7%	54 478	4.4%	+7.6%	59 403	4.4%	+7.6%
	Lisboa	1 040	0.9%	+75.1%	8 876	0.7%	+112.1%	9 241	0.7%	+88.7%
	Sines	109 186	94.2%	+7.3%	1 184 358	94.9%	+17.6%	1 279 810	94.9%	+14.8%
	Total	115 945	100.0%	+8.0%	1 247 712	100.0%	+17.5%	1 348 454	100.0%	+14.7%

Considerando o movimento efetuado nos últimos doze meses constata-se que o tráfego com o *hinterland* movimentou cerca de 1,74 milhões de TEU, superior em +6,5% ao de idêntico período imediatamente anterior, correspondente a +106,7 mil TEU, contando com o contributo mais relevante de Lisboa, que regista uma variação de +50,8 mil TEU (+17%), seguido de Sines, com +35,6 mil TEU (+7%), Setúbal, com +17,6 mil TEU (+11,3%), e Figueira da Foz, com +3,4 mil TEU (+19,4%). Leixões regista uma ligeira diminuição de -812 TEU (-0,1%).

No período janeiro-novembro de 2021 o porto de Leixões detém a liderança no segmento de *hinterland* com 37,6%, seguido de Sines com 31,1%, Lisboa com 20,2%, Setúbal com 9,9% e a Figueira da Foz com 1,2%.



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

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



3.3. Movimento Geral de Navios

Independentemente da tipologia dos navios e das operações realizadas aquando da sua estadia em porto, o movimento de navios registado no período janeiro-novembro de 2021 traduziu-se num total de 8745 escalas, o que traduz um acréscimo global de +0,7%, ou seja, +59 escalas do que as verificadas no período homólogo de 2020. O correspondente volume de arqueação bruta totalizou 149 milhões, refletindo uma redução de -3,9%.

As contribuições mais expressivas para a variação positiva do número de escalas vem dos portos de Setúbal e de Aveiro, com acréscimos respetivos de +81 (+5,5%) e de +78 (+8,7%) escalas comparativamente ao registado no período homólogo de 2020. Viana do Castelo e Portimão completam o grupo de portos que registaram um aumento do número de escalas, com +55 (+30,2%) e +17 (+283,3%), respetivamente.

Dos portos que viram diminuir o número de navios, destaca-se o porto da Figueira da Foz, com -47 escalas (-10,9%), seguido de Douro e Leixões, com -41 (-1,8%), Sines, com -36 (-2%), Faro, com -26 (-63,4%), e Lisboa, com -22 (-1,4%).

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

Em termos absolutos, o mais elevado número de escalas no período janeiro-novembro de 2021 verificou-se nos portos Douro e Leixões, que detém uma quota de 25,6% (inferior em -0,6 pontos percentuais (pp) à homóloga de 2020), seguindo-se Sines, com 20,5% (-0,6 pp), Setúbal, com 17,9% (+0,8 pp), Lisboa com 17,3% (-0,4 pp), Aveiro, com 11,1% (+0,8 pp), Figueira da Foz, com 4,4%, Viana do Castelo, com 2,7%, Portimão, com 0,3% e Faro com 0,2%.

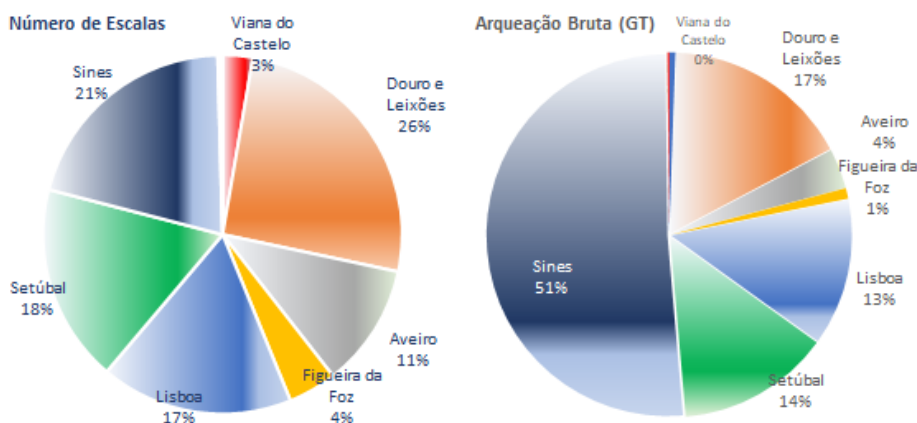
Importa assinalar que Aveiro e Setúbal registam as suas quotas máximas do número de escalas, nos períodos de janeiro a novembro.

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	214	172	188	182	237	2,7%	+30,2%	+2,9%	
Douro e Leixões	2 480	2 375	2 403	2 281	2 240	25,6%	-1,8%	-2,4%	
Aveiro	974	1 015	950	895	973	11,1%	+8,7%	-1,3%	
Figueira da Foz	461	446	420	430	383	4,4%	-10,9%	-3,9%	
Lisboa	2 365	2 228	2 384	1 538	1 516	17,3%	-1,4%	-11,4%	
Setúbal	1 442	1 436	1 412	1 481	1 562	17,9%	+5,5%	+2,0%	
Sines	2 050	1 932	1 942	1 832	1 796	20,5%	-2,0%	-3,1%	
Faro	16	36	26	41	15	0,2%	-63,4%	+1,1%	
Portimão	80	103	77	6	23	0,3%	+283,3%	-37,2%	
Total	10 082	9 743	9 802	8 686	8 745	100,0%	+0,7%	-3,9%	
ARQUEAÇÃO BRUTA (10³)	191 803,4	189 263,0	188 918,3	155 198,5	149 075,3	-	-3,9%	-6,6%	
ARQUEAÇÃO MÉDIA (10³)	19,0	19,4	19,3	17,9	17,0	-	-	-	

O comportamento da generalidade dos portos no tocante ao volume de arqueação bruta dos navios que os escalaram regista também alguma assimetria, assinalando-se variações positivas nos portos de Viana do Castelo, Aveiro, Setúbal e Portimão, merecendo destaque Setúbal e Aveiro com acréscimos respetivos de +4,7% e +14%.



Porto	Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)			GT médio (10 ³)
	Número	Quota	Δ% homóloga	Vol (10 ³)	Quota	Δ% homóloga	
Viana do Castelo	237	2,7%	+30,2%	816,4	0,5%	+5,1%	3 444,6
Douro e Leixões	2 240	25,6%	-1,8%	24 935,6	16,7%	-5,9%	11 131,9
Aveiro	973	11,1%	+0,7%	5 347,0	3,6%	+1,0%	5 495,4
Figueira da Foz	383	4,4%	-10,9%	1 396,9	0,9%	-3,0%	3 647,3
Lisboa	1 516	17,3%	-1,4%	19 596,8	13,1%	-2,2%	12 926,6
Setúbal	1 562	17,9%	+5,5%	20 400,1	13,7%	+4,7%	13 060,3
Sines	1 796	20,5%	-2,0%	76 327,8	51,2%	-6,9%	42 498,8
Faro	15	0,2%	-63,4%	40,6	0,0%	-66,4%	2 706,9
Portimão	23	0,3%	+283,3%	214,2	0,1%	+2566,3%	9 311,3
Total	8 745	100,0%	+0,7%	149 075,3	100,0%	-3,9%	17 046,9



Do lado dos portos que veem diminuir o volume de arqueação bruta, destaca-se o porto de Sines com uma diminuição de -5,7 milhões (-6,9%), seguido de Douro e Leixões, com uma variação de -1,57 milhões (-5,9%), e de Lisboa, com -441 mil (-2,2%).

Em termos de quota de mercado no que respeita ao volume de arqueação bruta, o porto de Sines garante a maioria absoluta com 51,2%, -1,6 pp do que no período homólogo de 2020, seguido de Douro e Leixões com 16,7% (-0,4 pp), Setúbal com 13,7% (+1,1 pp), Lisboa com 13,1% (+0,2 pp), Aveiro com 3,6% (+0,6 pp) e Figueira da Foz com 1%.

É notória a diferença de dimensão média dos navios que escalam Sines com a dos que escalam os restantes portos, sendo o GT médio de Sines de 42,5 mil, seguido de Setúbal com 13,1 mil, Lisboa com 12,9 e Douro e Leixões com 11,1 mil.





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

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

4.1. Carga Geral

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

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

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

4.1.1. Contentorizada

O mercado da Carga Contentorizada iniciou o ano de 2021 com uma notável dinâmica de crescimento e ultrapassou no período de janeiro a novembro de 2021 o volume de 32 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 40,6%, a mais elevada de sempre. Recorda-se que o desempenho do mercado da Carga Contentorizada está fortemente alavancado nas operações de *transshipment* realizadas no porto de Sines, cuja tonelagem poderá representar cerca de 45% do total movimentado no mercado nesta tipologia de carga.

Não obstante o desempenho recente do porto de Sines, a tendência de evolução continua a refletir um crescimento negativo que tem subjacente uma taxa média anual de -0,5%, decorrente do registo de variações negativas em 2019 e uma recuperação ligeira em 2020. No entanto assinala-se que Leixões e Setúbal apresentam uma evolução com tendência positiva, traduzida pelo apuramento de taxas médias anuais de crescimento de +3,4% e de +4,4%, respetivamente.

Lisboa, não obstante o registo fortemente positivo observado nos primeiros onze meses de 2021 face ao homólogo de 2020, traduzido por um acréscimo de +24,7% e o registo de variações mensais homólogas positivas desde março, que interrompeu um ciclo de doze variações mensais homólogas negativas, evolui ainda segundo uma tendência negativa com o expressivo valor de -9,9%.



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

Tipo de Carga: CONTENTORIZADA (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	0,7	1,2	0,8	0,0	0,0	0,0%	+0,0	+10,7%	-55,1%	
Douro e Leixões	5 709,1	6 102,4	6 362,3	6 489,1	6 543,4	20,4%	+54,4	+0,8%	+3,4%	
Aveiro	0,5	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0%	-0,0	-53,1%	-	
Figueira da Foz	170,5	144,8	148,5	123,3	156,9	0,5%	+33,6	+27,2%	-3,2%	
Lisboa	4 642,9	4 116,3	4 376,5	2 705,7	3 375,3	10,5%	+669,6	+24,7%	-9,9%	
Setúbal	1 492,4	1 282,7	1 349,7	1 634,8	1 635,2	5,1%	+0,4	+0,0%	+4,4%	
Sines	19 450,6	20 289,0	15 926,7	18 272,1	20 306,5	63,4%	+2 034,3	+11,1%	-0,2%	
Total	31 466,6	31 936,7	28 164,6	29 225,1	32 017,4	100,0%	+2 792,3	+9,6%	-0,5%	
	Δ%	+5,8%	+1,5%	-11,8%	+3,8%	+9,6%	-	-	-	-

A tonelagem de Carga Contentorizada movimentada no período em análise excede em +9,6% a do período homólogo de 2020, a que corresponde um acréscimo da tonelagem de +2,79 milhões de toneladas. O porto de Sines registou neste período o acréscimo mais expressivo traduzido por +2,03 milhões de toneladas (+11,1%), tendo sido acompanhado neste comportamento positivo pela maioria dos restantes portos, com destaque para Lisboa que movimenta +669,6 mt (+24,7%), conferindo sustentabilidade ao ciclo de recuperação iniciado em março.

Com o desempenho de novembro, o porto de Leixões logra infletir o registo negativo acumulado ao mês anterior, e obtém uma variação global com um acréscimo, embora ligeiro, de +54 mil toneladas (+0,8%).

O porto de Sines detém uma posição dominante neste mercado, conferida pela quota de 63,4%, com Leixões a surgir na segunda posição com 20,4% do total, a que se sucede Lisboa com 10,5% e Setúbal com 5,1%.

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	634,2	22,0%	+9,9%	6 543,4	20,4%	+0,8%	7 058,5	20,4%	+1,7%
Figueira da Foz	15,8	0,5%	-4,1%	156,9	0,5%	+27,2%	165,9	0,5%	+26,7%
Lisboa	319,0	11,1%	+11,6%	3 375,3	10,5%	+24,7%	3 630,0	10,5%	+19,1%
Setúbal	118,9	4,1%	-26,7%	1 635,2	5,1%	+0,0%	1 781,4	5,1%	+3,0%
Sines	1 796,3	62,3%	-5,8%	20 306,5	63,4%	+11,1%	21 975,1	63,5%	+12,8%
Total	2 884,2	100,0%	-2,2%	32 017,4	100,0%	+9,6%	34 610,9	100,0%	+10,5%

O mês de novembro repete o registo negativo do mês anterior, recuando no conjunto dos portos -2,2%, por efeito mais significativo de Sines, que diminui -110,4 mt (-5,8%), e ainda com o apoio de Setúbal, onde se apura uma quebra de -43,4 mt (-26,7%). Um registo positivo é apenas assinalado em Leixões e Lisboa, com variações respetivas de +57 e +33 mil toneladas (+9,9% e +11,6%).

Considerando o período constituído pelos últimos doze meses constata-se um movimento de 34,61 milhões de toneladas, o que reflete uma variação positiva de +3,28 milhões de toneladas, correspondente a +10,5%, face a idêntico período imediatamente anterior. Para este desempenho contribuiu de forma determinante o porto de Sines com um acréscimo de quase +2,5 milhões de toneladas (+12,8%). O acréscimo seguinte com mais significado é registado em Lisboa com +581,4 mt (+19,1%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, ressalta o facto de os embarques terem representado 56% do movimento total e de ambos os fluxos terem registado comportamentos homólogos positivos e com idêntico nível de importância relativa, sendo de +1,63 milhões de toneladas (+10%) nos embarques e de +1,16 milhões de toneladas (+9%) nos desembarques.



Estes desempenhos recebem também, naturalmente, influência mais expressiva do porto de Sines, cuja tonelagem movimentada é absolutamente maioritária em ambos os fluxos, onde as suas variações representam respetivamente +1,07 milhões de toneladas (+10,8%) e +964 mil toneladas (+11,5%).

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

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	3 499,4	19,5%	+3,8	+0,1%	3 044,1	21,6%	+50,6	+1,7%	+53,5%
Figueira da Foz	136,4	0,8%	+31,5	+30,0%	20,4	0,1%	+2,0	+11,1%	+87,0%
Lisboa	2 211,8	12,3%	+451,9	+25,7%	1 163,5	8,3%	+217,7	+23,0%	+65,5%
Setúbal	1 092,5	6,1%	+72,4	+7,1%	542,7	3,9%	-71,9	-11,7%	+66,8%
Sines	10 991,0	61,3%	+1 070,4	+10,8%	9 315,5	66,1%	+964,0	+11,5%	+54,1%
Total	17 931,1	100,0%	+1 629,9	+10,0%	14 086,2	100,0%	+1 162,4	+9,0%	+56,0%

4.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, que detém mercados relevantes nos sete portos principais, movimentou no período de janeiro a novembro de 2021 um volume total de 5,62 milhões de toneladas, correspondente a 7,1% do total.

O comportamento deste mercado tem sido caracterizado por alguma irregularidade, alternando períodos variações positivas e negativas, sendo de sublinhar um significativo crescimento registado no ano corrente, que excede em +23,9% o volume homólogo de 2020, encontrando-se ainda a -22,2% da sua melhor marca, registada em 2014. Salienta-se que este acréscimo recente fez infletir a tendência de evolução que passou para uma taxa média anual de crescimento de +1,1%.

Os portos cujos comportamentos mais sensivelmente influenciam o comportamento global são Aveiro e Leixões, cujas *tmac* se cifram em +7,2% e +3,7%.

Tipo de Carga: FRACCIONADA (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	254,9	182,6	174,6	157,1	164,7	2,9%	+7,7	+4,9%	-10,6%	
Douro e Leixões	1 047,7	905,2	966,5	899,8	1 234,1	22,0%	+334,3	+37,2%	+3,7%	
Aveiro	1 193,6	1 415,9	1 411,5	1 299,5	1 741,6	31,0%	+442,1	+34,0%	+7,2%	
Figueira da Foz	914,1	802,8	904,4	927,5	857,4	15,3%	-70,1	-7,6%	+0,1%	
Lisboa	169,9	125,9	151,0	94,8	141,6	2,5%	+46,8	+49,4%	-6,3%	
Setúbal	1 516,6	1 294,3	1 155,5	1 036,8	1 461,4	26,0%	+424,6	+40,9%	-2,8%	
Sines	98,4	92,9	114,7	115,2	14,2	0,3%	-101,0	-87,3%	-16,0%	
Faro	2,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
Total	5 198,1	4 819,6	4 879,1	4 530,7	5 615,0	100,0%	+1 084,3	+23,9%	+1,1%	
	Δ%	-9,3%	-7,3%	+1,2%	-7,1%	+23,9%	-	-	-	-

O comportamento global no período janeiro-novembro de 2021 é positivo e traduzido por um acréscimo de +1,08 milhões de toneladas (+23,9%), por reflexo dos impactos mais significativos induzidos pelos portos de Aveiro e de Setúbal, com variações positivas respetivas de +442,1 mt (+34%) e de +424,6 mt (+40,9%). Sublinha-se igualmente o comportamento de Leixões, onde se apura um aumento de +334,3 mt (+37,2%).



O desempenho verificado no mês de novembro, tomado isoladamente, vem contribuir positivamente para o desempenho acumulado, ao refletir um acréscimo total de +155,2 mt (+36,3%), com contributos maioritários de Aveiro, Leixões e Setúbal, que oscilam entre +65,9 mt e +47,8 mt.

Nos últimos doze meses verificou-se um movimento total superior a 6 milhões de toneladas, ultrapassando o volume processado nos doze meses imediatamente anteriores em +1,08 milhões de toneladas (+22%), por efeito mais significativo do desempenho dos portos de Aveiro, Setúbal e Leixões, que registam variações entre +451,2 mt e +365,8 mt.

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	13,9	2,4%	-7,8%	164,7	2,9%	+4,9%	178,0	3,0%	+5,1%
Douro e Leixões	142,8	24,5%	+65,1%	1 234,1	22,0%	+37,2%	1 333,0	22,2%	+37,8%
Aveiro	172,0	29,5%	+62,2%	1 741,6	31,0%	+34,0%	1 852,2	30,8%	+32,2%
Figueira da Foz	74,8	12,8%	-10,2%	857,4	15,3%	-7,6%	913,2	15,2%	-9,7%
Lisboa	16,0	2,7%	+51,2%	141,6	2,5%	+49,4%	152,1	2,5%	+47,9%
Setúbal	162,8	27,9%	+41,5%	1 461,4	26,0%	+40,9%	1 569,3	26,1%	+36,2%
Sines	1,1	0,2%	-90,7%	14,2	0,3%	-87,7%	14,8	0,2%	-88,2%
Total	583,4	100,0%	+36,3%	5 615,0	100,0%	+23,9%	6 012,7	100,0%	+22,0%

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se que o volume dos embarques representou 50,3% do total e excedeu em +134,5 mt (+5%) o volume homólogo de 2020. Nos desembarques o acréscimo foi superior, atingindo +949,8 mt (+51,6%), e em ambos os fluxos os valores mais expressivos foram realizados por Setúbal e por Aveiro, que, por sinal, registam os rácios mais baixos de volume de carga embarcada sobre o total.

Merece também referência o porto de Leixões, que desembarca +290 mt do que no período homólogo de 2020, o que reflete um acréscimo percentual de +126,2%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	145,7	5,2%	+8,2	+6,0%	19,0	0,7%	-0,5	-2,8%	+88,5%
Douro e Leixões	713,2	25,2%	+43,7	+6,5%	520,9	18,7%	+290,6	+126,2%	+57,8%
Aveiro	559,6	19,8%	+55,6	+11,0%	1 182,0	42,4%	+386,4	+48,6%	+32,1%
Figueira da Foz	679,8	24,1%	+5,0	+0,7%	177,6	6,4%	-75,1	-29,7%	+79,3%
Lisboa	104,2	3,7%	+25,4	+32,2%	37,4	1,3%	+21,4	+134,5%	+73,6%
Setúbal	609,0	21,6%	+98,6	+19,3%	852,4	30,5%	+326,0	+61,9%	+41,7%
Sines	13,2	0,5%	-102,0	-88,5%	1,0	0,0%	+1,0	-	+92,9%
Total	2 824,8	100,0%	+134,5	+5,0%	2 790,2	100,0%	+949,8	+51,6%	+50,3%

4.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro registou no período de janeiro a novembro de 2021 um movimento total de quase 1,8 milhões de toneladas, o que representa 2,3% do total de carga movimentada, mantendo a dinâmica de crescimento que vem sendo seguida desde 2014 e apenas interrompida em 2020 por efeito claro da pandemia de covid-19, nomeadamente pelo efeito de retração induzida pelo mercado automóvel. Assim, verifica-se uma notável tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de crescimento nos



períodos homólogos de +7,3%, com realce para a forte contribuição de Leixões, que evolui a uma média de +9,4% ao ano nos últimos cinco anos, sustentada numa quota de mercado de 78,8%.

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

Sublinha-se a significativa alteração na evolução da estrutura deste mercado do período anterior a 2014 para o atual, traduzida nomeadamente pela inversão de posições entre Setúbal e Leixões, tendo Leixões evoluído de uma quota de 22,6% em 2013 para a atual 78,8%, Setúbal de 69,9% para 18,9%, tendo Lisboa praticamente saído deste mercado, perdendo a quota que na altura era de 7,5%, e entrando o porto de Sines, que representa hoje 2,3% do mercado de movimentação de carga Ro-Ro.

Tipo de Carga: RO-RO (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	975,3	1 065,9	1 234,8	1 240,7	1 416,3	78,8%	+175,6	+14,2%	+9,4%	
Lisboa	9,4	8,7	7,8	0,7	0,0	0,0%	-0,7	-100,0%	-	
Setúbal	316,6	388,3	476,1	317,4	340,7	18,9%	+23,3	+7,3%	-0,6%	
Sines	4,9	14,6	31,1	39,5	41,1	2,3%	+1,6	+4,0%	+61,4%	
Portimão	0,0	0,7	0,5	0,0	0,0	0,0%	-	-	-27,0%	
Total	1 306,2	1 478,2	1 750,4	1 598,3	1 798,1	100,0%	+199,7	+12,5%	+7,3%	
	Δ%	+20,9%	+13,2%	+18,4%	-8,7%	+12,5%	-	-	-	-

O comportamento observado no período de janeiro a novembro de 2021 é traduzido pelo registo de uma variação positiva de +199,7 mt (+12,5%), resultante de idêntico comportamento nos portos com atividade regular, sendo a mais significativa a verificada em Leixões, que se cifra em +175,6 mt, ou seja, +14,2%.

O mês de novembro, tomado individualmente, observa um decréscimo de -30,6 mt (-15%), originado por responsabilidade de Leixões, que recua -30,1 mt (-18,1%), sendo as variações de Setúbal e de Sines pouco expressivas.

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	135,7	78,3%	-18,1%	1 416,3	78,8%	+14,2%	1 511,3	78,1%	+13,8%
Lisboa	0,0	0,0%	-	0,0	0,0%	-100,0%	0,0	0,0%	-100,0%
Setúbal	33,9	19,5%	+1,5%	340,7	18,9%	+7,3%	380,0	19,6%	+5,3%
Sines	3,8	2,2%	-21,6%	41,1	2,3%	+4,0%	44,5	2,3%	+5,4%
Total	173,3	100,0%	-15,0%	1 798,1	100,0%	+12,5%	1 935,8	100,0%	+11,8%

A acumulação do movimento portuário nesta tipologia de carga vem determinar que nos últimos doze meses se atinja um total de 1,94 milhões de toneladas, o que, face a idêntico período imediatamente anterior, reflete um acréscimo de +203,7 mt (+11,8%), por efeito do desempenho do porto de Leixões, cujo movimento cresce +183,8 mt (+13,8%). Setúbal e Sines acompanham de longe a variação positiva, com acréscimos respetivos de +19,1 mt (+5,3%) e de +2,3 mt (+5,4%).

No que se refere ao sentido das operações observa-se que o peso dos embarques se situa em 49,6% e regista uma variação global positiva de +105,3 mt (+13,4%), refletindo o comportamento positivo dos portos com atividade significativa no mercado, recebendo o contributo maioritário de +79,8 mt de Leixões (+14,9%) e ainda de +22,2 mt de Setúbal (+10,4%).

O fluxo de desembarques reflete também um comportamento global positivo, de +94,5 mt (+11,6%), igualmente por responsabilidade de Leixões que regista um acréscimo de +95,8 mt (+13,6%). Os restantes portos apresentam variações sem expressão significativa.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	615,4	69,0%	+79,8	+14,9%	801,0	88,4%	+95,8	+13,6%	+43,4%
Lisboa	0,0	0,0%	-0,6	-100,0%	0,0	0,0%	-0,2	-100,0%	-
Setúbal	235,7	26,4%	+22,2	+10,4%	104,9	11,6%	+1,1	+1,1%	+69,2%
Sines	41,1	4,6%	+3,9	+10,4%	0,0	0,0%	-2,3	-100,0%	+100,0%
Total	892,2	100,0%	+105,3	+13,4%	905,9	100,0%	+94,5	+11,6%	+49,6%

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques sobre o total de 69,2%, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 43,4%.

4.2. Granéis Sólidos

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

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

4.2.1. Carvão

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

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

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

No porto de Setúbal verifica-se que apenas em três dos últimos treze meses se registou qualquer movimento desta tipologia de carga, em maio, setembro e outubro, totalizando 79,9 mt.

Desta situação decorre a evolução que consta no quadro seguinte,

Tipo de Carga: CARVÃO (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Setúbal	248,2	184,7	249,4	150,7	79,9	86,5%	-70,8	-47,0%	-19,4%	
Sines	5 769,6	4 307,7	2 956,9	364,8	12,5	13,5%	-352,4	-96,6%	-	
Total	6 017,9	4 492,5	3 206,3	515,5	92,4	100,0%	-423,1	-82,1%	-	
	Δ%	+16,8%	-25,3%	-28,6%	-83,9%	-82,1%	-	-	-	-



sendo de salientar que, comparativamente ao período homólogo de 2020, o movimento do período de janeiro a novembro de 2021 traduz quebras que se situam em -70,8 mt em Setúbal e em -352,4 mt em Sines (respetivamente -47% e -96,6%), ascendendo a -3,1 milhões de toneladas se comparado com o movimento no período homólogo de 2019 (acresce referir que o movimento de 2019 já havia traduzido uma quebra homóloga de quase -1,3 milhões de toneladas face a 2018).

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Setúbal	0,0	-	-	79,9	86,5%	-47,0%	79,9	67,1%	-47,0%
Sines	0,0	-	-100,0%	12,5	13,5%	-96,6%	39,2	32,9%	-89,3%
Total	0,0	-	-100,0%	92,4	100,0%	-82,1%	119,1	100,0%	-76,9%

Marginalmente, refere-se que em novembro, mês em que se registou o ‘encerramento’ da central do Pego, a Associação Portuguesa de Energias Renováveis (APREN) ainda reportou a geração de cerca de 1,56% de eletricidade por queima de carvão.

4.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, tendo no período de janeiro a novembro de 2021 movimentado 1,04 milhões de toneladas, a que corresponde a uma quota de 1,3% do total geral de carga movimentada.

Este mercado é praticamente, constituído pelos portos de Leixões e Setúbal, com quotas respetivas de 48% e de 50,4%, sendo que neste período ainda contou com a participação de Sines que registou o embarque de 15,7 mt, ou seja, 1,5% do volume total movimentado.

Em termos de evolução anual, constata-se a existência de uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +2,4% apurada desde 2017, resultando basicamente do encontro das tendências de sinal contrário com *tmac* de -1,6% em Leixões e de +12,5% em Setúbal.

Tipo de Carga: MINÉRIOS (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	616,3	481,3	506,0	629,3	497,1	48,0%	-132,2	-21,0%	-1,6%	
Figueira da Foz	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
Lisboa	15,6	1,5	8,2	4,5	0,0	0,0%	-4,5	-100,0%	-59,5%	
Setúbal	333,5	350,9	419,8	456,4	522,5	50,4%	+66,1	+14,5%	+12,5%	
Sines	62,1	46,0	42,9	15,7	15,7	1,5%	+0,1	+0,5%	-33,6%	
Total	1 031,6	879,7	977,0	1 105,8	1 036,1	100,0%	-69,8	-6,3%	+2,4%	
Δ%	+7,2%	-14,7%	+11,1%	+13,2%	-6,3%	-	-	-	-	-

Neste período assistiu-se a uma diminuição de -69,8 mt (-6,3%) face ao período homólogo de 2020, tendo sido determinada por Leixões, que protagoniza uma quebra de -132,2 mt (-21%) e anula a variação positiva de Setúbal, de +66,1 mt (+14,5%).

O movimento registado no mês de novembro apresenta uma variação negativa pouco expressiva, de -10,9 mt (-11,1%) que pouco influencia a variação global acumulada.

Apurando a tonelagem de minérios movimentada nos últimos doze meses obtém-se um total de 1,13 milhões de toneladas, que é inferior ao registado no período imediatamente anterior, em -65,9 mt (-5,5%), por efeito de Leixões, que recua -123,8 mt (-18,5%), anulando o acréscimo apurado em Setúbal, de +65,6 mt (+13,1%).



Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	48,8	56,0%	-13,4%	497,1	48,0%	-21,0%	544,1	48,1%	-18,5%
Lisboa	0,0	0,0%	-	0,0	0,0%	-100,0%	0,0	0,0%	-100,0%
Setúbal	38,4	44,0%	-8,1%	522,5	50,4%	+14,5%	565,5	50,0%	+13,1%
Sines	0,0	0,0%	-	15,7	1,5%	+0,5%	20,1	1,8%	-16,3%
Total	87,2	100,0%	-11,1%	1 036,1	100,0%	-6,3%	1 130,5	100,0%	-5,5%

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 52,4% do total e registou um comportamento positivo traduzido por um acréscimo de +65,2 mt (+13,7%), enquanto nos desembarques se verifica uma diminuição de -135 mt (-21,5%).

Setúbal está na origem das variações positivas, com um acréscimo de +66,1 mt (+14,5%), e apenas regista operações de embarque, enquanto Leixões responde pelo registo negativo, com uma quebra de -130,5 mt (-20,9%), efetuando apenas operações de desembarque.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	3,8	0,7%	-1,7	-31,3%	493,4	100,0%	-130,5	-20,9%	+0,8%
Lisboa	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-4,5	-100,0%	-
Setúbal	522,5	96,3%	+66,1	+14,5%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Sines	15,7	2,9%	+0,1	+0,5%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	542,7	100,0%	+65,2	+13,7%	493,4	100,0%	-135,0	-21,5%	+52,4%

4.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimentou nos onze primeiros meses de 2021 um volume de 4,2 milhões de toneladas, representando 5,3% do total da carga movimentada no Ecosistema Portuário do Continente.

A proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis da Silopor, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas, determina uma relativa concentração desta tipologia de carga no porto de Lisboa, que lhe confere uma quota maioritária absoluta de 70,6%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente por Aveiro e Leixões, com quotas respetivas de 17,2% e de 11,5%.

Tipo de Carga: PRODUTOS AGRÍCOLAS (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	0,0	9,6	42,9	14,7	2,7	0,1%	-12,0	-81,1%	+7,9%	
Douro e Leixões	573,9	648,3	597,6	533,4	482,0	11,5%	-51,3	-9,6%	-5,1%	
Aveiro	1 024,4	1 003,2	937,5	786,8	720,3	17,2%	-56,5	-8,5%	-8,9%	
Figueira da Foz	7,4	6,3	4,9	23,7	11,7	0,3%	-12,1	-50,8%	+29,8%	
Lisboa	3 062,7	3 145,3	3 050,5	2 893,1	2 964,1	70,6%	+71,0	+2,5%	-1,5%	
Setúbal	34,1	0,0	4,2	15,7	13,7	0,3%	-2,0	-12,5%	-17,8%	
Sines	0,0	10,8	3,0	2,3	2,9	0,1%	+0,6	+26,1%	-6,9%	
Total	4 702,6	4 823,5	4 640,6	4 269,6	4 197,4	100,0%	-72,2	-1,7%	-3,4%	
Δ%	+11,3%	+2,6%	-3,8%	-8,0%	-1,7%	-	-	-	-	-

Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada nos períodos de janeiro a novembro desde 2017, este mercado regista uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de -3,4%, sendo que as tendências negativas estão associadas à quase totalidade dos portos, embora o impacto mais intenso seja



induzido principalmente por Lisboa, que para esse indicador apresenta o valor de -1,5%. A *tmac* de Aveiro ascende a -8,9% e a Leixões a -5,1%.

No período em análise observa-se globalmente um ligeiro decréscimo de cerca de -72,2 mt, correspondente a +1,7%, resultante do efeito conjugado de Aveiro e de Leixões, que com diminuições respetivas de -66,5 mt (-8,5%) e de -51,3 mt (-9,6%), anulam a variação positiva apurada em Lisboa, de +71 mt (+2,5%).

O comportamento deste mercado observado no próprio mês de novembro, traduz um expressivo decréscimo global de -108,8 mt (-26,2%), repartido por Aveiro (-51 mt, -79,2%), Lisboa (-29,6 mt, -10,4%) e Leixões (-28,2 mt, -42,1%).

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	0,0	0,0%	-	2,7	0,1%	-81,6%	2,7	0,1%	-81,6%
Douro e Leixões	38,8	12,6%	-42,1%	482,0	11,5%	-9,6%	517,2	11,2%	-10,2%
Aveiro	13,4	4,4%	-79,2%	720,3	17,2%	-8,5%	824,1	17,9%	-11,0%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	11,7	0,3%	-50,8%	19,4	0,4%	-44,5%
Lisboa	254,5	83,0%	-10,4%	2 964,1	70,6%	+2,5%	3 226,7	70,0%	+2,1%
Setúbal	0,0	0,0%	-	13,7	0,3%	-12,5%	13,7	0,3%	-12,5%
Sines	0,0	0,0%	-	2,9	0,1%	+26,1%	2,9	0,1%	+26,1%
Total	306,7	100,0%	-26,2%	4 197,4	100,0%	-1,7%	4 606,7	100,0%	-2,6%

Considerando o comportamento deste mercado observado nos últimos doze meses constata-se a movimentação de 4,61 milhões de toneladas, que reflete uma redução de -124,7 mt (-2,6%) face a idêntico período imediatamente anterior, refletindo comportamentos negativos da maioria dos portos, com exceção de Lisboa (+65 mt, +2,1%) e Sines (sem significado).

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,5%, limitando-se os embarques a 147,2 mt, das quais 143,2 mt são expedidos em Lisboa, e o remanescente em Setúbal.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0,0	0,0%	-	-	2,7	0,1%	-12,0	-81,6%	+0,0%
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-	-	482,0	11,9%	-51,3	-9,6%	+0,0%
Aveiro	0,0	0,0%	-	-	720,3	17,8%	-66,5	-8,5%	+0,0%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	-	11,7	0,3%	-12,1	-50,8%	+0,0%
Lisboa	143,2	97,3%	+34,2	+31,4%	2 821,0	69,6%	+36,8	+1,3%	+4,8%
Setúbal	4,0	2,7%	+4,0	-	9,7	0,2%	-6,0	-38,1%	+29,2%
Sines	0,0	0,0%	-	-	2,9	0,1%	+0,6	+26,1%	+0,0%
Total	147,2	100,0%	+38,2	+35,1%	4 050,2	100,0%	-110,4	-2,7%	+3,5%

O volume dos Produtos Agrícolas desembarcados registou um decréscimo de -110,4 mt (-2,7%), por efeito principal do desempenho de Aveiro e de Leixões, com parciais respetivos de -66,5 mt (-8,5%) e de -51,3 mt (-9,6%), que, contaram ainda com o apoio de Viana do Castelo e da Figueira da Foz (ambos de cerca de +12 mt). O único porto que regista um desempenho positivo é Lisboa, com um acréscimo de +36,8 mt (+1,3%) .



4.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos movimentou no período de janeiro a novembro de 2021 um total de quase 6,27 milhões de toneladas, correspondentes a 7,9% do total e apresenta uma forte dispersão geográfica, integrando a totalidade dos portos.

Como decorre da leitura do quadro seguinte, a evolução do volume de carga movimentada neste mercado desde 2017 segue uma tendência de crescimento negativo traduzido por uma taxa média anual de crescimento de -4,3%, resultante da conjugação de comportamentos distintos dos diversos portos, sendo negativas e apresentando maior intensidade estas taxas apuradas nos portos de Setúbal (-3,5%), Lisboa (-13,2%) e Aveiro (-2,9%). O único porto com dimensão significativa e *tmac* positiva é Leixões, com +3,3%.

Tipo de Carga: OUTROSGS (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	97,4	77,3	103,0	120,6	133,1	2,1%	+12,5	+10,4%	+11,6%	
Douro e Leixões	952,5	1 223,7	1 303,3	898,1	1 297,1	20,7%	+399,0	+44,4%	+3,3%	
Aveiro	1 383,4	1 390,8	1 329,6	1 088,4	1 345,7	21,5%	+257,3	+23,6%	-2,9%	
Figueira da Foz	799,7	893,4	690,7	749,3	618,2	9,9%	-181,0	-17,5%	-6,6%	
Lisboa	1 885,0	1 677,3	1 490,8	1 384,1	1 005,2	16,0%	-378,9	-27,4%	-13,2%	
Setúbal	1 860,0	1 978,0	1 853,0	1 840,7	1 602,9	25,6%	-237,8	-12,9%	-3,5%	
Sines	133,0	201,8	145,5	123,3	220,5	3,5%	+97,2	+78,9%	+6,1%	
Faro	75,3	134,8	98,9	163,6	45,5	0,7%	-118,1	-72,2%	-2,9%	
Total	7 186,5	7 577,1	7 014,7	6 368,0	6 268,2	100,0%	-99,8	-1,6%	-4,3%	
	Δ%	+14,9%	+5,4%	-7,4%	-9,2%	-1,6%	-	-	-	-

No período em análise o conjunto dos mercados de Outros Granéis Sólidos regista uma variação negativa de -99,8 mt, correspondente a -1,6%, em resultado da influência mais significativa de Lisboa, com uma diminuição de -378,9 mt (-27,4%), e de Setúbal, com -237,8 mt (-12,9%), sendo apoiados, embora com menor expressão, pela Figueira da Foz, com -131 mt (-17,5%), e por Faro, com -118,1 mt (-72,2%).

A contrariar estas variações negativas assinala-se o comportamento positivo de Leixões e de Aveiro, com acréscimos respetivos de +399 mt (+44,4%) e de +257,3 mt (+23,6%).

O movimento realizado no próprio mês de novembro contribui para uma ligeira mitigação do registo acumulado negativo, ao traduzir um acréscimo de +191,1 mt (+35,4%), por responsabilidade de Leixões e de Aveiro, que movimentam respetivamente +171,1 mt (+298,8%) e +95,4 mt (+87,5%).

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	6,7	0,9%	+121,4%	133,1	2,1%	+10,4%	145,5	2,1%	+19,9%
Douro e Leixões	228,4	31,3%	+298,8%	1 297,1	20,7%	+44,4%	1 337,8	19,7%	+28,5%
Aveiro	204,4	28,0%	+87,5%	1 345,7	21,5%	+23,6%	1 458,1	21,4%	+19,7%
Figueira da Foz	40,2	5,5%	-46,5%	618,2	9,9%	-17,5%	679,6	10,0%	-16,3%
Lisboa	81,4	11,1%	-6,4%	1 005,2	16,0%	-27,4%	1 117,4	16,4%	-25,0%
Setúbal	157,1	21,5%	-11,7%	1 602,9	25,6%	-12,9%	1 767,7	26,0%	-12,2%
Sines	12,4	1,7%	+60,8%	220,5	3,5%	+78,9%	229,4	3,4%	+81,6%
Faro	0,0	0,0%	-100,0%	45,5	0,7%	-72,2%	62,8	0,9%	-64,2%
Total	730,5	100,0%	+35,4%	6 268,2	100,0%	-1,6%	6 798,2	100,0%	-2,8%

No período dos últimos doze meses é movimentado um total de quase 6,8 milhões de toneladas, inferior em -198,6 mt (-2,8%) ao verificado em idêntico período imediatamente anterior, por influência mais significativa de Lisboa, com -372,9 mt (-25%), seguida de Setúbal, com -245,2 mt (-12,2%), e ainda, com menor expressão, da Figueira da Foz, com -132,4 mt (-16,3%), e de Faro, com -112,6 mt (-64,2%). Dos portos com registo positivo, salienta-se Leixões e Aveiro, com variações respetivas de +297 mt (+28,5%) e de +240,3 mt (+19,7%).



Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 42,8% do movimento total e regista um decréscimo de -637,3 mt (-19,2%), por influência da maioria dos portos, com exceção de Sines (+38,5 mt) e de Aveiro (+28,6 mt, +6,1%), mas com particular destaque para Setúbal que apresenta uma quebra de -246 mt (-24,2%), seguido de Lisboa, com -149,8 mt (-15,5%), e ainda da Figueira da Foz e de Faro, ambos com variações negativas de quase -120 mt.

Contrariamente, no fluxo de desembarques regista-se uma variação global positiva, que se cifra em +537,5 mt (+17,6%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +454,6 mt (+66,5%), contando ainda com o expressivo apoio de Aveiro, de +228,7 mt (+37%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	54,3	2,0%	-15,1	-21,7%	78,8	2,2%	+27,6	+54,0%	+40,8%
Douro e Leixões	158,7	5,9%	-55,6	-25,9%	1 138,4	31,8%	+454,6	+66,5%	+12,2%
Aveiro	498,7	18,6%	+28,6	+6,1%	847,0	23,6%	+228,7	+37,0%	+37,1%
Figueira da Foz	302,1	11,2%	-119,8	-28,4%	316,2	8,8%	-11,2	-3,4%	+48,9%
Lisboa	818,5	30,5%	-149,8	-15,5%	186,7	5,2%	-229,1	-55,1%	+81,4%
Setúbal	768,8	28,6%	-246,0	-24,2%	834,0	23,3%	+8,1	+1,0%	+48,0%
Sines	38,5	1,4%	+38,5	-	182,0	5,1%	+58,7	+47,6%	+17,5%
Faro	45,5	1,7%	-118,1	-72,2%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	2 685,2	100,0%	-637,3	-19,2%	3 583,1	100,0%	+537,5	+17,6%	+42,8%

4.3. Granéis Líquidos

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

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

4.3.1. Petróleo Bruto

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

No entanto, no contexto de retração da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, e, particularmente, por efeito da forte diminuição do consumo de combustíveis nos mercados nacional e internacional, as refinarias viram em 2020 a sua atividade suspensa e reduzida, acabando a Galp por decidir cessar a refinação em Matosinhos, o que viria a concretizar-se no final do mês de abril de 2021, e concentrar essa atividade em Sines. Desta decisão resultará uma forte modificação na estrutura deste mercado, deixando de ter expressão em Leixões, que já se observa no período de janeiro a novembro de 2021 onde registou o desembarque de apenas 244,8 mt, repartido pelos meses de fevereiro e março.



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

A evolução do volume de Petróleo Bruto movimentado nos períodos janeiro a novembro desde 2017 revela uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -9,7%, por efeito determinante do comportamento do porto de Leixões nos dois últimos anos, mas também pelo registo globalmente negativo verificado desde 2017.

Tipo de Carga: PETRÓLEO BRUTO (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	4 481,8	3 785,6	3 733,6	2 523,9	244,8	2,8%	-2 237,1	-90,3%	-32,7%	
Sines	8 998,6	7 796,0	6 353,9	7 507,2	8 595,2	97,2%	+1 088,0	+14,5%	-1,4%	
Total	13 480,4	11 581,6	10 087,5	10 031,1	8 840,0	100,0%	-1 191,1	-11,9%	-9,7%	
Δ%	-15,4%	-14,1%	-12,9%	-0,6%	-11,9%	-	-	-	-	-

Em 2021 o mercado de Petróleo Bruto apresenta uma quota de 11,2% do total movimentado (inferior em 2,1 pp à registada em 2020).

Globalmente, a tonelagem movimentada no período de janeiro a novembro de 2021 situa-se na casa de 8,84 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo homólogo de -1,19 milhões de toneladas (-11,9%), em resultado da quebra de -2,28 milhões de toneladas em Leixões (-90,3%) e do acréscimo de +1,09 milhões de toneladas em Sines (+14,5%). Assinala-se, no entanto, o facto de este volume se encontrar a -7,1 milhões de toneladas (-44,5%) do volume máximo registado em 2016.

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

Da observação do comportamento deste mercado em novembro de 2021 verifica-se uma diminuição homóloga na importação de Petróleo Bruto de -490,4 mt (-51,9%), resultante da perda de -163,7 mt observada em Leixões no mesmo mês de 2020, acrescida da diminuição de -326,8 mt (-41,9%) registada em Sines.

O volume movimentado nos últimos doze meses foi de 9,75 milhões de toneladas, tendo ficado -1,43 milhões de toneladas (-12,8%) abaixo do volume movimentado no período idêntico imediatamente anterior. Esta variação resulta dos parciais de -2,61 milhões de toneladas (-88,9%) apurado em Leixões e de +1,18 milhões de toneladas (+14,4%) apurado em Sines.

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-100,0%	244,8	2,8%	-90,3%	326,6	3,3%	-88,9%
Sines	454,0	100,0%	-41,9%	8 595,2	97,2%	+14,5%	9 424,8	96,7%	+14,4%
Total	454,0	100,0%	-51,9%	8 840,0	100,0%	-11,9%	9 751,4	100,0%	-12,8%

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



4.3.2. Produtos Petrolíferos

O movimento portuário efetuado no período de janeiro a novembro de 2021 no mercado dos Produtos Petrolíferos traduziu-se num total de 16,92 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 21,4%, e a sua evolução no período mais recente, nos períodos homólogos, tem-se processado segundo variações alternadamente positivas e negativas, refletindo um crescimento positivo de +0,4%, não obstante a quebra de -10,8% verificada em 2020, em contexto de crise pandémica.

Tipo de Carga: PRODUTOS PETROLÍFEROS (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	36,0	41,8	42,5	35,3	47,5	0,3%	+12,2	+34,6%	+4,1%	
Douro e Leixões	3 198,5	2 961,9	2 920,6	2 401,6	2 044,3	12,1%	-357,4	-14,9%	-10,2%	
Aveiro	564,6	646,0	493,5	458,0	740,1	4,4%	+282,1	+61,6%	+2,8%	
Lisboa	1 029,2	1 042,1	1 162,5	872,7	694,0	4,1%	-178,7	-20,5%	-8,5%	
Setúbal	35,3	89,2	85,9	81,1	95,9	0,6%	+14,8	+18,2%	+16,2%	
Sines	11 616,5	10 663,4	12 345,3	11 358,4	13 297,0	78,6%	+1 938,5	+17,1%	+3,5%	
Total	16 480,0	15 444,4	17 050,3	15 207,2	16 918,7	100,0%	+1 711,6	+11,3%	+0,4%	
	Δ%	+13,7%	-6,3%	+10,4%	-10,8%	+11,3%	-	-	-	-

O comportamento deste mercado recebe uma influência determinante do porto de Sines que detém uma quota de 78,6% e apresenta uma taxa média anual de crescimento de +3,5%, a que não é alheio o significativo volume das importações de 'gás natural liquefeito'. Na segunda posição, em termos de influência no Ecosistema Portuário do Continente, surge naturalmente o porto de Leixões com uma quota de 12,1%, cuja tendência de evolução se processa agora segundo um valor negativo de -10,2%, por influência da quebra observada nos dois últimos anos, a que a desativação da refinaria de Matosinhos não é, seguramente, alheia. Seguem-se Aveiro e Lisboa com quotas respetivas de 4,4% e de 4,1%, seguindo o primeiro uma trajetória positiva, de +2,8%, e o segundo uma trajetória negativa, de -8,5%.

O movimento registado no período em análise reflete um desempenho positivo face ao período homólogo de 2020, traduzido por um acréscimo de +1,71 milhões de toneladas (+11,3%), fortemente alavancado no porto de Sines que é responsável por um aumento de +1,94 milhões de toneladas (+17,1%), acompanhado, a uma menor escala, embora refletindo um crescimento assinalável, por Aveiro, cujo acréscimo face ao período homólogo de 2020 se traduz por +282,1 mt (+61,6%). Os registos negativos são assinalados em Leixões e Lisboa, com quebras respetivas de -357,4 mt (-14,9%) e de -178,7 mt (-20,5%), respetivamente.

O movimento verificado no próprio mês de novembro, tomado isoladamente, é francamente positivo muito por responsabilidade do porto de Sines que regista um acréscimo de +112,3 mt (+9,8%).

Nos últimos doze meses foram movimentadas cerca de 18,32 milhões de toneladas, excedendo em +1,42 milhões de toneladas (+8,4%) o registado nos doze meses imediatamente anteriores, por efeito absolutamente determinado pelo porto de Sines, que originou um acréscimo de +1,84 milhões de toneladas (+14,6%). Assinala-se ainda a notável, embora de pequena expressão, variação positiva gerada por Aveiro,

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	0,0	0,0%	-100,0%	47,5	0,3%	+34,6%	51,4	0,3%	+33,0%
Douro e Leixões	187,2	11,6%	+1,8%	2 044,3	12,1%	-14,9%	2 207,5	12,1%	-18,7%
Aveiro	75,6	4,7%	+13,7%	740,1	4,4%	+61,6%	770,9	4,2%	+47,9%
Lisboa	88,8	5,5%	-4,8%	694,0	4,1%	-20,5%	765,4	4,2%	-20,2%
Setúbal	3,5	0,2%	-69,5%	95,9	0,6%	+18,2%	103,1	0,6%	+18,0%
Sines	1 253,5	77,9%	+9,8%	13 297,0	78,6%	+17,1%	14 417,1	78,7%	+14,6%
Total	1 608,7	100,0%	+7,1%	16 918,7	100,0%	+11,3%	18 315,4	100,0%	+8,4%



de +249,8 mt (+47,9%). Leixões e Lisboa registam variações negativas respetivas de -507,3 mt (-18,7%) e de -193,7 mt (-20,2%).

Considerando o sentido das operações, traduzido no quadro seguinte, constata-se que o volume dos embarques representou 43,5% do total e observou globalmente um acréscimo de +397,8 mt (+5,7%) por efeito exclusivo de Sines, que com um acréscimo de +1,31 milhões de toneladas (+23,1%), logra anular a quebra observada em Leixões, de -880,5 mt (-72,8%).

Estes dois portos esgotam praticamente o segmento de embarque Produtos Petrolíferos, pelo seu papel de serventia às instalações localizadas na respetivas imediações, detendo quotas respetivas de 95% e de 4,5%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	23,7	0,3%	-11,6	-32,8%	23,8	0,2%	+23,8	-	+49,9%
Douro e Leixões	329,5	4,5%	-880,5	-72,8%	1 714,8	17,9%	+523,1	+43,9%	+16,1%
Aveiro	2,0	0,0%	+2,0	-	738,1	7,7%	+280,1	+61,2%	+0,3%
Lisboa	11,0	0,1%	-21,7	-66,3%	683,0	7,1%	-157,0	-18,7%	+1,6%
Setúbal	0,0	0,0%	-	-	95,9	1,0%	+14,8	+18,2%	+0,0%
Sines	6 985,2	95,0%	+1 309,5	+23,1%	6 311,8	66,0%	+629,0	+11,1%	+52,5%
Total	7 351,4	100,0%	+397,8	+5,7%	9 567,3	100,0%	+1 313,8	+15,9%	+43,5%

O volume dos desembarques excede em +1,31 milhões de toneladas (+15,9%) ao volume correspondente registado no período homólogo de 2020, com contributos significativos de Sines e de Leixões, que apresentam acréscimos respetivos de +629 mt (+11,1%) e de +523,1 mt (+43,9%), sendo ainda de realçar o acréscimo originado por Aveiro, de +280,1 mt (+61,2%). Lisboa é o único porto que regista uma variação negativa, de -157 mt (-18,7%), na tonelagem desembarcada de Produtos Petrolíferos.

4.3.3. Outros Granéis Líquidos

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

No período em análise o mercado dos Outros Granéis Líquidos movimentou um volume de 2,11 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 2,7% e a sua evolução nos períodos homólogos desde 2017, tem subjacente uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,5%.

Esta tendência de evolução global é mais significativamente condicionada pelo comportamento do porto de Sines, que com uma quota de 32,3% apresenta uma *tmac* de +24,7%. Com influência positiva, embora com registo negativo em 2021, há ainda a assinalar os portos de Aveiro e de Setúbal, que crescem respetivamente a uma média de +1,5% ao ano e de +1,6% (com quotas de 29,2% e de 10%). A contrariar esta tendência surgem com maior intensidade os portos de Lisboa e Leixões, com *tmac* respetivas de -7% e de -12%.

Tipo de Carga: OUTROSGL (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	21 / '20 Δ ton	21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	429,3	361,0	348,2	341,2	226,5	10,7%	-11,8	-33,6%	-12,0%	
Aveiro	630,3	635,9	801,9	769,3	616,3	29,2%	-15,0	-19,9%	+1,5%	
Figueira da Foz	10,0	10,7	17,7	6,0	9,9	0,5%	+3,9	+65,3%	-4,4%	
Lisboa	457,3	395,7	370,7	303,4	366,4	17,3%	+63,0	+20,8%	-7,0%	
Setúbal	206,7	197,7	249,6	223,5	211,0	10,0%	-12,5	-15,6%	+1,6%	
Sines	260,9	396,1	647,7	647,7	682,3	32,3%	+34,6	+5,3%	+24,7%	
Total	1 994,6	1 997,2	2 435,8	2 291,2	2 112,4	100,0%	-178,8	-7,8%	+2,5%	
Δ%	+4,9%	+0,1%	+22,0%	-5,9%	-7,8%	-	-	-	-	-



O comportamento deste mercado no período de janeiro a novembro de 2021 reflete uma redução de -178,8 mt (-7,8%) face ao mesmo período de 2020, por influência maioritária de Aveiro e de Leixões que ao recuarem respetivamente -153 mt (-19,9%) e -114,8 mt (-33,6%), logram anular as variações positivas registadas nos portos de Lisboa e de Sines, que registam acréscimos respetivos de +63 mt (+20,8%) e de +34,6 mt (+5,3%).

O mês de novembro contribuiu para o desempenho global acumulado negativo ao registar uma quebra de -30,8 mt (-13,3%), por influência mais significativa de Aveiro e Leixões, mas também Setúbal, que observam respetivamente decréscimos de -26,9 mt (-29,1%), de -24,9 mt (-70,9%) e de -12,9 mt (-50,8%). Apenas Lisboa e Sines contrariam o registo negativo, com acréscimos de +30,7 mt (+90,3%) e de +3,3 mt.

Porto	Novembro			Janeiro / Novembro			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	11,1	5,5%	-70,9%	226,5	10,7%	-33,6%	268,4	11,5%	-27,5%
Aveiro	60,8	30,3%	-29,1%	616,3	29,2%	-19,9%	677,4	29,0%	-21,0%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	9,9	0,5%	+65,3%	9,9	0,4%	+31,9%
Lisboa	64,7	32,3%	+90,3%	366,4	17,3%	+20,8%	419,7	18,0%	+21,7%
Setúbal	12,5	6,2%	-50,8%	211,0	10,0%	-5,6%	230,8	9,9%	-5,5%
Sines	51,4	25,6%	+6,8%	682,3	32,3%	+5,3%	730,6	31,3%	+7,3%
Total	200,5	100,0%	-13,3%	2 112,4	100,0%	-7,8%	2 336,7	100,0%	-6,7%

Nos últimos doze meses foram movimentadas 2,34 milhões de toneladas, inferior em -168,1 mt (-6,7%) ao apurado em idêntico período imediatamente anterior. A pressão negativa que teve maior impacto neste recuo foi induzida por Aveiro, que registou uma quebra de -180,1 mt (-21%), seguida de Leixões, com uma quebra de -101,8 mt (-27,5%), tendo anulado os registos positivos verificados em Lisboa e Sines, com valores respetivos de +74,9 mt (+21,7%) e +49,9 mt (+7,3%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 30,8% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo homólogo de -116,4 mt (-15,2%). Esta variação negativa é mais fortemente influenciada por Leixões, ao recuar -138,2 mt (-58,3%), tendo, no entanto, a corroboração de Sines (-32,1 mt, -18,8%) e de Setúbal (-8,2 mt, -89%). Aveiro, Lisboa e Figueira da Foz registaram variações positivas, com destaque para Aveiro com +40,1 mt (+16,9%).

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, embora de menor expressão, traduzida por -62,4 mt (-4,1%), por responsabilidade de Aveiro, que regista uma quebra de -193,1 mt (-36,3%), anulando as variações positivas verificadas em Sines (+66,7 mt, +14%), Lisboa (+44,9 mt, +22,9%) e Leixões (+23,4 mt, +22,5%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	98,7	15,2%	-138,2	-58,3%	127,8	8,7%	+23,4	+22,5%	+43,6%
Aveiro	277,1	42,6%	+40,1	+16,9%	339,2	23,2%	-193,1	-36,3%	+45,0%
Figueira da Foz	9,9	1,5%	+3,9	+65,3%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Lisboa	125,4	19,3%	+18,0	+16,8%	241,0	16,5%	+44,9	+22,9%	+34,2%
Setúbal	1,0	0,2%	-8,2	-89,0%	210,0	14,4%	-4,3	-2,0%	+0,5%
Sines	138,1	21,2%	-32,1	-18,8%	544,2	37,2%	+66,7	+14,0%	+20,2%
Total	650,2	100,0%	-116,4	-15,2%	1 462,2	100,0%	-62,4	-4,1%	+30,8%

Lisboa, 11 de fevereiro de 2022



ANEXOS



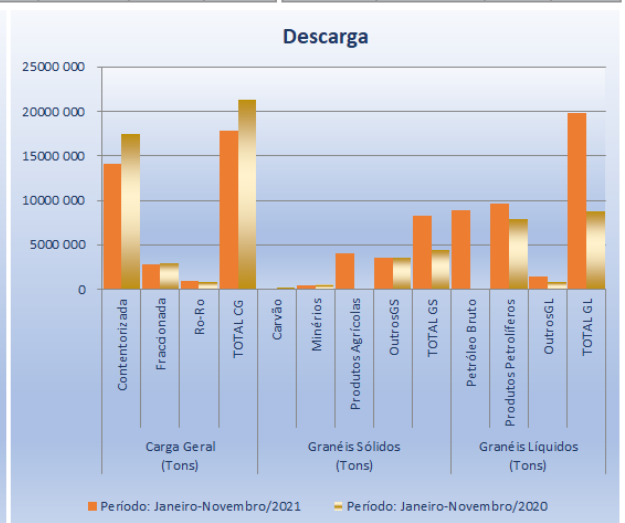
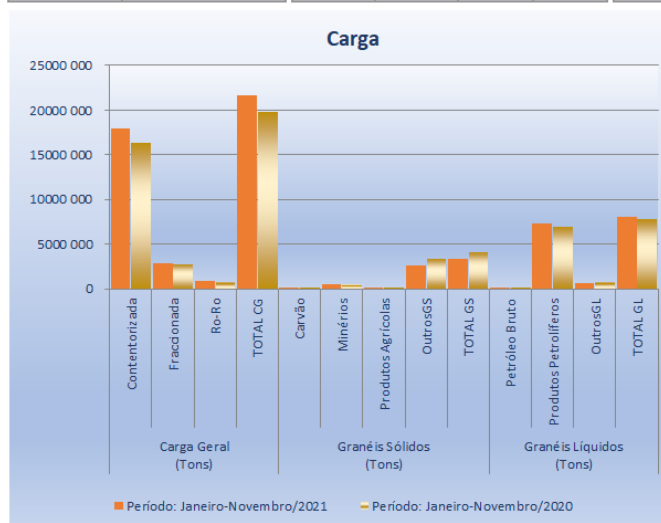
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2019-2021)

		Período de Janeiro a Novembro								
		2019		2020		2021		Δ% 2020 / 2019	Δ% 2021 / 2020	Δ% 2021 / 2019
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%			
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	188	1,9%	182	2,1%	237	2,7%	-3,2%	+30,2%	+26,1%
	Douro e Leixões	2 403	24,5%	2 281	26,3%	2 240	25,6%	-5,1%	-1,8%	-6,8%
	Aveiro	950	9,7%	895	10,3%	973	11,1%	-5,8%	+8,7%	+2,4%
	Figueira da Foz	420	4,3%	430	5,0%	383	4,4%	+2,4%	-10,9%	-8,8%
	Lisboa	2 384	24,3%	1 538	17,7%	1 516	17,3%	-35,5%	-1,4%	-36,4%
	Setúbal	1 412	14,4%	1 481	17,1%	1 562	17,9%	+4,9%	+5,5%	+10,6%
	Sines	1 942	19,8%	1 832	21,1%	1 796	20,5%	-5,7%	-2,0%	-7,5%
	Faro	26	0,3%	41	0,5%	15	0,2%	+57,7%	-63,4%	-42,3%
	Portimão	77	0,8%	6	0,1%	23	0,3%	-92,2%	+283,3%	-70,1%
	TOTAL	9 802	100,0%	8 686	100,0%	8 745	100,0%	-11,4%	+0,7%	-10,8%
NAVIOS (10 ³ GT)	Viana do Castelo	791	8,1%	777	8,9%	816	0,5%	-1,9%	+5,1%	+3,2%
	Douro e Leixões	33 001	336,7%	26 509	305,2%	24 936	16,7%	-19,7%	-5,9%	-24,4%
	Aveiro	5 277	53,8%	4 689	54,0%	5 347	3,6%	-11,2%	+14,0%	+1,3%
	Figueira da Foz	1 490	15,2%	1 587	18,3%	1 397	0,9%	+6,5%	-12,0%	-6,2%
	Lisboa	47 247	482,0%	20 038	230,7%	19 597	13,1%	-57,6%	-2,2%	-58,5%
	Setúbal	20 736	211,6%	19 477	224,2%	20 400	13,7%	-6,1%	+4,7%	-1,6%
	Sines	78 997	805,9%	81 994	944,0%	76 328	51,2%	+3,8%	-6,9%	-3,4%
	Faro	81	0,8%	121	1,4%	41	0,0%	+48,6%	-66,4%	-50,0%
	Portimão	1 297	13,2%	8	0,1%	214	0,1%	-99,4%	+2566,3%	-83,5%
	TOTAL	188 918	100,0%	155 198	100,0%	149 075	100,0%	-17,8%	-3,9%	-21,1%
CARGA MOVIMENTADA (10 ³ Tons)	Viana do Castelo	363,7	0,5%	327,6	0,4%	348,8	0,4%	-9,9%	+6,5%	-4,1%
	Douro e Leixões	17 972,9	22,4%	15 957,2	21,2%	13 985,6	17,7%	-11,2%	-12,4%	-22,2%
	Aveiro	4 974,3	6,2%	4 402,0	5,9%	5 164,0	6,5%	-11,5%	+17,3%	+3,8%
	Figueira da Foz	1 766,1	2,2%	1 829,8	2,4%	1 654,0	2,1%	+3,6%	-9,6%	-6,3%
	Lisboa	10 617,9	13,2%	8 259,1	11,0%	8 546,6	10,8%	-22,2%	+3,5%	-19,5%
	Setúbal	5 843,0	7,3%	5 757,0	7,7%	5 963,1	7,6%	-1,5%	+3,6%	+2,1%
	Sines	38 567,8	48,1%	38 446,3	51,2%	43 187,9	54,7%	-0,3%	+12,3%	+12,0%
	Faro	100,0	0,1%	163,6	0,2%	45,5	0,1%	+63,7%	-72,2%	-54,5%
	Portimão	0,5	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-	-
TOTAL	80 206,2	100,0%	75 142,5	100,0%	78 895,6	100,0%	-6,3%	+5,0%	-1,6%	
CONTENTORES (10 ³ Número)	Viana do Castelo	0,1	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-96,6%	+0,0%	-96,6%
	Douro e Leixões	385,0	24,5%	393,6	24,7%	398,3	22,7%	+2,2%	+1,2%	+3,4%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-72,7%	-66,7%	-90,9%
	Figueira da Foz	9,7	0,6%	9,5	0,6%	10,2	0,6%	-1,9%	+6,7%	+4,7%
	Lisboa	281,2	17,9%	172,5	10,8%	210,0	12,0%	-38,7%	+21,8%	-25,3%
	Setúbal	71,2	4,5%	88,2	5,5%	93,5	5,3%	+23,9%	+6,0%	+31,4%
	Sines	826,1	52,5%	928,5	58,3%	1 043,9	59,5%	+12,4%	+12,4%	+26,4%
	Faro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-	-
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-	-
	TOTAL	1 573,4	100,0%	1 592,3	100,0%	1 755,9	100,0%	+1,2%	+10,3%	+11,6%
CONTENTORES (10 ³ TEU)	Viana do Castelo	0,1	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-98,5%	+300,0%	-94,1%
	Douro e Leixões	639,1	25,2%	651,1	25,3%	660,2	23,1%	+1,9%	+1,4%	+3,3%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-45,5%	-83,3%	-90,9%
	Figueira da Foz	19,3	0,8%	16,3	0,6%	19,7	0,7%	-15,4%	+20,8%	+2,2%
	Lisboa	429,3	16,9%	273,9	10,7%	333,4	11,7%	-36,2%	+21,7%	-22,3%
	Setúbal	127,4	5,0%	153,9	6,0%	160,1	5,6%	+20,8%	+4,0%	+25,6%
	Sines	1 320,8	52,1%	1 474,8	57,4%	1 684,7	58,9%	+11,7%	+14,2%	+27,5%
	Faro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-	-
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-	-
	TOTAL	2 536,2	100,0%	2 570,0	100,0%	2 858,1	100,0%	+1,3%	+11,2%	+12,7%



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

		Novembro/2021				Período: Janeiro-Novembro/2021				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Dez/2020 a Nov/2021		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Navios	NúmeroN	754		-10,9%		8745		+0,7%		9 503		-0,3%	
	GT	13 708 075		-4,3%		149 075 346		-3,9%		161 892 845		-5,0%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 623 028	1 261 129	-2,9%	-1,2%	17 931 136	14 086 249	+10,0%	+9,0%	19 338 257	15 272 651	10,6%	+10,4%
	Fracconada	236 386	347 024	-17,4%	144,5%	2 824 784	2 790 196	+5,0%	+51,6%	3 090 737	2 921 927	+4,7%	+47,8%
	Ro-Ro	90 234	83 062	-7,7%	-21,8%	892 207	905 873	+13,4%	+11,6%	962 932	972 902	+13,1%	+10,5%
	TOTAL CG	1 949 648	1 691 215	-5,2%	+10,9%	21 648 127	17 782 318	+9,5%	+14,2%	23 391 926	19 167 480	+9,9%	+14,8%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	0	-100,0%	-	12 460	79 921	-94,0%	-74,1%	39 199	79 921	-81,0%	-74,1%
	Minérios	38 394	48 785	-8,1%	-13,4%	542 708	493 365	+13,7%	-21,5%	590 165	540 330	+11,5%	-19,0%
	Produtos Agrícolas	17 001	289 715	+41,6%	-28,2%	147 179	4 050 231	+35,1%	-2,7%	152 997	4 453 694	+25,6%	-3,4%
	OutrosGS	242 090	488 452	-11,1%	+82,7%	2 685 150	3 583 064	-19,2%	+17,6%	2 904 630	3 893 617	-18,4%	+13,3%
	TOTAL GS	297 485	826 952	-10,8%	+13,7%	3 387 497	8 206 581	-17,7%	+0,8%	3 686 991	8 967 562	-16,5%	-0,6%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	454 044	-	-51,9%	15 476	8 824 510	-64,0%	-11,7%	15 476	9 735 952	-64,0%	-12,6%
	Produtos Petrolíferos	353 941	1 254 748	-48,1%	52,9%	7 351 433	9 567 289	+5,7%	+15,9%	8 060 623	10 254 799	+1,9%	+14,1%
	OutrosGL	70 469	130 041	-12,6%	-13,7%	650 186	1 462 168	-15,2%	-4,1%	727 043	1 609 663	-11,1%	-4,6%
	TOTAL GL	424 410	1 838 833	-44,3%	-4,0%	8 017 095	19 853 967	+3,3%	+0,4%	8 803 142	21 600 414	+0,4%	-1,0%
TOTAL GERAL		2 671 543	4 357 000	-15,2%	+4,5%	33 052 719	45 842 866	+4,4%	+5,4%	35 882 059	49 735 456	+4,1%	+4,6%
Contentores	NúmeroC	80 601	77 620	-1,4%	-3,1%	876 379	879 536	+10,5%	+10,1%	944 991	952 531	+11,0%	+11,0%
	TEU	132 899	128 049	+0,9%	-0,3%	1 426 322	1 431 809	+11,3%	+11,1%	1 537 287	1 550 678	+11,7%	+11,9%





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

	Novembro/2021				Janeiro a Novembro/2021				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Novembro/2020		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2020		Últimos 12 Meses: Dez/2020 a Nov/2021		Δ % sobre Dez/2019 a Nov/2020		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	10 975	9 599	-47,0%	+207,1%	224 510	124 265	-7,3%	+45,6%	245 793	132 574	-4,5%	+52,7%
		53,3%	46,7%			64,4%	35,6%			65,0%	35,0%		
	Douro e Leixões	469 141	957 701	-10,2%	+9,7%	5 418 603	8 567 037	-14,9%	-10,7%	5 870 423	9 234 024	-15,3%	-12,9%
		32,9%	67,1%			38,7%	61,3%			38,9%	61,1%		
	Aveiro	135 161	391 093	+25,4%	+20,7%	1 337 416	3 826 609	+10,4%	+19,9%	1 441 049	4 141 555	+7,5%	+15,6%
		25,7%	74,3%			25,9%	74,1%			25,8%	74,2%		
	Figueira da Foz	84 571	46 246	-24,8%	-26,1%	1 128 197	525 839	-6,6%	-15,5%	1 205 913	582 130	-8,7%	-13,9%
		64,6%	35,4%			68,2%	31,8%			67,4%	32,6%		
	Lisboa	333 479	490 994	+15,6%	-3,0%	3 414 014	5 132 619	+11,7%	-1,3%	3 690 081	5 621 268	+8,6%	-1,7%
		40,4%	59,6%			39,9%	60,1%			39,6%	60,4%		
Setúbal	281 510	245 587	-20,5%	+15,3%	3 233 572	2 729 516	+0,3%	+7,8%	3 506 534	2 984 835	+1,3%	+6,9%	
	53,4%	46,6%			54,2%	45,8%			54,0%	46,0%			
Sines	1 356 706	2 215 780	-21,3%	+1,4%	18 250 899	24 936 981	+12,8%	+12,0%	19 859 458	27 039 070	+12,9%	+12,3%	
	38,0%	62,0%			42,3%	57,7%			42,3%	57,7%			
Faro	0	0	-100,0%	-	45 508	0	-72,2%	-	62 808	0	-64,2%	-	
	-	-			100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	
	-	-			-	-			-	-			
TOTAL	2 671 543	4 357 000	-15,2%	+4,5%	33 052 719	45 842 866	+4,4%	+5,4%	35 882 059	49 735 456	+4,1%	+4,6%	
	38,0%	62,0%			41,9%	58,1%			41,9%	58,1%			
CONTENEDORES TEU	Viana do Castelo	0	0	-	-	4	4	+100,0%	-	4	4	+0,0%	-
	Douro e Leixões	31 332	32 356	+0,7%	+2,2%	319 908	340 293	+2,3%	+0,6%	344 402	368 644	+2,8%	+1,6%
	Aveiro	-	-	-	-	1	-	-83,3%	-	1	-	-87,5%	-
	Figueira da Foz	1 018	648	+0,1%	-53,9%	10 171	9 566	+34,3%	+9,2%	10 748	10 296	+33,5%	+9,8%
	Lisboa	15 912	15 296	+11,0%	+6,8%	164 467	168 916	+20,3%	+23,1%	176 716	182 230	+15,6%	+18,8%
	Setúbal	5 755	5 344	-29,4%	-22,6%	83 219	76 859	+4,4%	+3,6%	91 100	81 943	+7,6%	+4,6%
	Sines	78 882	74 405	+2,2%	+0,4%	848 552	836 171	+14,0%	+14,5%	914 316	907 561	+15,0%	+16,1%
	TOTAL	132 899	128 049	+0,9%	-0,3%	1 426 322	1 431 809	+11,3%	+11,1%	1 537 287	1 550 678	+11,7%	+11,9%
	50,9%	49,1%			49,9%	50,1%			49,8%	50,2%			
NAVIOS Número	Viana do Castelo	16	61,5	-15,8%	-25,0%	237	816,4	+30,2%	+5,1%	257	859,4	+32,5%	+5,2%
	Douro e Leixões	197	2 513,6	-11,7%	+1,2%	2 240	24 935,6	-1,8%	-5,9%	2 443	26 943,0	-1,4%	-6,9%
	Aveiro	85	463,1	-6,6%	-2,7%	973	5 347,0	+8,7%	+14,0%	1 050	5 763,1	+7,6%	+10,4%
	Figueira da Foz	34	125,7	-12,8%	-14,2%	383	1 396,9	-10,9%	-12,0%	414	1 516,2	-11,5%	-11,6%
	Lisboa	143	2 497,9	+0,7%	+68,8%	1 516	19 596,8	-1,4%	-2,2%	1 639	20 911,7	-6,3%	-12,3%
	Setúbal	129	1 818,9	-19,9%	-12,1%	1 562	20 400,1	+5,5%	+4,7%	1 697	22 312,4	+5,9%	+5,1%
	Sines	146	6 181,3	-12,0%	-18,3%	1 796	76 327,8	-2,0%	-6,9%	1 959	83 314,7		
	Faro	2	2,2	-60,0%	-87,4%	15	40,6	-63,4%	-66,4%	20	57,8		
	Portimão	2	43,9	-	-	23	214,2	+283,3%	s/s	24	214,6	+242,9%	+2498,9%
	TOTAL	754	13 708,1	-10,9%	-4,3%	8 745	149 075,3	+0,7%	-3,9%	9 503	161 892,8	-0,3%	-5,0%
	5,2%	94,8%			5,5%	94,5%			5,5%	94,5%			



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

Períodos de Janeiro a Novembro									
	Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual
Hinterland	Douro e Leixões	326 593	335 092	353 168	362 507	364 218	37,2%	+0,5%	+3,0%
	Figueira da Foz	11 214	9 860	9 718	9 534	10 176	1,0%	+6,7%	-2,4%
	Lisboa (*)	282 805	250 150	273 324	169 322	204 008	20,8%	+20,5%	-9,7%
	Setúbal	79 065	68 081	71 154	88 150	93 471	9,5%	+6,0%	+6,3%
	Sines	196 924	230 153	266 194	290 997	307 540	31,4%	+5,7%	+11,7%
	Total	896 601	893 336	973 558	920 510	979 413	100,0%	+6,4%	+2,1%
Transhipment	Douro e Leixões	26 949	32 406	31 872	31 119	34 097	4,4%	+9,6%	+4,3%
	Lisboa (*)	13 040	7 569	7 912	3 164	6 000	0,8%	+89,6%	-23,5%
	Sines	769 263	786 943	559 888	637 504	736 400	94,8%	+15,5%	-3,0%
	Total	809 252	826 918	599 672	671 787	776 497	100,0%	+15,6%	-3,0%
Total	Douro e Leixões	353 542	367 498	385 040	393 626	398 315	22,7%	+1,2%	+3,1%
	Figueira da Foz	11 214	9 860	9 718	9 534	10 176	0,6%	+6,7%	-2,4%
	Lisboa	295 845	257 719	281 236	172 486	210 008	12,0%	+21,8%	-10,2%
	Setúbal	79 065	68 081	71 154	88 150	93 471	5,3%	+6,0%	+6,3%
	Sines	966 187	1 017 096	826 082	928 501	1 043 940	59,5%	+12,4%	+0,7%
	Total UNIDADES	1 705 853	1 720 254	1 573 230	1 592 297	1 755 910	100,0%	+10,3%	-0,2%

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

Tráfego	Porto	Nov			Jan / Nov			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	35 029	40,2%	+2,2%	364 218	37,2%	+0,5%	392 712	37,2%	-0,6%
	Figueira da Foz	834	1,0%	-31,9%	10 176	1,0%	+6,7%	10 176	1,0%	-0,1%
	Lisboa	18 884	21,7%	+5,6%	204 008	20,8%	+20,5%	220 065	20,8%	+17,0%
	Setúbal	6 528	7,5%	-25,5%	93 471	9,5%	+6,0%	101 020	9,6%	+13,5%
	Sines	25 767	29,6%	-13,9%	307 540	31,4%	+5,7%	332 999	31,5%	+5,4%
	Total	87 042	100,0%	-5,5%	979 413	100,0%	+6,4%	1 056 972	100,0%	+5,9%
Transhipment	Douro e Leixões	3 588	5,0%	+14,6%	34 097	4,4%	+9,6%	37 293	4,4%	+9,9%
	Lisboa	650	0,9%	+39,8%	6 000	0,8%	+89,6%	6 235	0,7%	+71,7%
	Sines	66 941	94,0%	+1,2%	736 400	94,8%	+15,5%	797 017	94,8%	+12,7%
	Total	71 179	100,0%	+2,1%	776 497	100,0%	+15,6%	840 545	100,0%	+12,9%
Total	Douro e Leixões	38 617	24,4%	+3,2%	398 315	22,7%	+1,2%	430 005	22,7%	+0,2%
	Figueira da Foz	834	0,5%	-31,9%	10 176	0,6%	+6,7%	10 176	0,5%	-0,1%
	Lisboa	19 534	12,3%	+6,4%	210 008	12,0%	+21,8%	226 300	11,9%	+18,0%
	Setúbal	6 528	4,1%	-25,5%	93 471	5,3%	+6,0%	101 020	5,3%	+13,5%
	Sines	92 708	58,6%	-3,5%	1 043 940	59,5%	+12,4%	1 130 016	59,6%	+10,5%
	Total	158 221	100,0%	-2,2%	1 755 910	100,0%	+10,3%	1 897 517	100,0%	+8,9%

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



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

	MOVIMENTO DE NAVIOS									
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	349	3 011	1 047	348	3 874	1 901	808	82	3	11 423
2001	369	3 128	1 035	309	3 618	1 624	745	38	3	10 869
2002	315	3 086	1 015	261	3 749	1 625	810	52	7	10 920
2003	262	2 902	999	261	3 710	1 611	804	43	8	10 600
2004	208	2 802	1 034	289	3 483	1 670	972	61	85	10 604
2005	197	2 824	1 047	295	3 543	1 507	1 231	64	106	10 814
2006	231	2 766	1 045	319	3 527	1 498	1 422	46	89	10 943
2007	228	2 778	965	361	3 447	1 459	1 465	46	52	10 801
2008	189	2 695	967	379	3 455	1 382	1 489	11	43	10 610
2009	167	2 610	848	383	3 219	1 322	1 479	17	11	10 056
2010	199	2 578	973	476	3 097	1 459	1 636	21	97	10 536
2011	203	2 641	882	477	3 047	1 443	1 573	23	116	10 405
2012	212	2 591	794	471	2 641	1 128	1 653	62	73	9 625
2013	199	2 580	947	530	2 824	1 253	2 010	80	42	10 465
2014	182	2 622	1 017	534	2 709	1 414	2 003	74	37	10 592
2015	198	2 735	1 035	489	2 606	1 458	2 187	85	70	10 863
2016	210	2 719	1 020	519	2 299	1 533	2 422	34	58	10 814
2017	227	2 688	1 055	499	2 557	1 577	2 224	17	82	10 926
2018	184	2 570	1 116	480	2 406	1 514	2 107	39	104	10 520
2019	200	2 600	1 031	458	2 595	1 533	2 119	29	78	10 643
1	13	192	85	36	190	131	185	0	0	832
2	21	203	77	28	154	131	166	2	3	785
3	20	209	83	37	212	139	183	3	2	888
4	18	235	95	34	239	134	150	2	8	915
5	15	243	90	45	255	131	188	3	8	978
6	19	217	87	40	194	141	188	5	7	898
7	17	230	90	47	218	126	188	3	12	931
8	22	211	99	46	203	123	167	3	9	883
9	19	220	80	33	247	111	178	2	12	902
10	17	239	97	39	254	124	174	2	12	958
11	7	204	67	35	218	121	175	1	4	832
12	12	197	81	38	211	121	177	3	1	841
2020	202	2 484	972	461	1 661	1 616	1 995	46	7	9 444
1	15	222	91	40	195	131	171	2	1	868
2	15	204	70	37	172	126	165	5	1	795
3	22	219	100	44	116	132	183	4	2	822
4	16	198	81	34	125	125	160	2	0	741
5	14	190	67	45	139	129	158	3	0	745
6	10	196	76	35	105	125	142	3	0	692
7	22	202	84	41	132	148	183	5	1	818
8	17	205	83	46	136	136	174	3	0	800
9	16	216	73	33	130	125	157	4	0	754
10	16	206	79	36	146	143	173	5	1	805
11	19	223	91	39	142	161	166	5	0	846
12	20	203	77	31	123	135	163	5	1	758
2021	237	2 240	973	383	1 516	1 562	1 796	15	23	8 745
1	17	210	100	39	136	130	169	2	0	803
2	15	185	74	24	109	121	149	1	1	679
3	29	209	101	34	137	140	170	3	0	823
4	21	210	86	41	136	152	158	1	0	805
5	28	205	88	31	135	157	175	0	3	822
6	20	190	90	41	140	164	167	2	1	815
7	22	218	92	38	125	148	169	0	1	813
8	29	193	85	34	137	132	168	0	3	781
9	22	205	87	33	153	150	156	2	5	813
10	18	218	85	34	165	139	169	2	7	837
11	16	197	85	34	143	129	146	2	2	754