

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

RELATÓRIO DE DEZEMBRO DE 2021



Notas:

1. Os dados estatísticos considerados no presente relatório foram fornecidos pelas Administrações Portuárias até ao dia 4 de fevereiro 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-DEZEMBRO DE 2021	11
3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	15
3.1. Movimento Geral de Carga	16
Por Tipologia de Carga	16
Por Porto	18
Por Tipologia de Carga e Porto	19
Fluxos de Embarque e Desembarque	21
3.2. Movimento Geral de Contentores	22
Tráfego total (TEU)	23
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)	24
3.3. Movimento Geral de Navios	26
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	38
4.3. Granéis Líquidos	40
4.3.1. Petróleo Bruto	40
4.3.2. Produtos Petrolíferos	41
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



	Dezembro/2021			Janeiro - Dezembro / 2021					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (n ^o escalas)	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (n ^o escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	28.0	-	13	376.8	0.0	250	+5.5%	-	+23.8%
Leixões	1 197.5	57.6	186	15 183.2	717.8	2 426	-11.1%	+2.0%	-2.3%
Aveiro	515.0	-	85	5 679.1	0.0	1 058	+17.8%	-	+8.8%
Figueira da Foz	159.7	1.7	34	1 813.7	21.4	417	-7.6%	+21.3%	-9.5%
Lisboa	884.0	33.9	167	9 430.6	367.3	1 683	+4.5%	+22.7%	+1.3%
Setúbal	615.3	12.8	134	6 580.4	172.3	1 697	+4.7%	+3.3%	+5.0%
Sines	3 347.8	139.3	153	46 554.1	1 824.1	1 949	+10.4%	+13.2%	-2.3%
Faro e Portimão	-	-	1	45.5	-	39	-74.8%	-	+178.6%
Total Geral	6 747.3	245.3	773	85 663.3	3 102.9	9 519	+4.6%	+10.8%	+0.8%

- Os portos comerciais do Continente fecharam o ano de 2021 com um movimento total de carga de 85,66 milhões de toneladas, com o mês de dezembro a registar um ligeiro acréscimo homólogo de +0,4% e a interromper uma série de variações mensais negativas iniciada em agosto. Aquele volume representa um aumento de +3,8 milhões de toneladas, ou +4,6%, face ao movimento de 2020, mas encontra-se ainda a 1,41 milhões de toneladas (-1,6%) do valor obtido em 2019, último ano pré-pandemia, e a 10,3 milhões de toneladas (-10,7%) do máximo histórico, apurado em 2017.

O tráfego de contentores atingiu a marca mais elevada de sempre ao movimentar um total de 3,1 milhões de TEU, excedendo em +303 mil TEU ou +10,8% o volume registado em 2020 e em +111,9 mil TEU ou +3,7% o anterior máximo, observado em 2018. Importa assinalar que apenas Lisboa e Figueira da Foz não ultrapassaram os seus máximos históricos registadas respetivamente em 2008 e em 2016, ficando a -34% e a -13,3% dessas marcas. Os portos de Leixões e de Setúbal viram os valores mais elevados observados em 2020 excedidos em +2% (+13,89 mil TEU) e em +3,3% (+5,45 mil TEU), enquanto Sines havia registado o seu máximo em 2018, que foi agora ultrapassado em +4,2% (+73,62 mil TEU).

Os portos comerciais do Continente foram em 2021 escalados por 9519 navios, das várias tipologias e independentemente das operações realizadas, o que traduz um aumento de +75 escalas, ou +0,8%, tendo, contudo, o respetivo volume de arqueação bruta registado um decréscimo de -3,2%.

- Para o desempenho da atividade de movimentação de carga contribuiu positivamente e de forma determinante o porto de Sines que ultrapassou 46,55 milhões de toneladas e gerou um acréscimo de +4,4 milhões de toneladas face a 2020 (correspondente a +10,4%), tendo, no entanto, contado com o apoio de outros portos, nomeadamente de Aveiro que induziu no sistema portuário um acréscimo de +858,4 mil toneladas (+17,8%), mas ainda de Lisboa e de Setúbal, com +406,8 mt (+4,5%) e +295,1 mt (+4,7%), e, embora pouco expressivo, de Viana do Castelo (+19,6 mt ou +5,5%). A influência negativa no comportamento do mercado portuário foi principalmente protagonizada pelo porto de Leixões, que, fortemente penalizado pela cessação da atividade refinação em Matosinhos, movimentou menos 1,89 milhões de toneladas do que em 2020, o que reflete um recuo de -11,1%. Para além de Leixões, ainda registaram diminuições no movimento de carga os portos da Figueira da Foz e de Faro, com -150,1 mt (-7,6%) e -135,4 mt (-74,8%).

Importa, contudo, salientar que as variações referidas têm por base o registo de 2020, consideravelmente penalizado pela crise pandémica, sendo que em relação a 2017, o melhor ano em termos e volume de carga movimentada, o registo de 2021 fica a -10,3 milhões de toneladas, ou seja a -10,7%. Aveiro é o único porto que em 2021 obteve a sua melhor marca, excedendo em +1% a anterior observada em 2018.



- Considerando os mercados constituídos pela tipologia das cargas, independentemente do porto onde se verifica o respetivo movimento, constata-se que o ano 2021 é muito marcado positivamente pela Carga Contentorizada, Produtos Petrolíferos e Carga Fracionada, e negativamente pelo Petróleo Bruto. No seu conjunto representam 79,9% do total da carga movimentada.

O acréscimo mais expressivo foi registado na Carga Contentorizada e atingiu um total de +2,95 milhões de toneladas, correspondente a +9,3%, seguida dos Produtos Petrolíferos, com +1,67 milhões de toneladas (+10,1%) e da Carga Fracionada, com +1,18 milhões de toneladas (+23,9%). O Petróleo Bruto contraria o desempenho positivo, ao apresentar uma quebra de -1,62 milhões de toneladas (-14,8%), o que aparenta indiciar que o acréscimo da atividade de refinação em Sines, não compensou a cessação da atividade da refinaria de Matosinhos.

Curiosamente, como segunda maior variação negativa surge ainda o Carvão, que em 2021 registou uma quebra global de -357,7 mt (-66%), pois em 2020 Sines havia procedido à movimentação de 391,5 mt (158,3 mt desembarcadas e 23,3 mt embarcadas), enquanto agora efetuou um embarque residual de 12,5 mt.

- Considerando os mercados constituídos pelo binómio carga-porto, constata-se que o comportamento 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 82,6% do total das variações positivas e o segundo por 76% do total das variações negativas, sintetizadas no quadro seguinte.

Dos impactos positivos mais expressivos distinguem-se os observados nos mercados da Carga Contentorizada e dos Produtos Petrolíferos de Sines, responsáveis por acréscimos respetivos de +2,09 (+10,5%) e de +1,87 milhões de toneladas (+14,9%), seguido, a mais de um milhão de toneladas, pelo Petróleo Bruto também de Sines, que regista um aumento de +743 mil toneladas (+8,9%), e pela Carga Contentorizada de Lisboa, com +731,3 mt (+24,7%).

	Carga	Porto	Tonelagem Movimentada no período Jan-Dez/2021		Variação Homóloga face a Jan-Dez/2020		Quota das Variações Positivas / Negativas	
			Valor	Quota	Ton	%	%	% Acc
Positiva	Contentorizada	Sines	22 026,8	25,7%	+2 086,0	+10,5%	24,0%	24,0%
	Produtos Petrolíferos	Sines	14 343,9	16,7%	+1 865,3	+14,9%	21,4%	45,4%
	Petróleo Bruto	Sines	9 079,8	10,6%	+743,0	+8,9%	8,5%	54,0%
	Contentorizada	Lisboa	3 691,7	4,3%	+731,3	+24,7%	8,4%	62,4%
	Fraccionada	Aveiro	1 973,4	2,3%	+563,3	+39,9%	6,5%	68,8%
	OutrosGS	Leixões	1 410,6	1,6%	+471,9	+50,3%	5,4%	74,3%
	Fraccionada	Setúbal	1 543,2	1,8%	+398,4	+34,8%	4,6%	78,8%
	Produtos Petrolíferos	Aveiro	815,5	1,0%	+326,8	+66,9%	3,8%	82,6%
Negativa	Petróleo Bruto	Leixões	244,8	0,3%	-2 360,9	-90,6%	48,2%	48,2%
	OutrosGS	Lisboa	1 105,1	1,3%	-391,3	-26,1%	8,0%	56,2%
	Carvão	Sines	12,5	0,0%	-379,1	-96,8%	7,7%	63,9%
	Produtos Petrolíferos	Leixões	2 226,6	2,6%	-338,3	-13,2%	6,9%	70,8%
	OutrosGS	Setúbal	1 750,2	2,0%	-255,4	-12,7%	5,2%	76,0%
Total			60 223,9	70,3%	+3 461,0	-		

Dos mercados com comportamento negativo, o de Petróleo Bruto de Leixões destaca-se de forma exuberante, ao refletir uma quebra de -2,36 milhões de toneladas (-90,6%) que representa 48,2% do total das variações negativas apuradas no ano 2021.



Assinala-se 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, conseqüentemente, da transferência do desembarque deste combustível do porto de Leixões para Sines, sendo de sublinhar que o acréscimo de movimento em Sines está muito longe de compensar a quebra observada em Leixões.

- A atividade portuária desenvolvida em 2021 vem confirmar o porto de Sines como líder absoluto na tonelagem de carga movimentada, que após um acréscimo de +4,4 milhões de toneladas (+10,4%) face a 2020, fica com uma quota de 54,3%, superior em +2,8 pontos percentuais (pp) à que detinha no período homólogo de 2020 (encontrando-se ainda a 0,2 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 cerca 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 comportamento do porto de Leixões continua a refletir profundamente a cessação da atividade da refinaria de Matosinhos e conseqüentemente do desembarque de Petróleo Bruto que se alarga à movimentação de Produtos Petrolíferos, mantendo, contudo, a segunda posição no ranking do volume de carga movimentada, com uma quota de 17,7%, inferior em -3,1 pp à que detinha em 2020. No movimento das restantes cargas o saldo é positivo em cerca de +468 mt.

O porto de Lisboa continua a deter a terceira posição no *ranking* do volume de carga movimentada, com uma quota de 11%, idêntica à de 2020, para o que foi determinante o seu desempenho no mercado da Carga Contentorizada, a que não é alheia a recuperação de serviços e de carga verificada no 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 mantém a quarta posição em termos de tonelagem de carga movimentada, detendo uma quota de 7,7%, também idêntica à de 2020. O seu desempenho comparativamente a 2020 é maioritariamente sustentado no mercado da Carga Fracionada, tendo recuperado de forma sensível do pior registo de sempre, verificado em 2020, encontrando-se, no entanto, abaixo de metade do seu máximo histórico, observado em 2014.

O porto de Aveiro mantém a trajetória de crescimento e regista no ano de 2021 o volume mais elevado de sempre de carga movimentada, atingindo 5,68 milhões de toneladas, superando em +17,8% o valor do ano transato e em +1% a segunda melhor marca, registada em 2018, passando a deter uma quota de 6,6%, superior à anterior em +0,7 pp. A sustentar este comportamento estão os mercados da Carga Fracionada (+563,3 mt ou +39,9%) e dos Produtos Petrolíferos (+326,8 mt ou +66,9%), e ainda dos Outros Granéis Sólidos (+212,3 mt ou +17,7%).

O porto da Figueira da Foz exhibe um comportamento bastante irregular (majorado naturalmente pela sua pequena dimensão), sendo que em 2021 regista um decréscimo de -150 mt (-7,6%) no volume de carga movimentada, por efeito principal dos mercados de Outros Granéis Sólidos e da Carga Fracionada (-127,9 mt ou -15,8% e -45 mt ou -4,6%, respetivamente), que anulam a variação positiva da Carga Contentorizada (+38,6 ou +29,1%). A sua quota baixa -0,3 pp para 2,1%, face a 2020.

O porto de Viana do Castelo, após início de ano com quatro variações homólogas negativas, acaba por fechar 2021 com um acréscimo de +19,6 mt (+5,5%), fixando a sua quota em 0,4%. A tipologia de carga mais importante neste porto é a Fracionada que representa 46,6% do total, seguindo-se os Outros Granéis Sólidos (38%) e os Produtos Petrolíferos (13,6%), 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 dezembro, sendo que a tonelage anual se situa em 45,5 mt, o que traduz um decréscimo de -74,8% face a 2020 e de -88,5% face ao seu máximo, registado em 2015. A sua quota adquire um valor residual de 0,05%.

Assinala-se o facto de Aveiro, Setúbal e Sines serem os únicos portos cuja tonelage movimentada em 2021 ultrapassa a movimentada em 2019, ano anterior ao do início da pandemia de covid-19. O acréscimo de Sines é o mais expressivo, de +11,3%, sendo de +3,8% em Aveiro e em Setúbal.

- No tráfego de Contentores salienta-se que os portos comerciais do Continente efetuaram em 2021 um total de 1,91 milhões de movimentos a que correspondeu um volume superior a 3,1 milhões de TEU (refletindo um rácio de 1,63 TEU por contentor), que constitui o valor mais elevado de sempre, excedendo em +303 mil TEU (+10,8%) o de 2020 e em +111,9 mil TEU (+3,7%) o anterior máximo, observado em 2018.

O maior contributo para este comportamento global vem do porto de Sines, que é responsável por um acréscimo de +212,1 mil TEU (+13,2%) para um movimento total de 1,82 milhões de TEU, a que se segue Lisboa com +67,8 mil TEU (+22,7%). Os portos de Leixões, Setúbal e Figueira da Foz apresentam igualmente variações positivas, embora menos expressivas, com valores respetivos de +13,9 mil TEU (+2%), +5,4 mil TEU (+3,3%) e de +3,8 mil TEU (+21,3%). Assinala-se que estes valores incluem os tráfegos de *transshipment* e com o *hinterland*.

O volume de TEU movimentado em 2021 vem confirmar Sines como líder absoluto deste segmento de mercado, elevando a sua quota a 58,8%, o valor mais elevado de sempre. Sucessivamente seguem-se Leixões com 23,1%, Lisboa com 11,8%, Setúbal com 5,6% e Figueira da Foz com 0,7%.

Importa, contudo, recordar que o tráfego de contentores em Sines é fortemente marcado pelo segmento de *transshipment*, que em 2021 atingiu 1,28 milhões de TEU, ou seja, representou 70,3% do total de TEU movimentado no próprio porto e 41,3% do movimento total realizado nos portos do Continente. Este volume, que, sublinha-se, ainda se encontra a -5,1% do seu valor máximo, registado em 2018, contribuiu com +180,3 mil TEU (+16,4%), o que representa 85% do acréscimo acima referido.

Também Leixões e Lisboa são palco para o tráfego de *transshipment*, embora com uma expressão pouco significativa que se traduz, no seu conjunto cerca de 5% do total (valor estimado, dado Lisboa não disponibilizar essa informação desde abril).

Considerando o movimento de contentores no *hinterland* dos respetivos portos, constata-se ter sido atingido o volume mais elevado de sempre, de 1,75 milhões de TEU, superior em +7,1% ao valor de 2020 e em +3,6% ao anterior máximo, observado em 2019. O volume mais expressivo está sediado em Leixões e ascende a 658 530 TEU, o que excede em +10,1 mil TEU (+1,6%) o volume de 2020, constituindo o valor mais elevado de sempre.

Leixões detém assim uma quota de 37,6% e ocupa a primeira posição (desde 2012, altura em que ultrapassou Lisboa). Na segunda posição, desde 2019, altura em que também suplantou Lisboa, surge Sines, com 541,3 mil TEU, após um acréscimo de +31,8 mil TEU (+6,2%) e fixando a respetiva quota em 30,9% (a 6,7 pp de Leixões, quando em 2016 se encontrava a 20,9 pp).

Assim, Lisboa aparece na terceira posição com um total de 360,2 mil TEU, correspondente a 20,5% do total, após um acréscimo de +65,4 mil TEU (+22,2%), a mais expressiva observada em 2021, o que indicia a manutenção de uma dinâmica de recuperação de tráfego perdido (a que a vivência de um clima social desfavorável não foi alheio). Refere-se que Lisboa se encontra ainda a -35,2% do seu máximo histórico observado em 2008.

Com menor dimensão, Setúbal e Figueira da Foz registaram igualmente acréscimos face ao ano anterior, que se traduz respetivamente por +5,4 mil TEU (+3,3%) e por +3,8 mil TEU (+21,3%), na sequência dos quais adquirem quotas respetivas de 9,8% e 1,2%.



Assinala-se o facto de o volume de TEU movimentado no tráfego com o *hinterland* apresentar em termos globais o valor mais elevado de sempre, por efeito de igual registo nos portos de Leixões, Setúbal e Sines.

- O número de navios que em 2021 escalaram os portos comerciais do Continente, nas suas várias tipologias e independentemente da natureza das operações efetuadas aquando da sua estadia, ascende a 9519 e traduz um acréscimo de +75 face a 2020 (+0,8%), sendo de salientar que o respetivo volume de arqueação bruta (GT) observa um recuo de -3,2% para um total de 162,6 milhões.

Dos portos que contribuíram mais expressivamente para o aumento do número de escalas destacam-se Aveiro e de Setúbal com variações respetivas de +86 (+8,8%) e +81 escalas (+5%), sendo acompanhados por Viana do Castelo (+48), Lisboa (+22) e Portimão (+17), que, no seu conjunto, lograram anular a diminuição observada nos restantes portos, tendo maior expressão no Douro (-7) e Leixões (-51), Sines (-46), Figueira da Foz (-44) e Faro (-31).

Pode referir-se que o número de escalas verificado reflete igualmente o 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 receber a escala de mais de um quarto do total do número de navios, detendo em 2021 uma quota de 25,5% do total (inferior em -0,8 pp à de 2020), seguidos de Sines com 20,5% (-0,6 pp), Setúbal com 17,8% (+0,7 pp), Lisboa com 17,7% (+0,1 pp), Aveiro com 11,1% (+0,8 pp), Figueira da Foz com 4,4% (-0,5 pp) e Viana do Castelo com 2,6% (+0,5 pp), cabendo a Faro e Portimão uma quota residual de 0,4% no seu conjunto.

Sublinha-se que as quotas de Aveiro e Setúbal apresentam o valor mais elevado de sempre, sendo que a tendência de evolução do número de escalas desde 2017 revela assimetrias, com Aveiro a diminuir -1,3% ao ano e Setúbal a crescer +2,2%, com este indicador a recuar -3,7% ao ano para o conjunto dos portos.

No tocante ao volume de arqueação bruta, o porto de Sines continua a deter a quota maioritária absoluta em 2021, que se traduz em 50,4%, recuando, contudo, -2,6 pp relativamente a 2020. Na segunda posição mantêm-se Douro e Leixões com 16,6%, seguindo-se sucessivamente Lisboa, que recupera a terceira posição, com 14,3%, Setúbal com 13,6%, 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 19,5 mil, tendo evoluído negativamente nos anos seguintes e tendo atingido 17,1 mil em 2021. O valor mais elevado desse indicador é registado, naturalmente, em Sines e cifra-se em 42,1 mil, seguindo-se Lisboa, com 13,8 mil, Setúbal com 13 mil, Leixões com 11,1 mil e Portimão com 10,2 mil.

- O volume global de carga movimentada resultada conjunção dos fluxos de embarque e de desembarque, tendo contribuído respetivamente com 35,7 milhões de toneladas e com 49,9 milhões de toneladas, refletindo ambos acréscimos relativamente a 2020, sendo de +1,25 milhões de toneladas (+3,6%) o volume de carga embarcada e de +2,55 milhões de toneladas (+5,4%) o da carga desembarcada.

Importa recordar que o volume referido para estes dois segmentos de mercado inclui uma componente com um peso significativo e que se refere a carga movimentada em trânsito, mormente registada no porto de Sines. Embora não se dispondo de dados objetivos sobre o seu real peso, estima-se, por avaliação assente no tráfego de contentores, que este volume de carga represente cerca de 19% do total da carga movimentada, correspondendo a 23% da carga embarcada e a 16% da carga desembarcada.

Considerando os mercados portuários na perspetiva do binómio carga-porto, constata-se que em 2021 foram observadas variações na atividade de movimentação de carga em 54 mercados, tendo 31 deles totalizado um acréscimo de +8,7 milhões de toneladas (+13,5%) e os restantes 23 totalizado uma diminuição de -4,9 milhões de toneladas (-27,9%).



Atendendo ao sentido do fluxo das operações assinala-se o registo de embarques em 45 mercados, com variações positivas em 24 num total de +3,45 milhões de toneladas (com uma variação média de +12,1%) e variações negativas nos restantes 21 com um decréscimo total de -2,19 milhões de toneladas (-36,7%), e operações de desembarque em 48, com comportamento positivo em 30, que geraram um acréscimo de +6,11 milhões de toneladas (+16%), tendo os restantes sido responsáveis por uma diminuição de -3,56 milhões de toneladas (-39,1%).

- Conforme acima referido, a tonelage de carga desembarcada excede globalmente a de carga embarcada, em +39,7%, determinando para esta última uma quota de 41,7%. No entanto, existem portos onde se verifica uma situação inversa, com o volume de embarques a suplantar o de desembarques, o que, atendendo a que cerca de 90% transportadas por via marítima se inscrevem no comércio internacional, confere a esses portos um perfil 'exportador'.

Em 2021, observam este registo os habituais portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos rácios calculados pelo quociente entre a tonelage da carga embarcada e do total de carga movimentada apresentam respetivamente os valores de 63,3%, 68,4%, 54% e 100%.

No seu conjunto, estes portos embarcaram um total de 5,08 milhões de toneladas, correspondentes a 14,2% do total de carga embarcada, sendo que 9,9 pontos percentuais desta quota pertencem a Setúbal.



CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA
NO PERÍODO JANEIRO-DEZEMBRO 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.

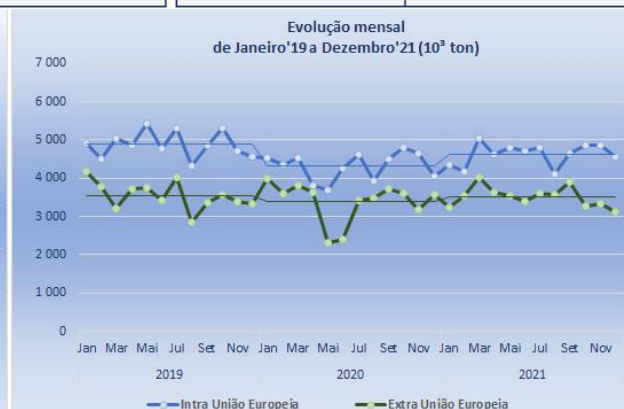
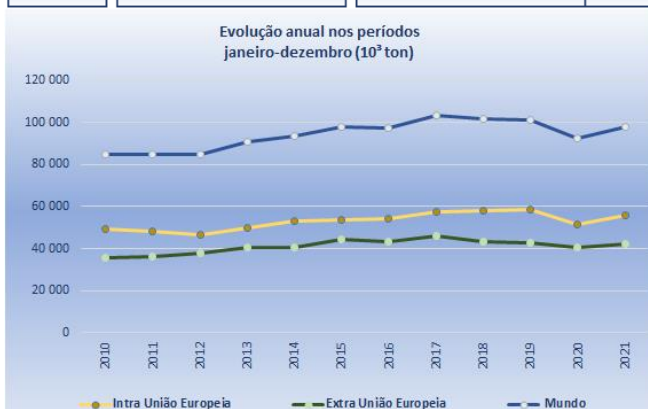
Esta comparação tende a majorar o significado das variações positivas entretanto apuradas, pelo que, para conferir maior rigor à análise de 2021, importa ter em perspetiva o nível de atividade observado em 2019, não esquecendo, contudo, que algumas das restrições decorrentes da pandemia, com impacto nas atividades económicas, perduraram ainda em 2021, apesar de em menor intensidade..

Posto isto, e considerando o papel instrumental dos portos ao serviço da economia e dos agentes económicos no que respeita ao comércio internacional, importa observar o comportamento deste tendo presente as zonas económicas e regiões de origem e destino das mercadorias transacionadas, dada a diversidade da intensidade do transporte marítimo quando se trata de operações comerciais com a União Europeia ou com o resto do mundo. Recorda-se que, grosso modo, apenas cerca de 33% do comércio internacional intracomunitário é assegurado por transporte marítimo, sendo de quase 100% quando se trata de importações ou exportações de e para fora desta zona económica. A este propósito pode referir-se que a correlação entre a tonelagem transacionada em comércio internacional e a tonelagem de carga movimentada nos portos, excluindo o tráfego de *transhipment*, é traduzida por um coeficiente de 0,96 considerando os países fora da União Europeia, descendo para 0,83 no caso do comércio intracomunitário.

Nos gráficos e quadros seguintes apresenta-se a evolução da tonelagem total transacionada em comércio internacional nos últimos doze anos e a evolução mensal desde 2019, agregada por intra e extra União Europeia, e ainda a evolução anual por fluxos de tráfego, isto é, importações e exportações.

Comércio Internacional nos períodos de Janeiro a Dezembro | (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	85 006.5	-	49 362.4	-	35 644.0	-	54 489.9	-	30 516.6	-
2011	84 542.5	-0.5%	48 177.7	-2.4%	36 364.9	+2.0%	52 840.4	-3.0%	31 702.2	+3.9%
2012	84 653.5	+0.1%	46 693.3	-3.1%	37 960.1	+4.4%	51 780.7	-2.0%	32 872.8	+3.7%
2013	90 687.2	+7.1%	49 999.7	+7.1%	40 687.5	+7.2%	52 941.5	+2.2%	37 745.7	+14.8%
2014	93 364.7	+3.0%	52 931.9	+5.9%	40 432.7	-0.6%	54 857.4	+3.6%	38 507.2	+2.0%
2015	98 023.6	+5.0%	53 507.9	+1.1%	44 515.7	+10.1%	58 847.2	+7.3%	39 176.4	+1.7%
2016	97 497.7	-0.5%	54 151.9	+1.2%	43 345.9	-2.6%	59 967.9	+1.9%	37 529.8	-4.2%
2017	103 414.2	+6.1%	57 229.8	+5.7%	46 184.5	+6.5%	64 112.2	+6.9%	39 302.1	+4.7%
2018	101 452.4	-1.9%	58 245.8	+1.8%	43 206.6	-6.4%	62 678.3	-2.2%	38 774.1	-1.3%
2019	101 198.1	-0.3%	58 616.7	+0.6%	42 581.5	-1.4%	62 103.7	-0.9%	39 094.4	+0.8%
2020	92 376.4	-8.7%	51 683.4	-11.8%	40 693.0	-4.4%	55 477.1	-10.7%	36 899.3	-5.6%
2021	97 763.2	+5.8%	55 607.3	+7.6%	42 155.9	+3.6%	59 322.7	+6.9%	38 440.5	+4.2%



Fonte: INE Tratamento: AMT



A sua leitura mostra que, a nível mundial, o volume total de bens transacionados em comércio internacional apresenta o seu valor mais elevado em 2017, com o registo de 103,4 milhões de toneladas, tendo este valor vindo a diminuir progressivamente até 97,8 milhões de toneladas transacionadas no corrente ano de 2021 (com uma quebra mais acentuada em 2020, -8,7% face a 2019, agravada pela crise pandémica e parcialmente recuperada em 2021, com um acréscimo de +5,8%). Esta variação global reflete uma quebra de -5,5% comparativamente ao valor mais elevado, ficando ainda aquém do registo de 2019 em -3,4%. A tendência de evolução desde 2017 é traduzida por uma taxa média anual de -2%.

Considerando o comércio internacional com os países de fora da União Europeia, maioritariamente servido pelo transporte marítimo, constata-se que a tonelagem transacionada em 2021 registou um total de 42,16 milhões de toneladas, o que reflete uma quebra de -8,7% face ao valor mais elevado, também observado em 2017, ficando, no entanto, a -1% do valor registado no último ano antes da pandemia. A tendência de evolução é traduzida por uma taxa média anual de -1,7%.

Com menor impacto no setor marítimo-portuário, sublinha-se que o volume das transações com os 27 países que integram a União Europeia, atingiu o seu valor mais elevado em 2019, num total de 58,62 milhões de toneladas, registando uma quebra de -11,8% em 2020 parcialmente recuperada em 2021 com um acréscimo de +7,6%, ficando, contudo, a -5,1% do nível observado em 2019.

Numa perspetiva do sentido do fluxo da movimentação de bens, menos relevante no que toca à intensidade da utilização da via marítima para a sua efetivação, constata-se que ambas as operações registam o seu valor máximo em 2017, observando comportamentos idênticos traduzidos por sucessivos decréscimos, com maior intensidade em 2020, chegando a 2021 com variações acumuladas de -7,5% para as importações e de -2,2% para as exportações. Tendo por base de comparação a tonelagem de mercadorias transacionada em 2019, observa-se que as importações em 2021 são inferiores em -4,5% e as exportações em -1,7%.

Marginalmente pode referir-se o valor económico das exportações efetuadas em 2021 atingem 63,48 mil milhões de euros (a preços correntes), excedendo em +6% o registado em 2019 e +18,1% o de 2020, sendo que o valor económico das importações atingiu 82,52 mil milhões de euros, excedendo +3,2% o de 2019 e +21,1% o de 2020.

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. Salienta-se que a tradicional quebra observada nos meses de agosto foi em 2021 mais sensível no comércio intracomunitário do que com o resto do mundo, e, por outro lado, que o ano termina com um abrandamento do comércio internacional quer com a União Europeia, quer com os países extra União Europeia.

Considerando o comércio internacional a nível de países, importa sublinhar que no ano de 2021 o volume de transações com a Espanha atingiu 33,1 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 33,9%, sendo de recordar que cerca de 75% deste tráfego se processa por transporte rodoviário e apenas 12% por transporte marítimo. Nas posições seguintes surgem o Brasil, com 7,1% (6,91 milhões de toneladas), a França, com 5,9%, 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%, a Alemanha, com 3,6%, e o Reino Unido, com 3,4%.

Sublinha-se que comparativamente a 2020 o comércio internacional com todos estes países regista variações francamente positivas, com destaque para o Brasil, com +23,97% (maioritariamente por efeito de importações, um vez que as exportações, embora tendo pouca expressão, diminuíram -25,8%), os EUA, com +14,5%, e com os Países Baixos, com +10,4%. Comparativamente a 2019 importa realçar o crescimento das importações do Brasil, que registaram um acréscimo de +57,6%, e que, dos países referidos, apenas os Países Baixos e a Alemanha não atingiram a tonelagem transacionada.



Para a contextualização do desenvolvimento da atividade portuária, na ótica de que esta é um instrumento de apoio à atividade económica, comercial e industrial, nomeadamente, não é despidendo apreciar a evolução dos índices de produção industrial, em particular no que respeita à produção de bens de consumo, intermédio e de investimento, bem como, talvez não tão diretamente, a produção de energia.

Considerando-se a evolução comparada do índice de produção industrial total (IPI-T), isto é, agregando as

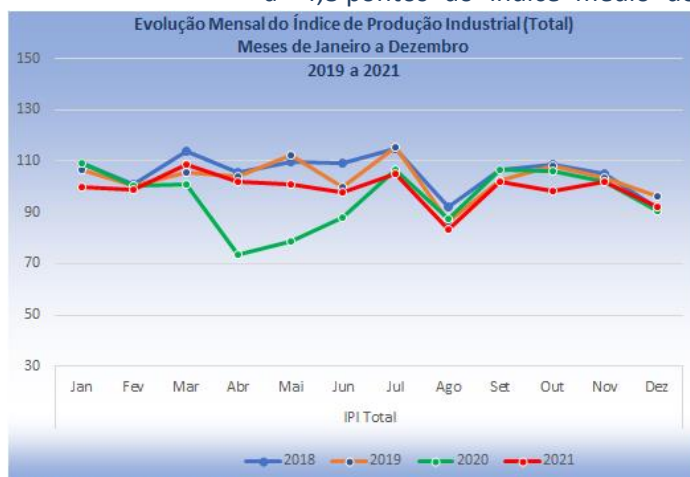
Índice de produção industrial - bruto (Base - 2015)

Agrupamento industrial	2017	2018	2019	2020	2021	Δpp '21-'19	Δpp '21-'20	Sparlines
Bens de consumo	103.7	103.6	101.9	93.2	97.9	-4.0	+4.7	
Bens intermédios	102.2	100.7	99.9	93.3	100.1	+0.2	+6.8	
Bens de investimento	102.2	108.7	111.6	96.4	97.4	-14.2	+1.0	
Energia	117.2	116.9	106.5	105.9	101.8	-4.8	-4.1	
Total	105.3	105.6	103.4	95.9	99.2	-4.2	+3.4	

Fonte: INE Tratamento: AMT

2019. A produção de bens de consumo, intermédios e de investimento apresentam variações positivas em 2021 face a 2020, sendo de notar que o de bens de investimento fica a -14,2 pontos do nível apurado em 2019. Apenas o índice de produção de bens intermédios ultrapassa o nível de atividade de 2019, embora muito ligeiramente (+0,2 pontos).

A representação gráfica mensal exhibe claramente a quebra de produção verificada em 2020, sobretudo nos meses de abril a junho. É, ainda, de notar que o nível de atividade industrial mensal em 2021 é inferior a qualquer dos anos exibidos (com exceção dos meses referidos de 2020) na maior parte dos meses, sendo que fecha o ano abaixo apenas de 2019.



Fonte: INE Tratamento: AMT

Com impacto mais direto no desenvolvimento da atividade e no comportamento dos mercados portuários, particularmente 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 armazenamento de combustível, inscreve-se mais numa lógica de racionalidade económica, do que propriamente de sustentabilidade ambiental.

A verificar-se apenas a concentração da refinação em Sines, tal como anunciado pela Galp, o volume de importação de Petróleo Bruto não se traduziria globalmente numa diminuição da respetiva atividade portuária, mas tão somente a sua transferência de Leixões para Sines. Para efeito dessa avaliação, importa acompanhar a evolução do comportamento deste mercado.

Assinala-se, ainda, e no que respeita ao mercado de importação de Carvão através do porto de Sines, uma forte redução em 2020 e fim em 2021 da geração de eletricidade por utilização das centrais termoelétricas de Sines (EDP) e do Pego (Tejo Energia), com a respetiva desativação, 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

O ano de 2021 encerra com os portos comerciais do Continente a movimentarem um total de 85,66 milhões de toneladas e a excederem em +3,8 milhões de toneladas, ou seja, em +4,6%, o movimento verificado em 2020. Salienta-se, contudo, que o acréscimo acumulado reportado a junho situava-se em +10,9%, vindo sucessivamente a diminuir até ao valor referido no final do ano, incluindo variações mensais homólogas negativas entre agosto e novembro, interrompidas pelo acréscimo ligeiro de +0,4% registado em dezembro, para o qual foi necessário o impulso da Carga Contentorizada, Produtos Agrícolas Outros Granéis Sólidos e Carga Fracionada, para suplantar a quebra verificada no Petróleo Bruto.

Importa também salientar que o acréscimo apurado em 2021 face a 2020 surge majorado pelo facto de o movimento portuário de 2020 ter sido significativamente penalizado pelo abrandamento da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, bem como ainda o facto de se haverem registado diminuições nos dois anos anteriores. Neste contexto o volume movimentado em 2021 encontra-se a -10,3 milhões de toneladas do valor mais elevado, correspondente a -10,7%, por efeito mais determinante do Carvão, Petróleo Bruto e Outros Granéis Sólidos, que perdem nos quatro anos um total respetivo de -6,2 milhões de toneladas (-97,1%), -5,1 milhões de toneladas (-35,2%) e um milhão de toneladas (-12,9%).

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	'21 / '20 Δ ton	'21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Carga Geral	41 020.7	41 510.3	37 427.1	38 483.1	42 849.5	50.0%	+4 366.4	+11.3%	+0.2%	
Contentorizada	33 936.3	34 627.3	30 265.6	31 818.6	34 771.4	40.6%	+2 952.8	+9.3%	-0.3%	
Fracionada	5 656.1	5 283.7	5 277.4	4 928.4	6 107.9	7.1%	+1 179.5	+23.9%	+1.0%	
Ro-Ro	1 428.2	1 599.3	1 884.2	1 736.1	1 970.2	2.3%	+234.1	+13.5%	+7.4%	
Granéis Sólidos	20 397.8	19 535.6	17 019.7	13 319.4	12 882.6	15.0%	-436.8	-3.3%	-12.2%	
Carvão	6 382.1	5 106.0	3 206.3	542.2	184.6	0.2%	-357.7	-66.1%	-	
Minérios	1 094.0	983.4	1 067.5	1 200.3	1 162.0	1.4%	-38.2	-3.2%	+3.3%	
Produtos Agrícolas	5 108.5	5 203.3	5 102.4	4 678.9	4 727.1	5.5%	+48.3	+1.0%	-2.6%	
Outros	7 813.3	8 242.9	7 643.6	6 898.0	6 808.9	7.9%	-89.2	-1.3%	-4.4%	
Granéis Líquidos	34 531.0	31 634.3	32 626.1	30 061.9	29 931.2	34.9%	-130.8	-0.4%	-3.3%	
Petróleo Bruto	14 394.4	12 600.8	11 235.0	10 942.5	9 324.6	10.9%	-618.0	-14.5%	-9.7%	
Produtos Petrolíferos	17 936.5	16 854.5	18 741.7	16 603.9	18 277.4	21.3%	+1 673.5	+10.1%	+0.2%	
Outros	2 200.1	2 179.0	2 649.4	2 515.5	2 329.2	2.7%	-186.3	-7.4%	+2.5%	
Total	95 949.5	92 680.2	87 072.9	81 864.4	85 663.3	100.0%	+3 798.9	+4.6%	-3.5%	
Δ%	+2.2%	-3.4%	-6.1%	-6.0%	+4.6%	-	-	-	-	-

A avaliação da evolução do volume anual de carga desde 2017 reflete uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) negativa de -3,5%, resultante da conjugação de comportamentos assimétricos das várias tipologias



de carga, mas para a qual, quer pelo declive da tendência de evolução, quer pela dimensão dos respetivos mercados, têm importante contributo o Carvão (com uma CAGR de -58%), o Petróleo Bruto e os Outros Granéis Sólidos, com *tmac* de -9,7% e de -4,4%, que anulam as *tmac* positivas, com destaque para a Carga Fracionada, de +1%, da carga Ro-Ro, com +7,4%, Produtos Petrolíferos, com +0,2% e Outros Granéis Líquidos, com +2,5%.

Atendendo ao comportamento dos mercados de carga de 2021 face a 2020, merece referência particular pela influência positiva a Carga Contentorizada que gera um acréscimo de +2,95 milhões de toneladas (+9,3%), os Produtos Petrolíferos com +1,67 milhões de toneladas (+10,1%) e a Carga Fracionada, com +1,18 milhões de toneladas (+23,9%), e pela influência negativa do Petróleo Bruto, que regista uma diminuição de -618 mt (-14,3%), e ainda o Carvão, com -357,7 mt (-66%), e os Outros Granéis Líquidos, com -186,3 mt (-7,4%).

Importa salientar que o movimento registado na Carga Contentorizada inclui uma parcela de carga relativa a operações de *transshipment* realizadas nos portos de Leixões, Lisboa e de Sines, sendo que apenas as deste último tem um verdadeiro significado, pois estima-se que possam representar cerca de 33% da carga do próprio porto e 19% do total da carga movimentada em todo o sistema portuário do Continente.

Constituindo a quebra mais expressiva apurada no ano de 2021, a estrutura do mercado do Petróleo Bruto foi profundamente alterado por efeito da decisão da Galp no sentido de cessar a atividade de refinação em Matosinhos, sendo concentrada em Sines, o que determinou a cessação da importação da combustível fóssil através do porto de Leixões, sendo totalmente efetuada por Sines. Ainda assim, caso se tivesse verificado a manutenção do nível global de atividade, a quantidade movimentada não sofreria alteração sensível, no entanto tal não se verificou, tendo como resultado final a quebra referida, que resulta do acréscimo de Sines de +743 mil toneladas e da redução de -2,36 milhões de toneladas em Leixões.

Também o comportamento do mercado de Carvão merece uma nota no sentido de o associar à desativação das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, que ainda justificaram a movimentação de 391,5 mil toneladas em 2020, baixando para 12,5 mt em 2021, o que determina o registo de uma variação negativa a que se fez referência.

O acréscimo global ligeiro verificado no mês de dezembro, tomado isoladamente, situa-se em +25,3 mil toneladas (+0,4%), resultante de variações negativas registadas na classe de Granéis Líquidos e no Carvão, sendo anuladas por variações positivas em todos os outros mercados, com maior expressão na Carga Contentorizada (+142,9 mt ou +5,5%) e nos Produtos Agrícolas (+112,1 mt ou +27,4%).

Carga	Dezembro			Janeiro / Dezembro		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Carga Geral	3 398.6	50.4%	+8.6%	42 849.5	50.0%	+11.3%
Contentorizada	2 736.4	40.6%	+5.5%	34 771.4	40.6%	+9.3%
Fraccionada	490.1	7.3%	+23.2%	6 107.9	7.1%	+23.9%
Ro-Ro	172.1	2.6%	+25.0%	1 970.2	2.3%	+13.5%
Granéis Sólidos	1 288.5	19.1%	+21.5%	12 882.6	15.0%	-3.3%
Carvão	14.5	0.2%	-45.9%	184.6	0.2%	-66.0%
Minérios	126.0	1.9%	+33.4%	1 162.0	1.4%	-3.2%
Produtos Agrícolas	521.4	7.7%	+27.4%	4 727.1	5.5%	+1.0%
OutrosGS	626.8	9.3%	+18.2%	6 808.9	7.9%	-1.3%
Granéis Líquidos	2 060.1	30.5%	-18.7%	29 931.2	34.9%	-0.4%
Petróleo Bruto	484.6	7.2%	-46.8%	9 324.6	10.9%	-14.8%
Produtos Petrolíferos	1 358.7	20.1%	-2.7%	18 277.4	21.3%	+10.1%
OutrosGL	216.8	3.2%	-3.4%	2 329.2	2.7%	-7.4%
Total	6 747.3	100.0%	+0.4%	85 663.3	100.0%	+4.6%



Por Porto

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

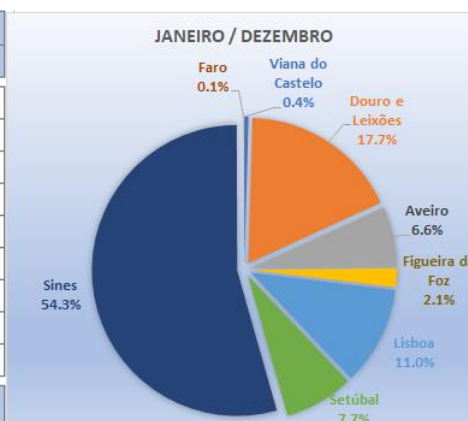
O caso mais paradigmático desta influência e cujos efeitos são muito sensíveis em 2021 é o do Petróleo Bruto que, como referido, por ação da decisão da Galp em transferir a atividade de refinação de Matosinhos para Sines, foi responsável pela redução de volume de carga movimentada em Leixões que ascendeu a -1,89 milhões de toneladas (-11,1%), pois as restantes cargas, tendo embora havido registos negativos em algumas delas (num total de -602 mt), não cobriram a quebra verificada no Petróleo Bruto.

Além de Leixões foram observadas diminuições de tonelagem movimentada nos portos da Figueira da Foz e por Faro, que, tendo pequena dimensão, registaram quebras respetivas de -150,1 mt (-7,6%) e de -135,4 mt (-74,8%).

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	'21 / '20 Δ ton	'21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	414.8	326.3	380.2	357.2	376.8	0.4%	+19.6	+5.5%	-1.2%	
Douro e Leixões	19 537.2	19 209.3	19 556.0	17 076.0	15 183.2	17.7%	-892.8	-11.1%	-5.8%	
Aveiro	5 152.8	5 624.4	5 495.9	4 820.6	5 679.1	6.6%	+858.4	+17.8%	+0.5%	
Figueira da Foz	2 057.0	2 010.1	1 932.7	1 963.8	1 813.7	2.1%	-150.1	-7.6%	-2.7%	
Lisboa	12 224.1	11 341.1	11 472.1	9 023.8	9 430.6	11.0%	+406.8	+4.5%	-7.2%	
Setúbal	6 594.3	6 151.3	6 339.5	6 285.3	6 580.4	7.7%	+295.1	+4.7%	+0.2%	
Sines	49 884.5	47 871.3	41 784.2	42 156.9	46 554.1	54.3%	+4 397.2	+10.4%	-2.7%	
Faro	83.9	145.8	111.8	180.9	45.5	0.1%	-135.4	-74.8%	-3.6%	
Portimão	0.9	0.7	0.5	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Total	95 949.5	92 680.2	87 072.9	81 864.4	85 663.3	100.0%	+3 798.9	+4.6%	-3.5%	
	Δ%	+2.2%	-3.4%	-6.1%	-6.0%	+4.6%	-	-	-	-

Dos portos com desempenho positivo destaca-se Sines que pode considerar-se que detém a hegemonia das variações positivas com um total de +4,4 milhões de toneladas, correspondente a um acréscimo de +10,4%. O porto que surge com a segunda variação mais expressiva é Aveiro, cujo movimento excede em +858,4 mt (+17,8%) o de 2020, para um total de 5,68 milhões de toneladas, o valor mais elevado de sempre.

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Viana do Castelo	28.0	0.4%	-5.4%	376.8	0.4%	+5.5%
Douro e Leixões	1 197.5	17.7%	+7.0%	15 183.2	17.7%	-11.1%
Aveiro	515.0	7.6%	+23.0%	5 679.1	6.6%	+17.8%
Figueira da Foz	159.7	2.4%	+19.2%	1 813.7	2.1%	-7.6%
Lisboa	884.0	13.1%	+15.6%	9 430.6	11.0%	+4.5%
Setúbal	615.3	9.1%	+16.5%	6 580.4	7.7%	+4.7%
Sines	3 347.8	49.6%	-9.8%	46 554.1	54.3%	+10.4%
Faro	0.0	0.0%	-100.0%	45.5	0.1%	-74.8%
Portimão	0.0	0.0%	-	0.0	0.0%	-
Total	6 747.3	100.0%	+0.4%	85 663.3	100.0%	+4.6%



Segue-se Lisboa, Setúbal e, residualmente, Viana do Castelo com acréscimos respetivos de +406,8 mt (+4,5%), de +295,1 mt (+4,7%) e +19,6 mt (+5,5%).

Do comportamento dos diversos portos no mês de dezembro releva sublinhar o recuo homólogo de Sines, de -362,9 mt (-9,8%), acompanhado por Faro (-17,3 mt, -100%) e Viana do Castelo (-1,6 mt, -5,4%). Lisboa regista a variação positiva mais expressiva, de +119,3 mt (+15,6%), sendo que as variações de Aveiro, Setúbal e Leixões oscilam entre +96,4 mt e +78,7 mt.



Por Tipologia de Carga e Porto

O volume de carga movimentada no ano de 2021 distribuiu-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 51,5%, seguida dos Granéis Líquidos com 34,9%, nos quais Sines representa 80,8%, e os Granéis Sólidos com os remanescentes 15%, nos quais Lisboa detém a quota mais expressiva, de 34,3%, sendo que a quota de Sines desce para 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	▲ 175.7	0.4%	▲ 149.9	1.2%	▲ 51.1	0.2%	▲ 376.8	0.4%
Douro e Leixões	▲ 9 937.6	23.2%	▲ 2 530.6	19.6%	▼ 2 715.0	9.1%	▼ 15 183.2	17.7%
Aveiro	▲ 1 973.4	4.6%	▲ 2 227.4	17.3%	▲ 1 478.3	4.9%	▲ 5 679.1	6.6%
Figueira da Foz	▼ 1 109.3	2.6%	▼ 694.5	5.4%	▲ 9.9	0.0%	▼ 1 813.7	2.1%
Lisboa	▲ 3 857.0	9.0%	▼ 4 412.7	34.3%	▼ 1 161.0	3.9%	▲ 9 430.6	11.0%
Setúbal	▲ 3 708.5	8.7%	▼ 2 532.6	19.7%	▲ 339.3	1.1%	▲ 6 580.4	7.7%
Sines	▲ 22 088.0	51.5%	▼ 289.4	2.2%	▲ 24 176.6	80.8%	▲ 46 554.1	54.3%
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	▲ 42 849.5	100.0%	▼ 12 882.6	100.0%	▼ 29 931.2	100.0%	▲ 85 663.3	100.0%
		50.0%		15.0%		34.9%		

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 (63,3%), do Petróleo Bruto e dos Produtos Petrolíferos (respetivamente com 97,4% e 78,5%); de Leixões, na carga Ro-Ro (77,6%); de Setúbal, no Carvão (maioritariamente na variante *petcoke*) com 93,2% e nos Minérios (50,6%); e de Lisboa, no mercado dos Produtos Agrícolas (70%).

Com posição maioritária simples assinala-se o porto de Aveiro com 32,3% da Carga Fracionada, Setúbal com 25,7% dos Outros Granéis Sólidos e Sines com 32,3% dos Outros Granéis Líquidos.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-DEZEMBRO 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	175.7	+3.2%	9 937.6	+6.4%	1 973.4	+39.9%	1 109.3	-0.6%	3 857.0	+25.8%	3 708.5	+13.0%	22 088.0	+9.9%	0.0	-	42 849.5	+11.3%	50.0%
Contentorizada	0.0	+10.7%	7 112.0	+1.5%	0.0	-53.8%	171.0	+29.1%	3 691.7	+24.7%	1 770.0	-0.6%	22 026.8	+10.5%	0.0	-	34 771.4	+9.3%	40.6%
Fraccionada	175.7	+3.2%	1 296.5	+29.8%	1 973.4	+39.9%	938.3	-4.6%	165.3	+56.9%	1 543.2	+34.8%	15.5	-86.6%	0.0	-	6 107.9	+23.9%	7.1%
Ro-Ro	0.0	-	1 529.1	+14.5%	0.0	-	0.0	-	0.0	-100.0%	395.4	+10.9%	45.7	+6.5%	0.0	-	1 970.2	+13.5%	2.3%
Granéis Sólidos	149.9	+1.6%	2 530.6	+15.9%	2 227.4	+6.5%	694.5	-17.5%	4 412.7	-5.2%	2 532.6	-5.2%	289.4	-47.0%	45.5	-74.8%	12 882.6	-3.3%	15.0%
Carvão	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	172.1	+14.2%	12.5	-96.8%	0.0	-	184.6	-66.0%	0.2%
Minérios	0.8	-	557.3	-17.6%	0.0	-	0.0	-	0.0	-100.0%	588.2	+17.8%	15.7	-21.6%	0.0	-	1 162.0	-3.2%	1.4%
Produtos Agrícolas	5.9	-59.8%	562.6	-1.0%	814.4	-8.6%	11.7	-62.8%	3 307.6	+4.8%	22.1	+41.0%	2.9	+26.1%	0.0	-	4 727.1	+1.0%	5.5%
OutrosGS	143.3	+7.8%	1 410.6	+50.3%	1 413.0	+17.7%	682.9	-15.8%	1 105.1	-26.1%	1 750.2	-12.7%	258.4	+95.5%	45.5	-74.8%	6 808.9	-1.3%	7.9%
Granéis Líquidos	51.1	+30.2%	2 715.0	-51.1%	1 478.3	+12.1%	9.9	+65.3%	1 161.0	-10.7%	339.3	+2.3%	24 176.6	+12.4%	0.0	-	29 931.2	-0.4%	34.9%
Petróleo Bruto	0.0	-	244.8	-90.6%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	9 079.8	+8.9%	0.0	-	9 324.6	-14.8%	10.9%
Produtos Petrolíferos	51.1	+30.2%	2 226.6	-13.2%	815.5	+66.9%	0.0	-	739.1	-21.7%	101.1	+14.5%	14 343.9	+14.9%	0.0	-	18 277.4	+10.1%	21.3%
OutrosGL	0.0	-	243.5	-36.4%	662.7	-20.2%	9.9	+65.3%	421.8	+18.2%	238.2	-2.1%	753.0	+8.2%	0.0	-	2 329.2	-7.4%	2.7%
Total Geral	376.8	+5.5%	15 183.2	-11.1%	5 679.1	+17.8%	1 813.7	-7.6%	9 430.6	+4.5%	6 580.4	+4.7%	46 554.1	+10.4%	45.5	-74.8%	85 663.3	+4.6%	100.0%
Distribuição por Porto	0.4%	-	17.7%	-	6.6%	-	2.1%	-	11.0%	-	7.7%	-	54.3%	-	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%	23.2%	4.6%	2.6%	9.0%	8.7%	51.5%	-
Contentorizada	0.0%	20.5%	0.0%	0.5%	10.6%	5.1%	63.3%	-
Fraccionada	2.9%	21.2%	32.3%	15.4%	2.7%	25.3%	0.3%	-
Ro-Ro	-	77.6%	-	-	-	20.1%	2.3%	-
Granéis Sólidos	1.2%	19.6%	17.3%	5.4%	34.3%	19.7%	2.2%	0.4%
Carvão	-	-	-	-	-	93.2%	6.8%	-
Minérios	0.1%	48.0%	-	-	-	50.6%	1.4%	-
Produtos Agrícolas	0.1%	11.9%	17.2%	0.2%	70.0%	0.5%	0.1%	-
OutrosGS	2.1%	20.7%	20.8%	10.0%	16.2%	25.7%	3.8%	0.7%
Granéis Líquidos	0.2%	9.1%	4.9%	0.0%	3.9%	1.1%	80.8%	-
Petróleo Bruto	-	2.6%	-	-	-	-	97.4%	-
Produtos Petrolíferos	0.3%	12.2%	4.5%	-	4.0%	0.6%	78.5%	-
OutrosGL	-	10.5%	28.5%	0.4%	18.1%	10.2%	32.3%	-
Total Geral	0.4%	17.7%	6.6%	2.1%	11.0%	7.7%	54.3%	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 19% da tonelagem total movimentada no ano de 2021, sendo que na carga embarcada poderá representar 23% e na desembarcada 16%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	238.6	0.7%	-24.9	-9.5%	138.2	0.3%	+44.6	+47.6%	+63.3%
Douro e Leixões	5 828.2	16.3%	-990.8	-14.5%	9 354.9	18.7%	-902.0	-8.8%	+38.4%
Aveiro	1 434.0	4.0%	+119.2	+9.1%	4 245.0	8.5%	+739.2	+21.1%	+25.3%
Figueira da Foz	1 240.2	3.5%	-45.2	-3.5%	573.5	1.1%	-104.9	-15.5%	+68.4%
Lisboa	3 724.8	10.4%	+392.1	+11.8%	5 705.8	11.4%	+14.7	+0.3%	+39.5%
Setúbal	3 555.0	9.9%	+57.5	+1.6%	3 025.4	6.1%	+237.6	+8.5%	+54.0%
Sines	19 673.6	55.0%	+1 880.9	+10.6%	26 880.5	53.8%	+2 516.3	+10.3%	+42.3%
Faro	45.5	0.1%	-135.4	-74.8%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Portimão	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
Total	35 739.9	100.0%	+1 253.4	+3.6%	49 923.4	100.0%	+2 545.5	+5.4%	+41.7%

O volume de embarques registado neste período, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 41,7% e registou um total de 35,74 milhões de toneladas, o que traduz um acréscimo de +1,25 milhões de toneladas (+3,6%) relativamente a 2020, enquanto o dos desembarques, tendo representado 58,3% ascendeu a 49,92 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, em 2021 registou-se um crescimento de +4,2% nas exportações (correspondente a cerca de +1,54 milhões de toneladas para um total de 38,44 milhões de toneladas) e de +6,9% nas importações (correspondente a cerca de +3,85 milhões de toneladas para um total de 59,32 milhões de toneladas).

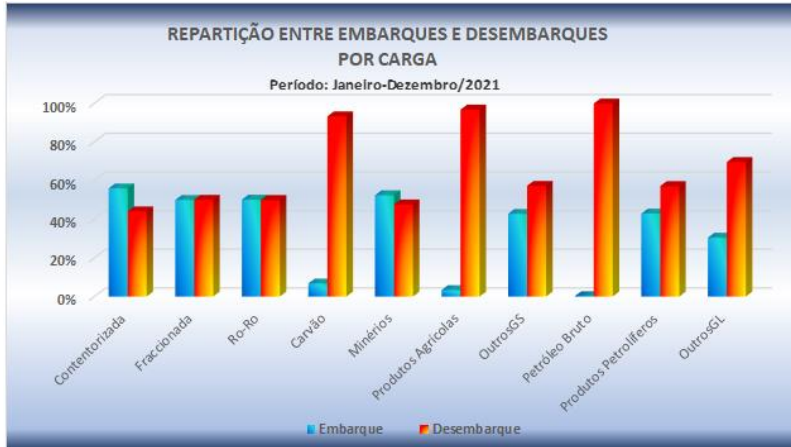
Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos da estrutura decorrente da tonelagem de carga movimentada em operações de embarque e de desembarque, agregada, respetivamente, por tipologia de carga (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao período homólogo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



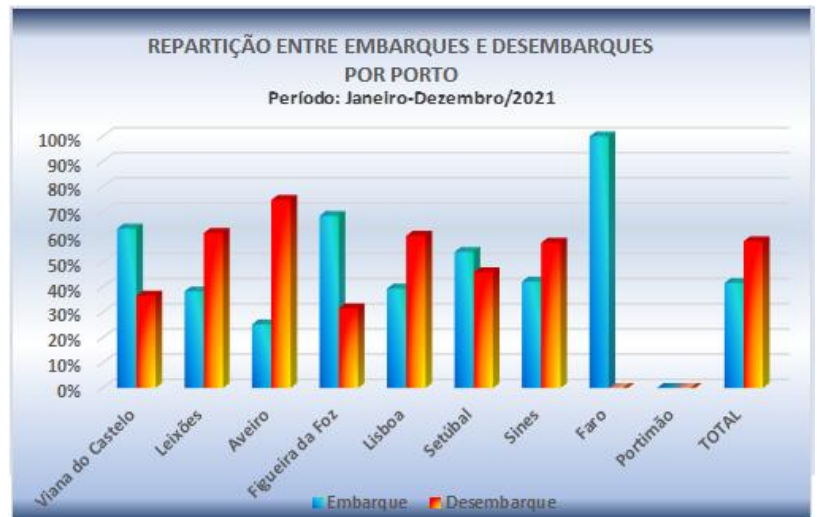
Das tipologias de carga onde, independentemente do porto de movimento, o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, assinala-se a Carga Contentorizada, com 55,9%, a Carga Ro-Ro, com 50,1%, e os Minérios, com 52,4%, sendo a Carga Fracionada se reparte igualmente por ambas as operações.



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 63,3%, 68,4%, 54% 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 5,1 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14,2% do total de embarques (dos quais 9,9 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada estes portos detêm uma quota conjunta de 10,3%, cabendo 7,7 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 ano de 2021.

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*, considerando apenas 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.



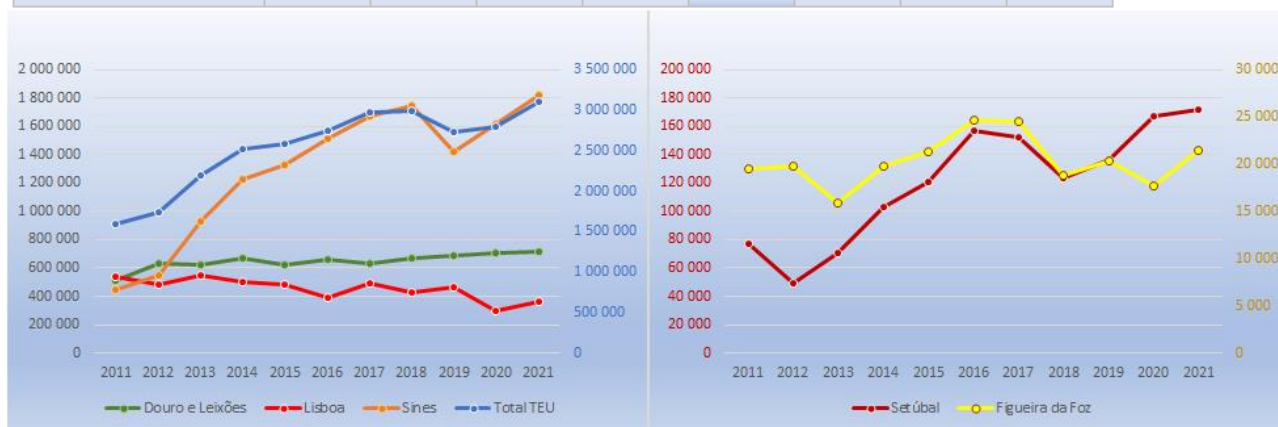
Tráfego total (TEU)

O tráfego global de contentores, incluindo o *transshipment* e as operações com o *hinterland*, tem evoluído desde 2017 segundo uma ligeira tendência positiva de +0,2% ao ano, tendo em 2021 ultrapassado pela primeira vez a fasquia de 3 milhões de TEU, atingindo um total de 3 102 843 TEU.

A leitura do quadro seguinte evidencia também taxas médias anuais de crescimento positivas na maioria dos portos com exceção de Figueira da Foz e de Lisboa, com registos médios respetivos de -3,5% e de -9,1% para o período dos últimos cinco anos, sendo que em 2021 atingiram as melhores marcas de sempre os portos de Leixões, com 717 818 TEU, Setúbal, com 172 304, e Sines, com 1 824 062 TEU.

Importa realçar que o volume de TEU agora registado excede em +111,9 mil TEU (+3,7%) o anterior máximo, observado em 2018, e reflete variações positivas, face a 2020, em todos os portos, num acréscimo total de +303 mil TEU, +10,8%, cabendo a Sines a variação mais expressiva, de +212,1 mil TEU (+13,2%), seguindo-se Lisboa, com +67,8 mil TEU (+22,7%), Leixões, com +13,9 mil TEU (+2%), Setúbal, com +5,4 mil TEU (+3,3%), e Figueira da Foz, com +3,8 mil TEU (+21,3%).

Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	634 932	670 093	685 810	703 932	717 818	23,1%	+2,0%	+3,0%	
Figueira da Foz	24 512	18 825	20 402	17 644	21 403	0,7%	+21,3%	-3,5%	
Lisboa	495 308	428 250	461 640	299 426	367 256	11,8%	+22,7%	-9,1%	
Setúbal	152 483	123 294	136 551	166 858	172 304	5,6%	+3,3%	+5,7%	
Sines	1 669 056	1 750 447	1 423 210	1 611 963	1 824 062	58,8%	+13,2%	+1,0%	
Total TEU	2 976 291	2 990 909	2 727 613	2 799 823	3 102 843	100,0%	+10,8%	+0,2%	
Δ%	+8,5%	+0,5%	-8,8%	+2,6%	+10,8%	-	-	-	-
Total UNIDADES	1 841 982	1 870 645	1 691 002	1 733 904	1 907 087	-	+10,0%	-0,0%	
Rácio TEU / Contentor	1,62	1,60	1,61	1,61	1,63	-	-	-	



Após estes registos, Sines reforça a sua posição maioritária absoluta com uma quota de 58,8%, que representa o seu valor mais elevado de sempre (excedendo em +1,2 pp a que detinha em 2020 e em +0,3 pp a máxima anterior, registada em 2018). Segue-se Leixões na segunda posição com uma quota de 23,1%, inferior à de 2020 em -2 pp, Lisboa com 11,8%, +1,1 pp, Setúbal com 5,6% (-0,4 pp) e Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,7%.

No mês de dezembro, tomado isoladamente, foi observada uma variação global positiva de +15,5 mil TEU (+6,7%), respaldando o contributo mais expressivo de Lisboa (+8,3 mil TEU, +32,5%), seguido de Leixões (+4,8 mil TEU, +9%) e contando ainda com os contributos de Sines e da Figueira da Foz, sendo apenas contrariados por um ligeiro recuo de Setúbal (-165 TEU ou -1,3%).



Porto	Dec			Jan / Dec			
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ#	Δ%
Douro e Leixões	57 617	23.5%	+9.0%	717 818	23.1%	+13 886	+2.0%
Figueira da Foz	1 666	0.7%	+27.5%	21 403	0.7%	+3 759	+21.3%
Lisboa	33 873	13.8%	+32.5%	367 256	11.8%	+67 830	+22.7%
Setúbal	12 800	5.2%	-1.3%	172 304	5.6%	+5 446	+3.3%
Sines	139 339	56.8%	+1.6%	1 824 062	58.8%	+212 099	+13.2%
Total	245 295	100.0%	+6.7%	3 102 843	100.0%	+303 020	+10.8%

Assinala-se ainda que o volume total de TEU movimentado em 2021 resulta da realização de 1 907 087 movimentos, a uma média de 1,63 TEU por contentor, que reflete um acréscimo de +9,9%, sendo que cerca de 62,7% se referem a contentores de 40 pés, que registaram um acréscimo de +12,3%, e os remanescentes 37,3% a contentores de 20 pés, que registaram um acréscimo de +6,3%.

Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)

Tendo presente que o tráfego 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.

Com a circunstância de não se conhecerem dados reais relativos a Lisboa desde abril, salienta-se que cerca de 95% do tráfego de *transhipment* ocorre no porto de Sines, correspondendo a um movimento registado em 2021 de 1,35 milhões de TEU, sendo que Leixões movimentou 59,3 mil TEU, que traduz um acréscimo de +6,8% e que constitui o valor mais elevado de sempre. Para Lisboa estima-se que o movimento ronde 7 mil TEU.

O tráfego de *transhipment* de Sines representou 70,3% do seu tráfego total de contentores em TEU, após ter registado um acréscimo de +16,4% face a 2020, ficando, no entanto, a quase -69 mil TEU, ou seja a -5,1%, do seu valor mais elevado, verificado em 2018.

	Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Douro e Leixões	588 070	613 216	632 100	648 400	658 530	37,6%	+1,6%	+2,8%	
	Figueira da Foz	24 512	18 825	20 402	17 644	21 403	1,2%	+21,3%	-3,5%	
	Lisboa (*)	473 566	415 061	449 181	294 876	360 228	20,5%	+22,2%	-8,4%	
	Setúbal	152 483	123 294	136 551	166 858	172 304	9,8%	+3,3%	+5,7%	
	Sines	344 031	398 669	454 369	509 442	541 254	30,9%	+6,2%	+12,1%	
	Total	1 582 662	1 569 065	1 692 603	1 637 220	1 753 719	100,0%	+7,1%	+2,5%	
	Δ%	+8,1%	-0,9%	+7,9%	-3,3%	+7,1%	-	-	-	-
Transhipment	Douro e Leixões	46 862	56 877	53 710	55 532	59 288	4,4%	+6,8%	+4,4%	
	Lisboa (*)	21 742	13 189	12 459	4 550	7 028	0,5%	+54,5%	-31,9%	
	Sines	1 325 025	1 351 778	968 841	1 102 521	1 282 808	95,1%	+16,4%	-2,7%	
	Total	1 393 629	1 421 844	1 035 010	1 162 603	1 349 124	100,0%	+16,0%	-2,7%	
Δ%	+8,9%	+2,0%	-27,2%	+12,3%	+16,0%	-	-	-	-	
% Transh / Total	Douro e Leixões	7,4%	8,5%	7,8%	7,9%	8,3%	-	-	-	-
	Lisboa (*)	4,4%	3,1%	2,7%	1,5%	1,9%	-	-	-	-
	Sines	79,4%	77,2%	68,1%	68,4%	70,3%	-	-	-	-
	% Total	46,8%	47,5%	37,9%	41,5%	43,5%	-	-	-	-

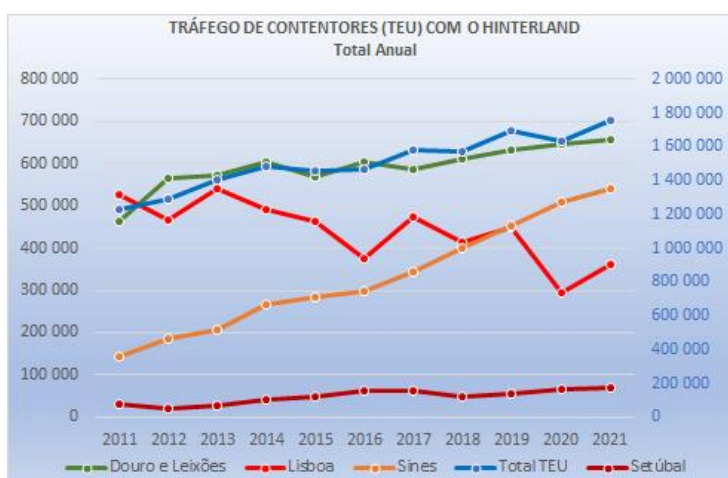
(*) Inclui dados estimados do porto de Lisboa relativos aos tráfegos de *transhipment* e com o *hinterland* desde abril de 2021



No entanto, Sines, por efeito da quebra de -28,3% verificada em 2019 e pelo facto de não ter ainda conseguido uma recuperação total, regista uma tendência de evolução que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de -2,7%, que se espera inflita para valor positivo atendendo à dinâmica que observa após a prorrogação do prazo da concessão do Terminal XXI à PSA Sines e da aprovação do respetivo investimento de expansão.

O porto de Leixões, no período em apreço, isto é, entre 2017 e 2021, observa uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +4,4%, sendo de salientar que o seu valor mais elevado neste segmento de tráfego foi registado em 2012, relativamente ao qual ainda se encontra a -6,8 mil TEU, equivalente a -10,3%.

No que respeita ao tráfego com o *hinterland*, mais estável porque assenta no desempenho da economia, salienta-se que a sua evolução anual desde 2017, em volume de TEU, tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +2,5%, registando em 2021 o valor mais elevado de sempre, superior a 1,75 milhões de TEU após crescer +116,5 mil TEU, ou seja, +7,1%, face a 2020. Este desempenho global reflete comportamentos positivos em todos os portos, tendo os acréscimos mais expressivos sido registados em Lisboa, de +65,4 mil TEU (+22,2%) e em Sines, de +31,8 mil TEU (+6,2%), sendo que Leixões aumenta +10,1 mil TEU (+1,6%), Setúbal +5,4 mil TEU (+3,3%) e Figueira da Foz, +3,8 mil TEU (+21,3%).



Assinala-se o facto de o desempenho de 2021 conferir a Leixões, Setúbal e Sines o registo do valor anual mais elevado de sempre.

Como evidencia o gráfico, o porto de Sines regista uma notável dinâmica de crescimento neste segmento de tráfego, destacando-se o facto de ser o único que não regista nenhuma inflexão negativa desde 2009, sendo de sublinhar que nesse ano detinha uma quota de 8,7%, sendo que a sua evolução apurada nos últimos cinco anos tem subjacente um crescimento médio anual de +12,1%. O segundo valor mais expressivo deste indicador é apurado no porto de Setúbal, de +5,7%, seguido de Leixões, com +2,8%, sendo negativo em Lisboa (-8,4%) e na Figueira da Foz (-3,5%).

Tráfego	Porto	Dec			Jan / Dec			
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ#	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	52 807	37.4%	+10.2%	658 530	37.6%	+10 130	+1.6%
	Figueira da Foz	1 666	1.2%	+27.5%	21 403	1.2%	+3 759	+21.3%
	Lisboa	33 213	23.5%	+31.8%	360 228	20.5%	+65 352	+22.2%
	Setúbal	12 800	9.1%	-1.3%	172 304	9.8%	+5 446	+3.3%
	Sines	40 891	28.9%	-1.9%	541 254	30.9%	+31 812	+6.2%
	Total	141 377	100.0%	+9.5%	1 753 719	100.0%	+116 499	+7.1%
Transshipment	Douro e Leixões	4 810	4.6%	-2.3%	59 288	4.4%	+3 756	+6.8%
	Lisboa	660	0.6%	+80.8%	7 028	0.5%	+2 478	+54.5%
	Sines	98 448	94.7%	+3.1%	1 282 808	95.1%	+180 287	+16.4%
	Total	103 918	100.0%	+3.2%	1 349 124	100.0%	+186 521	+16.0%

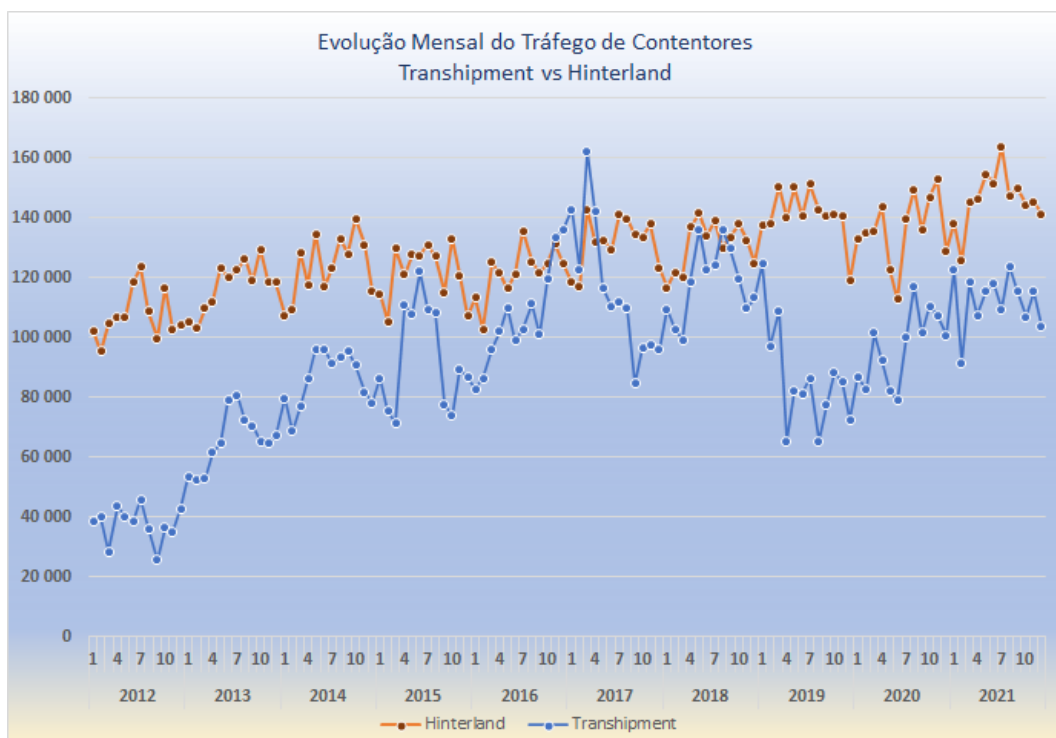
Nota: Os dados referentes ao porto de Lisboa são estimados desde abril



Em 2021 o porto de Leixões detém a liderança no segmento de tráfego de contentores com o *hinterland* com uma quota de 37,6%, seguido de Sines com 30,9%, Lisboa com 20,5%, Setúbal com 9,8% e a Figueira da Foz com 1,2%.

No gráfico seguinte mostrara-se a evolução mensal do tráfego de contentores em *transhipment* e com o *hinterland*, sendo notório que o primeiro excedeu o segundo nos período entre novembro de 2016 e abril de 2017 e, posteriormente, no mês de agosto de 2018.

Importa ainda salientar a visível maior regularidade do tráfego com o *hinterland*, que tem subjacente um desvio médio de 11%, quando este indicador no tráfego de *transhipment* se eleva para 30%.



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

No ano de 2021 os portos comerciais do Continente registaram 9519 escalas de navios, independentemente da sua tipologia e das operações realizadas aquando da sua estadia, o que traduz um acréscimo global de +0,8%, ou seja, +75 escalas do que as verificadas no período homólogo de 2020, sendo que o correspondente volume de arqueação bruta recuou -5,4 milhões, -3,2%, para um total de 162,6 milhões.

Dos contributos positivos para o aumento do número de escalas destacam-se os de Aveiro e de Setúbal, respetivamente de +86 (+8,8%) e de +81 (+5%), sendo, contudo, acompanhados por Viana do Castelo, Lisboa e Portimão com acréscimos respetivos de +48 (+23,8%), +22 (+1,3%) e +17 (+242,9%) escalas.



Os restantes portos registam variações negativas, sendo a de Douro e Leixões traduzida por -58 escalas (Douro com -7 e Leixões com -51), correspondente a -2,3%, seguidos de Sines (-46 ou -2,3%), Figueira da Foz (-44 ou 9,5%) e Faro (-31 ou -67,4%).

Recorda-se que os portos com terminais de navios de cruzeiro, maioritariamente Lisboa, mas também Leixões e Portimão, viram o seu comportamento a ser significativamente condicionado por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, que viram impedidas as respetivas escalas praticamente desde o início da pandemia, março de 2020, até que as viagens foram retomadas gradualmente em abril de 2021.

Em termos absolutos, o mais elevado número de escalas em 2021 verificou-se nos portos Douro e Leixões, que detêm uma quota de 25,5% (inferior em -0,8 pontos percentuais (pp) à de 2020), seguindo-se Sines, com 20,5% (-0,6 pp), Setúbal, com 17,8% (+0,7 pp), Lisboa com 17,7% (+0,1 pp), Aveiro, com 11,1% (+0,8 pp), Figueira da Foz, com 4,4%, Viana do Castelo, com 2,6%, Portimão, com 0,3% e Faro com 0,2%.

Importa assinalar que Aveiro e Setúbal registam em 2021 as suas quotas máximas do número de escalas.

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NOS PERÍODOS JANEIRO-DEZEMBRO									
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	227	184	200	202	250	2.6%	+23.8%	+3.1%	
Douro e Leixões	2 688	2 570	2 600	2 484	2 426	25.5%	-2.3%	-2.4%	
Aveiro	1 055	1 116	1 031	972	1 058	11.1%	+8.8%	-1.3%	
Figueira da Foz	499	480	458	461	417	4.4%	-9.5%	-3.9%	
Lisboa	2 557	2 406	2 595	1 661	1 683	17.7%	+1.3%	-11.0%	
Setúbal	1 577	1 514	1 533	1 616	1 697	17.8%	+5.0%	+2.2%	
Sines	2 224	2 107	2 119	1 995	1 949	20.5%	-2.3%	-3.1%	
Faro	17	39	29	46	15	0.2%	-67.4%	+1.0%	
Portimão	82	104	78	7	24	0.3%	+242.9%	-36.6%	
Total	10 926	10 520	10 643	9 444	9 519	100.0%	+0.8%	-3.7%	
ARQUEAÇÃO BRUTA (10³)	207 258.9	204 984.6	204 130.5	168 016.0	162 627.0	-	-3.2%	-6.5%	
ARQUEAÇÃO MÉDIA (10³)	19.0	19.5	19.2	17.8	17.1	-	-	-	

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, com +4,8%, Aveiro, com +13,8%, Lisboa, com +8,7%, Setúbal, com +3,1%, e Portimão, merecendo destaque Lisboa e Setúbal com variações absolutas mais expressivas, com valores respetivos de +1,86 milhões e +669 mil.

Do lado dos portos que veem diminuir o volume de arqueação bruta, destacam-se os portos de Sines e do Douro e Leixões, com diminuições respetivas de -7,02 milhões (-7,9%) e -1,59 milhões (-5,6%).

Em termos de quota de mercado no que respeita ao volume de arqueação bruta, o porto de Sines garante a maioria absoluta com 50,4%, tendo recuado -2,6 pp comparativamente a 2020, seguido de Douro e Leixões com 16,6% (-0,4 pp), Lisboa (que recupera a terceira posição), com 14,3% (+1,6 pp), Setúbal com 13,6% (+0,8 pp), Aveiro com 3,6% (+0,5 pp) e Figueira da Foz com 0,9%.

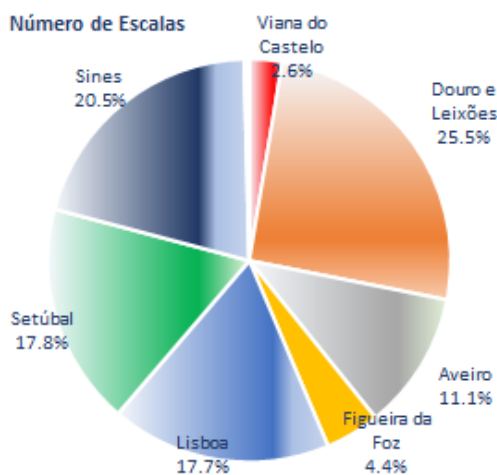
No quadro e gráfico seguintes apresenta-se resumidamente a estrutura dos portos para estas duas dimensões do movimento de navios.

É notória a diferença de dimensão média dos navios que escalam Sines com a dos que escalam os restantes portos ao apresentar um GT médio de 42,1 mil, seguido de Lisboa, com 13,8 mil, Setúbal com 13 mil e Douro e Leixões com 11,1 mil.

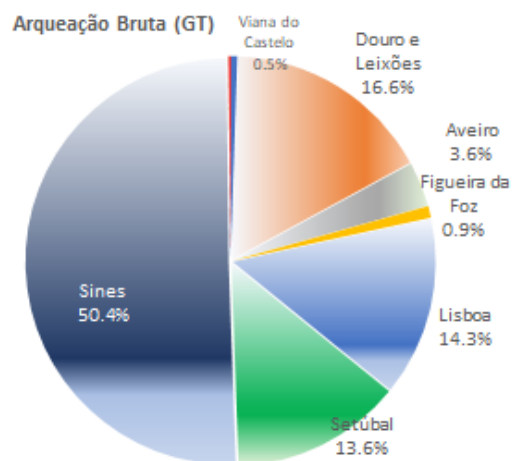


Porto	Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)			GT médio (10 ³)
	Número	Quota	Δ% homóloga	Vol (10 ³)	Quota	Δ% homóloga	
Viana do Castelo	250	2.6%	+23.8%	859.2	0.5%	+4.8%	3 436.9
Douro e Leixões	2 426	25.5%	-2.3%	26 924.4	16.6%	-3.6%	11 098.3
Aveiro	1 058	11.1%	+8.8%	5 810.0	3.6%	+13.8%	5 491.5
Figueira da Foz	417	4.4%	-9.5%	1 522.6	0.9%	-3.8%	3 651.4
Lisboa	1 683	17.7%	+1.3%	23 211.2	14.3%	+8.7%	13 791.6
Setúbal	1 697	17.8%	+5.0%	22 057.5	13.6%	+3.1%	12 997.9
Sines	1 949	20.5%	-2.3%	81 957.0	50.4%	-9%	42 050.8
Faro	15	0.2%	-67.4%	40.6	0.0%	-70.5%	2 706.9
Portimão	24	0.3%	+242.9%	244.4	0.2%	+2797.2%	10 184.9
Total	9 519	100.0%	+0.8%	162 627.0	100.0%	-2%	17 084.5

Número de Escalas



Arqueação Bruta (GT)







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 ano 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, tendo atingido uma variação homóloga em junho de +16,4%, vindo progressivamente a diminuir até fechar o ano com +9,3%, correspondente a um volume de quase 34,8 milhões de toneladas e refletindo 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*, cuja tonelagem se estima que represente cerca de 46% do total movimentado neste mercado ou de 19% do total geral de carga movimentada nos portos comerciais do Continente.

Não obstante o seu positivo desempenho recente, a tendência de evolução apurada no período de 2017 a 2021 tem ainda subjacente um valor ligeiramente negativo para a respetiva taxa média anual, de -0,3%, gerada principalmente pelo comportamento dos portos de Lisboa e da Figueira da Foz, cujos valores para esse indicador são negativos. Setúbal e Leixões apresentam uma tendência claramente positiva, traduzida por *tmac* respetivas de +5,2% e de +3.2%, enquanto a de Sines apresenta um valor de +0,1%.

O maior contributo para a variação global que se cifrou em +2,95 milhões de toneladas, vem do porto de Sines que registou o acréscimo mais expressivo traduzido por +2,09 milhões de toneladas (+10,5%), tendo



Tipo de Carga: CONTENTORIZADA (10 ³ Ton)										
Porto	2017	2018	2019	2020	2021	Quota	'21 / '20 Δ ton	'21 / '20 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	6 194.7	6 702.1	6 810.5	7 004.1	7 112.0	20.5%	+107.9	+1.5%	+3.2%	
Figueira da Foz	187.9	156.9	156.1	132.4	171.0	0.5%	+38.6	+29.1%	-3.6%	
Lisboa	5 026.9	4 409.9	4 719.3	2 960.4	3 691.7	10.6%	+731.3	+24.7%	-9.5%	
Setúbal	1 615.1	1 295.7	1 444.2	1 780.9	1 770.0	5.1%	-10.9	-0.6%	+5.2%	
Sines	20 910.5	22 061.0	17 134.5	19 940.8	22 026.8	63.3%	+2 086.0	+10.5%	+0.1%	
Total	33 936.3	34 627.3	30 265.6	31 818.6	34 771.4	100.0%	+2 952.8	+9.3%	-0.3%	
	Δ%	+3.1%	+2.0%	-12.6%	+5.1%	+9.3%	-	-	-	-

sido acompanhado neste comportamento positivo pela maioria dos restantes portos, com exceção de Setúbal, que recua ligeiramente (-10,9 mil toneladas ou -0,6%). A segunda variação positiva mais significativa é registada em Lisboa, cujo movimento ultrapassa o de 2020 em +731,3 mt (+24,7%), indiciando a manutenção do ciclo de recuperação iniciado em março. Leixões apresenta um acréscimo de +107,9 mt (+1,5%) e Figueira da Foz de +38,6 mt (+29,1%).

O porto de Sines detém uma posição dominante neste mercado, conferida pela quota de 63,3%, com Leixões a surgir na segunda posição com 20,5% do total, a que se sucede Lisboa com 10,6% e Setúbal com 5,1%.

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Douro e Leixões	568.6	20.8%	+10.4%	7 112.0	20.5%	+107.9	+1.5%
Figueira da Foz	14.1	0.5%	+55.5%	171.0	0.5%	+38.6	+29.1%
Lisboa	316.4	11.6%	+24.2%	3 691.7	10.6%	+731.3	+24.7%
Setúbal	135.6	5.0%	-7.2%	1 770.0	5.1%	-10.9	-0.6%
Sines	1 701.8	62.2%	+2.0%	22 026.8	63.3%	+2 086.0	+10.5%
Total	2 736.4	100.0%	+5.5%	34 771.4	100.0%	+2 952.8	+9.3%

O mês de dezembro interrompe a sequência de duas variações observadas nos meses anteriores e regista um aumento de +142,9 mt, correspondente a +5,5%, com contributos mais significativos de Lisboa (+61,7 mt) e Leixões (+53,5 mt), a que se junta Sines (+33,2 mt) e Figueira da Foz (+5 mt), sendo o único registo negativo apresentado por Setúbal (-10,6 mt).

Considerando o sentido do fluxo da carga, ressalta o facto de os embarques terem representado 55,9% do movimento total e de ambos os fluxos terem registado comportamentos positivos e com idêntico nível de importância relativa, sendo de +1,74 milhões de toneladas (+9,8%) nos embarques e de +1,21 milhões de toneladas (+8,6%) nos desembarques, a que o tráfego de *transshipment* não é alheio.

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 +1,1 milhões de toneladas (+10,2%) e +983,7 mil toneladas (+10,8%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	3 801.5	19.5%	+35.9	+1.0%	3 310.5	21.6%	+72.0	+2.2%	+53.5%
Figueira da Foz	148.4	0.8%	+35.9	+31.9%	22.5	0.1%	+2.7	+13.5%	+86.8%
Lisboa	2 427.1	12.5%	+506.3	+26.4%	1 264.6	8.3%	+225.0	+21.6%	+65.7%
Setúbal	1 176.1	6.0%	+60.8	+5.5%	593.8	3.9%	-71.7	-10.8%	+66.4%
Sines	11 896.3	61.2%	+1 102.3	+10.2%	10 130.4	66.1%	+983.7	+10.8%	+54.0%
Total	19 449.6	100.0%	+1 741.2	+9.8%	15 321.8	100.0%	+1 211.6	+8.6%	+55.9%



Como atrás referido, o porto de Lisboa surge na segunda posição em termos de contributo para o desempenho positivo em ambos os fluxos de tráfego, com acréscimos de +506,3 mt (+26,4%) nos embarques e de +225 mt (+21,6%) nos desembarques.

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 86,8%. Naturalmente, o valor de 54% deste rácio no porto de Sines é muito influenciado pelo volume de carga movimentada em *transshipment* que tende a aproximar-se de uma repartição em partes iguais.

4.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, que detém mercados relevantes nos sete portos principais, movimentou no ano de 2021 um volume total de 6,11 milhões de toneladas, correspondente a 7,1% do total.

O comportamento deste mercado tem sido caracterizado por alguma irregularidade, alternando ciclos com variações positivas e negativas, mas com registos negativos sucessivos desde 2014, ano em que atingiu o valor mais elevado de sempre, até 2020, período no qual evoluiu a uma taxa média anual de -8,4%.

Em 2021 este mercado registou um importante aumento face a 2020, traduzido por +1,18 milhões de toneladas, ou +23,9%, fruto do comportamento de Aveiro, Setúbal e Leixões, traduzido principalmente por acréscimos respetivos de +563,3 mt (+39,9%), de +398,4 mt (+34,8%) e de +297,8 mt (+29,8%).

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	273.7	194.0	186.8	170.3	175.7	2.9%	+5.4	+3.2%	-10.6%	
Douro e Leixões	1 128.5	992.8	1 033.9	998.7	1 296.5	21.2%	+297.8	+29.8%	+3.2%	
Aveiro	1 286.2	1 602.1	1 512.9	1 410.1	1 973.4	32.3%	+563.3	+39.9%	+8.0%	
Figueira da Foz	991.1	872.3	987.9	983.3	938.3	15.4%	-45.0	-4.6%	+0.1%	
Lisboa	177.1	139.1	159.0	105.4	165.3	2.7%	+59.9	+56.9%	-3.8%	
Setúbal	1 687.3	1 378.1	1 271.2	1 144.7	1 543.2	25.3%	+398.4	+34.8%	-3.7%	
Sines	109.2	105.3	124.6	115.8	15.5	0.3%	-100.3	-86.6%	-17.9%	
Faro	2.1	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Total	5 656.1	5 283.7	5 277.4	4 928.4	6 107.9	100.0%	+1 179.5	+23.9%	+1.0%	
	Δ%	-10.7%	-6.6%	-0.1%	-6.6%	+23.9%	-	-	-	-

Mercê deste comportamento recente, a taxa média anual de crescimento calculada nos últimos cinco anos influiu para um valor positivo em novembro e reforçou em dezembro, fixando-a em +1%, muito por influência de Aveiro e de Leixões, que registam as suas melhores marcas de sempre.

O mercado mais significativo desta tipologia de carga é o de Aveiro, que representa 32,3% do total, seguindo-se Setúbal e Leixões com quotas respetivas de 25,3% e de 21,2%.

Os únicos portos que em 2021 exibem quebras relativamente a 2020 são Sines, cujo mercado é meramente simbólico, e Figueira da Foz, que recuam respetivamente -100,3 mt (-86,6%) e -45, mt (-4,6%).

As variações positivas mais expressivas foram já acima referidas, cabendo ainda referir que Lisboa, cujo mercado representa apenas 2,7%, registou um acréscimo de +59,9 mt (+56,9%).

O desempenho verificado no mês de dezembro, tomado isoladamente, apresenta um comportamento idêntico ao verificado em todo o ano, traduzindo globalmente um acréscimo de +23,2%, mas refletindo comportamentos muito assimétricos. O grupo de portos com variações positivas é encabeçado por Aveiro que apresenta um acréscimo de +121,2 mt, correspondente a +109,6%, seguido de longe pela Figueira da Foz, com +25,1 mt (+45%) e Lisboa, com +13,1 mt (+124,6%). Leixões e Setúbal registam as variações



negativas mais expressivas, de -36,5 mt (-36,9%) e de -29 mt (-26,8%), sendo ainda acompanhados por Viana do Castelo, com -2,3 mt (-17%).

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Viana do Castelo	11.0	2.2%	-17.0%	175.7	2.9%	+5.4	+3.2%
Douro e Leixões	62.4	12.7%	-36.9%	1 296.5	21.2%	+297.8	+29.8%
Aveiro	231.8	47.3%	+109.6%	1 973.4	32.3%	+563.3	+39.9%
Figueira da Foz	81.0	16.5%	+45.0%	938.3	15.4%	-45.0	-4.6%
Lisboa	23.7	4.8%	+124.6%	165.3	2.7%	+59.9	+56.9%
Setúbal	79.0	16.1%	-26.8%	1 543.2	25.3%	+398.4	+34.8%
Sines	1.3	0.3%	+117.8%	15.5	0.3%	-100.3	-86.6%
Total	490.1	100.0%	+23.2%	6 107.9	100.0%	+1 179.5	+23.9%

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se uma repartição igualitária entre o volume dos embarques e dos desembarques e apresentando ambos variações positivas, sendo, no entanto, a dos desembarques bastante mais expressiva do que a dos embarques.

Nos desembarques o acréscimo atinge +1,08 milhões de toneladas (+55%), e Aveiro destaca-se pela expressão da sua quota, de 44,6%, e da variação face a 2020, de +504,5 mt (+58,8%), sendo que Setúbal detém a segunda quota mais relevante, que se cifra em 28,9% e regista um crescimento de +305,6 mt (+52,8%), a que se segue Leixões com 17,9% deste segmento e a registar um significativo acréscimo de +311,1 mt (+131,8%).

No segmento de embarques o mercado encontra-se mais repartido, com a Figueira da Foz a destacar-se com uma quota de 24,5% e um acréscimo de +26,4 mt (+3,7%), próxima de Leixões, com uma quota de 24,6%, mas a recuar -13,3 mt (-1,7%) face a 2020. Nas posições seguintes surgem Setúbal e Aveiro com quotas de 21,6% e de 20%, ambos a registar acréscimos, respetivamente de +92,8 mt (+16,4%) e +58,8 mt (+10,6%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ %			Δ ton	Δ %	
Viana do Castelo	156.7	5.1%	+6.0	+4.0%	19.0	0.6%	-0.6	-2.9%	+89.2%
Douro e Leixões	749.5	24.6%	-13.3	-1.7%	547.0	17.9%	+311.1	+131.8%	+57.8%
Aveiro	611.0	20.0%	+58.8	+10.6%	1 362.4	44.6%	+504.5	+58.8%	+31.0%
Figueira da Foz	746.8	24.5%	+26.4	+3.7%	191.5	6.3%	-71.4	-27.2%	+79.6%
Lisboa	114.4	3.7%	+25.5	+28.8%	50.9	1.7%	+34.4	+208.3%	+69.2%
Setúbal	658.3	21.6%	+92.8	+16.4%	884.9	28.9%	+305.6	+52.8%	+42.7%
Sines	14.5	0.5%	-101.3	-87.5%	1.0	0.0%	+1.0	-	+93.5%
Total	3 051.2	100.0%	+94.9	+3.2%	3 056.7	100.0%	+1 084.6	+55.0%	+50.0%

4.1.3. Ro-Ro

Avaliação a evolução dos vários mercados de carga no período entre 2017 e 2021, constata-se que da carga Ro-Ro é o que apresenta uma trajetória de crescimento mais acentuado, ao apresentar uma taxa média anual de crescimento de +7,4%, atingindo 1,97 milhões de toneladas, representando, contudo, apenas 2,3% do total de carga movimentada.



Após a quebra de -7,9% observada em 2020 face ao ano anterior, por efeito claro da pandemia de covid-19, nomeadamente pela retração do mercado automóvel, este mercado regista em 2021 um significativo acréscimo de +13,5%, que resulta na total recuperação da quebra anterior e atinge mesmo o valor mais elevado de sempre, excedendo em +4,6% o anterior máximo, registado em 2019.

Este mercado é basicamente constituído pelos portos de Leixões e de Setúbal, este último pelo seu papel no comércio internacional do ramo automóvel, e o primeiro muito influenciado 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.

Importa sublinhar a inversão de posições entre estes dois portos, pois recuando a 2013 verifica-se que Leixões detinha uma quota de 25,5% que evoluiu para os atuais 77,6%, enquanto Setúbal passou de 67,7% para 20,1% em 2021. Lisboa era naquele ano responsável por 6,7% do mercado, tendo hoje praticamente saído do mercado, dando lugar a Sines, que estava ausente em 2013, marcou presença em 2015, e de 2017 até 2021 tem vindo a crescer sucessivamente de forma significativa, atingindo uma quota, ainda pouco expressiva, de 2,3%.

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	1 061.7	1 157.7	1 321.6	1 335.7	1 529.1	77.6%	+193.4	+14.5%	+9.2%	
Setúbal	350.7	415.2	519.7	356.7	395.4	20.1%	+38.7	+10.9%	+0.8%	
Sines	5.8	16.4	33.8	42.9	45.7	2.3%	+2.8	+6.5%	+60.2%	
Total	1 428.2	1 599.3	1 884.2	1 736.1	1 970.2	100.0%	+234.1	+13.5%	+7.4%	
	Δ%	+21.3%	+12.0%	+17.8%	-7.9%	+13.5%	-	-	-	-

Para o desempenho observado em 2021 contribuiu de forma mais significativa o porto de Leixões, que com um acréscimo de +193,4 mt, correspondente a +14,5%, regista o movimento mais elevado de sempre. Setúbal regista igualmente um comportamento positivo, traduzido por um acréscimo de +38,7 mt, +10,9%.

O movimento verificado no próprio mês de dezembro, tomado individualmente, contribui positivamente para o comportamento anual, ao registar uma variação homóloga de +34,4 mt, correspondente a +25%, que contou com a participação de todos os portos, sendo a de Leixões ligeiramente mais significativa do que a de Setúbal, com valores respetivos de +17,8 mt (+18,7%) e de +15,4 mt (+39,1%).

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Douro e Leixões	112.8	65.5%	+18.7%	1 529.1	77.6%	+193.4	+14.5%
Setúbal	54.7	31.8%	+39.1%	395.4	20.1%	+38.7	+10.9%
Sines	4.6	2.7%	+35.5%	45.7	2.3%	+2.8	+6.5%
Total	172.1	100.0%	+25.0%	1 970.2	100.0%	+234.1	+13.5%

No que se refere ao sentido das operações observa-se que o peso dos embarques ultrapassa 0,1 pp a fasquia dos 50%, e regista uma variação global positiva de +129,1 mt (+15%), refletindo o comportamento positivo

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	664.1	67.3%	+86.3	+14.9%	865.0	88.0%	+107.1	+14.1%	+43.4%
Setúbal	276.9	28.1%	+38.3	+16.1%	118.5	12.0%	+0.4	+0.3%	+70.0%
Sines	45.7	4.6%	+5.1	+12.5%	0.0	0.0%	-2.3	-100.0%	+100.0%
Total	986.7	100.0%	+129.1	+15.0%	983.5	100.0%	+105.0	+12.0%	+50.1%



de todos os portos que constituem o mercado, contando com o contributo maioritário de Leixões, com +86,3 mt (+14,9%), sendo de +38,3 mt (+16,1%) o de Setúbal.

O fluxo de desembarques reflete também um comportamento global positivo, de +105 mt (+12%), igualmente por responsabilidade absoluta de Leixões, que regista um acréscimo de +107,1 mt (+14,1%), dado que os restantes apresentam variações sem expressão significativa.

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques sobre o total de 70%, 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.

As recentes alterações verificadas no mercado da geração de eletricidade levaram ao encerramento da atividade daquelas centrais termoelétricas, já consumado em 2021, ano em que ainda se assistiu à geração de eletricidade por queima de carvão mineral, mas sem se ter verificado qualquer importação desse combustível, tendo, por conseguinte, sido utilizados os stocks existentes, nomeadamente na central do Pego, que cessou a sua atividade já no mês de novembro.

No porto de Setúbal verifica-se que apenas em seis meses de 2021 se realizaram operações de desembarque desta tipologia de carga, num total de 172,1 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	259.9	228.2	249.4	150.7	172.1	93.2%	+21.4	+14.2%	-11.5%	
Sines	6 122.1	4 877.8	2 956.9	3 915	12.5	6.8%	-379	-96.8%	-	
Total	6 382.1	5 106.0	3 206.3	542.2	184.6	100.0%	-357.7	-66.0%	-	
Δ%	+12.7%	-20.0%	-37.2%	-83.1%	-66.0%	-	-	-	-	-

sendo de salientar que, comparativamente a 2020, o movimento do ano de 2021 traduz uma quebra global de -357,7 mt, correspondente a -66%, resultante dos parciais +21,4 mt (+14,2%) observado em Setúbal e



de -379,1 mt (-96,8%) em Sines. Sublinha-se que a quebra referida em 2021 apresenta já uma pequena expressão, dado que o ano de comparação, 2020, havia já registado uma quebra face a 2019 de -2,66 milhões de toneladas.

4.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, tendo no ano de 2021 movimentado 1,16 milhões de toneladas, a que corresponde a uma quota de 1,4% do total geral de carga movimentada.

Este mercado é praticamente, constituído pelos portos de Leixões e Setúbal, com quotas respetivas de 48% e de 50,6%, sendo que neste período ainda contou com a participação de Sines que registou o embarque de 15,7 mt, a que corresponde uma quota simbólica de 1,4%.

Em termos de evolução anual, constata-se a existência de uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +3,3% apurada desde 2017, resultando basicamente do encontro das tendências de sinal contrário com *tmac* de -0,5% em Leixões e de +13,2% 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	640.8	537.6	544.6	676.3	557.3	48.0%	-119.0	-17.6%	-0.5%	
Figueira da Foz	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Lisboa	16.4	3.0	8.2	4.5	0.0	0.0%	-4.5	-100.0%	-66.4%	
Setúbal	361.7	392.4	463.3	499.4	588.2	50.6%	+88.8	+17.8%	+13.2%	
Sines	71.0	50.4	51.3	20.1	15.7	1.4%	-4.3	-21.6%	-33.7%	
Total	1 094.0	983.4	1 067.5	1 200.3	1 162.0	100.0%	-38.2	-3.2%	+3.3%	
Δ%	-0.3%	-10.1%	+8.6%	+12.4%	-3.2%	-	-	-	-	-

Neste período assistiu-se a uma diminuição de -38,2 mt (-3,2%) face a 2020, tendo sido determinada por Leixões, que protagoniza uma quebra de -119 mt (-17,6%) e anula a variação positiva de Setúbal, de +88,8 mt (+17,8%).

O movimento registado no mês de dezembro apresenta uma variação positiva de +31,5 mt (+33,4%) que contribui significativamente para o resultado do ano, resultando de comportamentos positivos de Setúbal (+22,7 mt, +52,7%) e de Leixões (+13,2 mt, +28,2%).

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Douro e Leixões	60.2	47.8%	+28.2%	557.3	48.0%	-119.0	-17.6%
Lisboa	0.0	0.0%	-	0.0	0.0%	-4.5	-100.0%
Setúbal	65.7	52.2%	+52.7%	588.2	50.6%	+88.8	+17.8%
Sines	0.0	0.0%	-100.0%	15.7	1.4%	-4.3	-21.6%
Total	126.0	100.0%	+33.4%	1 162.0	100.0%	-38.2	-3.2%

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 +83,5 mt (+15,9%), enquanto nos desembarques se verifica uma diminuição de -121,7 mt (-18%).

Este mercado apresenta a particularidade de concentrar em Setúbal a quase totalidade das operações de embarque e em Leixões a quase totalidade das 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	0.6%	-1.7	-31.3%	553.6	100.0%	-117.3	-17.5%	+0.7%
Lisboa	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-4.5	-100.0%	-
Setúbal	588.2	96.7%	+88.8	+17.8%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Sines	15.7	2.6%	-4.3	-21.6%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	608.5	100.0%	+83.5	+15.9%	553.6	100.0%	-121.7	-18.0%	+52.4%

4.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimentou em 2021 um volume de 4,73 milhões de toneladas, representando 5,5% 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%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente por Aveiro e Leixões, com quotas respetivas de 17,2% e de 11,9%.

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	5.9	0.1%	-8.8	-59.8%	+12.5%	
Douro e Leixões	626.1	692.5	640.1	568.6	562.6	11.9%	-5.9	-1.0%	-4.0%	
Aveiro	1 110.4	1 065.8	1 077.0	890.6	814.4	17.2%	-76.2	-8.6%	-7.5%	
Figueira da Foz	7.4	6.3	16.1	31.4	11.7	0.2%	-19.7	-62.8%	+28.3%	
Lisboa	3 330.4	3 418.3	3 319.0	3 155.7	3 307.6	70.0%	+151.9	+4.8%	-0.9%	
Setúbal	34.1	0.0	4.2	15.7	22.1	0.5%	+6.4	+41.0%	-5.4%	
Sines	0.0	10.8	3.0	2.3	2.9	0.1%	+0.6	+26.1%	-6.9%	
Total	5 108.5	5 203.3	5 102.4	4 678.9	4 727.1	100.0%	+48.3	+1.0%	-2.6%	
Δ%	+7.8%	+1.9%	-1.9%	-8.3%	+1.0%	-	-	-	-	-

Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada desde 2017, este mercado regista uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de -2,6%, resultante do comportamento da quase totalidade dos portos, embora o impacto mais intenso seja induzido principalmente por Lisboa, que para esse indicador apresenta o valor de -0,9%. A *tmac* de Aveiro ascende a -7,5% e a de Leixões a -4%.

No ano de 2021, por comparação com 2020, observa-se globalmente um ligeiro acréscimo de cerca de +48,3 mt, correspondente a +1%, resultante maioritariamente do contributo de Lisboa, que regista um aumento de +151,9 mt (+4,8%), que logra anular os registos negativos mais expressivos, apurados em Aveiro e na

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Viana do Castelo	3.2	0.6%	-	5.9	0.1%	-8.8	-59.8%
Douro e Leixões	80.6	15.5%	+128.9%	562.6	11.9%	-5.9	-1.0%
Aveiro	94.1	18.0%	-9.3%	814.4	17.2%	-76.2	-8.6%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-100.0%	11.7	0.2%	-19.7	-62.8%
Lisboa	343.5	65.9%	+30.8%	3 307.6	70.0%	+151.9	+4.8%
Setúbal	0.0	0.0%	-	22.1	0.5%	+6.4	+41.0%
Sines	0.0	0.0%	-	2.9	0.1%	+0.6	+26.1%
Total	521.4	100.0%	+27.4%	4 727.1	100.0%	+48.3	+1.0%



Figueira da Foz, cujos valores se cifram respetivamente em -76,2 mt (-8,6%) e em -19,7 mt (-62,8%).

O referido comportamento globalmente positivo deste mercado é resultante do movimento registado no próprio mês de dezembro, que excede o homólogo de 2020 em +112,1 mt (+27,4%) e inflete a variação negativa acumulada de novembro. Os portos que contribuíram para este desenlace foram Lisboa e Leixões, que conseguiram variações positivas respetivas de +80,9 mt (+30,8%) e de +45,4 mt (+128,9%).

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,7%, limitando-se os embarques a 155,7 mt, das quais 151,7 mt são efetuados por Lisboa.

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%	-	-	5.9	0.1%	-8.8	-59.8%	+0.0%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	562.6	12.3%	-5.9	-1.0%	+0.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	814.4	17.8%	-76.2	-8.6%	+0.0%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	11.7	0.3%	-19.7	-62.8%	+0.0%
Lisboa	151.7	97.4%	+36.9	+32.2%	3 155.9	69.0%	+115.0	+3.8%	+4.6%
Setúbal	4.0	2.6%	+4.0	-	18.1	0.4%	+2.4	+15.4%	+18.1%
Sines	0.0	0.0%	-	-	2.9	0.1%	+0.6	+26.1%	+0.0%
Total	155.7	100.0%	+40.9	+35.7%	4 571.4	100.0%	+7.3	+0.2%	+3.3%

A tonelagem dos Produtos Agrícolas desembarcados no conjunto dos portos registou um ligeiríssimo acréscimo de +7,3 mt (+0,2%), por efeito principal do desempenho de Lisboa, que com um acréscimo de +115 mt (+3,8%) anula os registos negativos mais expressivos de Aveiro e da Figueira da Foz, respetivamente de -76,2 mt (-8,6%) e de -19,7 mt (-62,8%).

4.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos movimentou no ano de 2021 um total de 6,81 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 -4,4%, resultante da conjugação de comportamentos distintos dos diversos portos, sendo negativas e apresentando maior intensidade estas taxas apuradas nos portos de Lisboa (-12,8%), Setúbal (-3,2%) e Aveiro (-3,3%). O único porto com dimensão significativa e *tmac* positiva é Leixões, com +1,9%.

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	79.5	103.8	132.9	143.3	2.1%	+10.4	+7.8%	+14.3%	
Douro e Leixões	1 089.5	1 351.7	1 446.0	938.8	1 410.6	20.7%	+471.9	+50.3%	+1.9%	
Aveiro	1 483.5	1 531.6	1 459.0	1 200.8	1 413.0	20.8%	+12.3	+1.7%	-3.3%	
Figueira da Foz	856.5	963.9	753.4	810.7	682.9	10.0%	-27.8	-1.8%	-6.0%	
Lisboa	2 026.0	1 794.7	1 597.1	1 496.3	1 105.1	16.2%	-91.3	-2.1%	-12.8%	
Setúbal	2 010.8	2 129.4	2 025.2	2 005.5	1 750.2	25.7%	-55.4	-1.7%	-3.2%	
Sines	167.8	246.3	148.5	132.1	258.4	3.8%	+25.2	+9.5%	+3.6%	
Faro	81.9	145.8	110.7	180.9	45.5	0.7%	-35.4	-7.8%	-3.3%	
Total	7 813.3	8 242.9	7 643.6	6 898.0	6 808.9	100.0%	-89.2	-1.3%	-4.4%	
	Δ%	+13.1%	+5.5%	-7.3%	-9.8%	-1.3%	-	-	-	-



O conjunto dos mercados de Outros Granéis Sólidos regista em 2021 uma variação negativa de -89,2 mt, correspondente a -1,3%, por absorção de influências negativas de vários portos, com destaque principal para Lisboa e Setúbal, que diminuem respetivamente -391,3 mt (-26,1%) e -255,4 mt (-12,7%), e ainda de Faro (-135,4 mt, -74,8%) e da Figueira da Foz (-127,8 mt, -15,8%).

A contrariar estas variações negativas assinala-se o comportamento positivo e muito expressivo de Leixões, que se traduz num acréscimo de +471,9 mt (+50,3%), acompanhado por Aveiro, que movimenta +212,3 mt (+17,7%) do que em 2020.

O movimento realizado no próprio mês de dezembro contribui para mitigar significativamente o comportamento anual que apresenta uma variação negativa acumulada a novembro de -185,9 mt, e que a variação de dezembro vem diminuir para -89,2 mt. A variação homóloga positiva tem origem maioritária nos portos de Leixões e de Setúbal, com valores respetivos de +72,9 mt (+179,2%) e de +68,6 mt (+41,6%), mais expressivamente contrariados por Aveiro, com -45,1 mt (-40,1%).

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Viana do Castelo	10.2	1.6%	-17.6%	143.3	2.1%	+10.4	+7.8%
Douro e Leixões	113.5	18.1%	+179.2%	1 410.6	20.7%	+471.9	+50.3%
Aveiro	67.3	10.7%	-40.1%	1 413.0	20.8%	+212.3	+17.7%
Figueira da Foz	64.6	10.3%	+5.2%	682.9	10.0%	-127.8	-15.8%
Lisboa	99.9	15.9%	-11.0%	1 105.1	16.2%	-391.3	-26.1%
Setúbal	233.4	37.2%	+41.6%	1 750.2	25.7%	-255.4	-12.7%
Sines	37.8	6.0%	+327.6%	258.4	3.8%	+126.2	+95.5%
Faro	0.0	0.0%	-100.0%	45.5	0.7%	-135.4	-74.8%
Total	626.8	100.0%	+18.2%	6 808.9	100.0%	-89.2	-1.3%

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 42,8% do movimento total e regista um decréscimo de -629,6 mt (-17,8%), por influência da maioria dos portos, com exceção de Sines (+38,4 mt) e de Aveiro (+15,8 mt, +3,2%), mas com particular destaque para Setúbal que apresenta uma quebra de -219 mt (-20,5%), seguido de Lisboa, com -164,4 mt (-15,7%), e ainda de Faro e da Figueira da Foz, com variações negativas respetivas de -135,4 mt (-74,8%) e de -111,5 mt (-25%).

Contrariamente, no fluxo de desembarques regista-se uma variação global positiva, que se cifra em +540,5 mt (+16,1%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +509,4 mt (+70,7%), contando ainda com o expressivo apoio de Aveiro, de +196,4 mt (+28,1%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2020		ton	Quota	Variação sobre 2020		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	57.4	2.0%	-16.1	-21.9%	85.9	2.2%	+26.5	+44.5%	+40.0%
Douro e Leixões	181.2	6.2%	-37.6	-17.2%	1 229.5	31.6%	+509.4	+70.7%	+12.8%
Aveiro	518.2	17.8%	+15.8	+3.2%	894.9	23.0%	+196.4	+28.1%	+36.7%
Figueira da Foz	335.0	11.5%	-111.5	-25.0%	347.8	8.9%	-16.4	-4.5%	+49.1%
Lisboa	881.1	30.3%	-164.4	-15.7%	223.9	5.7%	-226.9	-50.3%	+79.7%
Setúbal	850.5	29.2%	-219.0	-20.5%	899.7	23.1%	-36.4	-3.9%	+48.6%
Sines	43.4	1.5%	+38.4	+768.8%	214.9	5.5%	+87.8	+69.0%	+16.8%
Faro	45.5	1.6%	-135.4	-74.8%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	2 912.3	100.0%	-629.6	-17.8%	3 896.6	100.0%	+540.5	+16.1%	+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 resulta, naturalmente, uma forte modificação na estrutura deste mercado, deixando de ter expressão em Leixões, o que já se observa no ano 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 anual do volume de Petróleo Bruto movimentado desde 2017 revela uma sequência de variações negativas sucessivas, em que, curiosamente, a menos expressiva ocorre precisamente em 2020, e que tem associada uma taxa média anual de crescimento de -9,7%. Esta tendência encerra uma mais forte influência de Leixões, em que apresenta uma taxa média anual de -33,5%, quando a de Sines, igualmente negativa mas de -1,2%.

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	4 848.8	4 165.1	4 148.3	2 605.7	244.8	2.6%	-2 360.9	-90.6%	-33.5%	
Sines	9 545.6	8 435.8	7 086.6	8 336.8	9 079.8	97.4%	+743.0	+8.9%	-1.2%	
Total	14 394.4	12 600.8	11 235.0	10 942.5	9 324.6	100.0%	-1 618.0	-14.8%	-9.7%	
Δ%	-15.3%	-12.5%	-10.8%	-2.6%	-14.8%	-	-	-	-	-

Em 2021 o mercado de Petróleo Bruto apresenta uma quota de 10,9% do total movimentado (inferior em 2,5 pp à registada em 2020), correspondendo a um total de 9,32 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -1,62 milhões de toneladas (-14,8%) face a 2020. Assinala-se, no entanto, o facto de este volume se encontrar a -7,67 milhões de toneladas (-45,1%) do volume máximo registado em 2016, ano em que Sines ultrapassou 13 milhões de toneladas.



A variação apurada em 2021 é determinada pela quebra de -2,36 milhões de toneladas em Leixões (-90,6%), que anula o acréscimo de +743 mil toneladas em Sines (+8,9%), situação que indicia a eventualidade de não se haver efetuado uma total transferência da atividade de refinação de Leixões para Sines, atenta a desproporção das variações observadas.

O comportamento deste mercado no mês de dezembro de 2021 confirma o significativo agravamento do desempenho negativo a que se vinha assistindo, pois no último quadrimestre foram registadas variações homólogas negativas em todos os meses, tendo representado uma quebra de -1,8 milhões de toneladas. A título de curiosidade pode referir-se que no primeiro quadrimestre foram igualmente registadas apenas variações homólogas negativas, que totalizaram -1,34 milhões de toneladas, e no segundo quadrimestre apenas variações positivas, num total de +1,52 milhões de toneladas.

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-100.0%	244.8	2.6%	-2 360.9	-90.6%
Sines	484.6	100.0%	-41.6%	9 079.8	97.4%	+743.0	+8.9%
Total	484.6	100.0%	-46.8%	9 324.6	100.0%	-1 618.0	-14.8%

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, representando 0,17% do total.

4.3.2. Produtos Petrolíferos

O movimento portuário efetuado no ano de 2021 no mercado dos Produtos Petrolíferos traduziu-se num total de 18,28 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 21,3%, 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 +0,2%, não obstante a quebra de -11,4% 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	43.0	41.8	45.9	39.2	51.1	0.3%	+11.9	+30.2%	+3.2%	
Douro e Leixões	3 478.2	3 221.9	3 233.8	2 564.9	2 226.6	12.2%	-338.3	-13.2%	-10.3%	
Aveiro	564.6	737.9	556.7	488.8	815.5	4.5%	+326.8	+66.9%	+4.1%	
Lisboa	1 131.7	1 142.4	1 248.9	944.1	739.1	4.0%	-204.9	-21.7%	-9.1%	
Setúbal	42.8	97.5	92.1	88.3	101.1	0.6%	+12.8	+14.5%	+13.9%	
Sines	12 676.2	11 613.0	13 564.4	12 478.6	14 343.9	78.5%	+1 865.3	+14.9%	+3.3%	
Total	17 936.5	16 854.5	18 741.7	16 603.9	18 277.4	100.0%	+1 673.5	+10.1%	+0.2%	
	Δ%	+12.2%	-6.0%	+11.2%	-11.4%	+10.1%	-	-	-	-

O comportamento deste mercado recebe uma influência determinante do porto de Sines que detém uma quota de 78,5% e apresenta uma taxa média anual de crescimento de +3,3%, a que não é alheio o significativo volume das importações de 'gás natural liquefeito'. Na segunda posição, em termos de influência no Ecosistema Portuário do Continente, surge naturalmente o porto de Leixões com uma quota de 12,2%, cuja tendência de evolução se processa agora segundo um valor negativo de -10,3%, 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 4,5% e de 4%, seguindo o primeiro uma trajetória positiva, de +4,1%, e o segundo uma trajetória negativa, de -9,1%.



O movimento registado em 2021 reflete um desempenho positivo face ao período homólogo de 2020, traduzido por um acréscimo de +1,67 milhões de toneladas (+10,1%), fortemente alavancado no porto de Sines que é responsável por um aumento de +1,87 milhões de toneladas (+14,9%), acompanhado, a uma menor escala, embora refletindo um crescimento assinalável, por Aveiro, cujo acréscimo face a 2020 se traduz por +326,8 mt (+66,9%). Registos negativos são apenas assinalados em Leixões e Lisboa, com quebras respetivas de -338,3 mt (-13,2%) e de -204,9 mt (-21,7%), respetivamente.

O movimento verificado no próprio mês de dezembro, tomado isoladamente, traduz uma ligeira variação homóloga negativa, de -38 mt (-2,7%), refletindo comportamentos negativos da maioria dos portos, com

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Viana do Castelo	3.6	0.3%	-8.4%	51.1	0.3%	+11.9	+30.2%
Douro e Leixões	182.4	13.4%	+11.7%	2 226.6	12.2%	-338.3	-13.2%
Aveiro	75.4	5.6%	+145.1%	815.5	4.5%	+326.8	+66.9%
Lisboa	45.1	3.3%	-36.8%	739.1	4.0%	-204.9	-21.7%
Setúbal	5.3	0.4%	-27.4%	101.1	0.6%	+12.8	+14.5%
Sines	1 046.9	77.1%	-6.5%	14 343.9	78.5%	+1 865.3	+14.9%
Total	1 358.7	100.0%	-2.7%	18 277.4	100.0%	+1 673.5	+10.1%

maior destaque para Sines, que vê diminuir o movimento mensal em -73,3 mt (-6,5%). Os portos com registos positivos são Aveiro e Leixões, com variações respetivas de +44,7 mt (+145,1%) e de +19,1 mt (+11,7%).

Considerando o sentido das operações, traduzido no quadro seguinte, constata-se que o volume dos embarques representou 42,9% do total e observou globalmente um acréscimo de +176,3 mt (+2,3%) por efeito exclusivo de Sines, que com um acréscimo de +1,11 milhões de toneladas (+17,5%), anula a quebra observada em Leixões, de -895,6 mt (-73,1%).

Este segmento de mercado esgota-se agora praticamente no porto de Sines, dada a significativa diminuição da quota de Leixões, que era de 27,2% em 2019 e agora é de 4,2%, facto a que não será alheio o encerramento da atividade de refinação em Matosinhos.

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%	-15.5	-39.6%	27.4	0.3%	+27.4	-	+46.4%
Douro e Leixões	329.5	4.2%	-895.6	-73.1%	1 897.1	18.2%	+557.4	+41.6%	+14.8%
Aveiro	2.0	0.0%	+2.0	-	813.5	7.8%	+324.8	+66.5%	+0.2%
Lisboa	11.0	0.1%	-29.3	-72.7%	728.1	7.0%	-175.6	-19.4%	+1.5%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	101.1	1.0%	+12.8	+14.5%	+0.0%
Sines	7 472.9	95.3%	+1 114.7	+17.5%	6 870.9	65.8%	+750.6	+12.3%	+52.1%
Total	7 839.1	100.0%	+176.3	+2.3%	10 438.3	100.0%	+1 497.3	+16.7%	+42.9%

O volume dos desembarques excede em quase +1,5 milhões de toneladas (+16,7%) o volume de 2020, com contributos mais significativos de Sines e de Leixões, que apresentam acréscimos respetivos de +750,6 mt (+12,3%) e de +557,4 mt (+41,6%), sendo ainda de realçar o acréscimo gerado por Aveiro, de +324,8 mt (+66,5%). Lisboa é o único porto que regista uma variação negativa, de -175,6 mt (-19,4%), 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 ano de 2021 o mercado dos Outros Granéis Líquidos movimentou um volume de 2,33 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 2,7% e a sua evolução desde 2017, tem subjacente uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,5%.

Esta tendência de evolução global é condicionada de forma mais significativa pelo comportamento do porto de Sines, que com uma quota de 32,3% apresenta uma *tmac* de +24,9%. O segundo mercado com maior dimensão é Aveiro, detendo uma quota de 28,5%, apresenta também uma tendência de evolução positiva, embora muito ligeira, de +0,7%, após ter recuado -20,2%, bem como Setúbal, que representa 10,2% do mercado total e cresce a uma média de +1,7% ao ano, apurada nos últimos cinco anos. Com evolução média negativa assinalam-se os portos de Lisboa e de Leixões, que com quotas respetivas de 18,1% e de 10,5% evoluem a -5,4% e a -11,7% ao ano.

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	468.8	388.0	377.2	383.1	243.5	10.5%	-139.6	-16.4%	-11.7%	
Aveiro	707.6	686.5	890.0	830.4	662.7	28.5%	-167.7	-20.2%	+0.7%	
Figueira da Foz	10.0	10.7	19.2	6.0	9.9	0.4%	+3.9	+65.3%	-4.3%	
Lisboa	505.6	424.3	412.1	356.7	421.8	18.1%	+65.1	+18.2%	-5.4%	
Setúbal	231.9	214.8	270.3	243.3	238.2	10.2%	-5.1	-2.1%	+1.7%	
Sines	276.2	454.6	680.6	696.0	753.0	32.3%	+57.0	+8.2%	+24.9%	
Total	2 200.1	2 179.0	2 649.4	2 515.5	2 329.2	100.0%	-186.3	-7.4%	+2.5%	
	Δ%	+5.4%	-1.0%	+21.6%	-5.1%	-7.4%	-	-	-	-

O comportamento deste mercado no ano de 2021 reflete uma redução de -186,3 mt (-7,4%) face a 2020, por influência maioritária de Aveiro e de Leixões que ao recuarem respetivamente -167,7 mt (-20,2%) e -139,6 mt (-36,4%). Estas variações negativas foram ligeiramente mitigadas por Lisboa e Sines, cujo movimento traduz acréscimos respetivos de +65,1 mt (+18,2%) e de +57 mt (+8,2%).

O mês de dezembro contribuiu ligeiramente para o desempenho anual negativo ao registar uma quebra de -7,5 mt (-3,4%), por influência de Leixões (-24,8 mt, -59,3%) e Aveiro (-14,6 mt, -24%). Sines, Setúbal e Lisboa apresentam variações positivas, destacando-se Sines com um acréscimo de +22,4 mt (+46,5%).

Porto	Dezembro			Janeiro / Dezembro			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ ton	Δ %
Douro e Leixões	17.1	7.9%	-59.3%	243.5	10.5%	-139.6	-36.4%
Aveiro	46.4	21.4%	-24.0%	662.7	28.5%	-167.7	-20.2%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	9.9	0.4%	+3.9	+65.3%
Lisboa	55.4	25.6%	+4.0%	421.8	18.1%	+65.1	+18.2%
Setúbal	27.2	12.5%	+37.5%	238.2	10.2%	-5.1	-2.1%
Sines	70.7	32.6%	+46.5%	753.0	32.3%	+57.0	+8.2%
Total	216.8	100.0%	-3.4%	2 329.2	100.0%	-186.3	-7.4%

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 30,4% do total, tendo a correspondente tonelage observado um decréscimo de -134,6 mt (-16%), por efeito maioritário de Leixões, que observa um decréscimo de -164,8 mt (-62,6%).

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, embora de menor expressão, traduzida por -51,7 mt (-3,1%), por responsabilidade exclusiva de Aveiro, que regista a única



variação negativa, ascendo a -210,3 mt (-36,9%), anulando as variações positivas verificadas nos restantes portos, com destaque para a de Sines (+82,8 mt, +16,1%), mas sendo também de referir a de Lisboa (+47,5 mt, +20,2%) e de Leixões (+25,2 mt, +21,1%).

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	13.9%	-164.8	-62.6%	144.8	8.9%	+25.2	+21.1%	+40.5%
Aveiro	302.8	42.7%	+42.6	+16.4%	359.9	22.2%	-210.3	-36.9%	+45.7%
Figueira da Foz	9.9	1.4%	+3.9	+65.3%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Lisboa	139.4	19.7%	+17.6	+14.5%	282.4	17.4%	+47.5	+20.2%	+33.1%
Setúbal	1.0	0.1%	-8.2	-89.0%	237.2	14.6%	+3.1	+1.3%	+0.4%
Sines	157.0	22.1%	-25.8	-14.1%	596.0	36.8%	+82.8	+16.1%	+20.8%
Total	708.8	100.0%	-134.6	-16.0%	1 620.3	100.0%	-51.7	-3.1%	+30.4%

Lisboa, 25 de fevereiro de 2022



ANEXOS



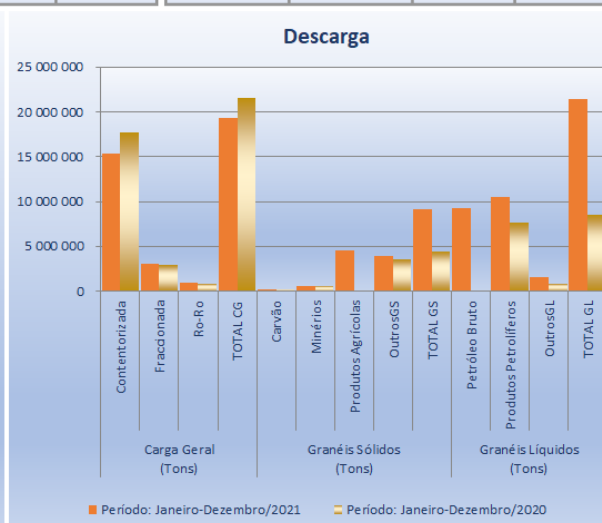
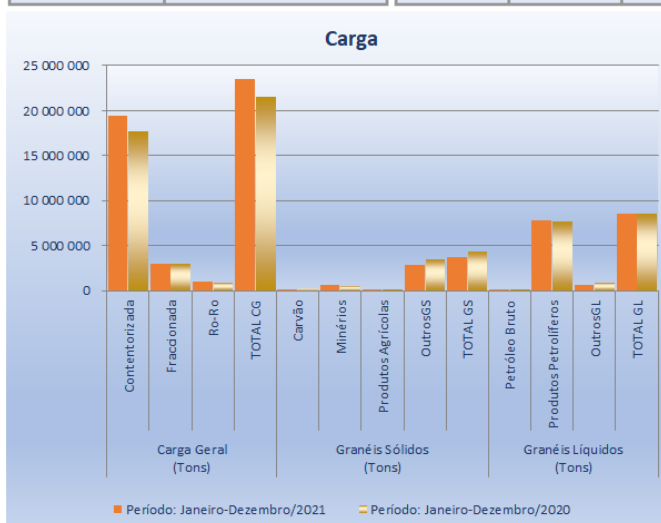
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2019-2021)

		Período de Janeiro a Dezembro								
		2019		2020		2021		Δ% 2020 / 2019	Δ% 2021 / 2020	Δ% 2021 / 2019
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%			
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	200	1.9%	202	2.1%	250	2.6%	+1.0%	+23.8%	+25.0%
	Douro e Leixões	2 600	24.4%	2 484	26.3%	2 426	25.5%	-4.5%	-2.3%	-6.7%
	Aveiro	1 031	9.7%	972	10.3%	1 058	11.1%	-5.7%	+8.8%	+2.6%
	Figueira da Foz	458	4.3%	461	4.9%	417	4.4%	+0.7%	-9.5%	-9.0%
	Lisboa	2 595	24.4%	1 661	17.6%	1 683	17.7%	-36.0%	+1.3%	-35.1%
	Setúbal	1 533	14.4%	1 616	17.1%	1 697	17.8%	+5.4%	+5.0%	+10.7%
	Sines	2 119	19.9%	1 995	21.1%	1 949	20.5%	-5.9%	-2.3%	-8.0%
	Faro	29	0.3%	46	0.5%	15	0.2%	+58.6%	-67.4%	-48.3%
	Portimão	78	0.7%	7	0.1%	24	0.3%	-91.0%	+242.9%	-69.2%
	TOTAL	10 643	100.0%	9 444	100.0%	9 519	100.0%	-11.3%	+0.8%	-10.6%
NAVIOS (10 ³ GT)	Viana do Castelo	832	7.8%	820	8.7%	859	0.5%	-1.5%	+4.8%	+3.3%
	Douro e Leixões	35 426	332.9%	28 516	302.0%	26 924	16.6%	-19.5%	-5.6%	-24.0%
	Aveiro	5 811	54.6%	5 105	54.1%	5 810	3.6%	-12.2%	+13.8%	-0.0%
	Figueira da Foz	1 617	15.2%	1 706	18.1%	1 523	0.9%	+5.5%	-10.8%	-5.8%
	Lisboa	51 044	479.6%	21 353	226.1%	23 211	14.3%	-58.2%	+8.7%	-54.5%
	Setúbal	22 496	211.4%	21 389	226.5%	22 057	13.6%	-4.9%	+3.1%	-1.9%
	Sines	85 518	803.5%	88 981	942.2%	81 957	50.4%	+4.0%	-7.9%	-4.2%
	Faro	90	0.8%	138	1.5%	41	0.0%	+53.8%	-70.5%	-54.7%
	Portimão	1 298	12.2%	8	0.1%	244	0.2%	-99.3%	+2797.2%	-81.2%
	TOTAL	204 130	100.0%	168 016	100.0%	162 627	100.0%	-17.7%	-3.2%	-20.3%
CARGA MOVIMENTADA (10 ³ Tons)	Viana do Castelo	380.2	0.4%	357.2	0.4%	376.8	0.4%	-6.1%	+5.5%	-0.9%
	Douro e Leixões	19 556.0	22.5%	17 076.0	20.9%	15 183.2	17.7%	-12.7%	-11.1%	-22.4%
	Aveiro	5 495.9	6.3%	4 820.6	5.9%	5 679.1	6.6%	-12.3%	+17.8%	+3.3%
	Figueira da Foz	1 932.7	2.2%	1 963.8	2.4%	1 813.7	2.1%	+1.6%	-7.6%	-6.2%
	Lisboa	11 472.1	13.2%	9 023.8	11.0%	9 430.6	11.0%	-21.3%	+4.5%	-17.8%
	Setúbal	6 339.5	7.3%	6 285.3	7.7%	6 580.4	7.7%	-0.9%	+4.7%	+3.8%
	Sines	41 784.2	48.0%	42 156.9	51.5%	46 554.1	54.3%	+0.9%	+10.4%	+11.4%
	Faro	111.8	0.1%	180.9	0.2%	45.5	0.1%	+61.8%	-74.8%	-59.3%
	Portimão	0.5	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-	-
TOTAL	87 072.9	100.0%	81 864.4	100.0%	85 663.3	100.0%	-6.0%	+4.6%	-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	413.0	24.4%	425.3	24.5%	433.0	22.7%	+3.0%	+1.8%	+4.8%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-76.9%	-66.7%	-92.3%
	Figueira da Foz	10.3	0.6%	9.5	0.5%	11.0	0.6%	-7.1%	+15.5%	+7.3%
	Lisboa	302.2	17.9%	188.8	10.9%	231.2	12.1%	-37.5%	+22.4%	-23.5%
	Setúbal	76.4	4.5%	95.7	5.5%	100.8	5.3%	+25.3%	+5.3%	+31.9%
	Sines	889.2	52.6%	1 014.6	58.5%	1 131.2	59.3%	+14.1%	+11.5%	+27.2%
	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	1 691.1	100.0%	1 733.9	100.0%	1 907.1	100.0%	+2.5%	+10.0%	+12.8%	
CONTENTORES (10 ³ TEU)	Viana do Castelo	0.1	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-98.5%	+300.0%	-94.2%
	Douro e Leixões	685.8	25.1%	703.9	25.1%	717.8	23.1%	+2.6%	+2.0%	+4.7%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-53.8%	-83.3%	-92.3%
	Figueira da Foz	20.4	0.7%	17.6	0.6%	21.4	0.7%	-13.5%	+21.3%	+4.9%
	Lisboa	461.6	16.9%	299.4	10.7%	367.3	11.8%	-35.1%	+22.7%	-20.4%
	Setúbal	136.6	5.0%	166.9	6.0%	172.3	5.6%	+22.2%	+3.3%	+26.2%
	Sines	1 423.2	52.2%	1 612.0	57.6%	1 824.1	58.8%	+13.3%	+13.2%	+28.2%
	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	2 727.8	100.0%	2 799.8	100.0%	3 102.9	100.0%	+2.6%	+10.8%	+13.8%	



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

		Dezembro/2021				Período: Janeiro-Dezembro/2021			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Navios	NúmeroN	773		+2.0%		9519		+0.8%	
	GT	13 551 522		+5.7%		162 627 034		-3.2%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 501 956	1 234 423	+6.7%	+4.0%	19 449 573	15 321 829	+9.8%	+8.6%
	Fraccionada	226 928	263 207	-14.7%	99.8%	3 051 219	3 056 702	+3.2%	+55.0%
	Ro-Ro	94 535	77 589	+33.7%	+15.8%	986 742	983 462	+15.0%	+12.0%
	TOTAL CG	1 823 419	1 575 219	+4.6%	+13.7%	23 487 534	19 361 993	+9.1%	+14.2%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	14 459	-100.0%	-	12 460	172 118	-94.7%	-44.3%
	Minérios	65 747	60 207	+38.5%	+28.2%	608 455	553 572	+15.9%	-18.0%
	Produtos Agrícolas	8 526	512 824	+46.5%	+27.1%	155 705	4 571 435	+35.7%	+0.2%
	OutrosGS	227 142	399 618	+3.5%	+28.7%	2 912 292	3 896 595	-17.8%	+16.1%
	TOTAL GS	301 415	987 108	+0.6%	+29.7%	3 688 912	9 193 720	-16.4%	+3.2%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	484 572	-	-46.8%	15 476	9 309 082	-64.0%	-14.6%
	Produtos Petrolíferos	487 701	870 988	-31.2%	26.7%	7 839 134	10 438 277	+2.3%	+16.7%
	OutrosGL	58 656	158 177	-23.7%	+7.2%	708 842	1 620 345	-16.0%	-3.1%
	TOTAL GL	546 357	1 513 737	-30.5%	-13.3%	8 563 452	21 367 704	+0.2%	-0.7%
TOTAL GERAL		2 671 191	4 076 064	-5.6%	+4.7%	35 739 898	49 923 417	+3.6%	+5.4%
Contentores	NúmeroC	74 239	77 252	+8.2%	+5.8%	950 504	956 588	+10.3%	+9.7%
	TEU	120 356	124 939	+8.5%	+5.1%	1 546 456	1 556 396	+11.1%	+10.6%





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

		Dezembro/2021				Janeiro a Dezembro/2021			
		Valor Mensal		Variação sobre Dezembro/2020		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2020	
		Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	14 048	13 952	-34.0%	+67.9%	238 558	138 217	-9.5%	+47.6%
		50.2%	49.8%			63.3%	36.7%		
	Douro e Leixões	409 646	787 871	-9.3%	+18.1%	5 828 249	9 354 908	-14.5%	-8.8%
		34.2%	65.8%			38.4%	61.6%		
	Aveiro	96 602	418 423	-6.8%	+32.9%	1 434 018	4 245 032	+9.1%	+21.1%
		18.8%	81.2%			25.3%	74.7%		
	Figueira da Foz	111 976	47 710	+44.1%	-15.2%	1 240 173	573 549	-3.5%	-15.5%
		70.1%	29.9%			68.4%	31.6%		
	Lisboa	310 753	573 218	+12.6%	+17.3%	3 724 767	5 705 837	+11.8%	+0.3%
		35.2%	64.8%			39.5%	60.5%		
Setúbal	321 991	293 309	+18.0%	+14.9%	3 555 015	3 025 389	+1.6%	+8.5%	
	52.3%	47.7%			54.0%	46.0%			
Sines	1 406 175	1 941 581	-12.6%	-7.6%	19 673 610	26 880 485	+10.6%	+10.3%	
	42.0%	58.0%			42.3%	57.7%			
Faro	0	0	-100.0%	-	45 508	0	-74.8%	-	
	-	-			100.0%	0.0%			
Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	
	-	-			-	-			
TOTAL	2 671 191	4 076 064	-5.6%	+4.7%	35 739 898	49 923 417	+3.6%	+5.4%	
	39.6%	60.4%			41.7%	58.3%			
CONTENTORES TEU	Viana do Castelo	0	0	-	-	4	4	+100.0%	-
	Douro e Leixões	27 826	29 791	+13.6%	+5.1%	347 734	370 084	+3.1%	+1.0%
	Aveiro	-	-	-	-	1	-	-83.3%	-
	Figueira da Foz	1 018	648	+76.4%	-11.2%	11 189	10 214	+37.2%	+7.6%
	Lisboa	17 484	16 389	+42.7%	+23.1%	181 951	185 305	+22.2%	+23.1%
	Setúbal	6 160	6 640	-21.8%	+30.6%	89 157	83 147	+1.8%	+4.9%
	Sines	67 868	71 471	+3.2%	+0.1%	916 420	907 642	+13.1%	+13.2%
	TOTAL	120 356	124 939	+8.5%	+5.1%	1 546 456	1 556 396	+11.1%	+10.6%
	49.1%	50.9%			49.8%	50.2%			
NAVIOS Número	Viana do Castelo	13	42.8	-35.0%	-0.5%	250	859.2	+23.8%	+4.8%
	Douro e Leixões	186	1 988.9	-8.4%	-0.9%	2 426	26 924.4	-2.3%	-5.6%
	Aveiro	85	463.1	+10.4%	+11.3%	1 058	5 810.0	+8.8%	+13.8%
	Figueira da Foz	34	125.7	+9.7%	+5.4%	417	1 522.6	-9.5%	-10.8%
	Lisboa	167	3 614.4	+35.8%	+174.9%	1 683	23 211.2	+1.3%	+8.7%
	Setúbal	134	1 657.2	-0.7%	-13.3%	1 697	22 057.5	+5.0%	+3.1%
	Sines	153	5 629.2	-6.1%	-19.4%	1 949	81 957.0	-2.3%	-7.9%
	Faro	-	0.0	-100.0%	-100.0%	15	40.6	-67.4%	-70.5%
	Portimão	1	30.3	+0.0%	s/s	24	244.4	+242.9%	s/s
	TOTAL	773	13 551.5	+2.0%	+5.7%	9 519	162 627.0	+0.8%	-3.2%
		5.4%	94.6%			5.5%	94.5%		



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

		Períodos de Janeiro a Dezembro					Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual
Porto		2017	2018	2019	2020	2021			
Hinterland	Douro e Leixões	353 466	367 666	378 763	391 001	395 980	37.1%	+1.3%	+2.9%
	Figueira da Foz	12 417	10 514	10 263	9 534	11 010	1.0%	+15.5%	-3.5%
	Lisboa (*)	307 114	268 928	294 026	185 379	226 664	21.2%	+22.3%	-9.2%
	Setúbal	85 957	68 911	76 372	95 699	100 757	9.4%	+5.3%	+6.9%
	Sines	213 638	254 955	287 009	316 456	332 569	31.2%	+5.1%	+11.4%
	Total	972 592	970 974	1 046 433	998 069	1 066 980	100.0%	+6.9%	+2.2%
Transhipment	Douro e Leixões	29 585	35 221	34 204	34 315	36 998	4.4%	+7.8%	+4.2%
	Lisboa (*)	13 757	8 036	8 153	3 399	4 487	0.5%	+32.0%	-30.0%
	Sines	826 048	856 414	602 212	698 121	798 622	95.1%	+14.4%	-2.8%
	Total	869 390	899 671	644 569	735 835	840 107	100.0%	+14.2%	-2.8%
Total	Douro e Leixões	383 051	402 887	412 967	425 316	432 978	22.7%	+1.8%	+3.0%
	Figueira da Foz	12 417	10 514	10 263	9 534	11 010	0.6%	+15.5%	-3.5%
	Lisboa	320 871	276 964	302 179	188 778	231 151	12.1%	+22.4%	-9.8%
	Setúbal	85 957	68 911	76 372	95 699	100 757	5.3%	+5.3%	+6.9%
	Sines	1 039 686	1 111 369	889 221	1 014 577	1 131 191	59.3%	+11.5%	+0.8%
	Total UNIDADES	1 841 982	1 870 645	1 691 002	1 733 904	1 907 087	100.0%	+10.0%	-0.0%

Tráfego	Porto	Dec			Jan / Dec		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	31 762	37.0%	+11.5%	395 980	37.1%	+1.3%
	Figueira da Foz	834	1.0%	#DIV/0!	11 010	1.0%	+15.5%
	Lisboa	20 731	24.1%	+29.1%	226 664	21.2%	+22.3%
	Setúbal	7 600	8.8%	+0.7%	100 757	9.4%	+5.3%
	Sines	25 030	29.1%	-1.7%	332 569	31.2%	+5.1%
	Total	85 957	100.0%	+10.8%	1 066 980	100.0%	+6.9%
Transhipment	Douro e Leixões	2 901	4.4%	-9.2%	36 998	4.4%	+7.8%
	Lisboa	412	0.6%	+75.3%	4 487	0.5%	+32.0%
	Sines	62 221	94.9%	+2.6%	798 622	95.1%	+14.4%
	Total	65 534	100.0%	+2.3%	840 107	100.0%	+14.2%
Total	Douro e Leixões	34 663	22.9%	+9.4%	432 978	22.7%	+1.8%
	Figueira da Foz	834	0.6%	#DIV/0!	11 010	0.6%	+15.5%
	Lisboa	21 143	14.0%	+29.8%	231 151	12.1%	+22.4%
	Setúbal	7 600	5.0%	+0.7%	100 757	5.3%	+5.3%
	Sines	87 251	57.6%	+1.4%	1 131 191	59.3%	+11.5%
	Total	151 491	100.0%	+7.0%	1 907 087	100.0%	+10.0%

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



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

	TONELAGEM DE CARGA MOVIMENTADA									
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	1 007 474	13 597 216	2 471 056	902 757	11 591 344	6 459 166	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 961	2 820 736	857 558	11 596 195	6 570 270	19 604 186	124 345	4 512	55 911 868
2002	873 964	12 647 538	3 016 792	726 702	12 154 818	6 444 579	20 141 896	153 428	9 508	56 169 225
2003	794 070	13 450 386	2 964 620	806 122	12 470 839	6 090 762	20 863 169	150 056	9 850	57 599 874
2004	620 549	13 703 514	3 133 658	998 549	11 783 514	6 521 770	22 476 062	83 867	72 714	59 394 197
2005	604 989	14 050 712	3 328 819	956 581	12 420 906	6 642 141	25 041 502	40 377	54 470	63 140 497
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 496	12 293 965	6 204 145	27 196 326	39 534	50 594	64 868 333
2007	592 787	14 948 487	3 270 658	1 199 755	13 158 951	6 833 980	26 299 084	51 025	29 493	66 384 220
2008	475 504	15 635 096	3 466 094	1 149 830	12 980 193	6 124 139	25 148 562	21 158	5 318	65 005 894
2009	406 903	14 142 538	2 915 454	1 177 214	11 712 538	5 915 881	24 345 809	22 170	7 318	60 645 825
2010	524 140	14 568 915	3 752 669	1 615 891	11 993 572	7 006 249	25 484 758	52 499	52 088	65 050 781
2011	490 824	16 260 434	3 317 518	1 701 829	12 346 561	6 892 588	25 781 121	62 427	40 493	66 893 795
2012	502 917	16 607 544	3 318 070	1 797 402	11 080 697	6 058 575	28 563 159	269 219	2 684	68 200 267
2013	496 355	17 186 215	3 956 116	2 120 141	12 029 682	7 008 671	36 513 785	357 371	0	79 668 336
2014	457 140	18 090 201	4 491 270	2 160 453	11 853 498	8 058 046	37 582 942	356 641	0	83 050 191
2015	432 099	18 791 543	4 656 100	2 001 858	11 582 721	7 495 082	43 966 546	396 275	0	89 322 224
2016	391 271	18 320 765	4 541 510	2 075 955	10 224 865	6 985 502	51 185 323	158 388	0	93 883 579
2017	414 815	19 537 163	5 152 798	2 057 031	12 224 114	6 594 321	49 884 474	83 902	899	95 949 517
2018	326 330	19 209 311	5 624 381	2 010 061	11 341 068	6 151 308	47 871 293	145 781	655	92 680 188
2019	380 198	19 556 005	5 495 853	1 932 747	11 472 065	6 339 537	41 784 218	111 802	520	87 072 945
1	29 107	1 596 289	483 609	146 573	953 470	536 147	4 534 415	0	0	8 279 610
2	57 871	1 595 961	381 752	110 914	727 886	626 898	3 578 792	4 050	0	7 084 124
3	22 484	1 492 917	456 267	155 110	1 010 279	607 909	3 590 179	12 035	0	7 347 180
4	27 027	1 877 923	494 188	148 838	957 555	587 503	3 040 558	9 151	0	7 142 743
5	34 259	1 714 875	414 064	184 745	1 034 898	509 522	3 932 778	12 530	0	7 837 671
6	42 271	1 307 206	482 397	166 019	855 391	637 289	3 503 230	9 052	0	7 002 855
7	24 859	1 986 850	468 277	200 597	1 147 818	447 803	3 287 195	17 800	190	7 581 389
8	28 366	1 544 573	552 499	189 634	997 364	512 557	2 717 192	13 409	186	6 555 780
9	41 537	1 724 752	353 190	152 281	913 517	421 184	3 276 413	10 425	144	6 893 443
10	38 283	1 678 218	547 247	158 505	928 263	491 609	3 367 688	8 000	0	7 217 813
11	17 630	1 453 332	340 795	152 932	1 091 486	464 605	3 739 348	3 500	0	7 263 628
12	16 504	1 583 109	521 568	166 599	854 138	496 511	3 216 430	11 850	0	6 866 709
2020	357 167	17 075 968	4 820 628	1 963 800	9 023 805	6 285 257	42 156 923	180 900	0	81 864 448
1	30 085	1 792 766	477 153	166 518	798 808	441 380	3 772 004	6 900	0	7 485 614
2	27 870	1 506 010	361 772	154 296	871 515	532 372	3 291 549	11 350	0	6 756 734
3	38 873	1 979 167	540 799	182 334	460 246	613 094	3 791 163	12 600	0	7 618 276
4	50 845	1 310 445	414 728	147 042	627 191	520 424	3 697 159	8 400	0	6 776 234
5	25 788	1 279 324	337 374	186 388	842 883	577 728	2 307 340	13 250	0	5 570 075
6	18 826	1 172 897	237 212	142 339	566 436	522 582	2 512 803	13 475	0	5 186 570
7	29 122	1 156 192	414 483	162 293	889 222	566 642	3 694 630	22 545	0	6 935 129
8	20 729	1 364 755	471 439	182 828	924 943	475 227	3 904 631	13 340	0	7 357 892
9	32 056	1 616 815	384 748	160 040	669 514	435 359	3 707 401	17 960	0	7 023 893
10	29 543	1 383 349	330 471	170 711	813 371	504 914	3 858 880	21 480	0	7 112 719
11	23 838	1 395 441	431 870	175 004	794 960	567 254	3 908 715	22 300	0	7 319 382
12	29 592	1 118 807	418 579	134 007	764 716	528 281	3 710 648	17 300	0	6 721 930
2021	376 775	15 183 157	5 679 050	1 813 722	9 430 604	6 580 404	46 554 095	45 508	0	85 663 315
1	29 243	1 233 216	545 100	147 649	789 509	492 601	4 222 608	8 450	0	7 468 376
2	24 762	1 154 835	376 028	105 712	650 191	427 482	3 596 073	4 100	0	6 339 183
3	35 324	1 392 939	514 268	130 330	823 659	608 281	4 103 891	11 200	0	7 619 892
4	32 381	1 248 890	438 509	148 838	819 018	655 381	3 805 769	4 850	0	7 153 636
5	26 318	1 346 722	461 145	141 662	853 165	611 759	4 155 419	0	0	7 596 190
6	37 556	1 162 866	518 963	195 416	884 796	622 043	4 095 744	2 350	0	7 519 734
7	28 576	1 307 102	469 172	178 545	684 214	476 465	3 962 276	0	0	7 106 350
8	49 280	1 164 216	431 015	177 120	798 990	500 661	4 152 542	0	0	7 273 824
9	34 491	1 293 623	423 555	168 971	722 481	525 121	3 771 885	9 831	0	6 949 958
10	30 270	1 254 389	460 016	128 976	696 137	518 224	3 755 907	4 727	0	6 848 646
11	20 574	1 426 842	526 254	130 817	824 473	527 086	3 584 225	0	0	7 040 271
12	28 000	1 197 517	515 025	159 686	883 971	615 300	3 347 756	0	0	6 747 255



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

	Carga Geral			Total Carga Geral	Granéis Sólidos				Total Granéis Sólidos	Granéis Líquidos			Total Granéis Líquidos	Total Geral
	Contento- rizada	Fracio- nada	Ro-Ro		Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros		Petróleo Bruto	Produtos Petrolí- feros	Outros		
2000	6 776.9	5 319.4	563.6	12 659.9	6 951.8	1 152.9	3 921.5	5 734.0	17 760.1	11 746.3	12 376.1	1 720.0	25 842.3	56 262.3
2001	7 402.5	5 494.9	646.7	13 544.0	5 290.4	651.8	4 886.6	5 310.6	16 139.3	12 594.0	12 077.3	1 557.3	26 228.6	55 911.9
2002	7 988.5	5 074.8	442.3	13 505.6	6 373.0	822.4	5 101.6	4 812.8	17 109.8	11 691.4	12 072.1	1 790.3	25 553.8	56 169.2
2003	9 081.6	4 381.1	405.9	13 868.5	5 908.6	793.7	4 717.6	5 839.8	17 259.7	12 777.7	11 706.1	1 987.8	26 471.6	57 599.9
2004	9 363.4	4 876.2	421.3	14 660.9	5 898.6	776.7	4 503.5	6 363.4	17 542.2	13 641.5	11 741.7	1 807.9	27 191.1	59 394.2
2005	9 591.6	4 146.9	396.2	14 134.7	5 850.5	964.3	5 218.0	6 773.5	18 806.3	13 559.4	14 613.3	2 026.8	30 199.5	63 140.5
2006	10 784.7	4 975.6	407.4	16 167.7	6 274.8	878.9	4 604.9	6 946.2	18 704.7	13 538.5	14 408.6	2 048.8	29 995.9	64 868.3
2007	12 363.1	5 195.0	363.0	17 921.0	5 081.6	900.9	5 338.2	7 254.4	18 575.0	12 363.9	15 304.3	2 219.9	29 888.2	66 384.2
2008	13 620.5	4 822.4	361.6	18 804.6	4 549.9	1 093.3	5 108.1	6 348.0	17 099.2	12 711.1	14 456.2	1 934.9	29 102.1	65 005.9
2009	12 942.5	3 772.2	349.8	17 064.5	5 559.4	784.7	4 963.4	5 848.5	17 156.0	10 383.1	14 003.9	2 038.4	26 425.3	60 645.8
2010	15 220.3	5 117.2	347.5	20 684.9	3 375.0	760.8	4 925.9	7 036.4	16 098.1	11 189.1	14 818.6	2 260.0	28 267.8	65 050.8
2011	17 410.2	5 518.2	336.4	23 264.8	4 277.1	1 171.5	4 566.0	6 351.6	16 366.1	10 367.9	14 203.7	2 691.3	27 262.8	66 893.8
2012	18 756.8	6 119.5	258.3	25 134.6	5 564.5	983.6	4 433.6	5 389.8	16 371.5	11 016.9	13 097.5	2 579.7	26 694.1	68 200.3
2013	24 574.1	7 498.9	294.4	32 367.4	4 824.9	1 165.8	4 275.9	6 325.7	16 592.4	11 775.8	16 465.4	2 467.4	30 708.6	79 668.3
2014	27 256.4	7 903.5	653.2	35 813.1	5 082.2	938.1	4 459.3	7 845.3	18 324.9	11 407.6	15 296.5	2 208.1	28 912.2	83 050.2
2015	28 838.1	7 680.5	1 016.0	37 534.5	5 916.3	1 164.3	4 785.5	7 230.0	19 096.1	13 900.5	16 625.1	2 166.0	32 691.6	89 322.2
2016	32 906.7	6 333.4	1 177.5	40 417.6	5 661.2	1 097.2	4 738.4	6 907.9	18 404.6	16 989.5	15 983.8	2 088.0	35 061.3	93 883.6
2017	33 936.3	5 656.1	1 428.2	41 020.7	6 382.1	1 094.0	5 108.5	7 813.3	20 397.8	14 394.4	17 936.5	2 200.1	34 531.0	95 949.5
2018	34 627.3	5 283.7	1 599.3	41 510.3	5 106.0	983.4	5 203.3	8 242.9	19 535.6	12 600.8	16 854.5	2 179.0	31 634.3	92 680.2
2019	30 265.6	5 277.4	1 884.2	37 427.1	3 206.3	1 067.5	5 102.4	7 643.6	17 019.7	11 235.0	18 741.7	2 649.4	32 626.1	87 072.9
1	2 997.4	470.5	147.0	3 614.8	597.9	67.8	510.9	582.7	1 759.3	1 164.9	1 487.2	253.4	2 905.5	8 279.6
2	2 635.0	406.4	152.8	3 194.3	287.8	89.1	266.2	683.7	1 326.8	835.8	1 550.1	177.2	2 563.1	7 084.1
3	2 955.4	455.4	170.1	3 580.9	302.6	103.9	418.0	620.4	1 445.0	713.1	1 409.2	199.0	2 321.3	7 347.2
4	2 344.0	492.0	153.4	2 989.5	346.2	104.6	328.7	693.7	1 473.1	847.6	1 578.3	254.3	2 680.2	7 142.7
5	2 485.9	422.2	169.8	3 077.9	266.7	94.1	406.7	762.4	1 529.9	1 224.7	1 766.1	239.0	3 229.8	7 837.7
6	2 421.8	487.8	151.9	3 061.4	367.3	99.2	313.6	593.9	1 374.0	950.0	1 402.7	214.7	2 567.4	7 002.9
7	2 510.7	387.7	179.3	3 077.7	20.9	109.7	579.9	721.9	1 432.5	1 219.7	1 574.8	276.7	3 071.2	7 581.4
8	2 252.4	459.8	125.6	2 837.8	204.3	69.4	630.3	553.1	1 457.1	485.7	1 557.1	218.0	2 260.9	6 555.8
9	2 402.6	402.0	164.2	2 968.9	284.2	99.9	363.8	501.6	1 249.5	823.2	1 639.9	212.0	2 675.1	6 893.4
10	2 571.9	521.7	172.1	3 265.7	136.4	57.8	375.4	694.8	1 264.4	930.2	1 541.1	216.4	2 687.7	7 217.8
11	2 587.7	373.4	164.2	3 125.2	391.8	81.5	447.1	606.6	1 527.0	892.6	1 543.9	174.9	2 611.4	7 263.6
12	2 100.9	398.3	133.8	2 633.0	0.0	90.5	461.8	628.8	1 181.2	1 147.5	1 691.4	213.7	3 052.5	6 866.7
2020	31 818.6	4 928.4	1 736.1	38 483.1	542.2	1 200.3	4 678.9	6 898.0	13 319.4	10 942.5	16 603.9	2 515.5	30 061.9	81 864.4
1	2 455.1	503.4	140.5	3 099.0	8.7	75.0	358.3	581.5	1 023.3	1 424.7	1 722.1	216.5	3 363.2	7 485.6
2	2 419.0	410.0	160.6	2 989.7	41.0	149.6	379.5	593.7	1 163.6	1 028.5	1 350.7	224.3	2 603.4	6 756.7
3	2 803.3	493.7	163.7	3 460.7	80.5	111.9	404.9	520.1	1 117.4	1 419.6	1 378.4	242.2	3 040.2	7 618.3
4	2 683.3	396.0	92.5	3 171.8	83.8	90.8	353.2	616.7	1 144.5	940.9	1 338.5	180.5	2 459.9	6 776.2
5	2 425.6	423.9	115.9	2 965.4	20.9	73.8	467.8	667.6	1 230.1	213.0	971.8	189.7	1 374.5	5 570.1
6	2 210.5	363.8	119.5	2 693.8	60.4	122.9	252.6	506.3	942.2	283.0	1 089.3	178.3	1 550.6	5 186.6
7	2 757.6	459.5	153.3	3 370.4	17.0	89.1	485.0	602.6	1 193.8	818.2	1 332.7	220.2	2 371.0	6 935.1
8	2 974.0	366.3	131.7	3 472.0	140.8	107.6	503.0	620.0	1 371.4	804.9	1 493.3	216.2	2 514.4	7 357.9
9	2 666.1	290.0	165.3	3 121.4	22.5	98.3	323.1	588.4	1 032.3	1 145.7	1 527.3	197.3	2 870.2	7 023.9
10	2 882.1	395.9	151.3	3 429.4	32.3	88.8	326.7	531.7	979.5	1 008.1	1 500.9	194.8	2 703.8	7 112.7
11	2 948.5	428.2	203.9	3 580.6	7.7	98.1	415.6	539.5	1 060.8	944.5	1 502.2	231.3	2 678.0	7 319.4
12	2 593.5	397.7	137.8	3 129.0	26.7	94.4	409.3	530.0	1 060.5	911.4	1 396.7	224.4	2 532.5	6 721.9
2021	34 771.4	6 107.9	1 970.2	42 849.5	184.6	1 162.0	4 727.1	6 808.9	12 882.6	9 324.6	18 277.4	2 329.2	29 931.2	85 663.3
1	3 010.5	525.2	145.2	3 680.9	0.0	95.9	426.3	604.1	1 126.2	850.1	1 579.2	231.9	2 661.3	7 468.4
2	2 475.5	345.6	151.4	2 972.4	11.7	94.0	319.0	372.6	797.2	921.0	1 400.7	247.9	2 569.6	6 339.2
3	3 083.1	496.0	181.1	3 760.2	0.0	135.2	417.8	650.2	1 203.1	936.9	1 530.0	189.7	2 656.6	7 619.9
4	2 879.2	573.0	161.8	3 614.1	56.5	111.5	334.8	612.9	1 115.7	767.9	1 465.5	190.4	2 423.8	7 153.6
5	3 006.6	505.5	191.5	3 703.7	38.6	86.2	505.4	543.0	1 173.2	892.1	1 639.7	187.5	2 719.3	7 596.2
6	3 002.6	591.0	162.9	3 756.5	21.2	83.1	468.0	543.6	1 115.8	877.1	1 596.7	173.6	2 647.4	7 519.7
7	2 963.5	425.7	169.9	3 559.1	0.0	86.1	346.5	580.9	1 013.5	920.9	1 443.7	169.1	2 533.8	7 106.4
8	2 901.4	538.3	123.3	3 563.0	0.0	82.3	390.9	499.0	972.2	951.5	1 606.9	180.3	2 738.6	7 273.8
9	2 961.5	497.2	160.0	3 618.7	7.7	86.1	389.7	585.1	1 068.6	766.0	1 328.4	168.2	2 262.6	6 950.0
10	2 855.3	536.9	177.5	3 569.7	34.4	88.5	300.8	460.3	884.1	502.4	1 719.2	173.3	2 394.9	6 848.6
11	2 895.9	583.4	173.3	3 652.6	0.0	87.2	306.7	730.5	1 124.4	454.0	1 608.7	200.5	2 263.2	7 040.3
12	2 736.4	490.1	172.1	3 398.6	14.5	126.0	521.4	626.8	1 288.5	484.6	1 358.7	216.8	2 060.1	6 747.3



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

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHPMENT			
	Douro e Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	Douro e Leixões	Lisboa	Sines	Total
2000	281 596	1 132	388 733	4 789	0	676 250	0	0	0	0
2001	296 616	700	438 245	6 167	0	741 728	0	0	0	0
2002	304 355	2 466	487 529	9 324	0	803 674	0	0	0	0
2003	320 433	2 717	554 405	12 059	40	889 654	0	0	0	0
2004	349 495	9 948	514 769	19 515	19 211	912 938	0	0	0	0
2005	352 002	10 799	513 241	13 145	38 337	927 524	0	0	12 657	12 657
2006	378 387	10 093	512 501	15 736	59 654	976 371	0	0	62 302	62 302
2007	423 740	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 981	9 748	0	77 663	87 411
2008	437 429	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 718	12 597	0	124 926	137 523
2009	421 962	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 804	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 779	16 475	496 110	50 827	118 893	1 123 084	42 633	16 643	257 126	316 402
2011	463 388	19 488	525 371	77 127	141 813	1 227 187	50 697	16 536	303 372	370 605
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 704	1 289 283	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 152	15 897	540 699	70 564	207 735	1 408 047	53 036	8 603	723 301	784 940
2014	603 184	19 727	493 239	103 563	265 318	1 485 031	63 484	8 906	962 378	1 034 768
2015	568 765	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 406	54 992	16 078	1 048 285	1 119 355
2016	605 643	24 690	376 992	156 567	300 006	1 463 898	52 928	14 291	1 213 075	1 280 294
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 031	1 582 662	46 862	21 742	1 325 025	1 393 629
2018	613 216	18 825	415 061	123 294	398 669	1 569 065	56 877	13 189	1 351 778	1 421 844
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 841	1 035 010
1	53 290	1 775	29 110	12 728	40 797	137 700	3 813	1 304	119 642	124 759
2	51 391	1 678	33 035	12 203	39 637	137 944	3 717	1 222	91 883	96 822
3	54 261	1 863	40 934	13 045	40 497	150 600	4 065	1 295	103 576	108 936
4	55 064	1 942	37 384	12 031	33 520	139 941	4 369	1 093	59 810	65 272
5	56 688	2 164	42 817	12 838	35 675	150 182	4 559	1 426	76 442	82 427
6	50 870	1 607	41 255	10 502	36 298	140 532	3 750	932	76 702	81 384
7	59 782	1 738	39 215	11 181	39 486	151 402	4 848	1 015	80 666	86 529
8	50 975	2 117	41 868	11 154	36 528	142 642	5 553	646	59 053	65 252
9	50 329	1 583	37 150	10 873	40 679	140 614	4 973	1 152	71 304	77 429
10	53 544	1 645	36 032	10 487	39 588	141 296	5 555	1 297	81 352	88 204
11	52 797	1 200	38 433	10 376	37 935	140 741	4 925	706	79 779	85 410
12	43 109	1 090	31 948	9 133	33 729	119 009	3 583	371	68 632	72 586
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 442	1 637 220	55 532	4 550	1 102 521	1 162 603
1	49 775	1 420	30 598	9 531	41 829	133 153	4 889	399	81 424	86 712
2	52 737	1 407	27 493	10 426	42 728	134 791	4 534	368	78 034	82 936
3	67 020	1 875	11 756	14 719	40 322	135 692	5 142	71	96 249	101 462
4	56 683	1 759	20 722	17 436	47 170	143 770	5 025	288	87 115	92 428
5	51 234	632	19 996	15 677	35 305	122 844	3 969	471	77 954	82 394
6	44 743	828	19 916	11 668	35 672	112 827	3 674	405	74 809	78 888
7	55 960	1 310	27 892	15 628	38 971	139 761	4 117	264	95 932	100 313
8	56 181	846	28 137	14 385	50 008	149 557	5 232	266	111 818	117 316
9	53 004	1 855	26 781	14 068	40 239	135 947	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 991	147 050	4 335	665	105 499	110 499
11	57 696	2 422	28 057	15 056	49 505	152 736	5 074	594	101 732	107 400
12	47 920	1 307	25 198	12 965	41 702	129 092	4 925	365	95 452	100 742
2021	658 530	21 403	360 228	172 304	541 254	1 753 719	59 288	7 028	1 282 808	1 349 124
1	50 106	1 874	26 755	16 103	43 387	138 225	4 619	326	118 005	122 950
2	48 466	511	24 977	14 756	36 830	125 540	4 014	362	87 154	91 530
3	56 198	2 309	29 693	14 659	42 463	145 322	4 931	773	112 806	118 510
4	56 044	2 065	28 971	16 227	42 799	146 106	5 178	590	101 576	107 344
5	58 253	2 309	31 784	14 538	47 697	154 581	5 102	651	109 797	115 550
6	52 798	1 796	32 709	14 290	50 026	151 619	5 005	664	112 370	118 039
7	61 687	1 724	30 546	15 877	53 927	163 761	4 698	603	104 076	109 377
8	52 283	1 666	29 282	14 262	49 734	147 227	5 175	569	118 163	123 907
9	56 130	2 289	30 126	13 107	48 476	150 128	4 819	595	110 125	115 539
10	55 789	1 528	31 574	14 586	40 923	144 400	5 218	625	101 102	106 945
11	57 969	1 666	30 598	11 099	44 101	145 433	5 719	610	109 186	115 515
12	52 807	1 666	33 213	12 800	40 891	141 377	4 810	660	98 448	103 918

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



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	250	2 426	1 058	417	1 683	1 697	1 949	15	24	9 519
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	140	169	2	7	838
11	16	197	85	34	143	129	146	2	2	754
12	13	186	85	34	167	134	153	0	1	773