

TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS



# ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

## RELATÓRIO DE MARÇO DE 2022



**Notas:**

1. Os dados estatísticos considerados no presente relatório foram fornecidos pelas Administrações Portuárias entre 12 de abril e 9 de junho 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 & reship* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias;
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o respetivo movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03);
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório sob a referência 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), são calculados com base num modelo de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, refletindo a variação média anual entre os pontos extremos ajustados.



## ÍNDICE

<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO</b> .....	<b>4</b>
<b>2. CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2022</b> .....	<b>9</b>
<b>3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO</b> .....	<b>13</b>
<b>3.1. Movimento Geral de Carga</b> .....	<b>14</b>
Por Tipologia de Carga .....	14
Por Porto .....	16
Por Tipologia de Carga e Porto .....	17
Fluxos de Embarque e Desembarque .....	20
<b>3.2. Movimento Geral de Contentores</b> .....	<b>21</b>
Tráfego total (TEU) .....	21
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU) .....	23
<b>3.3. Movimento Geral de Navios</b> .....	<b>25</b>
<b>4. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA</b> .....	<b>28</b>
<b>4.1. Carga Geral</b> .....	<b>29</b>
4.1.1. Contentorizada .....	29
4.1.2. Fracionada .....	31
4.1.3. Ro-Ro .....	32
<b>4.2. Granéis Sólidos</b> .....	<b>33</b>
4.2.1. Carvão .....	34
4.2.2. Minérios .....	34
4.2.3. Produtos Agrícolas .....	35
4.2.4. Outros Granéis Sólidos .....	37
<b>4.3. Granéis Líquidos</b> .....	<b>38</b>
4.3.1. Petróleo Bruto .....	38
4.3.2. Produtos Petrolíferos .....	40
4.3.3. Outros Granéis Líquidos .....	41
<b>5. ANEXOS</b> .....	<b>43</b>
<b>A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)</b> .....	<b>44</b>
<b>A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga</b> .....	<b>45</b>
<b>A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto</b> .....	<b>46</b>
<b>A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)</b> .....	<b>47</b>
<b>A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas)</b> .....	<b>48</b>
<b>A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas)</b> .....	<b>49</b>
<b>A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)</b> .....	<b>50</b>
<b>A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)</b> .....	<b>51</b>



**1**

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Março/2022			Janeiro - Março / 2022					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 <sup>3</sup> Ton)	Contentores (10 <sup>3</sup> TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10 <sup>3</sup> Ton)	Contentores (10 <sup>3</sup> TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	37.3	-	30	91.9	-	59	+2.9%	-	-3.3%
Leixões	1 338.7	66.0	216	3 665.7	176.5	565	-3.0%	+4.8%	-6.5%
Aveiro	445.3	-	87	1 394.3	-	248	-2.9%	-	-9.8%
Figueira da Foz	166.2	0.9	41	468.5	3.6	103	+22.1%	-24.0%	+6.2%
Lisboa	916.5	32.3	180	2 621.7	91.4	466	+15.8%	+10.3%	+22.0%
Setúbal	620.9	15.1	145	1 564.1	42.3	379	+2.3%	-7.1%	-3.1%
Sines	3 949.0	150.9	164	11 305.4	413.5	464	-5.2%	-6.2%	-4.9%
Faro e Portimão	9.7	-	5	12.0	-	9	-49.6%	-	+28.6%
Total Geral	7 483.5	265.2	868	21 123.5	727.3	2 293	-1.4%	-2.0%	-0.5%

- Os portos comerciais do Continente movimentaram no mês de março de 2022 cerca de 7,5 milhões de toneladas, que, sendo o valor mensal mais elevado desde o início do ano, reflete uma quebra de -1,8% face ao mesmo mês de 2021, o que vem fixar o movimento total do primeiro trimestre em 21,1 milhões de toneladas, traduzindo um recuo de -304 mil toneladas (mt), correspondente a -1,4%. Realça-se ainda que este volume se encontra a -14,2%, quase -3,5 milhões de toneladas, do valor mais elevado registado nos períodos homólogos, o que aconteceu em 2017.

No que respeita ao tráfego de contentores regista-se igualmente uma quebra trimestral homóloga que se situa em -14,8 mil TEU ou -2%, que, à semelhança do verificado nos últimos meses, se deve ao comportamento negativo do tráfego de *transshipment* realizado em Sines, que, neste trimestre, evidencia uma quebra de -36,2 mil TEU (-11,4%). Para o conjunto dos portos, o tráfego com o *hinterland* regista um acréscimo de +22,7 mil TEU, correspondente a +5,5%.

Também o movimento de navios no primeiro trimestre de 2022 reflete um ligeiro abrandamento de atividade que se traduz por uma diminuição de -12 escalas para um total de 2293, o que reflete um recuo de -0,5%. No entanto, a nível do volume de arqueação bruta dos navios que escalaram os portos observa-se um acréscimo de +6,5% para um total de 41,1 milhões, a que tem associado um aumento da dimensão média dos navios de +7,1%, passando de 16,7 mil para 17,9 mil.

- O comportamento negativo evidenciado pela atividade de movimentação de carga desenvolvida pelos portos comerciais do Continente no primeiro trimestre de 2022 foi influenciado de forma mais significativa pelo mercado da Carga Contentorizada que globalmente registou uma quebra de -497,2 mt, que corresponde a um recuo de -5,8% face ao período homólogo de 2021, e que tem Sines como principal responsável ao registar uma diminuição de -649 mt (-11,7%), que corresponde a 44,3% do total das quebras observada nos mercados constituídos pelo binómio carga-porto. Como já referido, a responsabilidade deste desempenho negativo de Sines é acometida ao tráfego de *transshipment* desta tipologia de carga, uma vez que nas operações com o *hinterland* se regista um acréscimo significativo.

Conforme resulta da leitura do quadro seguinte, nas posições seguintes em termos de impacto negativo surgem sucessivamente o mercado do Petróleo Bruto de Leixões, que perde -244,8 mt, que representa a totalidade do movimento efetuado no período homólogo, o dos Produtos Agrícolas e Outros Granéis Líquidos de Aveiro, com quebras respetivas de -127,9 mt (-61,8%) e de -74,8 mt (-34,3%), e ainda o dos Minérios e Ouros Granéis Líquidos de Leixões, que recuam respetivamente -73,2 mt (-39,8%) e -59,2 mt (-53,6%).



Importa referir que foram observados registos negativos num total de 23 mercados, tendo sido atingido um total de quebras de -1,46 milhões de toneladas, que refletem uma variação média de -12,7%, tendo sido contrariadas por comportamento positivo observado em 24 mercados que totalizaram acréscimos de +1,16 milhões de toneladas, a uma média de +11,7%.

Dos mercados com impacto positivo no desempenho do mercado portuário do Continente, destaca-se o mercado dos Produtos Agrícolas de Lisboa com um aumento de +225,6 mt (+28,2%) e que representa 28,2% do total das variações positivas, seguido dos Outros Granéis Sólidos e Carga Contentorizada de Leixões com variações respetivas de +138,4 mt (+46,7%) e +111,7 mt (+6,7%), da Carga Fracionada de Aveiro com +111,4 mt (+22,3%), dos Produtos Petrolíferos de Sines com um acréscimo de +108,5 mt (+3%) e ainda os Outros Granéis Sólidos da Figueira da Foz com +99,9 mt (+85,9%).

	Carga	Porto	Tonelagem Movimentada no período Jan-Mar/2022		Variação Homóloga face a Jan-Mar/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas	
			Valor	Quota	Ton	%	%	% Acc
Positiva	Produtos Agrícolas	Lisboa	1 025.6	4.9%	+225.6	+28.2%	19.4%	19.4%
	OutrosGS	Leixões	434.4	2.1%	+138.4	+46.7%	11.9%	31.4%
	Contentorizada	Leixões	1 774.3	8.4%	+111.7	+6.7%	9.6%	41.0%
	Fracionada	Aveiro	611.8	2.9%	+111.4	+22.3%	9.6%	50.6%
	Produtos Petrolíferos	Sines	3 735.4	17.7%	+108.5	+3.0%	9.3%	59.9%
	OutrosGS	Figueira da Foz	216.2	1.0%	+99.9	+85.9%	8.6%	68.5%
Negativa	Contentorizada	Sines	4 904.3	23.2%	-649.0	-11.7%	44.3%	44.3%
	Petróleo Bruto	Leixões	0.0	0.0%	-244.8	-100.0%	16.7%	61.0%
	Produtos Agrícolas	Aveiro	79.0	0.4%	-127.9	-61.8%	8.7%	69.7%
	OutrosGL	Aveiro	143.2	0.7%	-74.8	-34.3%	5.1%	74.9%
	Minérios	Leixões	110.7	0.5%	-73.2	-39.8%	5.0%	79.9%
	OutrosGL	Leixões	51.3	0.0%	-59.2	-53.6%	4.0%	83.9%
<b>Total</b>			<b>13 086.2</b>	<b>61.7%</b>	<b>-433.5</b>	<b>-</b>		

- Não obstante o seu comportamento negativo, o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta no primeiro trimestre de 2022 que se traduz em 53,5%, a que se seguem Leixões com 17,4%, Lisboa com 12,4%, Setúbal com 7,4%, Aveiro com 6,6%, Figueira da Foz com 2,2%, Viana do Castelo com 0,4% e Faro com 0,1%.

Esta quota de Sines continua a ser sustentada principalmente pela Carga Contentorizada, que representa 43,4% do seu tráfego total, não obstante a tonelagem movimentada se encontrar a -23,1% do valor máximo, observado em 2017, seguindo-se-lhe os Produtos Petrolíferos, que representam 33%. A carga que mais releva na quota de Leixões é também a Carga Contentorizada, que representa 48,4% da carga total ali movimentada, sendo que no porto de Lisboa a tipologia de carga mais significativa é a dos Produtos Agrícolas, com 39,1%, seguida da Carga Contentorizada com 35,3%.

- No tocante ao tráfego de Contentores constata-se que no primeiro trimestre de 2022 os portos comerciais do Continente realizaram, no conjunto das operações Lo-Lo e Ro-Ro, um total de 445,6 mil movimentos para um total de 727,3 mil TEU (com um rácio de 1,63 TEU por contentor). Este volume de atividade corresponde a uma diminuição de -14,8 mil TEU, ou seja a -2%, face ao mesmo período de 2021, ficando contudo a -9,8% (-78,9 mil TEU) do valor mais elevado, observado em 2017.

Atendendo que este tráfego contém os segmentos de *transhipment* e *hinterland*, de natureza distinta, importa assinalar que a responsabilidade da redução observada é acometida integralmente ao *transhipment* de Sines (que representa cerca de 95% do total) que observa uma quebra de -36,2 mil TEU, correspondente a -11,4%. Nas operações com o *hinterland* verificam-se variações positivas em Leixões, Lisboa e Sines, que embora contrariados por Setúbal e Figueira da Foz não deixam de proporcionar o registo



do valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, com um total de 431,8 mil TEU (superior em +1,3% à anterior melhor marca, observada em 2019).

Importa realçar o comportamento do porto de Sines neste segmento de tráfego, pois regista igualmente a melhor marca de sempre ao atingir 131,7 mil TEU, após um acréscimo de +9,1 mil TEU (+7,4%) face ao período homólogo de 2021 e excedendo em +5,5% o anterior máximo, registado em 2020.

No total do tráfego de Contentores o porto de Sines detém a quota maioritária absoluta, que mantém desde o primeiro trimestre de 2016, assumindo agora o valor de 56,9%, inferior em -2,5 pontos percentuais (pp) à do primeiro trimestre de 2021 e em -4,5 pp a do valor máximo, apurado em 2017. Nas posições seguintes surgem os portos de Leixões com 24,3% do total de TEU movimentado, Lisboa com 12,6%, Setúbal com 5,8% e Figueira da Foz com 0,5%.

No tráfego com o *hinterland* os desempenhos de Leixões, Sines e Lisboa determinaram acréscimos absolutos muito semelhantes, sendo respetivamente de +9,5 mil TEU, +9,1 mil TEU e +8,5 mil TEU, com distintas traduções em termos percentuais, destacando-se aqui Lisboa com +10,4%, seguido de Sines com 7,4% e de Leixões com +6,2%.

A liderança do segmento de tráfego com o *hinterland* continua entregue ao porto de Leixões, que exhibe uma quota de 38,1%, seguido de Sines com 30,5%, Lisboa com 20,8% e Setúbal com 9,8%, sendo de salientar que Sines se aproxima progressivamente de Leixões, reduzindo de -17,8 pp em 2017 para os atuais -7,5 pp.

- O movimento de navios efetuado no primeiro trimestre de 2022 é traduzido pelo registo 2293 escalas, inferior em -12 ao observado no período homólogo de 2021, refletindo um recuo de -0,5%. Contudo, este recuo no número de escalas não é acompanhado pelo volume de arqueação bruta, que neste período cresce +6,5%, o que traduz um acréscimo da dimensão média dos navios de +7,1%, passando de uma GT de 16,7 mil para 17,9 mil.

Não obstante a redução global do número de escalas, o que se destaca no movimento de navios observado neste período é o acréscimo registado pelo porto de Lisboa, de +84 escalas, a que corresponde uma variação de +22%, tendo sido acompanhado pela Figueira da Foz (+6) e por Portimão (+5). Contudo, estes registos positivos não foram suficientes para anular as variações negativas dos restantes, sendo as mais expressivas as observadas pelos portos de Douro e Leixões, que tiveram -39 escalas (-6,5%), seguidos por Aveiro e Sines com -27 e -24 escalas, respetivamente, sendo ainda acompanhados por Setúbal (-12), Faro (-3) e Viana do Castelo (-2).

A variação do número de escalas observada em Lisboa está muito alavancada no tráfego de navios de cruzeiro de passageiros, que no primeiro trimestre de 2022 terão efetuado cerca de 48 escalas, que compara com o valor nulo no período homólogo de 2021. Com menos significado, certamente, mas também Leixões e Portimão terão registado um acréscimo do número de escalas desta tipologia de navios, cujo tráfego internacional regressa paulatinamente à normalidade a que se assistia até 2019, prevendo-se mesmo que Lisboa ultrapasse o número de escalas verificado nesse ano.

Os portos de Douro e Leixões detêm a quota mais elevada no número de escalas que recua -1,6 pp para 24,6%, seguindo-se de Lisboa que cresce +3,2 pp para uma quota de 20,3% e ultrapassa Sines que recua -0,9 pp para 20,2%, segue-se Setúbal que perde -0,4 pp para 16,5%, Aveiro que perde -1,1 pp para 10,8%, Figueira da Foz que cresce +0,3 pp para 4,5% e Viana do Castelo que mantém a quota de 2,6%.

No volume de arqueação bruta, a quota mais elevada continua a ser detida por Sines, perdendo, contudo, a maioria absoluta que tinha obtido no período homólogo de 2021 ao recuar -9,5 pp para 43,4%. A segunda posição continua na posse do porto de Lisboa que cresce +11,6 pp para 22,4%, seguido de Leixões que recua -0,6 pp para 16,7%, de Setúbal que perde -1,5 pp para 12,2% e de Aveiro que recua -0,4 pp para 3,6%.

O referido aumento global da dimensão média dos navios que escalaram os portos do Continente no primeiro trimestre de 2022 teve o contributo mais significativo por parte do porto de Lisboa, que, muito



por efeito do regresso dos navios de cruzeiro de passageiro, mais do que duplica o volume total de arqueação bruta e vê aumentar a dimensão média em cerca de +81%, de uma GT de 10,9 mil para 19,7 mil.

Com aumentos relativos muito expressivos da dimensão média dois navios que os escalaram, releva realçar o porto de Viana do Castelo, que passa de 2,7 mil para 4,8 mil (+78%) e de Portimão, que, induzido seguramente também pelos navios de cruzeiro, passa de 3,6 mil para 19,5 mil (superior a cinco vezes). Com variações positivas assinalam-se ainda os portos de Douro e Leixões e de Aveiro (+9,8% e +5,3%, respetivamente), sendo negativa a evolução da dimensão média dos navios que escalaram Faro (-30%), Sines (-8,1%), Figueira da Foz (-4,8%) e Setúbal (-2,1%), realçando, naturalmente, a elevada discrepância entre as respetivas quotas do número de escalas registado.

- O resultado final da atividade de movimentação de carga, decorre do encontro entre os fluxos de embarque e de desembarque, maioritariamente associados às operações de exportação e de importação, que no período em análise apresentam comportamentos distintos. O volume de carga embarcada representou 40,5% do total e registou um decréscimo de -869,9 mt (-9,2%) do que no período homólogo de 2021, enquanto a carga desembarcada reflete um acréscimo de +565,9 mt (+4,7%).
- Considerando o fluxo de embarque salienta-se o facto de terem sido registadas alterações em 39 mercados, sendo que 21 deles observaram um comportamento negativo, perdendo -1,16 milhões de toneladas, a que corresponde uma quebra média de -16,8%, tendo nos restantes 18 sido apuradas variações positivas que totalizaram +288,3 mt, traduzindo um acréscimo médio de +11,5%. Acresce referir, que independentemente da dimensão que detinham, verificou-se o 'desaparecimento' de seis mercados, que haviam embarcado no período homólogo de 2021 um total de 124,7 mt.

No sentido do desembarque, salienta-se o registo de variações em 42 mercados, com 25 a movimentarem +1,45 milhões de toneladas do que no período homólogo de 2021, com um acréscimo médio de +26,4%, tendo os restantes perdido -882,4 mt, recuando em média -13,5%. Refere-se ainda o 'desaparecimento' do mercado de Petróleo Bruto de Leixões, que havia registado o desembarque de 244,8 mt.

- Constata-se que, em termos globais, a carga desembarcada excedeu a embarcada em +47,1% sendo, no entanto, de salientar que existem portos onde o volume de carga embarcada ultrapassa globalmente o da carga desembarcada, o que, atendendo a que cerca de 90% da carga transportada por via marítima se inscreve no comércio internacional, confere a esses portos um perfil 'exportador'.

No primeiro trimestre de 2022 observaram este registo os habituais portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos rácios calculados pelo quociente entre a tonelagem da carga embarcada e do total de carga movimentada apresentam respetivamente os valores de 58,9%, 71,7%, 55,2% e 100%.

No seu conjunto, estes portos embarcaram um total de 1,27 milhões de toneladas, correspondentes a 14,8% do total de carga embarcada, sendo que 10,1 pontos percentuais desta quota pertencem a Setúbal.

- Como nota final, importa recordar o facto de 1) o presente acompanhamento do mercado portuário se referir apenas aos portos comerciais do Continente, não incluindo, por conseguinte, os portos comerciais das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, e, ainda, de que 2) a tonelagem de carga contentorizada e Ro-Ro reportada pelas administrações portuárias, além do peso bruto das mercadorias, inclui a tara dos contentores cheios.

Releva, portanto, enfatizar que tal metodologia diverge da adotada pelo INE, que nos reportes sobre transporte de mercadorias por água, considera os portos nacionais, incluindo, naturalmente, os das Regiões Autónomas, e o peso bruto das mercadorias sem a tara de contentores que as acondicionam.

Assim, no relatório relativo ao primeiro trimestre de 2022, o INE anuncia um movimento de mercadorias num total de 20,85 milhões de toneladas, tendo sido movimentadas 19,82 milhões de toneladas nos principais portos do Continente (excluindo Viana do Castelo e Faro, que movimentaram no seu conjunto 103,9 mil toneladas), o que reflete uma diminuição de -0,4%, e 1,13 milhões de toneladas nos portos das Regiões Autónomas, que refletem um acréscimo total de +28,2%, o que no conjunto traduzem um acréscimo global de +0,8%.

Atendendo à significativa diminuição do número total de contentores movimentados, ao considerar a tara dos contentores cheios induz-se uma relativa pressão no sentido do agravamento do desempenho global do mercado portuário, mas que, porventura, não explicará integralmente a maior expressão da quebra apurada entre o primeiro trimestre de 2022 comparativamente ao de 2021.





CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA  
NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2022



No âmbito do contexto em que se desenvolve a atividade portuária, é importante sublinhar que a avaliação mensal do comportamento do mercado, seguindo a metodologia habitual que assenta privilegiadamente na comparação do desempenho obtido num dado período constituído pelos meses desde janeiro até ao mês em que se efetua a análise, e respetiva comparação com os seus homólogos dos anos anteriores, é significativamente condicionada pela variabilidade que caracteriza o setor, que é tanto maior quanto menor for o período considerado, sendo que para essa circunstância também contribui o facto de não ser detetada sazonalidade no movimento mensal portuário.

Esta variabilidade é ainda majorada pela incerteza induzida no comportamento dos mercados por fatores externos, nomeadamente a crise pandémica iniciada em março de 2020 e cujos efeitos ainda persistem, bem como a forte instabilidade que atravessa o mercado energético que surge agravada pela guerra na Ucrânia iniciada na última semana de fevereiro.

Atento o papel instrumental do transporte marítimo, e consequentemente do setor portuário, no apoio ao comércio internacional, importa salientar que o comportamento deste no primeiro trimestre de 2022 medido na tonelagem de mercadorias transacionadas, se traduz num acréscimo global de +3,1%, correspondente a +762,4 mil toneladas (mt) para um total de 25,1 milhões de toneladas, resultante da conjugação do acréscimo verificado no tráfego intracomunitário de +7% (+951,6 mt, para um total de 14,5 milhões de toneladas o que constitui a melhor marca de sempre e que corresponde a 57,8% do total), com uma diminuição do tráfego com o resto do mundo de -1,8% (-189,2 mt, para um total de 10,6 milhões de toneladas).

Recorda-se que o comércio com os países fora da União Europeia tem bastante mais impacto no setor marítimo-portuário, dado que a grande maioria das mercadorias transacionadas utiliza obrigatoriamente o transporte marítimo para a sua efetivação.

Importa contudo salientar que as variações referidas têm por base os registos homólogos de 2021, sendo que a comparação com o período homólogo de 2019, imediatamente anterior ao início da pandemia, revela em termos globais o comércio internacional ainda se encontra a -2,1% do valor então observado, subindo para -5% no que respeita às transações com os países de fora da União Europeia, e quedando-se por um ligeiro acréscimo de +0,1% no comércio intracomunitário.

Embora com menor impacto no que respeita à função transporte, refere-se que as exportações realizadas no primeiro trimestre, face ao período homólogo de 2021, recuaram -1,6% para 9,9 milhões de toneladas, o que representa 39,4% do total, enquanto as importações cresceram +6,5% para 15,2 milhões de toneladas. Comparativamente a 2019 constata-se que as importações se encontram a -4,6% e as exportações já excederam aquele volume em +2%.

**Comércio Internacional nos períodos de Janeiro a Março | (10<sup>3</sup> ton)**

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY
2010	20 624.2	-	11 810.5	-	8 813.7	-	13 205.4	-	7 418.8	-
2011	20 294.2	-1.6%	12 301.7	+4.2%	7 992.6	-9.3%	12 875.2	-2.5%	7 419.0	+0.0%
2012	21 349.7	+5.2%	11 957.2	-2.8%	9 392.5	+17.5%	13 181.4	+2.4%	8 168.3	+10.1%
2013	20 944.4	-1.9%	11 303.2	-5.5%	9 641.1	+2.6%	12 370.7	-6.1%	8 573.7	+5.0%
2014	22 251.7	+6.2%	13 060.4	+15.5%	9 191.3	-4.7%	13 224.7	+6.9%	9 027.0	+5.3%
2015	23 130.3	+3.9%	13 039.6	-0.2%	10 090.7	+9.8%	13 581.8	+2.7%	9 548.5	+5.8%
2016	24 014.0	+3.8%	13 029.1	-0.1%	10 984.8	+8.9%	15 087.8	+11.1%	8 926.2	-6.5%
2017	24 967.8	+4.0%	13 958.4	+7.1%	11 009.4	+0.2%	15 235.1	+1.0%	9 732.7	+9.0%
2018	24 909.0	-0.2%	14 248.3	+2.1%	10 660.7	-3.2%	15 345.6	+0.7%	9 563.3	-1.7%
2019	25 655.0	+3.0%	14 492.7	+1.7%	11 162.4	+4.7%	15 946.5	+3.9%	9 708.6	+1.5%
2020	24 817.7	-3.3%	13 394.0	-7.6%	11 423.7	+2.3%	15 098.9	-5.3%	9 718.8	+0.1%
2021	24 351.8	-1.9%	13 560.7	+1.2%	10 791.0	-5.5%	14 286.8	-5.4%	10 065.0	+3.6%
2022	25 114.2	+3.1%	14 512.3	+7.0%	10 601.9	-1.8%	15 209.6	+6.5%	9 904.6	-1.6%



Nos gráficos seguintes apresenta-se a evolução da tonelage total transacionada em comércio internacional nos primeiros trimestres desde 2010 e a evolução mensal desde 2019, agregada pelo comércio internacional realizado intra e extra União Europeia.



A sua leitura mostra que, a nível mundial, o volume total de bens transacionados nestes períodos em comércio internacional apresenta o seu valor mais elevado em 2019 com um total de 25,7 milhões de toneladas, tendo este valor diminuído progressivamente nos dois anos seguintes, com a particularidade de que em 2020 os efeitos da pandemia apenas se iniciaram no final de março, registando-se de 2021 para 2022 um ligeiro acréscimo.

Apurando as tendências de evolução subjacente aos primeiros trimestres desde 2017, isto é, para os últimos seis anos, obtêm-se valores negativos para o comércio internacional total e para todos os segmentos referidos com exceção das exportações, que cresce à razão de +0,7% ao ano. Dos valores negativos o mais expressivo é apurado nas importações, de -0,8%, sendo o relativo às operações intracomunitárias de -0,1% e extracomunitárias de -0,4%.

Embora menos significativo no que toca ao impacto na atividade de transporte em geral e portuária em particular, pode referir-se que o valor económico dos bens transacionados no primeiro trimestre de 2022 ultrapassou 43 mil milhões de euros (a preços correntes), ultrapassando em +28,3% o valor registado em 2021 e +24% o anterior máximo, apurado em 2019. Para a variação face a 2021 contribuíram os acréscimos parcelares de +24,9% observado no comércio intra UE e de +37,6% observado com o resto do Mundo. Na perspetiva do sentido do fluxo de tráfego observam-se variações de +18,2% nas exportações e de +36,8% nas importações.

Considerando o comércio internacional por país, a Espanha mantém-se no lugar cimeiro com uma quota global de 33,8%, sendo de 36,8% nas exportações (o que excede em 5,4 pontos percentuais o total dos países extracomunitários) e de 31,8% nas importações. Nas posições seguintes surgem sucessivamente o Brasil com 7,2%, França com 6,6%, EUA com 5,9%, Países Baixos com 4,2%, Nigéria com 4% e Alemanha com 3,7%.

Dos principais países com quem Portugal tem relações comerciais, os que protagonizaram as variações positivas na tonelage de bens transacionados no primeiro trimestre de 2022 foram a Espanha com +489,7 mil toneladas (+6,1%), o Brasil com +470,9 mt (+35,3%), o Azerbaijão com +204,5 mt (+55,5%), a França com +168,4 mt (+11,3%), os Estados Unidos da América com +161,7 mt (+12,4%), Angola com +155,6 mt (+169,7%) e os Países Baixos com +149 mt (+16,5%). As variações negativas mais significativas foram observadas em Marrocos com -412,4 mt (-62,5%), Ucrânia com -287,7 mt (-56,3%), Arábia Saudita com -244,3 mt (-72,9%), Gibraltar com -183,7 mt (-57,6%) e a Nigéria com -166,4 mt (-14,1%).

Ainda no âmbito da contextualização do desenvolvimento da atividade portuária, e atendendo ao papel instrumental que esta desempenha ao serviço da atividade industrial, importa apreciar a evolução dos índices de produção industrial, em particular no que respeita à produção de bens de investimento, intermédios e de consumo, bem como à produção de energia.



Assim, o índice de produção industrial apurado para os períodos constituídos pelos três primeiros meses de cada ano, mostra que em 2022 e em termos globais, se apura uma quebra de -2,7 pontos percentuais (pp) relativamente a 2021 e de -4,3 pp relativamente a 2019 (ano anterior ao início da pandemia, se bem que no primeiro trimestre esta não tenha ainda feito sentir de forma significativa os seus efeitos no abrandamento da economia).

Evolução anual dos IPI (Base 2015), média nos períodos Janeiro-Março

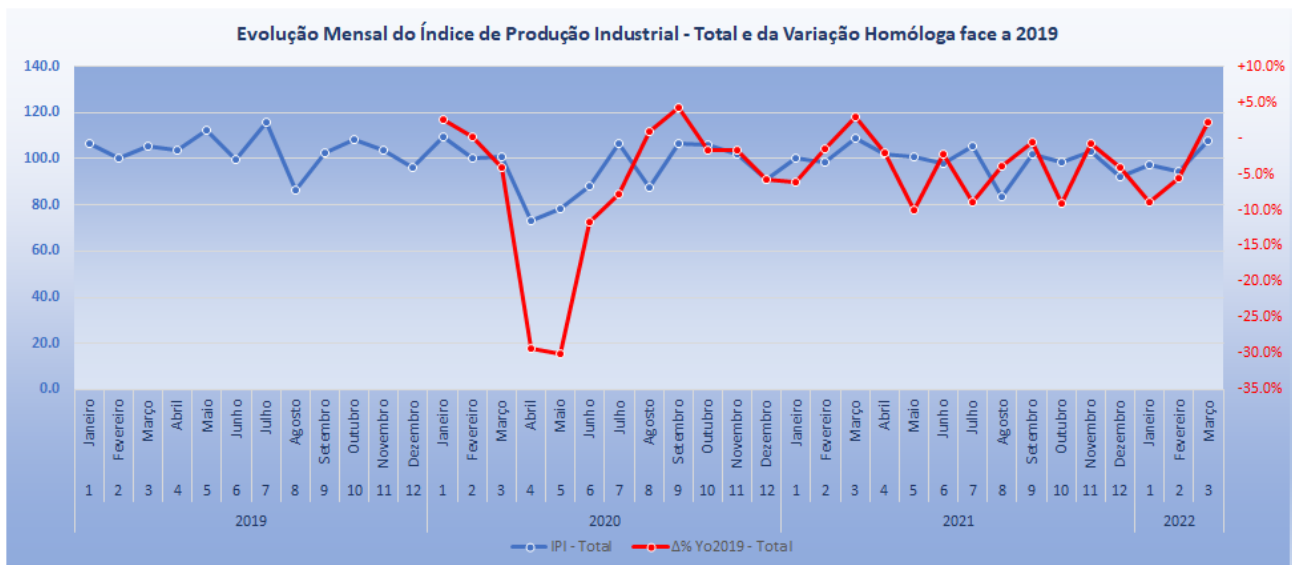
Agrupamento industrial	2018	2019	2020	2021	2022	Δpp '22-'19	Δpp '22-'21	Sparlines
Bens de investimento	111.9	116.4	109.0	105.9	98.9	-17.5	-7.1	
Bens intermédios	103.1	102.7	99.6	99.5	102.7	+0.0	+3.2	
Bens de consumo	102.0	99.7	96.9	94.1	97.7	-2.0	+3.6	
Energia	126.9	105.0	119.8	122.0	99.1	-5.9	-22.9	
Total	108.2	104.1	103.6	102.5	99.8	-4.3	-2.7	

Fonte: INE Tratamento: AMT

Nos diversos agrupamentos considerados pelo INE o único que apresenta valor não inferior a 2019 é o de produção de bens intermédios, que iguala o valor com 102,7 pontos, sendo mais intensa a quebra na produção de bens de investimento que ascende a -17,5 pp, seguido da energia com -5,9 pp e dos bens de consumo com -2 pp.

Na comparação com o primeiro trimestre de 2021 verificam-se acréscimos na produção de bens de consumo e intermédios de +3,6 pp e de 3,2 pp, respetivamente, sendo negativas as variações dos índices de produção de energia e de bens de investimento, com o primeiro a atingir -22,9 pp e o segundo -7,1 pp.

A evolução mensal do índice de produção industrial - total exibido no gráfico seguinte evidencia a significativa irregularidade da atividade industrial, sendo de referir que a tendência de evolução para o período completo tem subjacente uma taxa negativa de -0,1%, muito influenciada, naturalmente, pela forte quebra registada em abril e maio de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, da qual, como se viu, ainda não se recuperou.



Em suma, o desenvolvimento da atividade industrial não reflete um ambiente favorável ao desenvolvimento da atividade de transportes, em geral, nem da movimentação portuária de carga, em particular.

Acresce ainda referir o que durante o ano de 2022 se fará sentir o efeito negativo do encerramento da atividade de refinação em Matosinhos e o facto de ainda não haver evidências de que a atividade de refinação de Sines a compense, o que justifica o seu acompanhamento.





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

Antes de se iniciar objetivamente a análise do comportamento mercado portuário, importa recordar o facto de que o mercado portuário tradicionalmente objeto deste acompanhamento, se refere ao constituído pelos portos comerciais do Continente, não incluindo, por conseguinte, os portos comerciais das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, e, ainda, de que na tonelagem de carga movimentada reportada pelas administrações portuárias, além do peso bruto das mercadorias, se inclui a tara dos contentores cheios.

Neste contexto, releva enfatizar que, segundo os dados do INE publicados no relatório, o movimento de mercadorias efetuado nos portos das Regiões Autónomas, no primeiro trimestre de 2022, logrou registar um significativo acréscimo homólogo de +28,2% na respetiva tonelagem, o que, no cômputo global e considerando apenas o peso bruto das mercadorias, teríamos um movimento global nos portos nacionais superior em cerca de +0,8% ao observado no período homólogo de 2021.

#### Por Tipologia de Carga

No primeiro trimestre de 2022 os portos comerciais do Continente movimentaram 21,1 milhões de toneladas, o que representa uma diminuição de -304 mil toneladas face ao período homólogo de 2021, que corresponde a -1,4%. Assinala-se que esta quebra é a terceira consecutiva neste período, acumulando uma quebra de -7% e fica ainda a -14,2% do seu valor máximo, registado em 2017.

A tipologia de carga que mais contribuiu para o desempenho negativo do sistema portuário do Continente foi a Carga Contentorizada que registou globalmente uma quebra de -497,2 mil toneladas (mt), correspondente a -5,8%, sendo de sublinhar que ao porto de Sines cabe a responsabilidade quase total desta diminuição, ao registar uma quebra de -649 mt (-11,7%), a que acresce uma diminuição de cerca de -30 mt do conjunto de Figueira da Foz e de Setúbal.

No entanto, atendendo ao facto de o movimento de Carga Contentorizada ser constituído pelos segmentos de *transshipment* e de tráfego com o *hinterland*, é importante salientar que a responsabilidade pelo forte quebra verificada em Sines é cometida às operações de transbordo que, medida em TEU, traduz uma diminuição de -11,4%, tendo o movimento de Sines com o *hinterland* registado um acréscimo de +7,4%, atingindo até o volume mais elevado de sempre.

Mas a diminuição do volume de carga não resulta apenas da Carga Contentorizada, tendo o Petróleo Bruto tido também uma importante quota de responsabilidade, ao 'perder' -284,6 mt, ou -10,5%, sendo ainda acompanhado pelos Outros Granéis Líquidos e pelos Minérios, que veem diminuir o seu volume respetivamente em -168,5 mt (-25,2%) e em -68,1 mt (-20,9%).

A pressão negativa induzida pelos mercados referidos foi contrariada pela influência positiva dos restantes, com particular destaque para os de Outros Granéis Sólidos e de Produtos Petrolíferos, que evidenciam



acréscimos respetivos de +227,3 mt (+14%) e de +213,8 mt (+4,7%). Com menor, mas ainda sensível, impacto registam-se os mercados de Produtos Agrícolas, com +126,8 mt (+10,9%) e da Carga Fracionada, com +111 mt (+8,1%).

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
<b>Carga Geral</b>	9 376.8	10 390.0	9 549.4	10 413.5	10 036.5	47.5%	-377.0	↓ -3.6%	⇒ +1.4%	
Contentorizada	7 774.0	8 587.7	7 677.4	8 569.1	8 071.8	38.2%	-497.2	↓ -5.8%	⇒ +0.7%	
Fracionada	1 228.9	1 332.4	1 407.2	1 366.8	1 477.7	7.0%	+111.0	↑ +8.1%	↑ +4.0%	
Ro-Ro	373.9	469.9	464.9	477.7	486.9	2.3%	+9.2	⇒ +1.9%	↑ +5.3%	
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>4 803.9</b>	<b>4 531.0</b>	<b>3 304.3</b>	<b>3 126.5</b>	<b>3 438.8</b>	<b>16.3%</b>	<b>+312.3</b>	<b>↑ +10.0%</b>	<b>↓ -10.4%</b>	
Carvão	1 243.4	1 188.3	130.1	11.7	37.8	0.2%	+26.2	↑ +224.4%	-	
Minérios	210.3	260.8	336.4	325.0	256.9	1.2%	-68.1	↓ -20.9%	↑ +5.9%	
Produtos Agrícolas	1 322.7	1 195.1	1 142.6	1 163.0	1 289.9	6.1%	+126.8	↑ +10.9%	⇒ -0.8%	
Outros	2 027.5	1 886.8	1 695.2	1 626.9	1 854.2	8.8%	+227.3	↑ +14.0%	↓ -3.3%	
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>7 795.5</b>	<b>7 789.9</b>	<b>9 006.9</b>	<b>7 887.4</b>	<b>7 648.2</b>	<b>36.2%</b>	<b>-239.2</b>	<b>↓ -3.0%</b>	<b>⇒ -0.2%</b>	
Petróleo Bruto	3 299.9	2 713.8	3 872.7	2 708.1	2 423.5	11.5%	-284.6	↓ -10.5%	↓ -5.7%	
Produtos Petrolíferos	4 017.9	4 446.4	4 451.2	4 509.9	4 723.7	22.4%	+213.8	↑ +4.7%	↑ +3.4%	
Outros	477.7	629.7	683.0	669.4	501.0	2.4%	-168.5	↓ -25.2%	⇒ +1.5%	
<b>Total</b>	<b>21 976.2</b>	<b>22 710.9</b>	<b>21 860.6</b>	<b>21 427.5</b>	<b>21 123.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-304.0</b>	<b>-1.4%</b>	<b>-1.4%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>7%</b>	<b>+3.3%</b>	<b>-3.7%</b>	<b>-2.0%</b>	<b>-1.4%</b>	-	-	-	-

Após o registo destas variações mais significativas, a evolução do volume de carga movimentada nos primeiros trimestres desde 2018 tem subjacente uma tendência traduzida por uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) negativa de -1,4%, influenciada de forma mais significativa pelo comportamento do mercado do Petróleo Bruto, cuja evolução média anual se processa a uma taxa média de -5,7%, e ainda do Carvão, que 'perdeu' a totalidade das 1,2 milhões de toneladas movimentadas no princípio do período. Dada a sua dimensão, é de referir também o mercado dos Outros Granéis Sólidos, cuja *tmac* se situa em -3,8%. Salienta-se o facto de se apurarem tendências positivas de crescimento em todos os mercados da classe de Carga Geral (com destaque para a Carga Fracionada, +4%, e Ro-Ro, +5,3%), bem como, ainda, no de Minérios (+5,9%), Produtos Petrolíferos (+3,4%) e Outros Granéis Líquidos (+1,5%).

Carga	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
<b>Carga Geral</b>	<b>3 627.1</b>	<b>48.5%</b>	<b>-133.1</b>	<b>-3.5%</b>	<b>10 036.5</b>	<b>47.5%</b>	<b>-377.0</b>	<b>-3.6%</b>	<b>42 472.5</b>	<b>49.8%</b>	<b>+3 125.3</b>	<b>+7.9%</b>
Contentorizada	2 945.2	39.4%	-137.9	-4.5%	8 071.8	38.2%	-497.2	-5.8%	34 274.2	40.2%	+1 563.9	+4.8%
Fracionada	490.1	6.5%	-5.9	-1.2%	1 477.7	7.0%	+111.0	+8.1%	6 218.9	7.3%	+1 330.9	+27.2%
Ro-Ro	191.9	2.6%	+10.8	+5.9%	486.9	2.3%	+9.2	+1.9%	1 979.4	2.3%	+230.5	+13.2%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>1 271.8</b>	<b>17.0%</b>	<b>+68.7</b>	<b>+5.7%</b>	<b>3 438.8</b>	<b>16.3%</b>	<b>+312.3</b>	<b>+10.0%</b>	<b>13 194.9</b>	<b>15.5%</b>	<b>+53.3</b>	<b>+0.4%</b>
Carvão	37.8	0.5%	+37.8	-	37.8	0.2%	+26.2	+224.4%	210.7	0.2%	-213.1	-50.3%
Minérios	123.9	1.7%	-11.2	-8.3%	256.9	1.2%	-68.1	-20.9%	1 094.0	1.3%	-94.9	-8.0%
Produtos Agrícolas	432.8	5.8%	+15.1	+3.6%	1 289.9	6.1%	+126.8	+10.9%	4 854.0	5.7%	+154.7	+3.3%
OutrosGS	677.2	9.0%	+27.1	+4.2%	1 854.2	8.8%	+227.3	+14.0%	7 036.2	8.2%	+206.5	+3.0%
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>2 584.6</b>	<b>34.5%</b>	<b>-72.0</b>	<b>-2.7%</b>	<b>7 648.2</b>	<b>36.2%</b>	<b>-239.2</b>	<b>-3.0%</b>	<b>29 692.0</b>	<b>34.8%</b>	<b>+749.5</b>	<b>+2.6%</b>
Petróleo Bruto	891.8	11.9%	-45.1	-4.8%	2 423.5	11.5%	-284.6	-10.5%	9 040.0	10.6%	-737.9	-7.5%
Produtos Petrolíferos	1 515.6	20.3%	-14.3	-0.9%	4 723.7	22.4%	+213.8	+4.7%	18 491.2	21.7%	+1 828.7	+11.0%
OutrosGL	177.1	2.4%	-12.5	-6.6%	501.0	2.4%	-168.5	-25.2%	2 160.7	2.5%	-341.2	-13.6%
<b>Total</b>	<b>7 483.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-136.3</b>	<b>-1.8%</b>	<b>21 123.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-304.0</b>	<b>-1.4%</b>	<b>85 359.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>+3 928.1</b>	<b>+4.8%</b>

Sublinha-se que o movimento observado no próprio mês de março traduz globalmente um decréscimo de -136,3 mt (-1,8%), por responsabilidade maioritária da Carga Contentorizada, naturalmente, que apresenta uma diminuição de -137,9 mt (-4,5%). As restantes tipologias de carga apresentam variações de



sinais contrários compensando-se no seu conjunto, sendo de realçar o facto de Setúbal ter movimentado 37,8 mt de Carvão, constituindo a variação mais expressiva.

Considerando a tonelagem movimentada nos últimos doze meses verifica-se ter-se atingido um total de quase 85,4 milhões de toneladas, que supera a do idêntico período imediatamente anterior, em +3,93 milhões de toneladas, ou seja, +4,8%, por efeito positivo mais expressivo dos Produtos Petrolíferos (+1,9 milhões de toneladas, +11%), Carga Contentorizada (+1,56 milhões de toneladas ou +4,8%) e Carga Fracionada (+1,33 milhões de toneladas, +27,2%) e negativo do Petróleo Bruto (-737,9 mt ou -7,5%) e dos Outros Granéis Líquidos (-241,2 mt ou -13,6%).

### **Por Porto**

O impacto do comportamento dos diversos mercados de carga nos portos que o integram é incomparavelmente mais significativo em Sines, onde a referida quebra da Carga Contentorizada foi a principal responsável pela diminuição geral de carga que se registou no porto, tendo as restantes cargas com influência negativa, representado no seu conjunto um total de -82,1 mt. Por efeito desta carga, o porto de Sines viu o seu movimento do primeiro trimestre de 2022 diminuir -617,2 mt, a que corresponde uma quebra de -5,2%, assumindo assim o pior desempenho do sistema portuário do Continente, que apenas foi mitigado pelos Produtos Petrolíferos que registam um acréscimo de +108,5 mt (+3%) e, muito levemente, pela carga Ro-Ro (+1,4 mt ou +14,2%).

Na posição seguinte, surge o porto de Leixões, com uma quebra global de -115,2 mt, que correspondente a um recuo de -3%, sendo ainda o resultado do desaparecimento do mercado de Petróleo Bruto, por efeito do encerramento da atividade da refinaria de Matosinhos, que, no período em análise, se traduz pela perda das 244,8 mt movimentadas no período homólogo de 2021. Para o desempenho global negativo, teve ainda o contributo mais expressivo dos Minérios e dos Outros Granéis Líquidos, que viram recuar o seu volume de carga em -73,2 mt (-39,8%) e -59,2 mt (-53,6%).

Com desempenho negativo, mas com menor impacto, há ainda a apontar os portos de Aveiro e de Faro, que movimentam uma tonelagem de carga inferior à do período homólogo de 2021, a refletirem quebras respetivas de -41,1 mt (-2,9%) e de -11,8 mt (-49,6%), resultando a primeira da redução da atividade dos mercados de Produtos Agrícolas e de Outros Granéis Líquidos (-127,9 mt ou -61,8% e -74,8 mt ou -34,3%, respetivamente) e a segunda da única carga movimentada, Outros Granéis Sólidos.

Dos portos que apresentam um desempenho positivo, destaca-se Lisboa com um acréscimo de +358,3 mt (+15,8%), muito por efeito do crescimento dos Produtos Agrícolas (+225,6 mt ou +28,2%), mas acompanhados principalmente pelos Produtos Petrolíferos (+78,8 mt ou +56,4%) e Carga Contentorizada (+69,8 mt ou +8,2%). Nas posições seguintes em termos de volume do contributo positivo para o desempenho do sistema portuário do Continente, surgem os portos de Figueira da Foz (+84,8 mt ou +22,1%), Setúbal (+35,7 mt ou +2,3%) e Viana do Castelo (+2,6 mt ou +2,9%).

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	91.7	109.5	96.8	89.3	91.9	0.4%	+2.6	↑ +2.9%	-2.0%	
Douro e Leixões	4 439.0	4 685.2	5 277.9	3 781.0	3 665.7	17.4%	-115.3	↓ -3.0%	-5.5%	
Aveiro	1 342.2	1 321.6	1 379.7	1 435.4	1 394.3	6.6%	-41.1	↓ -2.9%	+1.6%	
Figueira da Foz	472.2	412.6	503.1	383.7	468.5	2.2%	+84.8	↑ +22.1%	-0.8%	
Lisboa	2 868.6	2 691.6	2 130.6	2 263.4	2 621.7	12.4%	+358.3	↑ +15.8%	-3.6%	
Setúbal	1 688.3	1 771.0	1 586.8	1 528.4	1 564.1	7.4%	+35.7	↔ +2.3%	-3.0%	
Sines	11 061.2	11 703.4	10 854.7	11 922.6	11 305.4	53.5%	-617.2	↓ -5.2%	+0.6%	
Faro	13.0	16.1	30.9	23.8	12.0	0.1%	-11.8	↓ -49.6%	+2.9%	
<b>Total</b>	<b>21 976.2</b>	<b>22 710.9</b>	<b>21 860.6</b>	<b>21 427.5</b>	<b>21 123.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-304.0</b>	<b>-1.419%</b>	<b>-1.4%</b>	
	Δ%	-10.7%	+3.3%	-3.7%	-2.0%	-1.4%	-	-	-	-





Atendendo à evolução do volume de carga nos primeiros trimestres desde 2018, constata-se que para Aveiro, Sines e Faro é apurada uma taxa média anual de crescimento positivo de +1,6%, +0,6% e +2,9%, anuladas pelo comportamento dos restantes portos, com impacto mais expressivo de Leixões e de Lisboa, cujas *tmac* apresentam valores de -5,5% e de -3,6%.

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	37.3	0.5%	+2.0	+5.7%	91.9	0.4%	+2.6	+2.9%	379.3	0.4%	+29.7	+8.5%
Douro e Leixões	1 338.7	17.9%	-54.3	-3.9%	3 665.7	17.4%	-115.3	-3.0%	15 067.9	17.7%	-511.1	-3.3%
Aveiro	445.3	5.9%	-69.0	-13.4%	1 394.3	6.6%	-41.1	-2.9%	5 637.9	6.6%	+761.6	+15.6%
Figueira da Foz	166.2	2.2%	+35.9	+27.5%	468.5	2.2%	+84.8	+22.1%	1 898.5	2.2%	+54.2	+2.9%
Lisboa	916.5	12.2%	+92.9	+11.3%	2 621.7	12.4%	+358.3	+15.8%	9 788.9	11.5%	+632.3	+6.9%
Setúbal	620.9	8.3%	+12.6	+2.1%	1 564.1	7.4%	+35.7	+2.3%	6 616.1	7.8%	+389.4	+6.3%
Sines	3 949.0	52.8%	-154.9	-3.8%	11 305.4	53.5%	-617.2	-5.2%	45 936.9	53.8%	+2 712.1	+6.3%
Faro	9.7	0.1%	-1.5	-13.8%	12.0	0.1%	-11.8	-49.6%	33.7	0.0%	-140.1	-80.6%
<b>Total</b>	<b>7 483.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-136.3</b>	<b>-1.8%</b>	<b>21 123.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-304.0</b>	<b>-1.4%</b>	<b>85 359.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>+3 928.1</b>	<b>+4.8%</b>

Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses por comparação a idêntico período imediatamente anterior constata-se que os impactos mais expressivos se observam em Sines, pela positiva, e em Leixões, pela negativa, com variações respetivas de +2,71 milhões de toneladas, ou +6,3%, e de -511,1 mil toneladas, ou -3,3%. Importa ainda referir as variações positivas observadas em Lisboa e em Aveiro, que se traduzem respetivamente em +761,6 mt (+15,6%) e +632,3 mt (+6,9%).

### Por Tipologia de Carga e Porto

O volume de carga movimentada no primeiro trimestre de 2022 distribui-se pelas diversas classes de carga e por porto conforme detalhe apresentado no quadro seguinte, de que se assinala o facto de a Carga Geral representar 47,5% do total e com Sines a deter a fatia mais significativa de 49%, cabendo a Leixões 23,8%, a Lisboa 9,6% e a Setúbal 8,5%.

A classe dos Granéis Líquidos representa 36,2% do total, dos quais Sines detém uma posição hegemónica ao deter 82,7%, a que se segue Leixões com 7,5%, Aveiro com 4,6% e Lisboa com 4,2%.

À classe dos Granéis Sólidos cabem os remanescentes 16,3%, encontrando-se a sua distribuição por portos mais repartida do que as anteriores, sendo encabeçada por Lisboa com uma quota de 38,7%, seguida por Leixões com 20,5%, Setúbal com 18,9% e Aveiro com 12,4%. Sines, outrora detentor de uma quota frequentemente superior a 30%, é agora responsável por 1,7% da carga movimentada nesta classe, após ter cessado a importação de Carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego.

Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota
Viana do Castelo	48.0	0.5%	37.0	1.1%	6.9	0.1%	91.9	0.4%
Douro e Leixões	2 386.9	23.8%	705.7	20.5%	573.1	7.5%	3 665.7	17.4%
Aveiro	611.8	6.1%	427.4	12.4%	355.1	4.6%	1 394.3	6.6%
Figueira da Foz	248.2	2.5%	216.2	6.3%	4.1	0.1%	468.5	2.2%
Lisboa	968.4	9.6%	1 332.3	38.7%	320.9	4.2%	2 621.7	12.4%
Setúbal	854.2	8.5%	648.7	18.9%	61.1	0.8%	1 564.1	7.4%
Sines	4 919.0	49.0%	59.5	1.7%	6 327.0	82.7%	11 305.4	53.5%
Faro			12.0	0.3%			12.0	0.1%
<b>Total</b>	<b>10 036.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>3 438.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>7 648.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>21 123.5</b>	<b>100.0%</b>
		<b>47.5%</b>		<b>16.3%</b>		<b>36.2%</b>		<b>100.0%</b>



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 2021.

Desses quadros merecem realce as posições dominantes, traduzidas por quotas maioritárias absolutas no volume das cargas movimentadas, de Leixões na carga Ro-Ro, com 75%; de Lisboa nos Produtos Agrícolas, com 79,5%; de Sines nos mercados de Carga Contentorizada, com 60,8%, do Petróleo Bruto, com 100%, e dos Produtos Petrolíferos, com 79,1%, e ainda Setúbal que mantém a posição maioritária absoluta nos Minérios com 53,8% e ao registar movimento de Carvão, assume uma quota de 100%.

Com posição maioritária simples assinala-se o porto de Aveiro com 41,4% na Carga Fracionada; Setúbal, que ultrapassa Leixões, assume 24,4% dos Outros Granéis Sólidos, e Sines com 33,5% dos Outros Granéis Líquidos.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-MARÇO DE 2022  
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO HOMÓLOGO DE 2021

Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro e Portimão		Total Geral		Quota
	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	
<b>Carga Geral</b>	48.0	+32.8%	2 386.9	+4.1%	611.8	+22.3%	248.2	-6.5%	968.4	+10.6%	854.2	-2.5%	4 919.0	-11.6%	0.0	-	10 036.5	-3.6%	47.5%
Contentorizada	0.0	-	1 774.3	+6.7%	0.0	-	26.1	-16.5%	925.0	+8.2%	442.2	-5.3%	4 904.3	-11.7%	0.0	-	8 071.8	-5.8%	38.2%
Fracionada	48.0	+32.8%	247.7	-6.1%	611.8	+22.3%	222.0	-5.2%	43.5	+112.6%	301.5	-1.9%	3.3	-23.4%	0.0	-	1 477.7	+8.1%	7.0%
Ro-Ro	0.0	-	365.0	-0.2%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	110.6	+8.4%	11.3	+14.2%	0.0	-	486.9	+1.9%	2.3%
<b>Granéis Sólidos</b>	37.0	+25.5%	705.7	+12.1%	427.4	-19.8%	216.2	+85.9%	1 332.3	+17.5%	648.7	+13.9%	59.5	-34.7%	12.0	-49.6%	3 438.8	+10.0%	16.3%
Carvão	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	37.8	-	0.0	-100.0%	0.0	-	37.8	+224.4%	0.2%
Minérios	0.0	-	110.7	-39.8%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	138.3	+0.9%	8.0	+100.2%	0.0	-	256.9	-20.9%	1.2%
Produtos Agrícolas	3.4	-	160.7	+7.4%	79.0	-61.8%	0.0	-	1 025.6	+28.2%	21.2	+224.0%	0.0	-	0.0	-	1 289.9	+10.9%	6.1%
OutrosGS	33.6	+14.0%	434.4	+46.7%	348.4	+6.8%	216.2	+85.9%	306.7	-8.1%	451.5	+6.0%	51.5	-31.7%	12.0	-49.6%	1 854.2	+14.0%	8.8%
<b>Granéis Líquidos</b>	6.9	-70.8%	573.1	-33.3%	355.1	-11.7%	4.1	+116.6%	320.9	+26.4%	61.1	-26.0%	6 327.0	+1.0%	0.0	-	7 648.2	-3.0%	36.2%
Petróleo Bruto	0.0	-	0.0	-100.0%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	2 423.5	-1.6%	0.0	-	2 423.5	-10.5%	11.5%
Produtos Petrolíferos	6.9	-70.8%	521.8	+3.5%	211.9	+15.2%	0.0	-	218.7	+56.4%	28.9	-7.9%	3 735.4	+3.0%	0.0	-	4 723.7	+4.7%	22.4%
OutrosGL	0.0	-	51.3	-53.6%	143.2	-34.3%	4.1	+116.6%	102.2	-10.4%	32.2	-37.1%	168.0	-3.3%	0.0	-	501.0	-25.2%	2.4%
<b>Total Geral</b>	91.9	+2.9%	3 665.7	-3.0%	1 394.3	-2.9%	468.5	+22.1%	2 621.7	+15.8%	1 564.1	+2.3%	11 305.4	-5.2%	12.0	-49.6%	21 123.5	-1.4%	100.0%
Distribuição por Porto	0.4%	-	17.4%	-	6.6%	-	2.2%	-	12.4%	-	7.4%	-	53.5%	-	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	Quota dos mercados de Carga
<b>Carga Geral</b>	0.5%	23.8%	6.1%	2.5%	9.6%	8.5%	49.0%	-	
Contentorizada	-	22.0%	-	0.3%	11.5%	5.5%	60.8%	-	38.2%
Fracionada	3.2%	16.8%	41.4%	15.0%	2.9%	20.4%	0.2%	-	7.0%
Ro-Ro	-	75.0%	-	-	-	22.7%	2.3%	-	2.3%
<b>Granéis Sólidos</b>	1.1%	20.5%	12.4%	6.3%	38.7%	18.9%	1.7%	0.3%	
Carvão	-	-	-	-	-	100.0%	-	-	0.2%
Minérios	-	43.1%	-	-	-	53.8%	3.1%	-	1.2%
Produtos Agrícolas	0.3%	12.5%	6.1%	-	79.5%	1.6%	-	-	6.1%
OutrosGS	1.8%	23.4%	18.8%	11.7%	16.5%	24.3%	2.8%	0.6%	8.8%
<b>Granéis Líquidos</b>	0.1%	7.5%	4.6%	0.1%	4.2%	0.8%	82.7%	-	
Petróleo Bruto	-	-	-	-	-	-	100.0%	-	11.5%
Produtos Petrolíferos	0.1%	11.0%	4.5%	-	4.6%	0.6%	79.1%	-	22.4%
OutrosGL	-	10.2%	28.6%	0.8%	20.4%	6.4%	33.5%	-	2.4%
<b>Total Geral</b>	0.4%	17.4%	6.6%	2.2%	12.4%	7.4%	53.5%	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 processado em operações de *transshipment*, que, contendo simultaneamente operações em ambos os fluxos, atingiu um patamar de significativa relevância, que se estima represente globalmente cerca de 16% da tonelagem total movimentada no primeiro trimestre de 2022, sendo que na carga embarcada poderá representar cerca de 20% e na carga desembarcada cerca de 13%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	54.1	0.6%	-12.7	-19.0%	37.8	0.3%	+15.3	+67.8%	+58.9%
Douro e Leixões	1 278.2	15.0%	-313.9	-19.7%	2 387.6	19.0%	+198.7	+9.1%	+34.9%
Aveiro	340.0	4.0%	-69.4	-17.0%	1 054.2	8.4%	+28.3	+2.8%	+24.4%
Figueira da Foz	336.0	3.9%	+64.7	+23.9%	132.5	1.1%	+20.1	+17.8%	+71.7%
Lisboa	1 013.5	11.9%	+56.1	+5.9%	1 608.1	12.8%	+302.2	+23.1%	+38.7%
Setúbal	863.2	10.1%	+3.1	+0.4%	700.9	5.6%	+32.6	+4.9%	+55.2%
Sines	4 652.0	54.4%	-586.1	-11.2%	6 653.4	52.9%	-31.1	-0.5%	+41.1%
Faro	12.0	0.1%	-11.8	-49.6%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
<b>Total</b>	<b>8 549.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-869.9</b>	<b>-9.2%</b>	<b>12 574.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>+565.9</b>	<b>+4.7%</b>	<b>+40.5%</b>

O volume de embarques registado no primeiro trimestre de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 40,5% e registou um total de 8,55 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -869,9 mil toneladas (-9,2%) relativamente ao período homólogo de 2021, enquanto o dos desembarques ascendeu a 12,57 milhões de toneladas, o que corresponde a um acréscimo de +565,9 mt, ou seja de +4,7%.

Considerando que estes fluxos de carga refletem natural e maioritariamente o volume de transações efetuadas no contexto do comércio internacional de bens, recorda-se, como referido no ponto 2, que no primeiro trimestre de 2022 se registou um decréscimo de -1,6% nas exportações (correspondente a cerca de +160 mil toneladas para um total de 9,9 milhões de toneladas) e um acréscimo de +6,5% nas importações (correspondente a cerca de +922,8 mil toneladas para um total de 15,2 milhões de toneladas).

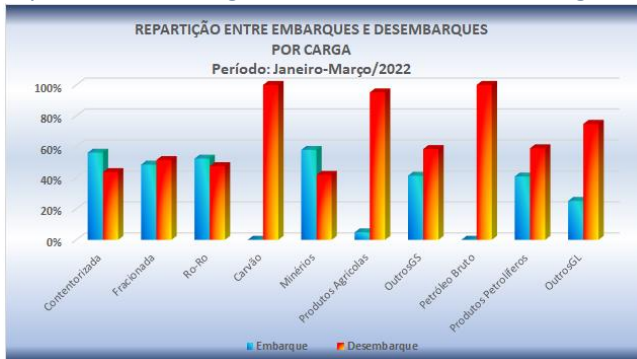
Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos da estrutura decorrente da tonelagem de carga movimentada em operações de embarque e de desembarque, agregada, respetivamente, por tipologia de carga (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao mês homólogo de 2021.

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 100% do volume movimentado, e o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,1%.

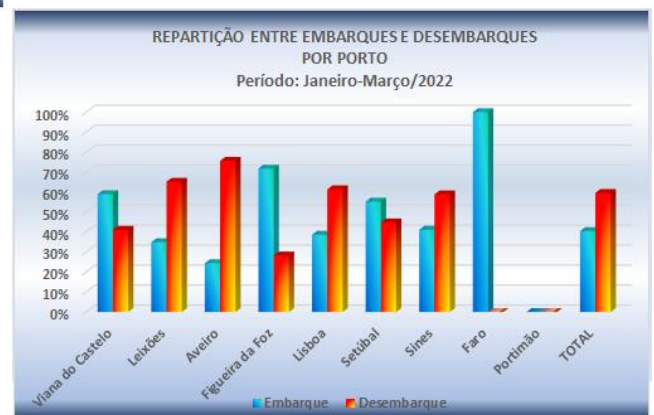


Das tipologias de carga onde, independentemente do porto de movimento, o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, assinala-se a Carga Contentorizada com 56,3% do total, a carga Ro-Ro com 52,4% e os Minérios com 58,1%.



Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo facto de serem, em regra, 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 58,9%, 71,7%, 55,2% e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com ‘perfil exportador’.



No entanto, a sua dimensão determina a que no seu conjunto, estes portos tenham apenas embarcado 1,27 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14,8% do total de embarques (dos quais 10,1 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada, constata-se que estes portos detêm uma quota conjunta de 10,1%, correspondente a cerca de 2,14 milhões de toneladas, cabendo 7,4 pontos percentuais a Setúbal.

### 3.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, que é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 38,2%, 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 no primeiro trimestre de 2022, quer em termos evolutivos nos respetivos períodos homólogos.

Atendendo à forte representação dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, e a sua natureza essencialmente distinta, importa, para além de uma análise global (internacionalmente utilizada para medir a dimensão dos portos onde o tráfego se desenvolve), uma breve análise em cada um dos referidos segmentos, particularmente o das operações com o *hinterland*, que mede o pulso da economia, nas suas transações, quer no mercado nacional, quer no mercado internacional.

#### Tráfego total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado, no primeiro trimestre de 2022, um total de 445,6 mil movimentos, a que correspondeu um volume de 727,3 mil TEU, o que significa 1,63 TEU por contentor, sendo que este volume reflete uma quebra de -2% face ao volume de TEU movimentado no período homólogo de 2021.



É notória a irregularidade que este tráfego vem exibindo, com alternância de variações positivas e negativas desde 2018 (evidenciando quebras em 2018, 2020 e 2022), sendo que a sua tendência de evolução medida pela taxa média anual de crescimento é positiva, com este indicador a assumir o valor de +1,4%.

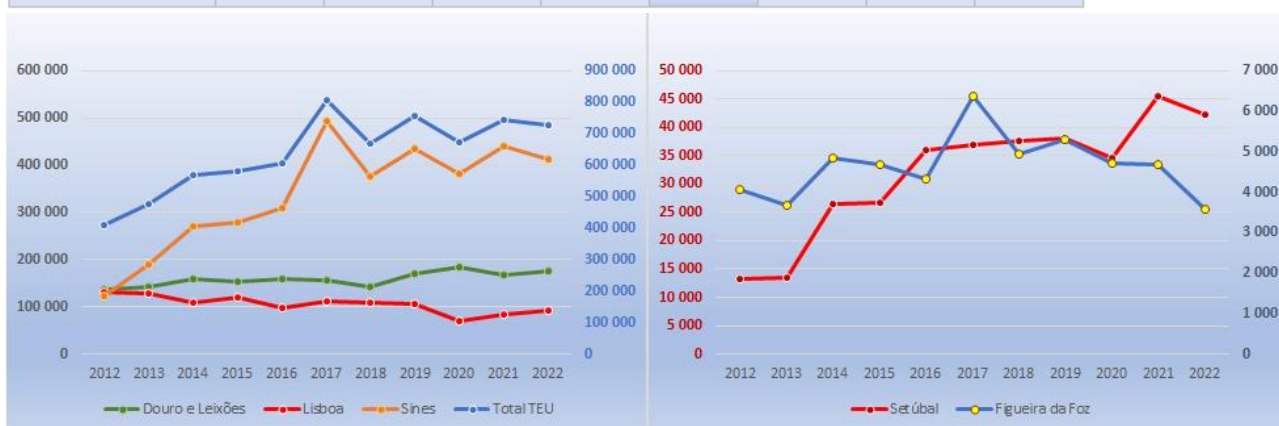
A leitura do quadro seguinte mostra que as *tmac* calculadas para os portos apresentam valores significativamente positivos para Leixões (+3,9%), Setúbal (+4,3%) e Sines (+2%), que contrariam e ‘anulam’ os apurados para a Figueira da Foz (-7%, embora sustentado por uma dimensão pouco significativa) e para Lisboa (-6,3%). Importa sublinhar o comportamento positivo demonstrado por Lisboa desde 2020, o que poderá indiciar uma recuperação dos serviços perdidos no período de instabilidade laboral.

O comportamento global deste mercado é muito influenciado pelo porto de Sines que no período em análise detém uma quota de 56,9%, tendo embora registado uma variação negativa de -27,1 mil TEU, correspondente a -6,2%, face ao período homólogo de 2021, que se eleva a -80,9 mil TEU, ou seja, -16,4%, se comparado com o período homólogo de 2017, onde se observa o seu valor máximo.

O comportamento deste mercado é decisivamente influenciado por Sines, sendo, contudo, de referir o desempenho negativo dos portos de Figueira da Foz e de Setúbal, que recuam respetivamente -1,13 mil TEU (-24%) e -3,23 mil TEU (-7,1%).

**TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)**  
Períodos: Janeiro / Março

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Leixões	143 207	170 537	<b>184 097</b>	168 334	176 468	24.3%	+4.8%	+3.9%	
Figueira da Foz	4 929	5 316	4 702	4 694	3 568	0.5%	<b>-24.0%</b>	<b>-7.0%</b>	
Lisboa	<b>109 339</b>	106 900	70 685	82 886	91 444	12.6%	+10.3%	<b>-6.3%</b>	
Setúbal	37 707	37 976	34 676	<b>45 518</b>	42 293	5.8%	<b>-7.1%</b>	+4.3%	
Sines	375 140	436 032	380 587	<b>440 646</b>	413 532	56.9%	<b>-6.2%</b>	+2.0%	
<b>Total TEU</b>	<b>670 322</b>	<b>756 761</b>	<b>674 747</b>	<b>742 078</b>	<b>727 305</b>	<b>100.0%</b>	<b>-2.0%</b>	<b>+1.4%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>-16.9%</b>	<b>+12.9%</b>	<b>-10.8%</b>	<b>+10.0%</b>	<b>-2.0%</b>	-	-	-	-
<b>Total UNIDADES</b>	<b>415 191</b>	<b>472 472</b>	<b>416 416</b>	<b>464 364</b>	<b>445 619</b>	-	<b>-4.0%</b>	<b>+1.2%</b>	-
<b>Rácio TEU / Contentor</b>	<b>1.61</b>	<b>1.60</b>	<b>1.62</b>	<b>1.60</b>	<b>1.63</b>	-	-	-	-



Importa desde já salientar, como se verá no ponto seguinte, que o desempenho negativo de Sines tem origem no tráfego de *transhipment*, uma vez que o tráfego com o *hinterland* mantém uma trajetória de crescimento positivo.

Não obstante o referido, Sines mantém a posição maioritária absoluta traduzida por uma quota de 56,9%, sendo inferior à que detinha no período homólogo de 2021 em -2,8 pontos percentuais (pp) e inferior à sua máxima, apurada em 2017, em -5,1 pp. Na posição seguinte mantém-se Leixões cuja quota cresce +1,6 pp



para 24,3%, seguindo-se sucessivamente Lisboa que aumenta 1,4 pp para 12,6%, Setúbal que recua -0,3 pp para 5,5% e Figueira da Foz que aumenta +0,1 pp para com 0,5%.

Porto	March			Jan / March				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %
Leixões	66 031	24.9%	+8.0%	176 468	24.3%	↑ +8 134	+4.8%	725 952	23.5%	↑ +37 782	+5.5%
Figueira da Foz	891	0.3%	-61.4%	3 568	0.5%	↓ -1 126	-24.0%	20 277	0.7%	↑ +2 641	+15.0%
Lisboa	32 310	12.2%	+6.1%	91 444	12.6%	↑ +8 558	+10.3%	375 814	12.2%	↑ +64 187	+20.6%
Setúbal	15 080	5.7%	+2.9%	42 293	5.8%	↓ -3 225	-7.1%	169 079	5.5%	↓ -8 621	-4.9%
Sines	150 906	56.9%	-2.8%	413 532	56.9%	↓ -27 114	-6.2%	1 796 952	58.2%	↑ +124 927	+7.5%
<b>Total</b>	<b>265 218</b>	<b>100.0%</b>	<b>+0.5%</b>	<b>727 305</b>	<b>100.0%</b>	<b>-14 773</b>	<b>-2.0%</b>	<b>3 088 074</b>	<b>100.0%</b>	<b>+220 916</b>	<b>+7.7%</b>

Tomando isoladamente o mês de março, verifica-se que há um ligeiro aumento, de +0,5%, determinado pelo aumento mais expressivo de Leixões, de +4,9 mil TEU (+8%) e com o apoio de Lisboa, de +1,8 mil TEU (+6,1%), e de Setúbal, +421 TEU (+5,7%), anulam as quebras observadas em Sines, de -4,4 mil TEU (-2,8%), e na Figueira da Foz, de -1,4 mil TEU (-61,4%).

No período dos últimos doze meses é movimentado um total de 3,09 milhões de TEU, o que face a idêntico período imediatamente anterior traduz um acréscimo de +220,9 mil TEU (+7,7%), refletindo, naturalmente, o contributo determinante de Sines, que, isoladamente, regista um aumento de +124,9 mil TEU (+7,5%). É ainda relevante assinalar o crescimento de Lisboa, que atinge +64,2 mil TEU, correspondente a um acréscimo percentual de +20,6%, e Leixões com +37,8 mil TEU (+5,5%). A única variação negativa foi observada no porto de Setúbal com -8,6 mil TEU (-4,9%).

Acresce ainda sublinhar que o volume total de TEU registado no primeiro trimestre de 2022 resulta de uma diminuição de -12,2% nos contentores de 20 pés e de acréscimo de +1,4% nos de 40 pés.

### Tráfego com o Hinterland e em Transshipment (TEU)

O segmento de *transshipment* do tráfego de contentores é dominado de forma absoluta pelo porto de Sines, cujo Terminal XXI está concessionado à PSA Sines, que integra o grupo MSC, um dos maiores operadores mundiais de contentores, que atua em parceria com a Maersk.

No porto de Sines o volume de TEU movimentado em operações de *transshipment* representou no primeiro trimestre de 2022 cerca de 68,1% do total e atingiu um total de 281,8 mil TEU, sendo, contudo, inferior em -36,2 mil TEU (-11,4%) ao registado no primeiro trimestre de 2021. No seu conjunto, Leixões e de Lisboa, embora Lisboa não apresente dados sobre o *transshipment* desde março de 2021, movimentarão cerca de 14 mil TEU, o que representará cerca de 5% do total.

Sobre o tráfego de *transshipment* importa salientar que encerra elevada volatilidade e variabilidade, podendo Sines, de um mês para outro infletir o seu comportamento e retomar a trajetória de crescimento iniciada logo após a prorrogação da prazo da concessão e aprovação do investimento de expansão.

No que respeita ao nível global de atividade portuária no tráfego de contentores com o *hinterland*, mais estável porque assenta no desempenho da economia nacional, assinala-se que o primeiro trimestre de 2022 encerra com uma variação positiva homóloga de +22,7 mil TEU, correspondente a +5,5%, para um total de 431,8 mil TEU, o que representa o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos. Este desempenho global é o reflexo dos desempenhos de Leixões, Lisboa e Sines, que registam variações absolutas idênticas, na casa de +9 mil TEU, a que correspondem variações percentuais respetivas de +6,2%, +10,4% e +7,4%.

Importa salientar que neste período o porto de Sines obtém a melhor marca de sempre, ao atingir 131,7 mil TEU, sendo igualmente de assinalar que apresenta a trajetória de evolução mais expressiva, traduzida por uma *tmac* de +9,3%, contribuindo de forma relevante para que este indicador de evolução apresente um



valor global de +3,2%, para o qual conta também com os contributos de Setúbal e de Leixões, ambos a evoluir na casa de +4,2% ao ano.

Os portos de Setúbal e da Figueira da Foz registam um recuo na sua atividade relacionada com este segmento de mercado, traduzidos respetivamente por -3,2 mil TEU (-7,1%) e -1,1 mil TEU (-24%).

	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	130 314	158 942	169 532	154 770	164 304	38.1%	+6.2%	+4.2%	
	Figueira da Foz	4 929	5 316	4 702	4 694	3 568	0.8%	-24.0%	-7.0%	
	Lisboa (*)	104 656	103 079	69 847	81 425	89 884	20.8%	+10.4%	-5.6%	
	Setúbal	37 707	37 976	34 676	45 518	42 293	9.8%	-7.1%	+4.3%	
	Sines	81 316	120 930	124 880	122 680	131 733	30.5%	+7.4%	+9.3%	
	<b>Total</b>	<b>358 922</b>	<b>426 243</b>	<b>403 637</b>	<b>409 087</b>	<b>431 782</b>	<b>100.0%</b>	<b>+5.5%</b>	<b>+3.2%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-5.1%</b>	<b>+18.8%</b>	<b>-5.3%</b>	<b>+1.4%</b>	<b>+5.5%</b>	-	-	-	-
Transshipment	Leixões	12 893	11 595	14 565	13 564	12 164	4.1%	-10.3%	+0.4%	
	Lisboa	4 683	3 821	838	1 461	1 560	0.5%	+6.8%	-34.9%	
	Sines	293 824	315 102	255 707	317 966	281 799	95.4%	-11.4%	-0.7%	
	<b>Total</b>	<b>311 400</b>	<b>330 518</b>	<b>271 110</b>	<b>332 991</b>	<b>295 523</b>	<b>100.0%</b>	<b>-11.3%</b>	<b>-0.9%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-27.2%</b>	<b>+6.1%</b>	<b>-18.0%</b>	<b>+22.8%</b>	<b>-11.3%</b>	-	-	-	-
% Transh / Total	Douro e Leixões	9.0%	6.8%	7.9%	8.1%	6.9%	-	-	-	-
	Lisboa	4.3%	3.6%	1.2%	1.8%	1.7%	-	-	-	-
	Sines	78.3%	72.3%	67.2%	72.2%	68.1%	-	-	-	-
	<b>% Total</b>	<b>46.5%</b>	<b>43.7%</b>	<b>40.2%</b>	<b>44.9%</b>	<b>40.6%</b>	-	-	-	-

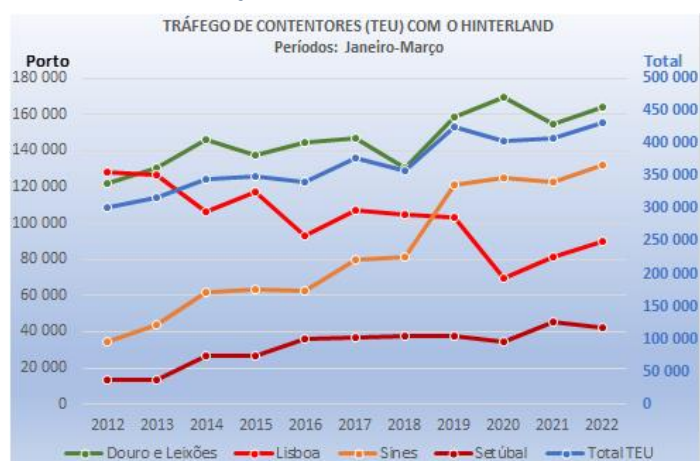
(\*) Dados estimados

O gráfico seguinte ilustra o já referido anteriormente, sendo de realçar a notável dinâmica de crescimento evidenciada por Sines, destacando-se o facto de desde 2012 ter registado apenas uma variação negativa, em 2021, bem como a sensível aproximação aos valores de Leixões cujo diferencial das quotas passou de 17,8 pp em 2017 passou para 7,5 pp em 2022.

Também o porto de Lisboa exibe uma evolução expressiva desde 2020, ano em que registou a maior quebra de sempre nos períodos homólogos..

No topo do ranking dos portos com maior tráfego de contentores com o *hinterland* continua o porto de Leixões com uma quota de 38,1%, sendo perseguido por Sines que já ascende a 30,5%, após ter ultrapassado Lisboa em 2019, que ocupa agora a terceira posição com 20,8%, à frente de Setúbal com 9,8% e da Figueira da Foz com a quota residual de 0,8%.

No quadro seguinte verifica-se que nos últimos doze meses foi movimentado no *hinterland* um total de 1,78 milhões de TEU, ultrapassando em +133,7 mil TEU, ou seja, em +5,5%, o volume observado em idêntico período imediatamente anterior. O porto que mais contribuiu para este registo foi Lisboa ao protagonizar um acréscimo de +62,2 mil TEU (+20,3%) face aos doze meses imediatamente anteriores, seguindo-se Sines com +43,1 mil TEU (+8,5%) e Leixões com +34,4 mil TEU (+5,4%).







Tráfego	Porto	Mar			Jan / Mar			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	62 208	40.6%	+10.7%	164 304	38.1%	+6.2%	668 064	37.6%	+5.4%
	Figueira da Foz	891	0.6%	-61.4%	3 568	0.8%	-24.0%	20 277	1.1%	+15.0%
	Lisboa	31 777	20.7%	+7.0%	89 884	20.8%	+10.4%	368 687	20.8%	+20.3%
	Setúbal	15 080	9.8%	+2.9%	42 293	9.8%	-7.1%	169 079	9.5%	-4.9%
	Sines	43 219	28.2%	+1.8%	131 733	30.5%	+7.4%	550 309	31.0%	+8.5%
	Total	153 175	100.0%	+5.4%	431 782	100.0%	+5.5%	1 776 416	100.0%	+8.1%
Transhipment	Leixões	3 823	3.4%	-22.5%	12 164	4.1%	-10.3%	57 888	4.4%	+6.2%
	Lisboa	533	0.5%	-31.0%	1 560	0.5%	+6.8%	7 127	0.5%	+37.8%
	Sines	107 687	96.1%	-4.5%	281 799	95.4%	-11.4%	1 246 643	95.0%	+7.0%
	Total	112 043	100.0%	-5.5%	295 523	100.0%	-11.3%	1 311 658	100.0%	+7.1%

No Anexo 7 apresenta-se a evolução anual, desde 2000, e mensal, desde 2020, por porto para cada um dos segmentos de tráfego.

No Anexo 4 apresenta-se informação estatística relativa ao número de contentores movimentados, independentemente da sua dimensão.

### 3.3. Movimento Geral de Navios

No primeiro trimestre de 2022 os portos comerciais do Continente registaram 2293 escalas de navios, nas suas diversas tipologias e independentemente das operações realizadas aquando da sua estadia, o que traduz um ligeiro recuo de -0,5%, ou -12 escalas face ao verificado no primeiro trimestre de 2021. Observa-se, contudo, que volume de arqueação bruta que lhes corresponde reflete um acréscimo de +6,5% para um total de 41,1 milhões, a que corresponde um aumento da dimensão média dos navios de +7,1%, passando de 16,7 mil para 17,9 mil.

A variação negativa do número de escalas verifica-se na maioria dos portos, tendo Figueira da Foz, Lisboa e Portimão como únicas exceções, merecendo particular destaque o acréscimo observado em Lisboa que se cifra em +84 escalas (+22%) do mesmo período de 2021. Figueira da Foz e Portimão recebem +6 (+6,2%) e +5 (+500%) navios, respetivamente.

Dos portos que registaram variações negativas, a redução mais expressiva foi a de Douro e Leixões que se traduz por -39 escalas (-1 no Douro e -38 em Leixões), correspondente a -6,5%, seguidos de Aveiro e Sines

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A MARÇO									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	53	54	52	61	59	2.6%	-3.3%	+3.5%	
Douro e Leixões	601	604	645	604	565	24.6%	-6.5%	-1.2%	
Aveiro	257	245	261	275	248	10.8%	-9.8%	+0.5%	
Figueira da Foz	112	101	121	97	103	4.5%	+6.2%	-2.0%	
Lisboa	562	556	483	382	466	20.3%	+22.0%	-7.3%	
Setúbal	385	401	389	391	379	16.5%	-3.1%	-0.6%	
Sines	507	534	519	488	464	20.2%	-4.9%	-2.6%	
Faro	4	5	11	6	3	0.1%	-50.0%	-1.7%	
Portimão	8	5	4	1	6	0.3%	+500.0%	-15.9%	
<b>Total</b>	<b>2 489</b>	<b>2 505</b>	<b>2 485</b>	<b>2 305</b>	<b>2 293</b>	<b>100.0%</b>	<b>-0.5%</b>	<b>-2.4%</b>	



com -27 (-9,8%) e com -24 escalas (-4,9%), Setúbal com -12 (-3,1%), Faro com -3 (-50%) e Viana do Castelo com -2 (-3,3%).

Importa recordar que os portos com terminais de navios de cruzeiro, maioritariamente Lisboa, mas também Leixões e Portimão, viram o seu comportamento ser condicionado por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19 que impediram as respetivas escalas praticamente desde o início da pandemia, em março de 2020, até que as viagens foram retomadas gradualmente a partir de abril de 2021, sendo que o efeito apenas foi sensível no terceiro quadrimestre. No caso particular de Lisboa, no primeiro trimestre de 2022 ter-se-ão efetuado cerca de 48 escalas desta tipologia de navios, que compara com o valor nulo no período homólogo de 2021.

Em termos de número de escalas verifica-se que a quota mais elevada pertence a Douro e Leixões que recebeu 24,6% do total das escalas registadas (inferior em -1,6 pontos percentuais (pp) à do primeiro trimestre de 2021), seguindo-se Lisboa, que com uma quota de 20,3% (+3,8 pp) ultrapassou Sines, que recua -0,9 pp para 20,2%. Setúbal ocupa a quarta posição com 16,5% (-0,4 pp), Aveiro, com 10,8% (-1,1 pp), Figueira da Foz, com 4,5% (+0,3 pp), Viana do Castelo, com 2,6%, Portimão com 0,3% e Faro com 0,1%.

Nem sempre a evolução do volume de arqueação bruta acompanha o número de escalas dos navios, o que determina variações na respetiva dimensão média. Para o conjunto dos portos, apura-se uma tendência de evolução da dimensão média negativa, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -0,8%. Este valor resulta da conjugação de diferentes tendências de evolução, sendo de assinalar que apenas apresentam valores positivos as apuradas para Viana do Castelo (+2,1%), Aveiro (+2%), Lisboa (+2,7%) e Portimão (+100,6%, muito influenciado pelo reduzido número de escalas). Das tendências negativas de evolução da dimensão média dos navios que os escalam, o valor mais expressivo é o de Faro (-8,9%), mas o de merecer particular referência é o Setúbal (-5%), que no período em análise apresenta o valor mais baixo dos portuários períodos homólogos dos últimos seis anos. *A contrario* destacam-se os portos de Aveiro e de Lisboa que apresentam neste período a dimensão média mais elevada de sempre, com GT respetiva de 5,9 mil e 19,7 mil. A título de curiosidade, refere-se que com exceção de Viana do Castelo que tem no primeiro trimestre de 2021 a dimensão média mais baixa de sempre, todos os outros apresentam os valores mais baixos no período anterior a 2005, sendo que para os portos com maior número de escalas a dimensão média mais elevada é apurada entre 2018 e 2022, sendo que Viana do Castelo recua a 2009, Portimão a 2014 e Faro a 2017.

DIMENSÃO MÉDIA (GT) (10 <sup>3</sup> )								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	3.7	4.1	3.7	2.7	4.8	+78.0%	+2.1%	
Douro e Leixões	11.7	13.3	12.4	11.0	12.1	+9.8%	-1.2%	
Aveiro	5.3	5.6	5.4	5.6	5.9	+5.3%	+2.0%	
Figueira da Foz	3.4	3.6	3.5	3.5	3.3	-4.8%	-1.1%	
Lisboa	15.2	15.7	17.2	10.9	19.7	+81.1%	+2.7%	
Setúbal	15.8	15.5	14.1	13.4	13.2	-2.1%	-5.0%	
Sines	38.9	42.9	43.6	41.8	38.4	-8.1%	-0.5%	
Faro	3.7	2.6	2.2	3.1	2.2	-30.0%	-8.9%	
Portimão	5.1	3.5	1.1	3.6	19.5	+442.9%	+100.6%	
<b>DIMENSÃO MÉDIA GERAL (10<sup>3</sup>)</b>	<b>17.4</b>	<b>19.1</b>	<b>18.7</b>	<b>16.7</b>	<b>17.9</b>	<b>+7.1%</b>	<b>-0.8%</b>	

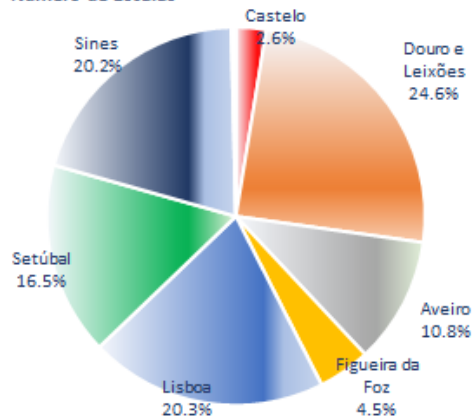


Independente do número de escalas, o porto que apresenta uma dimensão média mais elevada, destacando-se dos demais, continua a ser Sines, com 38,4 mil, seguindo-se, com cerca de metade dessa dimensão, Lisboa e Portimão, com 19,7 mil e 19,5 mil, respetivamente, e depois, num terceiro patamar, Setúbal e Leixões com 13,2 mil e 12,1 mil, e, numa dimensão abaixo de 5,9 mil (onde se posiciona Aveiro) os restantes.

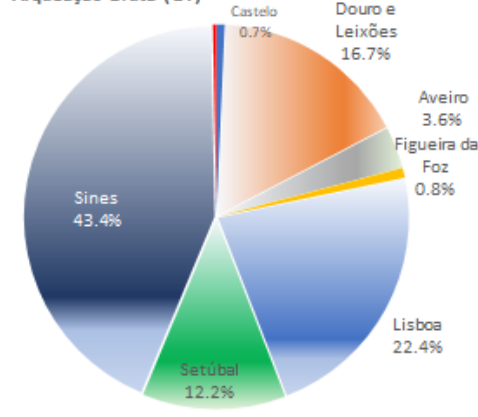
No quadro e gráfico seguintes apresenta-se um resumo porto destas dimensões do movimento de navios observado no primeiro trimestre de 2022.

Porto	Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)			GT médio (10 <sup>3</sup> )
	Número	Quota	Δ% homóloga	Vol (10 <sup>3</sup> )	Quota	Δ% homóloga	
Viana do Castelo	59	2.6%	+3.3%	282.3	0.7%	+72.2%	4 785.1
Douro e Leixões	565	24.6%	+6.5%	6 837.9	16.7%	+2.7%	12 102.4
Aveiro	248	10.8%	+9.8%	1 458.3	3.6%	-5.1%	5 880.2
Figueira da Foz	103	4.5%	+6.2%	341.2	0.8%	+1.1%	3 312.2
Lisboa	466	20.3%	+22.0%	9 198.4	22.4%	+120.9%	19 739.2
Setúbal	379	16.5%	+3.1%	4 990.2	12.2%	-5.1%	13 166.9
Sines	464	20.2%	+4.9%	17 823.0	43.4%	-12.6%	38 411.7
Faro	3	0.1%	-50.0%	6.6	0.0%	-65.0%	2 188.7
Portimão	6	0.3%	+500.0%	116.7	0.3%	+3157.2%	19 451.0
<b>Total</b>	<b>2 293</b>	<b>100.0%</b>	<b>+0.5%</b>	<b>41 054.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>+6.5%</b>	<b>17 904.3</b>

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 ocós, 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

No primeiro trimestre de 2022 e no mercado da Carga Contentorizada foi movimentado um total de 8,07 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 38,2%, que, comparativamente ao período homólogo de 2021 traduz um decréscimo de -497,2 mil toneladas, ou seja, -5,8%, sendo que ainda se encontra a -15,2% (-1,44 milhões de toneladas) do seu valor máximo homólogo, registado em 2017.

Dada a circunstância de este mercado se encontrar significativamente alavancado no tráfego de Sines, e ainda do facto de este conter uma importante quota-parte do seu movimento (quase 70%) de operações de *transhipment*, que registou, em volume de TEU, uma quebra de -11,4%, o seu desempenho global surge

Tonelagem total de CARGA CONTENTORIZADA movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	1 462.0	1 736.6	1 860.1	1 662.6	1 774.3	22.0%	+111.7	+6.7%	+3.3%	
Figueira da Foz	35.2	41.7	36.1	31.3	26.1	0.3%	-5.1	-16.5%	-8.1%	
Lisboa	1 127.0	1 050.3	708.0	855.2	925.0	11.5%	+69.8	+8.2%	-6.3%	
Setúbal	397.9	415.2	367.4	466.8	442.2	5.5%	-24.6	-5.3%	+3.4%	
Sines	4 751.7	5 343.7	4 705.8	5 553.3	4 904.3	60.8%	-649.0	-11.7%	+1.0%	
<b>Total</b>	<b>7 774.0</b>	<b>8 587.7</b>	<b>7 677.4</b>	<b>8 569.1</b>	<b>8 071.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>-497.2</b>	<b>-5.8%</b>	<b>+0.7%</b>	
	Δ%	-18.3%	+10.5%	-10.6%	+11.6%	-5.8%	-	-	-	-



assim significativamente penalizado pelo comportamento deste porto que fecha o trimestre com uma quebra de -649 mil toneladas, ou seja, de -11,7%.

No entanto, neste período, verifica-se ainda um comportamento igualmente negativo, embora com menor intensidade, nos portos de Figueira da Foz e de Setúbal, com quebras respetivas de -5,1 mt (-16,5%) e de -24,6 mt (-5,3%), que são contrariados por Leixões e por Lisboa, cujo movimento excede respetivamente em +111,7 mt (+6,7%) e +69,8 mt (+8,2%) o verificado no primeiro trimestre de 2021.

Observando a evolução desde 2018 constata-se que globalmente esta tem subjacente uma taxa média anual positiva de +0,7%, apresentando, contudo, uma alternância de variações positivas de negativas, com forte influência do porto de Sines, que, ainda assim, evolui a um ritmo de +1%. Sublinha-se o facto de as variações positivas registadas em Lisboa desde 2020, não terem sido suficientes para infletir a tendência de evolução, que se traduz numa *tmac* de -6,3%.

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	659.8	22.4%	+61.5	+10.3%	1 774.3	22.0%	+111.7	+6.7%	7 223.7	21.1%	+417.0	+6.1%
Figueira da Foz	6.2	0.2%	-5.8	-48.3%	26.1	0.3%	-5.1	-16.5%	165.8	0.5%	+38.3	+30.0%
Lisboa	324.3	11.0%	+5.6	+1.8%	925.0	11.5%	+69.8	+8.2%	3 761.5	11.0%	+654.0	+21.0%
Setúbal	162.4	5.5%	+9.1	+5.9%	442.2	5.5%	-24.6	-5.3%	1 745.3	5.1%	-135.0	-7.2%
Sines	1 792.5	60.9%	-208.3	-10.4%	4 904.3	60.8%	-649.0	-11.7%	21 377.8	62.4%	+589.6	+2.8%
<b>Total</b>	<b>2 945.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>-137.9</b>	<b>-4.5%</b>	<b>8 071.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>-497.2</b>	<b>-5.8%</b>	<b>34 274.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+1 563.9</b>	<b>+4.8%</b>

O mês de março, tomado isoladamente e por comparação ao mês homólogo de 2021, apresenta uma variação negativa de -137,9 mt (-4,5%), determinado pela quebra de atividade de Sines, que ascende a -208,3 mt (-10,4%), sendo ainda acompanhado pela Figueira da Foz. Leixões regista a variação positiva mais expressiva, com um acréscimo de +61,5 mt (+10,3%), seguido de Setúbal e de Lisboa (+9,1 mt e +5,6 mt, respetivamente).

Importa sublinhar que no período constituído pelos últimos doze meses, o mercado da Carga Contentorizada movimentou 34,3 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +1,56 milhões de toneladas, correspondente a +4,8%, face a idêntico período imediatamente anterior. O maior contributo para esta variação vem do porto de Lisboa, com +654 mt (+21%), seguido de Sines com +589,6 mt (+2,8%) e de Leixões, com +417 mt (+6,1%). A única variação negativa é protagonizada por Setúbal e cifra-se em -135 mt (-7,2%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, ressalta o facto de os embarques terem representado 56,3% do movimento total e de ambos os fluxos terem registado comportamentos negativos, de -332,5 mt (-6,8%) nos embarques e de -164,7 mt (-4,5%) nos desembarques, ambos fortemente influenciados pelo porto de Sines, cuja variação individual explica e excede a variação global, sendo respetivamente de -391,3 mt (-12,8%) e de -257,7 mt (-10,3%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	922.8	20.3%	+20.9	+2.3%	851.5	24.1%	+90.8	+11.9%	+52.0%
Figueira da Foz	22.0	0.5%	-3.7	-14.5%	4.1	0.1%	-1.4	-25.7%	+84.3%
Lisboa	631.0	13.9%	+59.7	+10.4%	294.0	8.3%	+10.2	+3.6%	+68.2%
Setúbal	296.5	6.5%	-18.1	-5.8%	145.7	4.1%	-6.5	-4.3%	+67.0%
Sines	2 670.0	58.8%	-391.3	-12.8%	2 234.3	63.3%	-257.7	-10.3%	+54.4%
<b>Total</b>	<b>4 542.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>-332.5</b>	<b>-6.8%</b>	<b>3 529.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>-164.7</b>	<b>-4.5%</b>	<b>+56.3%</b>



Quer nos embarques, quer nos desembarques, são registadas variações positivas nos portos de Lisboa e de Leixões, com valores mais expressivos de Lisboa nos embarques, de +59,7 mt (+10,4%) e de Leixões nos desembarques, de +90,8 mt (+11,9%).

Acresce ainda assinalar o facto de o volume de Carga Contentorizada embarcada ser superior ao da desembarcada, em todos os portos, com maior expressividade no porto da Figueira da Foz, onde ascende a 84,3%, sendo claramente instrumental para as exportações da indústria localizada no seu *hinterland*.

#### 4.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, que integra os mercados relevantes dos sete portos principais, viu, no primeiro trimestre de 2022, o seu movimento aumentar +111 mt (+8,1%) para 1,48 milhões de toneladas, que correspondem a uma quota de 7% do mercado total.

O acréscimo verificado neste período vem confirmar a tendência positiva de evolução deste mercado, sendo que o valor registado é o mais elevado desde 2016, estando contudo a -24,3% do valor mais elevado, apurado em 2014, vem fixar a taxa média anual de crescimento em +4%. Para este comportamento contribuiu significativamente o porto de Aveiro, que regista o seu valor mais elevado nos períodos homólogos, e assegurando uma tendência de evolução anual na base de +14,3%, apurada no período entre 2018 e 2022. Assinala-se o facto de que dos portos em que este mercado tem dimensão mais significativa, apenas Setúbal evoluiu negativamente (*tmac* de -4,9%).

Tonelagem total de CARGA FRACIONADA movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	60.0	52.0	45.6	36.1	48.0	3.2%	+11.9	+32.8%	-8.0%	
Douro e Leixões	203.8	234.8	249.3	263.9	247.7	16.8%	-16.2	-6.1%	+5.0%	
Aveiro	349.7	414.9	455.4	500.4	611.8	41.4%	+111.4	+22.3%	+14.3%	
Figueira da Foz	218.7	175.6	275.3	234.2	222.0	15.0%	-12.2	-5.2%	+2.9%	
Lisboa	27.5	32.6	19.9	20.4	43.5	2.9%	+23.0	+112.6%	+7.1%	
Setúbal	345.1	389.1	328.5	307.3	301.5	20.4%	-5.8	-1.9%	-4.9%	
Sines	24.0	33.3	33.3	4.4	3.3	0.2%	-1.0	-23.4%	-36.2%	
<b>Total</b>	<b>1 228.9</b>	<b>1 332.4</b>	<b>1 407.2</b>	<b>1 366.8</b>	<b>1 477.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>+111.0</b>	<b>+8.1%</b>	<b>+4.0%</b>	
	Δ%	-14.8%	+8.4%	+5.6%	-2.9%	+8.1%	-	-	-	-

A liderança deste mercado é detida por Aveiro que, após o acréscimo referido, vê a sua quota crescer 4,8 pp para 41,4%, seguido sucessivamente por Setúbal com 20,4%, Leixões com 16,8% e Figueira da Foz com 15%, registando todas variações negativas no primeiro trimestre de 2022, com valores respetivos de -5,8 mt (-1,9%), -16,2 mt (-6,1%) e de -12,2 mt (-5,2%).

O desempenho deste mercado no próprio mês de março apresenta um comportamento ligeiramente negativo, recuando -1,2% face ao mês homólogo de 2021, por efeito maioritário de Setúbal, que quebra -64,9 mt (-48,6%) e que encontra a oposição mais robusta no porto de Aveiro que apresenta uma variação positiva de +39,4 mt (+23,9%).

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	15.5	3.2%	+4.8	+45.0%	48.0	3.2%	+11.9	+32.8%	187.6	3.0%	+26.7	+16.6%
Douro e Leixões	88.3	18.0%	+3.9	+4.6%	247.7	16.8%	-16.2	-6.1%	1 280.3	20.6%	+266.9	+26.3%
Aveiro	204.5	41.7%	+39.4	+23.9%	611.8	41.4%	+111.4	+22.3%	2 084.7	33.5%	+629.6	+43.3%
Figueira da Foz	89.7	18.3%	-1.1	-1.2%	222.0	15.0%	-12.2	-5.2%	926.2	14.9%	-16.1	-1.7%
Lisboa	22.0	4.5%	+12.4	+128.3%	43.5	2.9%	+23.0	+112.6%	188.3	3.0%	+82.4	+77.7%
Setúbal	68.7	14.0%	-64.9	-48.6%	301.5	20.4%	-5.8	-1.9%	1 537.3	24.7%	+413.8	+36.8%
Sines	1.5	0.3%	-0.4	-22.8%	3.3	0.2%	-1.0	-23.4%	14.5	0.2%	-72.4	-83.3%
<b>Total</b>	<b>490.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>-5.9</b>	<b>-1.2%</b>	<b>1 477.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>+111.0</b>	<b>+8.1%</b>	<b>6 218.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+1 330.9</b>	<b>+27.2%</b>



Considerando o período constituído pelos últimos doze meses, constata-se um movimento de cerca de 6,22 milhões de toneladas, que representa um expressivo acréscimo de +1,33 milhões de toneladas (+27,2%) face a idêntico período imediatamente anterior. A maior responsabilidade deste desempenho é cometida ao porto de Aveiro, que observa um acréscimo de +629,6 mt (+43,3%), de Setúbal, que regista um aumento de +413,8 mt (+36,8%), e ainda de Leixões, que aumenta o seu movimento em +266,9 mt (+26,3%).

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se um maior volume nos desembarques, que se cifra em 51,5%, e apresenta uma significativa variação positiva de +156,7 mt, que corresponde a +25,9%, enquanto os embarques sofrem um recuo de -45,7 mt (-6%), provocado pelo desempenho de Leixões, que quebra -83,4 mt (-37,4%).

Para as variações positivas dos desembarques contribuem maioritariamente o porto de Aveiro, com um acréscimo de +117,1 mt (+36,6%), seguido de Leixões, com +67,2 mt (+164,4%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	43.8	6.1%	+11.1	+33.8%	4.2	0.6%	+0.8	+23.1%	+91.2%
Douro e Leixões	139.6	19.5%	-83.4	-37.4%	108.1	14.2%	+67.2	+164.4%	+56.4%
Aveiro	174.5	24.3%	-5.7	-3.2%	437.3	57.5%	+117.1	+36.6%	+28.5%
Figueira da Foz	195.0	27.2%	+20.6	+11.8%	27.0	3.6%	-32.8	-54.8%	+87.8%
Lisboa	37.9	5.3%	+22.1	+138.9%	5.5	0.7%	+0.9	+20.8%	+87.3%
Setúbal	122.8	17.1%	-10.3	-7.7%	178.6	23.5%	+4.4	+2.5%	+40.7%
Sines	3.3	0.5%	-0.0	-1.2%	0.0	0.0%	-1.0	-96.4%	+98.9%
<b>Total</b>	<b>717.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-45.7</b>	<b>-6.0%</b>	<b>760.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>+156.7</b>	<b>+25.9%</b>	<b>+48.5%</b>

#### 4.1.3. Ro-Ro

O primeiro trimestre de 2022 mostra que o movimento portuário no mercado da carga Ro-Ro registou uma ligeira variação homóloga positiva de +9,2 mt, correspondente a +1,9%, fixando a sua quota em 2,3% do total de carga movimentada.

Independentemente da sua pequena dimensão, a avaliação da sua evolução mostra que este mercado descreve uma trajetória positiva que se traduz numa significativa taxa média anual de crescimento de +5,3%, muito alavancada no desempenho de Leixões que, representando 75% do mercado, evidencia uma evolução a uma média de +8,4% ao ano, anulando o efeito da evolução negativa de Setúbal (-3,3%). Sines, sendo um mercado emergente e detendo uma quota de 2,3% que não permite influenciar significativa o mercado, apresenta uma evolução claramente positiva, que se traduz numa *tmac* de +23%.

O mercado desta carga é, assim, maioritariamente 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.

Tonelagem total de CARGA RO-RO movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	255.8	321.9	340.0	365.8	365.0	75.0%	-0.8	-0.2%	+8.4%	
Lisboa	1.4	3.1	0.7	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Setúbal	113.4	135.2	116.3	102.0	110.6	22.7%	+8.6	+8.4%	-3.3%	
Sines	3.2	9.7	7.8	9.9	11.3	2.3%	+1.4	+14.2%	+23.0%	
<b>Total</b>	<b>373.9</b>	<b>469.9</b>	<b>464.9</b>	<b>477.7</b>	<b>486.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+9.2</b>	<b>+1.9%</b>	<b>+5.3%</b>	
	Δ%	+13.3%	+25.7%	-1.1%	+2.8%	+1.9%	-	-	-	-





Importa sublinhar a inversão de posições entre estes dois portos, pois recuando a 2013 detetam-se quotas de 12,3% para Leixões e de 73,5% para Setúbal. Lisboa era naquele ano responsável por 14,1% do mercado, tendo hoje praticamente saído, dando lugar a Sines, que surgiu em 2016 com uma quota de 0,3%.

O desempenho negativo neste mercado no período em análise foi determinado por Setúbal e Sines, ao conseguirem acréscimos respetivos de +8,6 mt (+8,4%) e de +1,4 mt (+14,2%), anulando a ligeira variação negativa observada em Leixões, de -0,8 mt (-0,2%).

Importa ainda referir que este desempenho positivo no primeiro trimestre foi determinado pelo comportamento do próprio mês de março, que fechou com um acréscimo de +10,8 mt (+5,9%), anulando o acumulado negativo que vinha de fevereiro. Este desempenho é exclusivamente da responsabilidade de Setúbal, único porto a registar positivo, com um acréscimo de +19,5 mt (53,9%).

Apurando a tonelagem movimentada nos últimos doze meses verifica-se que se atingiu um total de 1,98 milhões de toneladas, que, face a idêntico período imediatamente anterior, reflete um acréscimo de +230,5 mt, correspondente a +13,2%.

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	131.1	68.3%	-8.2	-5.9%	365.0	75.0%	-0.8	-0.2%	1 528.3	77.2%	+166.8	+12.3%
Setúbal	55.6	29.0%	+19.5	+53.9%	110.6	22.7%	+8.6	+8.4%	404.0	20.4%	+61.6	+18.0%
Sines	5.2	2.7%	-0.5	-8.6%	11.3	2.3%	+1.4	+14.2%	47.1	2.4%	+2.1	+4.6%
<b>Total</b>	<b>191.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+10.8</b>	<b>+5.9%</b>	<b>486.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+9.2</b>	<b>+1.9%</b>	<b>1 979.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>+230.5</b>	<b>+13.2%</b>

No que se refere ao sentido das operações observa-se que os embarques representa 52,4% e têm subjacente um acréscimo de +14,9 mt (+6,2%) face ao período homólogo de 2021, com variações positivas de todos os portos, sendo a de Setúbal a mais expressiva (+8,7 mt ou +12%).

O fluxo de desembarques reflete um comportamento negativo, de -5,7 mt (-2,4%), com responsabilidade repartida entre Leixões e Setúbal, mais significativa de Leixões, que se pauta por uma variação negativa de -5,6 mt (-2,7%), enquanto a Setúbal cabe um recuo ligeiro.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	162.6	63.7%	+4.8	+3.0%	202.4	87.4%	-5.6	-2.7%	+44.5%
Setúbal	81.3	31.9%	+8.7	+12.0%	29.3	12.6%	-0.1	-0.4%	+73.5%
Sines	11.3	4.4%	+1.4	+14.2%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
<b>Total</b>	<b>255.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+14.9</b>	<b>+6.2%</b>	<b>231.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-5.7</b>	<b>-2.4%</b>	<b>+52.4%</b>

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques sobre o total de 73,5%, muito associado ao tráfego de exportação, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 44,5%.

## 4.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas em 2021, considerando apenas o 1º trimestre para o porto de Lisboa, na classe de Granéis Sólidos nos portos comerciais do Continente foram principalmente, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, no tocante a tráfego de importação, 'Cereais', 'Outros resíduos e matérias-primas secundárias' e 'Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)', 'Compostos e adubos de azoto (excepto adubos naturais)' e 'Outras substâncias de origem vegetal', representando cerca de 73% das mercadorias importadas, e no tráfego de exportação, o 'Cimento, cal e gesso', 'Minérios metálicos não



ferrosos e seus concentrados, excepto minérios de urânio e de tório' e 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.', que representaram cerca de 74% do total das mercadorias importadas nesta tipologia de acondicionamento.

Importa referir que cerca de 94% da tonelagem movimentada nesta classe respeita a tráfego internacional, da qual cerca de 71% a operações de importação.

#### 4.2.1. Carvão

O mercado do Carvão teve um importante significado no panorama da atividade portuária, nomeadamente por efeito da sua importação para as centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia). Complementarmente, e com uma quota inferior a 10%, procede-se ainda à importação de *petcoke* para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, sendo que estas operações se caracterizam por forte irregularidade, com registo frequente da ausência de qualquer desembarque mensal.

O encerramento já consumado das referidas centrais deixou este mercado limitado ao porto de Setúbal, cujo movimento em 2022 se verificou pela primeira vez no mês de março, em análise, tendo-se registado o desembarque de 37,8 mt, a que corresponde uma quota de 0,2%, e que compara com um valor nulo no primeiro trimestre de 2021.

A caracterização deste mercado é efetuada no quadro seguinte, dispensando quaisquer considerações.

Tonelagem total de CARVÃO movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Setúbal	83.9	86.4	67.6	0.0	37.8	100.0%	+37.8	-	-32.0%	
Sines	1 159.6	1 102.0	62.5	11.7	0.0	0.0%	-11.7	↓-100.0%	-	
<b>Total</b>	<b>1 243.4</b>	<b>1 188.3</b>	<b>130.1</b>	<b>11.7</b>	<b>37.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>+26.2</b>	<b>+224.4%</b>	<b>-</b>	
Δ%	-15.9%	-4.4%	-89.1%	-91.0%	+224.4%	-	-	-	-	-

#### 4.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta em regra uma dimensão pouco significativa, tendo no primeiro trimestre de 2022 sido movimentadas 256,9 mt, a que corresponde a uma quota de 1,2% do total geral de carga movimentada.

Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Leixões e Setúbal, que detêm quotas respetivas de 43,1% e de 53,8%, juntando-se-lhes o porto de Sines, que no período em análise registou o embarque de 8 mt, que reflete um acréscimo superior a +100% e corresponde a uma quota de 3,1% do mercado.

A evolução anual nos períodos homólogos exhibe um crescimento médio de +5,9% ao ano, com responsabilidade repartida entre os portos de Leixões e de Setúbal, onde o indicador *tmac* apresenta valores respetivos de +5,3% e de +8%.

Tonelagem total de MINÉRIOS movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	104.8	121.5	199.1	183.9	110.7	43.1%	-73.2	↓-39.8%	+5.3%	
Lisboa	1.5	2.0	1.5	0.0	0.0	0.0%	-	-	-90.0%	
Setúbal	95.7	126.3	131.5	137.1	138.3	53.8%	+1.2	↔+0.9%	+8.0%	
Sines	8.2	11.0	4.4	4.0	8.0	3.1%	+4.0	↑+100.2%	-10.0%	
<b>Total</b>	<b>210.3</b>	<b>260.8</b>	<b>336.4</b>	<b>325.0</b>	<b>256.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>-68.1</b>	<b>-20.9%</b>	<b>+5.9%</b>	
Δ%	-27.7%	+24.0%	+29.0%	-3.4%	-20.9%	-	-	-	-	-



No primeiro trimestre de 2022 assistiu-se, contudo, a uma diminuição de -68,1 mt (-20,9%) face a idêntico período de 2021, sendo de absoluta responsabilidade de Leixões, que regista uma quebra de -73,2 mt (-39,8%), enquanto Setúbal evidencia um acréscimo ligeiro de +1,2 mt (+0,9%) e onde Sines mais do que duplica o volume que havia processado no período homólogo de 2021.

Importa salientar que nos últimos dez meses, apenas em dezembro de 2021 se registou uma variação homóloga positiva. A variação negativa observada no próprio mês de março vem, pois, contribuir para a variação negativa, por efeito de Leixões que quebra -19,8 mt (-28,6%), anulando as variações positivas de Setúbal e de Sines (ambos na casa de +4 mt).

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	49.4	39.8%	-19.8	-28.6%	110.7	43.1%	-73.2	-39.8%	484.1	44.3%	-177.0	-26.8%
Lisboa	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-3.0	-100.0%
Setúbal	70.2	56.6%	+4.2	+6.3%	138.3	53.8%	+1.2	+0.9%	589.4	53.9%	+84.3	+16.7%
Sines	4.4	3.5%	+4.4	-	8.0	3.1%	+4.0	+100.2%	19.7	1.8%	+0.1	+0.4%
<b>Total</b>	<b>123.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>-11.2</b>	<b>-8.3%</b>	<b>256.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>-68.1</b>	<b>-20.9%</b>	<b>1 094.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-94.9</b>	<b>-8.0%</b>

Nos últimos doze meses foi apurado um movimento de 1,09 milhões de toneladas, que fica -94,9 mt (-8%) aquém do registo verificado nos doze meses imediatamente anteriores. Este decréscimo resulta da redução da atividade neste mercado do porto de Leixões, que se traduz numa variação de -177 mt (-26,8%), anulando o acréscimo observado em Setúbal, de +84,3 mt (+16,7%).

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 58,1% do total e registou um comportamento positivo, traduzido por um acréscimo de +8,1 mt (+5,8%) repartido pelos três portos que constituem o mercado.

Nos desembarques verifica-se uma variação negativa traduzida por -76,2 mt (-41,4%), tendo Leixões como único interveniente neste segmento do mercado.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	2.9	2.0%	+2.9	-	107.7	100.0%	-76.2	-41.4%	+2.7%
Lisboa	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
Setúbal	138.3	92.7%	+1.2	+0.9%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Sines	8.0	5.4%	+4.0	+100.2%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
<b>Total</b>	<b>149.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+8.1</b>	<b>+5.8%</b>	<b>107.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-76.2</b>	<b>-41.4%</b>	<b>+58.1%</b>

#### 4.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimentou no primeiro trimestre de 2022 quase 1,3 milhões de toneladas, representando 6,1% do total da carga movimentada no mercado 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 79,5%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente Leixões e Aveiro, com quotas respetivas de 12,5% e de 6,1%.

Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada nos períodos homólogos desde 2018, este mercado apresenta uma trajetória ligeiramente negativa traduzida por uma taxa média anual de crescimento



de -0,8%, por influência repartida entre Aveiro e Leixões, que apresentam *tmac* respetivas de -18,9% e -3,2%, que logram anular a tendência positiva de Lisboa, que se traduz em +3,5%.

O período em análise regista um acréscimo de +126,8 mt, correspondente a +10,9%, e que é determinado pelo porto de Lisboa cujo movimento excede o homólogo anterior em +255,6 mt (+28,2%), vencendo a oposição de Aveiro, que regista uma quebra de -127,9 mt (-61,8%). Salienta-se, contudo, que Aveiro foi o único porto que evidenciou um comportamento negativo, tendo os outros registado variações positivas, embora não muito expressivas.

Tonelagem total de PRODUTOS AGRÍCOLAS movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	0.0	6.5	3.2	0.0	3.4	0.3%	+3.4	-	+1.0%	
Douro e Leixões	179.3	166.9	192.0	149.6	160.7	12.5%	+11.1	+7.4%	-3.2%	
Aveiro	263.6	222.7	197.3	206.9	79.0	6.1%	-127.9	-61.8%	-18.9%	
Lisboa	879.8	799.1	750.2	800.0	1 025.6	79.5%	+225.6	+28.2%	+3.5%	
Setúbal	0.0	0.0	0.0	6.5	21.2	1.6%	+14.7	+224.0%	-	
<b>Total</b>	<b>1 322.7</b>	<b>1 195.1</b>	<b>1 142.6</b>	<b>1 163.0</b>	<b>1 289.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+126.8</b>	<b>+10.9%</b>	<b>-0.8%</b>	
	Δ%	+16.0%	-9.6%	-4.4%	+1.8%	+10.9%	-	-	-	-

Tomado isoladamente, o mês de março contribui para o desempenho global positivo, ao exibir uma variação de +15,1 mt (+3,6%), resultando de comportamentos positivos na generalidade dos portos, sendo também Aveiro a única exceção, registando uma quebra homóloga de -45,8 mt (-65,7%).

No período constituído pelos últimos doze meses é atingido um total de 4,85 milhões de toneladas, excedendo em +154,7 mt (+3,3%) o valor apurado no período idêntico imediatamente anterior, contando, para esse efeito, maioritariamente com o porto de Lisboa, que exibe contribui com um acréscimo de +327,7 mt (+10,2%), vencendo a oposição mais robusta de Aveiro, que apresenta uma quebra de -213,7 mt (-23,7%).

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3.4	0.8%	+3.4	-	3.4	0.3%	+3.4	-	9.3	0.2%	-2.3	-19.5%
Douro e Leixões	67.6	15.6%	+27.1	+67.1%	160.7	12.5%	+11.1	+7.4%	573.7	11.8%	+47.6	+9.0%
Aveiro	24.0	5.5%	-45.8	-65.7%	79.0	6.1%	-127.9	-61.8%	686.5	14.1%	-213.7	-23.7%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	11.7	0.2%	-19.7	-62.8%
Lisboa	333.5	77.0%	+26.0	+8.5%	1 025.6	79.5%	+225.6	+28.2%	3 533.2	72.8%	+327.7	+10.2%
Setúbal	4.4	1.0%	+4.4	-	21.2	1.6%	+14.7	+224.0%	36.7	0.8%	+14.5	+65.5%
Sines	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	2.9	0.1%	+0.6	+26.1%
<b>Total</b>	<b>432.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>+15.1</b>	<b>+3.6%</b>	<b>1 289.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+126.8</b>	<b>+10.9%</b>	<b>4 854.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>+154.7</b>	<b>+3.3%</b>

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 95,2%, limitando-se os embarques a 62,1 mt efetuados por Lisboa.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-	-	3.4	0.3%	+3.4	-	+0.0%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	160.7	13.1%	+11.1	+7.4%	+0.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	79.0	6.4%	-127.9	-61.8%	+0.0%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
Lisboa	62.1	100.0%	+17.0	+37.6%	963.5	78.5%	+208.7	+27.6%	+6.1%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	21.2	1.7%	+14.7	+224.0%	+0.0%
Sines	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
<b>Total</b>	<b>62.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>+17.0</b>	<b>+37.6%</b>	<b>1 227.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>+109.9</b>	<b>+9.8%</b>	<b>+4.8%</b>



#### 4.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos movimentou no primeiro trimestre de 2022 um total de 1,85 milhões de toneladas, correspondentes a 8,8% 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 2018 segue uma tendência de crescimento negativo traduzido por uma taxa média anual de -3,3%, sucumbindo à influência mais intensa de Lisboa e de Setúbal, cujas trajetórias são traduzidas por *tmac* respetivas de -11,2% e de -8,3%. De entre os portos com dimensão mais significativa neste mercado e apresentando uma tendência positiva, destaca-se Leixões com uma *tmac* de +6,5%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	11.4	36.2	32.1	29.5	33.6	1.8%	+4.1	↑+14.0%	+14.4%	
Douro e Leixões	313.8	330.7	284.4	296.0	434.4	23.4%	+138.4	↑+46.7%	+6.5%	
Aveiro	364.2	302.4	370.5	326.1	348.4	18.8%	+22.3	↑+6.8%	-0.2%	
Figueira da Foz	218.3	189.1	190.3	116.3	216.2	11.7%	+99.9	↑+85.9%	-4.1%	
Lisboa	477.1	416.4	285.7	333.8	306.7	16.5%	-27.1	↓-8.1%	-11.2%	
Setúbal	613.8	535.4	491.2	426.1	451.5	24.3%	+25.4	↑+6.0%	-8.3%	
Sines	15.8	60.5	10.2	75.3	51.5	2.8%	-23.9	↓-31.7%	+23.9%	
Faro	13.0	16.1	30.9	23.8	12.0	0.6%	-11.8	↓-49.6%	+2.9%	
<b>Total</b>	<b>2 027.5</b>	<b>1 886.8</b>	<b>1 695.2</b>	<b>1 626.9</b>	<b>1 854.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+227.3</b>	<b>+14.0%</b>	<b>-3.3%</b>	
	Δ%	+3.4%	-6.9%	-10.2%	-4.0%	+14.0%	-	-	-	-

O conjunto dos mercados na esfera dos Outros Granéis Sólidos regista no primeiro trimestre de 2022 um acréscimo de +227,3 mt (+14%), por influência positiva mais expressiva de Leixões, que evidencia um acréscimo de +138,4 mt (+46,7%), a que se segue a Figueira da Foz, com +99,9 mt (+85,9%) e Setúbal e Aveiro com variações na casa de +20 mt e +6%.

Com variações negativas assinalam-se os portos de Lisboa, Sines e Faro, cujos valores são respetivamente de -27,1 mt (-8,1%), -23,9 mt (-31,7%) e -11,8 mt (-49,6%).

O próprio mês de março apresenta uma variação global homóloga positiva, de +27,1 mt (+4,2%), por efeito dos portos de Figueira da Foz, +43,5 mt (+164,2%), Sines, +25 mt (+184,5%) e Lisboa, +23,4 mt (+21,5%), que anularam as contrariedades induzidas principalmente por Aveiro e Leixões, com decréscimos respetivos de -35,7 mt (-26,2%) e de -28,1 mt (-20,2%).

O movimento observado nos últimos doze meses ultrapassa ligeiramente 7 milhões de toneladas, que traduz um acréscimo de +206,5 mt (ou seja, de +3%), face a idêntico período imediatamente anterior. Para este

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	15.1	2.2%	-1.7	-10.1%	33.6	1.8%	+4.1	+14.0%	147.4	2.1%	+17.1	+13.1%
Douro e Leixões	110.7	16.3%	-28.1	-20.2%	434.4	23.4%	+138.4	+46.7%	1 549.0	22.0%	+598.6	+63.0%
Aveiro	100.6	14.9%	-35.7	-26.2%	348.4	18.8%	+22.3	+6.8%	1 435.3	20.4%	+279.0	+24.1%
Figueira da Foz	70.1	10.3%	+43.5	+164.2%	216.2	11.7%	+99.9	+85.9%	782.8	11.1%	+46.1	+6.3%
Lisboa	132.0	19.5%	+23.4	+21.5%	306.7	16.5%	-27.1	-8.1%	1 078.0	15.3%	-466.5	-30.2%
Setúbal	200.7	29.6%	+2.2	+1.1%	451.5	24.3%	+25.4	+6.0%	1 775.6	25.2%	-164.8	-8.5%
Sines	38.5	5.7%	+25.0	+184.5%	51.5	2.8%	-23.9	-31.7%	234.5	3.3%	+37.2	+18.8%
Faro	9.7	1.4%	-1.5	-13.8%	12.0	0.6%	-11.8	-49.6%	33.7	0.5%	-140.1	-80.6%
<b>Total</b>	<b>677.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+27.1</b>	<b>+4.2%</b>	<b>1 854.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+227.3</b>	<b>+14.0%</b>	<b>7 036.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+206.5</b>	<b>+3.0%</b>

resultado contribuem maioritariamente o portos de Leixões, com +598,6 mt (+63%), seguido de Aveiro, com +279 mt (+24,1%). A contrariar com mais intensidade esta pressão positiva surge Lisboa, que regista uma



quebra de -466,5 mt (-30,2%), acompanhado por Setúbal e Faro, com variações negativas respetivas de -164,8 mt (-8,5%) e de -140,1 mt (-80,6%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 41,4% do movimento total e regista um decréscimo pouco expressivo de -18,6 mt (-2,4%), por influência mais expressiva de Lisboa que diminui -61,8 mt (-21,7%), mas ainda com o contributo negativo de Aveiro (-21,4 mt ou -14,6%), Faro e Sines. Estas variações negativas são contrariadas pelos restantes portos, com destaque para a Figueira da Foz, que regista um acréscimo de +49,8 mt (+71,9%).

Contrariamente, no fluxo de desembarques regista-se uma variação global positiva, que se cifra em +245,9 mt (+29,2%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +128,8 mt (+50,2%), contando ainda com o apoio da Figueira da Foz (+50,1 mt ou +106,4%), Aveiro (+43,6 mt ou +24,2%) e Lisboa (+34,7 mt ou +70,3%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	10.4	1.4%	-0.0	-0.4%	23.2	2.1%	+4.2	+21.9%	+30.9%
Douro e Leixões	48.7	6.4%	+9.6	+24.4%	385.6	35.5%	+128.8	+50.2%	+11.2%
Aveiro	124.5	16.2%	-21.4	-14.6%	223.9	20.6%	+43.6	+24.2%	+35.7%
Figueira da Foz	119.0	15.5%	+49.8	+71.9%	97.2	8.9%	+50.1	+106.4%	+55.0%
Lisboa	222.6	29.0%	-61.8	-21.7%	84.1	7.7%	+34.7	+70.3%	+72.6%
Setúbal	224.3	29.2%	+22.6	+11.2%	227.2	20.9%	+2.8	+1.2%	+49.7%
Sines	5.5	0.7%	-5.5	-50.1%	46.0	4.2%	-18.4	-28.5%	+10.7%
Faro	12.0	1.6%	-11.8	-49.6%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
<b>Total</b>	<b>767.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-18.6</b>	<b>-2.4%</b>	<b>1 087.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+245.9</b>	<b>+29.2%</b>	<b>+41.4%</b>

### 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 2021 representou 41% do total, maioritariamente no tráfego de exportação (63%), bem como o “Petróleo bruto” e “Gás natural”, que no seu conjunto representaram 46%, integralmente em tráfego de importação, sendo ainda de assinalar os ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’, que representam globalmente cerca de 10%.

Importa ainda sublinhar que cerca de 94% do total das mercadorias movimentadas nesta classe em 2021, respeitaram a tráfego internacional, sendo 64% relativas a importações.

#### 4.3.1. Petróleo Bruto

O mercado do Petróleo Bruto integrava 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 de forte diminuição do consumo de combustíveis nos mercados nacional e internacional, ambas 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 modificação na estrutura deste mercado que passa a ser constituído apenas pelo porto de Sines.

No primeiro trimestre de 2022 o porto de Sines regista o movimento de 2,42 milhões de toneladas, ficando a -284,6 mil toneladas (-10,5%) do movimento homólogo de 2021, que ainda havia contado com 244,8 mt importadas por utilização do porto de Leixões, importando, ainda, referir que o movimento verificado no período em análise fica ainda a quase -1,5 milhões de toneladas do máximo registado, ou seja, situa-se a -37,9% daquele máximo. Esta situação, numa leitura linear e por abstração de outros fatores que eventualmente condicionem o mercado, poderá indiciar que não se verifica uma transferência total da atividade de refinação de Leixões para Sines.

Atentas estas circunstâncias, nomeadamente o abrandamento por efeito da pandemia, verifica-se que a tendência de evolução calculada nos primeiros trimestres desde 2018 se está a processar segundo um declive negativo de -5,7% ao ano.

A quota que o Petróleo Bruto detém no universo da carga movimentada no período em análise assume o valor de 11,5%, que traduz um recuo de -1,2 pp à homóloga de 2021.

Tonelagem total de PETRÓLEO BRUTO movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	1 028.6	823.0	1 245.1	244.8	0.0	0.0%	-244.8	↓-100.0%	-41.4%	
Sines	2 271.4	1 890.8	2 627.7	2 463.3	2 423.5	100.0%	-39.8	⇒-1.6%	+3.8%	
<b>Total</b>	<b>3 299.9</b>	<b>2 713.8</b>	<b>3 872.7</b>	<b>2 708.1</b>	<b>2 423.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-284.6</b>	<b>-10.5%</b>	<b>-5.7%</b>	
Δ%	-0.3%	-17.8%	+42.7%	-30.1%	-10.5%	-	-	-	-	-

O movimento processado no mês de março, tomado individualmente, vem ainda acrescentar uma redução homóloga à acumulada que transita de fevereiro, por efeito do facto de Leixões ter ainda registado movimento de 163,4 mt no mês homólogo de 2021, que agora desaparece. Por Sines regista-se a importação de 891,8 mt, o que reflete um acréscimo homólogo de +118,3 mt (+15,3%).

Considerando o período constituído pelos últimos doze meses verifica-se um movimento total ligeiramente superior a 9 milhões de toneladas, o que reflete uma diminuição de -737,9 mt, ou seja, -7,5%, face ao idêntico período imediatamente anterior. É importante assinalar o facto de esta variação ser totalmente imputada a Leixões, que 'perde' os -1,6 milhões de toneladas que havia movimentado nos doze meses anteriores, isto é, no período entre abril de 2020 e março de 2021. Sines regista um acréscimo de +867,6 mt (+10,6%) que não consegue compensar integralmente.

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-163.4	-100.0%	0.0	0.0%	-244.8	-100.0%	0.0	0.0%	-1 605.5	-100.0%
Sines	891.8	100.0%	+118.3	+15.3%	2 423.5	100.0%	-39.8	-1.6%	9 040.0	100.0%	+867.6	+10.6%
<b>Total</b>	<b>891.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>-45.1</b>	<b>-4.8%</b>	<b>2 423.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-284.6</b>	<b>-10.5%</b>	<b>9 040.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-737.9</b>	<b>-7.5%</b>

A movimentação desta carga decorre quase integralmente da realização de operações de desembarque, não tendo sido embarcado qualquer quantidade de Petróleo Bruto.



#### 4.3.2. Produtos Petrolíferos

O movimento portuário no mercado dos Produtos Petrolíferos efetuado no primeiro trimestre de 2022 atingiu um total de 4,72 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 22,4%, e a sua evolução nos períodos homólogos desde 2018 tem observado uma trajetória de crescimento traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +3,4%, claramente sustentada no porto de Sines que, com uma quota de 79,1% do mercado, tem crescido a uma média de +8% ao ano. É ainda acompanhada pela evolução positiva de Setúbal e de Aveiro, com *tmac* respetivas de +18,9% e de +2,5%, sendo contrariada pelo comportamento dos restantes portos que integram este mercado, com destaque para Leixões, cuja *tmac* se situa em -11,8%.

Tonelagem total de PRODUTOS PETROLÍFEROS movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	20.0	14.6	16.0	23.7	6.9	0.1%	-16.8	↓ -70.8%	-10.1%	
Douro e Leixões	764.9	866.5	808.8	503.9	521.8	11.0%	+17.8	↑ +3.5%	-11.8%	
Aveiro	188.2	188.9	102.0	184.0	211.9	4.5%	+27.9	↑ +15.2%	+2.5%	
Lisboa	269.7	282.7	271.0	139.9	218.7	4.6%	+78.8	↑ +56.4%	-10.0%	
Setúbal	12.0	25.0	24.2	31.4	28.9	0.6%	-2.5	↓ -7.9%	+18.9%	
Sines	2 763.1	3 068.7	3 229.2	3 627.0	3 735.4	79.1%	+108.5	↑ +3.0%	+8.0%	
<b>Total</b>	<b>4 017.9</b>	<b>4 446.4</b>	<b>4 451.2</b>	<b>4 509.9</b>	<b>4 723.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>+213.8</b>	<b>+4.7%</b>	<b>+3.4%</b>	
	Δ%	-12.1%	+10.7%	+0.1%	+1.3%	+4.7%	-	-	-	-

Salienta-se que este comportamento de Sines é significativamente impulsionado pelo crescimento das importações de 'gás natural liquefeito' dos E.U.A..

Em termos de quotas, e muito longe do líder Sines, o porto de Leixões surge na segunda posição, com 11%, sendo de realçar o abrandamento que se verifica nos dois últimos anos, descendo do patamar na casa de 800 mt para 500 mt. Os portos de Lisboa e de Aveiro detêm ainda uma quota significativa do mercado, com valores respetivos de 4,6% e 4,5%.

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3.4	0.2%	-4.5	-56.7%	6.9	0.1%	-16.8	-70.8%	34.3	0.2%	-12.6	-26.9%
Douro e Leixões	211.5	14.0%	+88.1	+71.5%	521.8	11.0%	+17.8	+3.5%	2 244.5	12.1%	-15.5	-0.7%
Aveiro	62.4	4.1%	-28.7	-31.5%	211.9	4.5%	+27.9	+15.2%	843.5	4.6%	+272.7	+47.8%
Lisboa	64.2	4.2%	+16.8	+35.4%	218.7	4.6%	+78.8	+56.4%	818.0	4.4%	+5.0	+0.6%
Setúbal	16.7	1.1%	+6.3	+60.5%	28.9	0.6%	-2.5	-7.9%	98.6	0.5%	+3.1	+3.3%
Sines	1 157.4	76.4%	-92.4	-7.4%	3 735.4	79.1%	+108.5	+3.0%	14 452.4	78.2%	+1 576.0	+12.2%
<b>Total</b>	<b>1 515.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>-14.3</b>	<b>-0.9%</b>	<b>4 723.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>+213.8</b>	<b>+4.7%</b>	<b>18 491.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+1 828.7</b>	<b>+11.0%</b>

O movimento efetuado no primeiro trimestre de 2022 revela um acréscimo de +213,8 mt (+4,7%), impulsionado por Sines que regista um aumento de +108,5 mt (+3%), sendo ainda acompanhado por Lisboa, Aveiro e Leixões, com variações respetivas de +78,8 mt (+56,4%), +27,9 mt (+15,2%) e +17,8 mt (+3,5%). Viana do Castelo e Setúbal registam diminuições pouco expressivas, de -19,3 mt no seu conjunto.

O desempenho deste mercado no período em análise é ligeiramente prejudicado pelo seu comportamento no próprio mês de março, que regista um decréscimo de -14,3 mt (-0,9%), provocado maioritariamente por Sines, que apresenta uma quebra de -92,4 mt (-7,4%), com reforço menos expressivo de Aveiro (-28,7 mt ou -31,5%) e Viana do Castelo (-4,5 mt ou -56,7%).

Nos últimos doze meses foi movimentado um total de 18,5 milhões de toneladas que traduz um acréscimo de +1,83 milhões de toneladas (+11%), determinado pelo porto de Sines, que protagoniza um crescimento de +1,58 milhões de toneladas (+12,2%), sendo, contudo, acompanhado por Aveiro, que obtém um significativo acréscimo de +272,7 mt (+47,8%). Apenas Leixões e Viana do Castelo observam um decréscimo no movimento destes períodos, embora de valores pouco expressivos (-15,5 mt e -12,6 mt, respetivamente).





Considerando o sentido das operações, traduzido no quadro seguinte, constata-se que o volume dos embarques representou 40,9% do total, tendo, contudo, observado uma diminuição de -384,9 mt (-16,6%) por responsabilidade maioritária de Leixões que ‘perde’ praticamente toda a carga embarcada no período homólogo de 2021, de -199,3 mt mantém 1,5 mt, traduzindo uma quebra de -99,2%, a que o encerramento da refinaria não é seguramente alheio. As variações observadas em Viana do Castelo e Lisboa são pouco expressivos em valores absolutos.

Com o movimento atual, após a significativa diminuição da quota de Leixões, este segmento de mercado esgota-se praticamente no porto de Sines, que representa 98,9%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-23.7	-100.0%	6.9	0.2%	+6.9	-	+0.0%
Douro e Leixões	1.5	0.1%	-197.8	-99.2%	520.3	18.6%	+215.6	+70.8%	+0.3%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	211.9	7.6%	+27.9	+15.2%	+0.0%
Lisboa	19.1	1.0%	+16.9	+775.2%	199.6	7.1%	+61.9	+45.0%	+8.7%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	28.9	1.0%	-2.5	-7.9%	+0.0%
Sines	1 909.8	98.9%	-180.4	-8.6%	1 825.6	65.4%	+288.9	+18.8%	+51.1%
<b>Total</b>	<b>1 930.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>-384.9</b>	<b>-16.6%</b>	<b>2 793.3</b>	<b>100.0%</b>	<b>+598.8</b>	<b>+27.3%</b>	<b>+40.9%</b>

O volume dos desembarques atinge 2,79 milhões de toneladas e excede em +598,8 mt (+27,3%) o volume homólogo de 2021, com contributos mais significativos de Sines e de Leixões, com acréscimos respetivos de +288,9 mt (+18,8%) e de +215,6 mt (+70,8%). Apenas Setúbal regista um recuo homólogo, embora ligeiro.

#### 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 primeiro trimestre de 2022 foi movimentado um total de 501 mt, correspondente a uma quota de 2,4%, e a sua evolução nos períodos homólogos desde 2018 tem subjacente uma tendência positiva, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +1,5%, resultante do confronto de trajetórias positivas e negativas, destacando-se das primeiras o porto de Sines e de Lisboa, com *tmac* respetivas de +14,1% e de +4,5%, e das segundas, Leixões e Aveiro com *tmac* respetivas de -12,4% e de -2,1%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a MARÇO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	125.9	83.3	99.2	110.5	51.3	10.2%	-59.2	-53.6%	-12.4%	
Aveiro	176.4	192.6	254.5	218.0	143.2	28.6%	-74.8	-34.3%	-2.1%	
Figueira da Foz	0.0	6.1	1.5	1.9	4.1	0.8%	+2.2	+116.6%	+16.1%	
Lisboa	84.5	105.4	93.6	114.1	102.2	20.4%	-11.9	-10.4%	+4.5%	
Setúbal	26.5	58.4	60.1	51.1	32.2	6.4%	-19.0	-37.1%	+0.9%	
Sines	64.3	183.8	174.0	173.8	168.0	33.5%	-5.8	-3.3%	+14.1%	
<b>Total</b>	<b>477.7</b>	<b>629.7</b>	<b>683.0</b>	<b>669.4</b>	<b>501.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-168.5</b>	<b>-25.2%</b>	<b>+1.5%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-17.4%</b>	<b>+31.8%</b>	<b>+8.5%</b>	<b>-2.0%</b>					

A tonelagem movimentada neste período reflete uma redução de -168,5 mt (-25,2%) face ao homólogo de 2021, sendo que o comportamento negativo se verifica na quase totalidade dos portos, com exceção de Figueira da Foz, que regista um acréscimo ligeiro de +2,2 mt, embora mais do que duplique o seu movimento.

Dos portos com registos negativos assinalam-se como mais expressivos Aveiro e Leixões, com diminuições respetivas de -74,8 mt (-34,3%) e de -59,2 mt (-53,6%).



O comportamento negativo foi confirmado no mês de março por praticamente todos os portos, tendo globalmente sido traduzido por uma quebra de -12,5 mt (-6,6%), gerada maioritariamente por Leixões, responsável por uma quebra de -15,4 mt (-43%). Apenas Lisboa e Aveiro movimentaram uma tonelagem superior a março de 2021.

O movimento efetuado nos últimos doze meses ascendeu a 2,16 milhões de toneladas o que traduz uma diminuição de -341,2 mt (-13,6%), por influência mais expressiva de Leixões e de Aveiro que manifestaram variações negativas respetivas de -210 mt (-53,3%) e -206 mt (-25,9%), tendo ainda sido acompanhado por Setúbal, que vê diminuir em -15 mt (-6,4%) o movimento realizado no período idêntico imediatamente anterior. Dos portos com comportamento positivo o que exibe um acréscimo mais expressivo é Sines, com +51,4 mt (+7,4%), seguido de Lisboa, com +32,7 mt (+8,7%) e da Figueira da Foz, com +5,7 mt (+89%).

Porto	Março				Janeiro / Março				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Março/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	20.4	11.5%	-15.4	-43.0%	51.3	10.2%	-59.2	-53.6%	184.4	8.5%	-210.0	-53.3%
Aveiro	53.8	30.4%	+1.8	+3.5%	143.2	28.6%	-74.8	-34.3%	587.9	27.2%	-206.0	-25.9%
Figueira da Foz	0.2	0.1%	-0.8	-77.9%	4.1	0.8%	+2.2	+116.6%	12.1	0.6%	+5.7	+89.0%
Lisboa	40.6	22.9%	+8.7	+27.4%	102.2	20.4%	-11.9	-10.4%	409.9	19.0%	+32.7	+8.7%
Setúbal	4.3	2.4%	-5.9	-58.0%	32.2	6.4%	-19.0	-37.1%	219.3	10.1%	-15.0	-6.4%
Sines	57.8	32.6%	-1.0	-1.6%	168.0	33.5%	-5.8	-3.3%	747.2	34.6%	+51.4	+7.4%
<b>Total</b>	<b>177.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>-12.5</b>	<b>-6.6%</b>	<b>501.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-168.5</b>	<b>-25.2%</b>	<b>2 160.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-341.2</b>	<b>-13.6%</b>

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 25,1% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -101 mt (-44,5%), por efeito maioritário de Leixões, que 'perde' as 71 mt embarcadas no período homólogo de 2021, e de Aveiro com -42,3 mt (-50,8%). Os portos de Sines e Lisboa são os únicos que embarcam uma tonelagem superior à homóloga de 2021, tendo-a ultrapassado em +12,9 mt (+41,3%) e +2,3 mt (+6%), respetivamente.

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, de -67,5 mt (-15,2%), cuja responsabilidade se dilui por vários portos, encabeçados, contudo, por Aveiro, com -32,5 mt (-24,1%), que surge acompanhado por Sines, Setúbal e Lisboa, com variações entre -18,7 mt e -14,2 mt.

Os portos de Leixões e da Figueira da Foz foram os únicos a registar variações positivas, cujos valores respetivos se cifram em +11,8 mt (+29,8%) e de +4,1 mt (tendo sido nulo no período homólogo de 2021).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-71.0	-100.0%	51.3	13.7%	+11.8	+29.8%	+0.0%
Aveiro	41.1	32.6%	-42.3	-50.8%	102.2	27.2%	-32.5	-24.1%	+28.7%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-1.9	-100.0%	4.1	1.1%	+4.1	-	+0.0%
Lisboa	40.8	32.4%	+2.3	+6.0%	61.4	16.4%	-14.2	-18.8%	+39.9%
Setúbal	0.0	0.0%	-1.0	-100.0%	32.2	8.6%	-18.0	-35.8%	+0.0%
Sines	44.0	35.0%	+12.9	+41.3%	123.9	33.0%	-18.7	-13.1%	+26.2%
<b>Total</b>	<b>125.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>-101.0</b>	<b>-44.5%</b>	<b>375.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>-67.5</b>	<b>-15.2%</b>	<b>+25.1%</b>

Lisboa, 21 de junho de 2022



**ANEXOS**



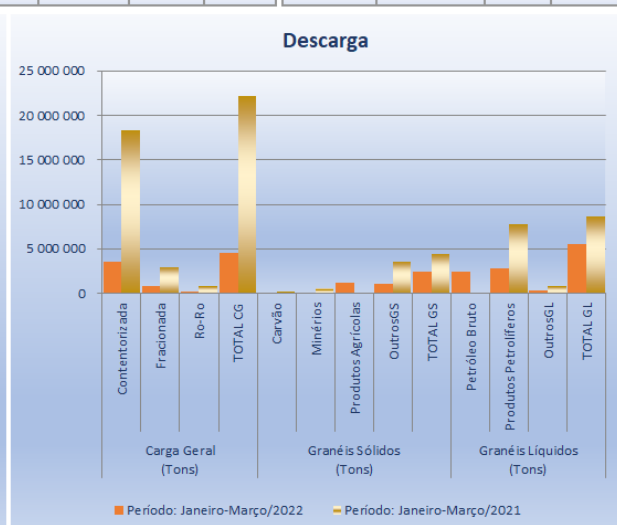
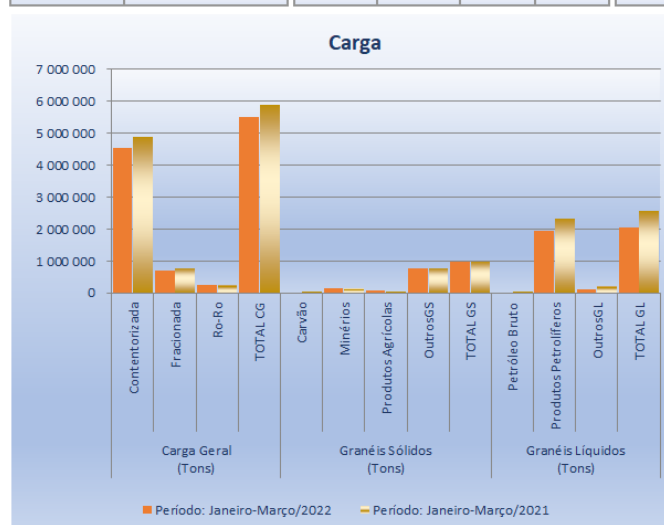
## A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)

		Período de Janeiro a Março							
		2020		2021		2022		Δ% 2021 / 2020	Δ% 2022 / 2021
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	52	2.1%	61	2.6%	59	2.6%	+17.3%	-3.3%
	Douro e Leixões	645	26.0%	604	26.2%	565	24.6%	-6.4%	-6.5%
	Aveiro	261	10.5%	275	11.9%	248	10.8%	+5.4%	-9.8%
	Figueira da Foz	121	4.9%	97	4.2%	103	4.5%	-19.8%	+6.2%
	Lisboa	483	19.4%	382	16.6%	466	20.3%	-20.9%	+22.0%
	Setúbal	389	15.7%	391	17.0%	379	16.5%	+0.5%	-3.1%
	Sines	519	20.9%	488	21.2%	464	20.2%	-6.0%	-4.9%
	Faro	11	0.4%	6	0.3%	3	0.1%	-45.5%	-50.0%
	Portimão	4	0.2%	1	0.0%	6	0.3%	-75.0%	+500.0%
	<b>TOTAL</b>	<b>2 485</b>	<b>100.0%</b>	<b>2 305</b>	<b>100.0%</b>	<b>2 293</b>	<b>100.0%</b>	<b>-7.2%</b>	<b>-0.5%</b>
NAVIOS (10 <sup>3</sup> GT)	Viana do Castelo	193	7.8%	164	7.1%	282	0.7%	-15.1%	+72.2%
	Douro e Leixões	7 995	321.7%	6 657	288.8%	6 838	16.7%	-16.7%	+2.7%
	Aveiro	1 408	56.7%	1 536	66.7%	1 458	3.6%	+9.1%	-5.1%
	Figueira da Foz	427	17.2%	337	14.6%	341	0.8%	-20.9%	+1.1%
	Lisboa	8 303	334.1%	4 164	180.6%	9 198	22.4%	-49.8%	+120.9%
	Setúbal	5 491	221.0%	5 257	228.1%	4 990	12.2%	-4.3%	-5.1%
	Sines	22 648	911.4%	20 402	885.1%	17 823	43.4%	-9.9%	-12.6%
	Faro	25	1.0%	19	0.8%	7	0.0%	-23.5%	-65.0%
	Portimão	5	0.2%	4	0.2%	117	0.3%	-21.7%	+3157.2%
	<b>TOTAL</b>	<b>46 493</b>	<b>100.0%</b>	<b>38 540</b>	<b>100.0%</b>	<b>41 055</b>	<b>100.0%</b>	<b>-17.1%</b>	<b>+6.5%</b>
CARGA MOVIMENTADA (10 <sup>3</sup> Tons)	Viana do Castelo	96.8	0.4%	89.3	0.4%	91.9	0.4%	-7.7%	+2.9%
	Douro e Leixões	5 277.9	24.1%	3 781.0	17.6%	3 665.7	17.4%	-28.4%	-3.0%
	Aveiro	1 379.7	6.3%	1 435.4	6.7%	1 394.3	6.6%	+4.0%	-2.9%
	Figueira da Foz	503.1	2.3%	383.7	1.8%	468.5	2.2%	-23.7%	+22.1%
	Lisboa	2 130.6	9.7%	2 263.4	10.6%	2 621.7	12.4%	+6.2%	+15.8%
	Setúbal	1 586.8	7.3%	1 528.4	7.1%	1 564.1	7.4%	-3.7%	+2.3%
	Sines	10 854.7	49.7%	11 922.6	55.6%	11 305.4	53.5%	+9.8%	-5.2%
	Faro	30.9	0.1%	23.8	0.1%	12.0	0.1%	-23.0%	-49.6%
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>21 860.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>21 427.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>21 123.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-2.0%</b>	<b>-1.4%</b>
CONTENTORES (10 <sup>3</sup> Número)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Douro e Leixões	111.4	26.8%	102.1	22.0%	106.7	23.9%	-8.4%	+4.5%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
	Figueira da Foz	2.4	0.6%	2.4	0.5%	1.8	0.4%	-0.1%	-23.6%
	Lisboa	44.5	10.7%	52.8	11.4%	57.6	12.9%	+18.5%	+9.1%
	Setúbal	19.4	4.7%	26.6	5.7%	24.6	5.5%	+37.0%	-7.4%
	Sines	238.7	57.3%	280.5	60.4%	254.9	57.2%	+17.5%	-9.1%
	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%	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>416.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>464.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>445.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>+11.5%</b>	<b>-4.0%</b>
CONTENTORES (10 <sup>3</sup> TEU)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Douro e Leixões	184.1	27.3%	168.3	22.7%	176.5	24.3%	-8.6%	+4.8%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
	Figueira da Foz	4.7	0.7%	4.7	0.6%	3.6	0.5%	-0.2%	-24.0%
	Lisboa	70.7	10.5%	82.9	11.2%	91.4	12.6%	+17.3%	+10.3%
	Setúbal	34.7	5.1%	45.5	6.1%	42.3	5.8%	+31.3%	-7.1%
	Sines	380.6	56.4%	440.6	59.4%	413.5	56.9%	+15.8%	-6.2%
	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%	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>674.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>742.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>727.3</b>	<b>100.0%</b>	<b>+10.0%</b>	<b>-2.0%</b>



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

		Março/2022				Período: Janeiro-Março/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Abr/2021 a Mar/2022		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Navios	NúmeroN	868		+5.5%		2293		-0.5%		9 507		+2.6%	
	GT	15 279 908		+14.4%		41 054 626		+6.5%		165 141 937		+3.2%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 660 840	1 284 335	-7.4%	-0.5%	4 542 229	3 529 618	-6.8%	-4.5%	19 117 037	15 157 148	4.4%	+5.2%
	Fracionada	282 908	207 199	+2.6%	-5.9%	716 972	760 775	-6.0%	+25.9%	3 005 504	3 213 412	+2.4%	+64.5%
	Ro-Ro	106 745	85 115	+16.2%	-4.6%	255 246	231 652	+6.2%	-2.4%	1 001 641	977 745	+14.3%	+12.0%
	TOTAL CG	2 050 493	1 576 649	-5.1%	-1.4%	5 514 447	4 522 045	-6.2%	-0.3%	23 124 182	19 348 305	+4.5%	+12.3%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	37 822	-	-	0	37 822	-100.0%	-	800	209 940	-99.6%	-13.0%
	Minérios	74 559	49 370	+13.0%	-28.6%	149 216	107 710	+5.8%	-41.4%	616 571	477 396	+16.3%	-27.5%
	Produtos Agrícolas	29 064	403 767	+214.2%	-1.2%	62 108	1 227 744	+37.6%	+9.8%	172 660	4 681 323	+60.6%	+2.0%
	OutrosGS	312 359	364 847	+28.4%	-10.3%	766 977	1 087 244	-2.4%	+29.2%	2 893 727	4 142 500	-18.6%	+26.5%
	TOTAL GS	415 982	855 806	+30.6%	-3.3%	978 301	2 460 520	-0.5%	+14.8%	3 683 758	9 511 159	-15.8%	+8.5%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	891 841	-	-4.8%	0	2 423 520	-100.0%	-10.0%	0	9 039 985	-100.0%	-7.4%
	Produtos Petrolíferos	582 021	933 607	-28.6%	30.7%	1 930 417	2 793 261	-16.6%	+27.3%	7 454 205	11 037 029	-4.2%	+24.2%
	OutrosGL	42 502	134 643	-40.0%	+13.2%	125 865	375 113	-44.5%	-15.2%	607 854	1 552 879	-28.5%	-6.0%
TOTAL GL	624 523	1 960 091	-29.5%	+10.7%	2 056 282	5 591 894	-19.6%	+4.9%	8 062 059	21 629 893	-6.7%	+6.6%	
TOTAL GERAL		3 090 998	4 392 546	-8.2%	+3.2%	8 549 030	12 574 459	-9.2%	+4.7%	34 869 999	50 489 357	-0.8%	+9.1%
Contentores	NúmeroC	82 678	79 307	-2.3%	-3.8%	223 268	222 351	-4.7%	-3.3%	939 410	948 937	+5.4%	+6.5%
	TEU	135 611	129 607	+1.9%	-0.8%	364 804	362 501	-2.6%	-1.4%	1 536 876	1 551 207	+7.1%	+8.3%





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

	Março/2022				Janeiro a Março/2022				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Março/2021		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2021		Últimos 12 Meses: Abr/2021 a Mar/2022		Δ % sobre Abr/2020 a Mar/2021		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
<b>TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)</b>	Viana do Castelo	22 439	14 885	-16.4%	+75.8%	54 143	37 758	-19.0%	+67.8%	225 873	153 474	-14.0%	+76.1%
		60.1%	39.9%			58.9%	41.1%			59.5%	40.5%		
	Douro e Leixões	483 799	854 871	-7.3%	-1.9%	1 278 170	2 387 566	-19.7%	+9.1%	5 514 346	9 553 558	-13.7%	+4.0%
		36.1%	63.9%			34.9%	65.1%			36.6%	63.4%		
	Aveiro	134 766	310 502	-12.4%	-13.8%	340 015	1 054 246	-17.0%	+2.8%	1 364 619	4 273 297	+4.9%	+19.5%
		30.3%	69.7%			24.4%	75.6%			24.2%	75.8%		
	Figueira da Foz	133 563	32 626	+52.7%	-23.9%	335 991	132 501	+23.9%	+17.8%	1 304 919	593 605	+7.7%	-6.1%
		80.4%	19.6%			71.7%	28.3%			68.7%	31.3%		
	Lisboa	396 187	520 345	+30.1%	+0.3%	1 013 539	1 608 121	+5.9%	+23.1%	3 780 877	6 008 028	+7.0%	+6.9%
		43.2%	56.8%			38.7%	61.3%			38.6%	61.4%		
Setúbal	350 311	270 554	+11.6%	-8.1%	863 193	700 908	+0.4%	+4.9%	3 558 118	3 058 023	-0.6%	+15.5%	
	56.4%	43.6%			55.2%	44.8%			53.8%	46.2%			
Sines	1 560 274	2 388 763	-19.8%	+10.7%	4 652 020	6 653 359	-11.2%	-0.5%	19 087 530	26 849 372	+2.2%	+9.4%	
	39.5%	60.5%			41.1%	58.9%			41.6%	58.4%			
Faro	9 659	0	-13.8%	-	11 959	0	-49.6%	-	33 717	0	-80.6%	-	
	100.0%	0.0%			100.0%	0.0%			100.0%	0.0%			
Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	
	-	-			-	-			-	-			
<b>TOTAL</b>	<b>3 090 998</b>	<b>4 392 546</b>	<b>-8.2%</b>	<b>+3.2%</b>	<b>8 549 030</b>	<b>12 574 459</b>	<b>-9.2%</b>	<b>+4.7%</b>	<b>34 869 999</b>	<b>50 489 357</b>	<b>-0.8%</b>	<b>+9.1%</b>	
	<b>41.3%</b>	<b>58.7%</b>			<b>40.5%</b>	<b>59.5%</b>			<b>40.9%</b>	<b>59.1%</b>			
<b>CONTADORES TEU</b>	Viana do Castelo	0	0	-	-	0	0	-	-	4	4	-	-
	Douro e Leixões	32 276	33 755	+9.7%	+6.4%	84 534	91 934	+3.0%	+6.5%	350 234	375 718	+4.7%	+6.2%
	Aveiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-83.3%	-
	Figueira da Foz	386	505	-42.1%	-69.2%	1 652	1 916	-14.5%	-30.6%	10 908	9 369	+40.8%	-5.3%
	Lisboa	17 265	15 045	+14.9%	-2.5%	47 192	44 252	+11.8%	+8.8%	186 942	188 872	+19.0%	+22.2%
	Setúbal	7 801	7 279	+1.0%	+5.0%	21 310	20 983	-8.4%	-5.7%	87 192	81 887	-5.9%	-3.7%
	Sines	77 883	73 023	-3.0%	-2.6%	210 116	203 416	-6.6%	-5.7%	901 595	895 357	+6.9%	+8.0%
<b>TOTAL</b>	<b>135 611</b>	<b>129 607</b>	<b>+1.9%</b>	<b>-0.8%</b>	<b>364 804</b>	<b>362 501</b>	<b>-2.6%</b>	<b>-1.4%</b>	<b>1 536 876</b>	<b>1 551 207</b>	<b>+7.1%</b>	<b>+8.3%</b>	
	<b>51.1%</b>	<b>48.9%</b>			<b>50.2%</b>	<b>49.8%</b>			<b>49.8%</b>	<b>50.2%</b>			
<b>NAVIOS Número</b>	Viana do Castelo	30	128.6	+3.4%	+125.8%	59	282.3	-3.3%	+72.2%	248	977.6	+17.5%	+23.7%
	Douro e Leixões	216	2 507.7	+3.3%	+11.7%	565	6 837.9	-6.5%	+2.7%	2 387	27 105.2	-2.3%	-0.3%
	Aveiro	87	468.8	-13.9%	-18.2%	248	1 458.3	-9.8%	-5.1%	1 031	5 732.0	+4.6%	+9.5%
	Figueira da Foz	41	133.4	+20.6%	+5.6%	103	341.2	+6.2%	+1.1%	423	1 526.4	-3.2%	-5.6%
	Lisboa	180	3 849.0	+31.4%	+157.9%	466	9 198.4	+22.0%	+120.9%	1 767	28 245.8	+13.3%	+64.1%
	Setúbal	145	1 922.7	+3.6%	+0.2%	379	4 990.2	-3.1%	-5.1%	1 685	21 790.7	+4.1%	+3.0%
	Sines	164	6 180.2	-3.5%	-10.9%	464	17 823.0	-4.9%	-12.6%	1 925	79 378.3		
	Faro	1	3.0	-66.7%	-66.0%	3	6.6	-50.0%	-65.0%	12	28.4		
	Portimão	4	86.6	-	s/s	6	116.7	+500.0%	s/s	29	357.6	+625.0%	+4704.6%
	<b>TOTAL</b>	<b>868</b>	<b>15 279.9</b>	<b>+5.5%</b>	<b>+14.4%</b>	<b>2 293</b>	<b>41 054.6</b>	<b>-0.5%</b>	<b>+6.5%</b>	<b>9 507</b>	<b>165 141.9</b>	<b>+2.6%</b>	<b>+3.2%</b>
	<b>5.4%</b>	<b>94.6%</b>			<b>5.3%</b>	<b>94.7%</b>			<b>5.4%</b>	<b>94.6%</b>			



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

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Períodos: Janeiro / Março										
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	77 985	95 972	102 579	93 176	98 933	37.9%	+6.2%	+4.3%	
	Figueira da Foz	2 547	2 669	2 376	2 374	1 813	0.7%	-23.6%	-7.3%	
	Lisboa (*)	67 896	68 034	43 958	51 781	56 426	21.6%	+9.0%	-6.6%	
	Setúbal	21 489	21 109	19 427	26 610	24 635	9.4%	-7.4%	+5.4%	
	Sines	50 765	76 322	77 956	77 944	78 899	30.3%	+1.2%	+8.4%	
	Total		220 682	264 106	246 296	251 885	260 706	100.0%	+3.5%	+2.8%
Transhipment	Leixões	8 172	7 264	8 827	8 925	7 767	4.2%	-13.0%	+1.0%	
	Lisboa	2 618	2 496	589	1 007	1 151	0.6%	+14.3%	-27.3%	
	Sines	183 719	198 606	160 704	202 547	175 995	95.2%	-13.1%	-0.6%	
	Total		194 509	208 366	170 120	212 479	184 913	100.0%	-13.0%	-0.8%
Total	Leixões	86 157	103 236	111 406	102 101	106 700	23.9%	+4.5%	+4.0%	
	Figueira da Foz	2 547	2 669	2 376	2 374	1 813	0.4%	-23.6%	-7.3%	
	Lisboa	70 514	70 530	44 547	52 788	57 577	12.9%	+9.1%	-7.2%	
	Setúbal	21 489	21 109	19 427	26 610	24 635	5.5%	-7.4%	+5.4%	
	Sines	234 484	274 928	238 660	280 491	254 894	57.2%	-9.1%	+1.8%	
	Total UNIDADES		415 191	472 472	416 416	464 364	445 619	100.0%	-4.0%	+1.2%

NÚMERO DE CONTENTORES										
Tráfego	Porto	Mar			Jan / Mar			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	37 478	40.8%	+10.2%	98 933	37.9%	+6.2%	401 737	37.3%	+6.9%
	Figueira da Foz	450	0.5%	-61.1%	1 813	0.7%	-23.6%	10 449	1.0%	+4.8%
	Lisboa	19 828	21.6%	+4.8%	56 426	21.6%	+9.0%	231 309	21.5%	-16.7%
	Setúbal	8 690	9.5%	+0.2%	24 635	9.4%	-7.4%	98 782	9.2%	+20.7%
	Sines	25 471	27.7%	-8.2%	78 899	30.3%	+1.2%	333 524	31.0%	+15.6%
	Total		91 917	100.0%	+1.6%	260 706	100.0%	+3.5%	1 075 801	100.0%
Transhipment	Leixões	2 576	3.7%	-20.7%	7 767	4.2%	-13.0%	35 840	4.4%	-0.1%
	Lisboa	400	0.6%	-30.4%	1 151	0.6%	+14.3%	4 631	0.6%	-30.5%
	Sines	67 092	95.8%	-7.8%	175 995	95.2%	-13.1%	772 070	95.0%	+27.4%
	Total		70 068	100.0%	-8.5%	184 913	100.0%	-13.0%	812 541	100.0%
Total	Leixões	40 054	24.7%	+7.5%	106 700	23.9%	+4.5%	437 577	23.2%	+6.3%
	Figueira da Foz	450	0.3%	-61.1%	1 813	0.4%	-23.6%	10 449	0.6%	+4.8%
	Lisboa	20 228	12.5%	+3.8%	57 577	12.9%	+9.1%	235 940	12.5%	-17.1%
	Setúbal	8 690	5.4%	+0.2%	24 635	5.5%	-7.4%	98 782	5.2%	+20.7%
	Sines	92 563	57.1%	-7.9%	254 894	57.2%	-9.1%	1 105 594	58.5%	+23.6%
	Total		161 985	100.0%	-3.0%	445 619	100.0%	-4.0%	1 888 342	100.0%

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transhipment* dos Contentores movimentados no porto de Lisboa, após março/2021 é efetuada por estimativa



## A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10<sup>3</sup> 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	12 647 539	3 016 792	726 702	12 154 818	6 444 579	20 141 896	153 428	9 508	56 169 226
2003	794 070	13 450 386	2 964 621	806 122	12 470 839	6 090 762	20 863 169	150 056	9 850	57 599 875
2004	620 549	13 703 514	3 133 658	998 549	11 783 514	6 521 770	22 476 063	83 867	72 714	59 394 198
2005	604 989	14 050 713	3 328 819	956 581	12 420 906	6 642 142	25 041 503	40 377	54 470	63 140 500
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 496	12 293 965	6 204 147	27 196 326	39 534	50 594	64 868 335
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	6 124 140	25 148 562	21 158	5 318	65 005 895
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	14 568 916	3 752 669	1 615 891	11 993 572	7 006 249	25 484 758	52 499	52 088	65 050 782
2011	490 824	16 260 436	3 317 520	1 701 830	12 346 561	6 892 588	25 781 122	62 427	40 493	66 893 801
2012	502 917	16 607 545	3 318 072	1 797 402	11 080 697	6 058 575	28 563 159	269 219	2 684	68 200 270
2013	496 355	17 186 215	3 956 118	2 120 141	12 029 683	7 008 671	36 513 785	357 371	0	79 668 339
2014	457 140	18 090 201	4 491 272	2 160 455	11 853 498	8 058 046	37 582 942	356 641	0	83 050 195
2015	432 099	18 791 544	4 656 102	2 001 858	11 582 721	7 495 082	43 966 546	396 275	0	89 322 227
2016	391 271	18 320 765	4 541 515	2 075 957	10 224 866	6 985 502	51 185 323	158 388	0	93 883 587
2017	414 815	19 537 163	5 152 799	2 057 031	12 224 114	6 594 322	49 884 475	83 902	899	95 949 520
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
2020	357 167	17 075 969	4 820 628	1 963 800	9 023 805	6 285 257	42 156 923	180 900	0	81 864 449
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	1 383 350	330 471	170 711	813 371	504 914	3 858 880	21 480	0	7 112 720
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	15 183 158	5 679 051	1 813 723	9 430 604	6 580 404	46 554 095	45 508	0	85 663 318
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	461 146	141 662	853 165	611 759	4 155 419	0	0	7 596 191
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	178 546	684 214	476 465	3 962 276	0	0	7 106 351
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	1 254 390	460 016	128 976	696 137	518 224	3 755 907	4 727	0	6 848 647
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
2022	91 901	3 665 736	1 394 261	468 492	2 621 660	1 564 101	11 305 379	11 959	0	21 123 489
1	23 157	1 246 728	491 627	151 894	858 220	495 820	3 929 041	2 300	0	7 198 787
2	31 420	1 080 338	457 366	150 409	846 908	447 416	3 427 301	0	0	6 441 158
3	37 324	1 338 670	445 268	166 189	916 532	620 865	3 949 037	9 659	0	7 483 544





## A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10<sup>3</sup> 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 Petroli- feros	Outros		
2000	6 776.9	0.0	563.6	7 340.5	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	50 942.9
2001	7 402.5	0.0	646.7	8 049.1	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	50 417.0
2002	7 988.5	0.0	442.3	8 430.8	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	51 094.4
2003	9 081.6	0.0	405.9	9 487.4	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	53 218.8
2004	9 363.4	0.0	421.3	9 784.7	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	54 518.0
2005	9 591.6	0.0	396.2	9 987.8	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	58 993.6
2006	10 784.7	0.0	407.4	11 192.0	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	59 892.7
2007	12 363.1	0.0	363.0	12 726.0	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	61 189.2
2008	13 620.5	0.0	361.6	13 982.1	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	60 183.4
2009	12 942.5	0.0	349.8	13 292.3	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	56 873.6
2010	15 220.3	0.0	347.5	15 567.8	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	59 933.6
2011	17 410.2	0.0	336.4	17 746.7	4 277.1	1 171.5	4 566.0	6 351.6	16 366.2	10 367.9	14 203.7	2 691.3	27 262.8	61 375.6
2012	18 756.8	0.0	258.3	19 015.1	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	62 080.7
2013	24 574.1	0.0	294.4	24 868.5	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	72 169.5
2014	27 256.4	0.0	653.2	27 909.6	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	75 146.7
2015	28 838.1	0.0	1 016.0	29 854.0	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	81 641.7
2016	32 906.7	0.0	1 177.5	34 084.3	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	87 550.2
2017	33 936.3	0.0	1 428.2	35 364.6	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	90 293.4
2018	34 627.3	0.0	1 599.3	36 226.6	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	87 396.5
2019	30 265.6	0.0	1 884.2	32 149.7	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	81 795.6
2020	31 818.6	0.0	1 736.1	33 554.7	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	76 936.0
1	2 455.1	0.0	140.5	2 595.6	8.7	75.0	358.3	581.5	1 023.3	1 424.7	1 722.1	216.5	3 363.2	6 982.2
2	2 419.0	0.0	160.6	2 579.6	41.0	149.6	379.5	593.7	1 163.6	1 028.5	1 350.7	224.3	2 603.4	6 346.7
3	2 803.3	0.0	163.7	2 967.0	80.5	111.9	404.9	520.1	1 117.4	1 419.6	1 378.4	242.2	3 040.2	7 124.5
4	2 683.3	0.0	92.5	2 775.8	83.8	90.8	353.2	616.7	1 144.5	940.9	1 338.5	180.5	2 459.9	6 380.3
5	2 425.6	0.0	115.9	2 541.5	20.9	73.8	467.8	667.6	1 230.1	213.0	971.8	189.7	1 374.5	5 146.2
6	2 210.5	0.0	119.5	2 330.0	60.4	122.9	252.6	506.3	942.2	283.0	1 089.3	178.3	1 550.6	4 822.8
7	2 757.6	0.0	153.3	2 910.9	17.0	89.1	485.0	602.6	1 193.8	818.2	1 332.7	220.2	2 371.0	6 475.6
8	2 974.0	0.0	131.7	3 105.8	140.8	107.6	503.0	620.0	1 371.4	804.9	1 493.3	216.2	2 514.4	6 991.6
9	2 666.1	0.0	165.3	2 831.3	22.5	98.3	323.1	588.4	1 032.3	1 145.7	1 527.3	197.3	2 870.2	6 733.9
10	2 882.1	0.0	151.3	3 033.5	32.3	88.8	326.7	531.7	979.5	1 008.1	1 500.9	194.8	2 703.8	6 716.8
11	2 948.5	0.0	203.9	3 152.4	7.7	98.1	415.6	539.5	1 060.8	944.5	1 502.2	231.3	2 678.0	6 891.2
12	2 593.5	0.0	137.8	2 731.3	26.7	94.4	409.3	530.0	1 060.5	911.4	1 396.7	224.4	2 532.5	6 324.2
2021	34 771.4	0.0	1 970.2	36 741.6	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	79 555.4
1	3 010.5	0.0	145.2	3 155.7	0.0	95.9	426.3	604.1	1 126.2	850.1	1 579.2	231.9	2 661.3	6 943.2
2	2 475.5	0.0	151.4	2 626.9	11.7	94.0	319.0	372.6	797.2	921.0	1 400.7	247.9	2 569.6	5 993.6
3	3 083.1	0.0	181.1	3 264.2	0.0	135.2	417.8	650.2	1 203.1	936.9	1 530.0	189.7	2 656.6	7 123.9
4	2 879.2	0.0	161.8	3 041.0	56.5	111.5	334.8	612.9	1 115.7	767.9	1 465.5	190.4	2 423.8	6 580.6
5	3 006.6	0.0	191.5	3 198.2	38.6	86.2	505.4	543.0	1 173.2	892.1	1 639.7	187.5	2 719.3	7 090.7
6	3 002.6	0.0	162.9	3 165.5	21.2	83.1	468.0	543.6	1 115.8	877.1	1 596.7	173.6	2 647.4	6 928.7
7	2 963.5	0.0	169.9	3 133.4	0.0	86.1	346.5	580.9	1 013.5	920.9	1 443.7	169.1	2 533.8	6 680.6
8	2 901.4	0.0	123.3	3 024.7	0.0	82.3	390.9	499.0	972.2	951.5	1 606.9	180.3	2 738.6	6 735.5
9	2 961.5	0.0	160.0	3 121.5	7.7	86.1	389.7	585.1	1 068.6	766.0	1 328.4	168.2	2 262.6	6 452.8
10	2 855.3	0.0	177.5	3 032.8	34.4	88.5	300.8	460.3	884.1	502.4	1 719.2	173.3	2 394.9	6 311.8
11	2 895.9	0.0	173.3	3 069.2	0.0	87.2	306.7	730.5	1 124.4	454.0	1 608.7	200.5	2 263.2	6 456.9
12	2 736.4	0.0	172.1	2 908.5	14.5	126.0	521.4	626.8	1 288.5	484.6	1 358.7	216.8	2 060.1	6 257.1
2022	8 071.8	0.0	486.9	8 558.7	37.8	256.9	1 289.9	1 854.2	3 438.8	2 423.5	4 723.7	501.0	7 648.2	19 645.7
1	2 773.6	0.0	152.6	2 926.1	0.0	68.0	462.4	657.6	1 188.0	750.7	1 721.9	159.4	2 632.0	6 746.2
2	2 353.1	0.0	142.5	2 495.6	0.0	65.0	394.7	519.4	979.0	781.0	1 486.1	164.5	2 431.6	5 906.1
3	2 945.2	0.0	191.9	3 137.0	37.8	123.9	432.8	677.2	1 271.8	891.8	1 515.6	177.1	2 584.6	6 993.4



## A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT			
	Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	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	59 653	976 370	0	0	62 303	62 303
2007	423 739	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 980	9 750	0	77 663	87 413
2008	437 427	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 716	12 599	0	124 926	137 525
2009	421 963	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 805	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 778	16 475	496 110	50 827	118 894	1 123 084	42 635	16 643	257 127	316 405
2011	463 386	19 488	525 371	77 127	141 815	1 227 187	50 700	16 536	303 372	370 608
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 705	1 289 284	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 150	15 897	540 699	70 564	207 733	1 408 043	53 038	8 603	723 307	784 948
2014	603 184	19 728	493 239	103 563	265 318	1 485 032	63 485	8 906	962 378	1 034 769
2015	568 766	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 407	54 992	16 078	1 048 287	1 119 357
2016	605 644	24 690	376 992	156 567	300 004	1 463 897	52 929	14 291	1 213 077	1 280 297
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 034	1 582 665	46 862	21 742	1 325 027	1 393 631
2018	613 213	18 825	415 061	123 294	398 663	1 569 056	56 881	13 189	1 351 784	1 421 854
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 843	1 035 012
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 445	1 637 223	55 533	4 550	1 102 521	1 162 604
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	40 323	135 693	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	51 235	632	19 996	15 677	35 305	122 845	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	40 240	135 948	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 992	147 051	4 335	665	105 499	110 499
11	57 695	2 422	28 057	15 056	49 505	152 735	5 075	594	101 732	107 401
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	541 256	1 753 721	59 288	7 028	1 282 810	1 349 126
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	87 155	91 531
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	50 027	151 620	5 005	664	112 370	118 039
7	61 687	1 724	30 546	15 877	53 926	163 760	4 698	603	104 077	109 378
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	40 924	144 401	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	40 892	141 378	4 810	660	98 448	103 918
2022	164 304	3 568	89 884	42 293	131 733	431 782	12 164	1 560	281 799	295 523
1	54 620	2 159	28 424	14 521	48 748	148 472	4 590	490	97 614	102 694
2	47 476	518	29 683	12 692	39 766	130 135	3 751	537	76 498	80 786
3	62 208	891	31 777	15 080	43 219	153 175	3 823	533	107 687	112 043

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transhipment* dos Contentores movimentados no porto de Lisboa, após março/2021 é efetuada por estimativa



## A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (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
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
2022	59	565	248	103	466	379	464	3	6	2 293
1	12	183	88	34	152	118	164	1	2	754
2	17	166	73	28	134	116	136	1	0	671
3	30	216	87	41	180	145	164	1	4	868