

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

RELATÓRIO DE MAIO DE 2022



Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias entre 17 de junho e 4 de agosto 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 posterior, o que ocorre frequentemente em Lisboa. Neste contexto, sublinha-se que, por circunstâncias várias, o porto de Lisboa não está a disponibilizar dados da repartição do tráfego contentores entre *transshipment* e *hinterland*, desde abril de 2021;
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 tonelage as taras dos contentores que condicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva;
4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelage de carga) não incluem as operações *shift land & reshipe* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias;
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o seu movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03);
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório sob a referência 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), são calculados com base num modelo de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, refletindo a variação média anual entre os pontos extremos ajustados.



ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DE JANEIRO A MAIO DE 2022	9
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO E EUROPEU DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	13
4. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	18
4.1. Movimento Geral de Carga	19
Por Tipologia de Carga	19
Por Porto	21
Por Tipologia de Carga e Porto	22
Fluxos de Embarque e Desembarque	24
4.2. Movimento Geral de Contentores	25
Tráfego total (TEU)	25
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)	27
4.3. Movimento Geral de Navios	29
5. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA	32
5.1. Carga Geral	33
5.1.1. Contentorizada	33
5.1.2. Fracionada	35
5.1.3. Ro-Ro	36
5.2. Granéis Sólidos	37
5.2.1. Carvão	38
5.2.2. Minérios	38
5.2.3. Produtos Agrícolas	39
5.2.4. Outros Granéis Sólidos	40
5.3. Granéis Líquidos	42
5.3.1. Petróleo Bruto	42
5.3.2. Produtos Petrolíferos	43
5.3.3. Outros Granéis Líquidos	45
6. ANEXOS	47
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)	48
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	49
A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto	50
A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)	51
A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10³ toneladas)	52
A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10³ toneladas)	53
A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)	54
A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)	55



1

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Maio/2022			Janeiro - Maio / 2022					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	44,0	-	25	153,3	-	98	+3,6%	-	-10,9%
Leixões	1 304,9	67,5	227	6 243,9	305,9	987	-2,1%	+4,4%	-3,1%
Aveiro	611,2	-	93	2 400,7	-	427	+2,8%	-	-4,9%
Figueira da Foz	208,5	2,1	43	860,0	7,7	186	+27,6%	-14,8%	+10,1%
Lisboa	885,1	31,6	186	4 264,0	162,6	828	+8,3%	+12,2%	+26,8%
Setúbal	505,5	14,5	134	2 586,6	70,9	638	-7,5%	-7,1%	-8,9%
Sines	4 013,2	149,8	182	18 986,5	702,1	802	-4,5%	-5,4%	-2,3%
Faro e Portimão	9,1	-	13	30,7	-	37	+7,5%	-	+236,4%
Total Geral	7 581,7	265,5	903	35 525,8	1 249,2	4 003	-1,8%	-1,3%	+1,8%

- No mês de maio de 2022 o sistema portuário do Continente repete o registo de uma variação homóloga negativa, sendo, contudo, a mais ligeira desde o início do ano, cifrando-se em apenas -14,5 mil toneladas (mt), correspondente a um recuo homólogo de -0,2%, e determinando um total de quebras acumuladas desde janeiro no montante de -651,5 mt, para um total de 35,5 milhões de toneladas, ou seja, inferior em -1,8% à tonelage de carga apurada no mesmo período de 2021.

O tráfego de contentores interrompe o registo de duas variações mensais homólogas positivas, ao observar um decréscimo de -4,6 mil TEU (-1,7%), acumulando uma quebra total no período de janeiro a maio de -16,44 mil TEU para um total de 1,25 milhões de TEU, ficando a -1,3% do volume homólogo de 2021.

O movimento de navios exhibe um comportamento distinto, fechando o mês de maio com um acréscimo de +81 escalas face ao mesmo mês de 2021, acumulando um total de 4003 escalas, o que representa +71 navios a escalar os portos comerciais do Continente, refletindo um aumento de +1,8%, que se transmite majorado para a arqueação bruta total, que cresce +17,6%, traduzindo um aumento da dimensão média dos navios, que se apura em +15,5%, passando de uma GT de 16,7 mil para 19,3 mil.

- O registo negativo no tocante à tonelage de carga movimentada é maioritariamente induzido pela tipologia da Carga Contentorizada, que, no período de janeiro a maio de 2022, apresentou uma diminuição de -709,5 mil toneladas, traduzindo um recuo de -4,9% face ao movimento homólogo de 2021. Tendo um impacto significativo, não é, naturalmente, a única a observar um comportamento negativo, sendo de realçar a quebra dos Outros Granéis Líquidos de -202,7 mt (-19,4%), de Minérios e do Petróleo Bruto, com decréscimos respetivos de -119,7 mt (-22,9%) e de -114,8 mt (-2,6%), e ainda, embora com menor expressão, na Carga Fracionada e Ro-Ro, de -57,6 mt (-2,4%) e de -29,1 mt (-3,5%), respetivamente.

Dado que o movimento da Carga Contentorizada é alimentado por tipos distintos de tráfego, *hinterland* e *transshipment*, importa desde já sublinhar que a causa da diminuição da tonelage movimentada reside exclusivamente neste último, atendendo a que a diminuição acima referida no tráfego de contentores, resulta da conjugação do acréscimo de +6,6% no *hinterland* e do decréscimo de -11,4% no *transshipment*.

As assinaladas variações globais da tonelage das cargas que determinaram o desempenho negativo do sistema portuário do Continente, foram contrariadas pelas restantes tipologias, sendo de referir que a mais expressiva foi a dos Outros Granéis Sólidos, que cresceu +320,5 mt (+11,5%), seguida dos Produtos Agrícolas e dos Produtos Petrolíferos, com +125,4 mt (+6,3%) e +112,2 mt (+1,5%), respetivamente, contando ainda, embora com menor significado, com o Carvão, que registou um aumento +23,9 mt (+22,4%), maioritariamente desembarcado no porto de Setúbal, na variante *petcoke*.



Considerando a perspetiva dos mercados constituídos pelo binómio carga-porto, os que maior impacto causaram no desempenho global, quer positiva, quer negativamente, são apresentados no quadro seguinte e representam 49,9% do mercado portuário total de movimentação de carga.

Importa salientar que o mercado que regista um acréscimo mais expressivo face ao respetivo movimento assinalado no período homólogo de 2021, é o dos Produtos Agrícolas em Lisboa, que cresce +222,2 mt (+16,3%), seguido dos Outros Granéis Sólidos da Figueira da Foz, que cresce +216 mt (+110,9%), da Carga Contentorizada de Leixões, com um aumento de +180,1 mt (+6,2%), da Carga Fracionada de Aveiro, com +144,5 mt (+18,5%) e ainda dos Outros Granéis Sólidos de Leixões e da Carga Contentorizada de Lisboa, com acréscimos respetivos de +138,4 mt (+24,9%) e +133 mt (+8,9%).

Dos mercados com comportamento negativo, o da Carga Contentorizada de Sines detém a variação mais expressiva, de -964,5 mt (-10,5%) e representa 43,1% do total das variações negativas, a que se seguem o do Petróleo Bruto de Leixões, na sequência do encerramento da refinaria de Matosinhos, com -221,9 mt (-90,6%), e o da Carga Fracionada de Setúbal, com -188 mt (-29,2%).

MERCADOS COM MAIOR INFLUÊNCIA NO COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

	Carga	Porto	Tonelagem Movimentada no período Jan-Mai/2022		Variação Homóloga face a Jan-Mai/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas	
			Valor	Quota	Ton	%	%	% Acc
Positiva	Produtos Agrícolas	Lisboa	1 587,5	4,5%	+222,2	+16,3%	14,0%	14,0%
	OutrosGS	Figueira da Foz	410,7	1,2%	+216,0	+110,9%	13,6%	27,6%
	Contentorizada	Leixões	3 074,0	8,7%	+180,1	+6,2%	11,3%	38,9%
	Fracionada	Aveiro	924,7	2,6%	+144,5	+18,5%	9,1%	48,0%
	OutrosGS	Leixões	693,8	2,0%	+138,4	+24,9%	8,7%	56,8%
	Contentorizada	Lisboa	1 628,1	4,6%	+133,0	+8,9%	8,4%	65,1%
Negativa	Contentorizada	Sines	8 255,5	23,2%	-964,5	-10,5%	43,1%	43,1%
	Petróleo Bruto	Leixões	22,9	0,1%	-221,9	-90,6%	9,9%	53,0%
	Fracionada	Setúbal	455,7	1,3%	-188,0	-29,2%	8,4%	61,4%
	Produtos Agrícolas	Aveiro	245,9	0,7%	-143,7	-36,9%	6,4%	67,8%
	OutrosGS	Lisboa	436,7	1,2%	-117,4	-21,2%	5,2%	73,0%
	Minérios	Leixões	149,2	0,0%	-116,7	-43,9%	5,2%	78,2%
Total			17 884,9	49,9%	-718,1	-		

- Não obstante o comportamento negativo que vem exibindo, o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta nos primeiros cinco meses de 2022, que se situa em 53,4% e traduz um recuo de -1,5 pontos percentuais (pp). Na segunda posição do *ranking* continua o porto de Leixões com 17,6% (idêntica à de 2021 mas a -5,4 pp da de 2020), seguindo-se Lisboa com 12% (+1,1 pp), Setúbal com 7,3%, Aveiro com 6,8% (a mais elevada de sempre nos períodos homólogos), Figueira da Foz com 2,4%, Viana do Castelo com 0,4% e Faro com 0,1%.

Das cargas que sustentam maioritariamente estas quotas, assinalam-se a Carga Contentorizada em Leixões, Lisboa e Sines, que representam, respetivamente, 49,2%, 38,2% e 43,5% do total, bem como a Carga Fracionada em Viana do Castelo e em Aveiro com quotas respetivas de 48,2% e de 38,5%.

- Nos últimos meses, o tráfego de Contentores tem seguido uma trajetória caracterizada por alguma irregularidade e que tem vindo a refletir um comportamento negativo, que no período em análise se traduz numa quebra global de -16,44 mil TEU para um total de 1,25 milhões de TEU, correspondente a -1,3%, sendo, contudo, de realçar que este comportamento é determinado pelo tráfego de *transshipment*, que tem protagonizado sensíveis flutuações mensais no volume de TEU movimentado, tendo registado variações



homólogas negativas desde o início deste ano, e que em maio acumula um total de -63,46 mil TEU, correspondente a -11,4%.

Como é comumente sabido, o segmento de *transshipment* do tráfego de contentores praticamente se esgota no porto de Sines, que é responsável por cerca de 95%, sendo os remanescentes cerca de 5% repartidos por Leixões e Lisboa, estimando-se (dado que Lisboa não apresenta dados desde abril de 2021) que a maior parte se registre em Leixões.

O segmento do *hinterland* regista no período de janeiro a maio o valor mais elevado de sempre, atingindo cerca de 756,8 mil TEU, excedendo o homólogo de 2021 em +6,6%, correspondente a +47 mil TEU, e em +5,6% o anterior máximo, observado em 2019. Para este registo contribuiu o comportamento de Sines, Lisboa e Leixões, que apresentaram respetivamente acréscimos de +22,8 mil TEU (+10,7%), de +17,7 mil TEU (+12,4%) e de +13,2 mil TEU (+4,9%), tendo sido contrariados pelas quebras observadas em Setúbal, de -5,4 mil TEU (-7,1%) e na Figueira da Foz, de -1,3 mil TEU (-14,8%). Importa ainda assinalar que a melhor marca de sempre neste segmento, respalda idêntico registo observado nos portos de Leixões e de Sines.

Em termos globais o porto de Sines detém a quota maioritária absoluta, que mantém desde 2015, atingindo o máximo de 59,6% em 2017 e assumindo agora o valor de 56,2%, inferior em -2,5 pp à do período homólogo de 2021. Nas posições seguintes surgem os portos de Leixões com 24,5%, Lisboa com 13%, Setúbal com 5,7% e Figueira da Foz com 0,6%.

No tráfego com o *hinterland* a liderança cabe ao porto de Leixões com uma quota de 37,3% (inferior em -0,6 pp à homóloga de 2021), seguido de Sines com 31,2%, Lisboa com 21,1%, Setúbal com 9,4% e Figueira da Foz com 1%. Neste contexto salienta-se o facto de a quota de Sines se aproximar progressivamente a de Leixões, tendo o diferencial passado de 18 pp em 2017 para 6,1 pp em 2022.

- O movimento de navios verificado no sistema portuário do Continente durante o período de janeiro a maio de 2022, considerando as várias tipologias e independentemente das operações realizadas aquando da sua estadia, é traduzido pelo registo 4003 escalas, o que reflete um aumento de 71 escalas, ou +1,8%, comparativamente ao período homólogo de 2021. Salienta-se que o volume total da respetiva arqueação bruta regista um acréscimo significativamente superior, ascendendo a +17,6%, a que corresponde um aumento da dimensão média de +15,5%, passando de uma GT de 16,7 mil para 19,3 mil.

O porto que contribuiu de forma mais expressiva para o aumento do número de escalas foi Lisboa, que logrou assinalar um aumento de +175 escalas, traduzindo um acréscimo de +26,8%. É, contudo, importante enfatizar que na base deste comportamento desempenha um papel fundamental o tráfego de navios de cruzeiro de passageiros, que, por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, não foi escalado por qualquer navio desta tipologia no período homólogo de 2021, tendo em 2022 sido escalado cerca de 122 vezes por 74 diferentes navios. Idêntica situação, porém em menor dimensão, se verificará nos portos de Leixões e de Portimão, com este último a assinalar um acréscimo de +25 escalas, sete vezes superior ao de 2021, o que reflete a segunda maior subida neste indicador. Na 3ª posição em termos a expressão da variação do número de escalas surge a Figueira da Foz, com +17 escalas (+10,1%), fechando-se a lista de portos com comportamento positivo com Faro, que acusa mais uma escala.

Nos restantes portos assistiu-se no período em análise a uma diminuição do número de escalas, sendo a mais significativa observada em Setúbal, de -62 escalas (-8,9%)m seguido de Douro e Leixões, com -32 escalas (-3,1%), Aveiro, com -22 (-4,9%), e Sines, com -19 (-2,3%).

Não obstante a redução do número de escalas pelo quarto ano consecutivo nos períodos homólogos, os portos de Douro e Leixões detêm a quota mais elevada, de 24,7% após recuo de -1,3 pp, a que se seguem sucessivamente Lisboa, que cresce +4,1 pp para uma quota de 20,7%, Sines, com 20% (-0,8 pp), Setúbal que perde -1,9 pp para 15,9%, Aveiro que perde -0,8 pp para 10,7%, Figueira da Foz que cresce +0,3 pp para 4,6% e Viana do Castelo que mantém a quota de 2,4%.



No volume de arqueação bruta continua a verificar-se uma elevada assimetria, com o porto de Sines a deter quota mais elevada que ascende a 42,3%, seguido de Lisboa com 24,3% e Douro e Leixões com 16,8%.

Importa salientar que a dimensão média acima referida é o resultado de valores significativamente díspares se calculados a nível de cada porto, situando-se entre 40,7 mil em Sines (após redução de -4,1%), diminuindo sucessivamente para 22,6 mil em Lisboa após acréscimo de +110,9%, para 13,5 mil para Setúbal (+1,5%), para 13,1 mil em Douro e Lixões (+20,9%), e para 5,9 mil em Aveiro (+9,1%).

- Para o desempenho do sistema portuário do Continente concorrem os fluxos de embarque e de desembarque de carga, em regra associados às operações de exportação e de importação, respetivamente, devendo ter presente o considerável peso que é introduzido em ambos os fluxos, pelo volume de carga movimentada nas operações de *transshipment*, em particular as desenvolvidas no porto de Sines, em contentores. Acresce referir que se estima que a tonelagem movimentada em *transshipment* represente cerca de 20% nos embarques e cerca de 14% nos desembarques.

Não obstante esta particularidade, no período de janeiro a maio de 2022 foram embarcadas 14,4 milhões de toneladas, o que traduz uma diminuição de -1,24 milhões de toneladas, ou -7,9%, enquanto a tonelagem de carga desembarcada cresceu +591,3 mt para 21,1 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +2,9%. Em suma, a carga desembarcada excede em +46,1% a embarcada, representando 59,1% do total.

Independentemente do sentido da movimentação de carga, foi registada atividade em 48 mercados portuários, tendo sido apurado acréscimos num total de +1,59 milhões de toneladas (+8%) em 24 e quebras de -2,24 milhões de toneladas (-13,8%) nos restantes.

A referida variação global de carga de carga embarcada decorreu da atividade portuária desenvolvida em 41 mercados, resultando do comportamentos positivo observados em 22, que movimentaram +548,6 mt (+12,2%) do que no período homólogo de 2021, não tendo, contudo, conseguido anular a volume das quebras apurado nos restantes, onde atingiu um total de -1,79 milhões de toneladas (-16%).

Assinala-se ainda o facto de 5 mercados não terem registado qualquer operação de embarque, perdendo as 121,1 mt que haviam movimentado no período homólogo de 2021.

O acréscimo apurado nas operações de desembarque foi determinado pelo comportamento positivo observado em 24 mercados que excederam a tonelagem homóloga de 2021 em +1,8 milhões de toneladas (numa média de +12,7%) e anularam o total de quebras apurado nos restantes 19 mercados, que totalizaram -1,2 milhões de toneladas (-16,9%, em média).

Acresce referir que deixou de se verificar desembarque de carga em 2 mercados, que haviam movimentado 247,7 mt.

- A propósito da referência a que o peso da carga desembarcada excede normalmente o da carga embarcada, refletindo, grosso modo, que as importações excedem as exportações, importa referenciar os portos cujo comportamento contraria esse registo e embarcam mais carga do que desembarcam, o que confere um perfil de porto 'exportador', uma vez que cerca de 90% da carga transportada por via marítima se inscreve no comércio internacional.

No período em apreço observa-se essa situação nos 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 60,1%, 71,2%, 54,7% e 100%, sendo que, no seu conjunto, o volume de carga embarcada se cifra em 2,15 milhões de toneladas, correspondentes a 14,9% do total, com o porto de Setúbal a deter 9,8 pontos percentuais desta quota.



CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA
DE JANEIRO A MAIO DE 2022



Considerando o papel fundamental dos portos no apoio à importação e exportação de bens, facto que é demonstrado pela quota que o transporte marítimo detém no comércio internacional, cerca de 61% da tonelagem de bens importados e de 53% de bens exportados, em 2021, importa contextualizar o seu desempenho com o comportamento do comércio internacional no mesmo período em que se efetua o presente acompanhamento do mercado portuário.

Importa, contudo, ter presente que o modo de transporte utilizado para trasladar os bens entre a origem e destino, no âmbito do comércio internacional, reparte-se maioritariamente entre o marítimo e o rodoviário, tendo a utilização do primeiro uma maior intensidade quando estão envolvidos continentes distintos, enquanto o rodoviário é de utilização preferencial no transporte de distâncias curtas, como é o caso das transações com os países da União Europeia, nomeadamente a Espanha, França, Países Baixos e Alemanha, que representam quase metade da tonelagem transacionada.

Ao elemento de incerteza que é induzido pelo opção do agente económico na utilização do modo de transporte, nomeadamente traduzido no confronto da utilização do transporte terrestre e do transporte marítimo de curta distância, acrescenta-se, ainda, a significativa variabilidade do fluxo mensal de bens transacionados, confluindo na dificuldade de perceção do comportamento da atividade portuária, sobre cuja evolução não se identifica uma clara sazonalidade. Esta dificuldade é ainda agravada pela intensa permeabilidade do comércio internacional à influência de fatores externos, fora do controlo dos agentes económicos, como, por exemplo, a instabilidade que atravessa os mercados do abastecimento de cereais e dos produtos energéticos, gerada e/ou agravada pela guerra na Ucrânia iniciada na última semana de fevereiro, ainda em concomitância com a recuperação da atividade económica que registou um significativo abrandamento por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19.

Com os constrangimentos decorrentes do exposto, constata-se que o comércio internacional realizado no período de janeiro a maio de 2022, por comparação com os períodos homólogos anteriores, mantém globalmente uma trajetória de recuperação do nível pré-pandemia, tendo atingido um total de 42,8 milhões de toneladas, superior em +4,4% ao volume de 2021, mas ainda -1,4% aquém de 2019.

Este desempenho global apresenta sensíveis assimetrias se compararmos o comércio com os países que constituem a União Europeia e o resto do mundo. O comércio intracomunitário observa um crescimento sobre 2021 de +6,6% para um total de 24,5 milhões de toneladas, enquanto o extracomunitário cresce +1,7% para 18,3 milhões de toneladas, cabendo recordar que apenas cerca de 23% do primeiro utilizou em 2021 o transporte marítimo, subindo para 97,4% no segundo.

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

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY
2010	34 785,3	-	20 480,8	-	14 304,5	-	22 084,6	-	12 700,7	-
2011	35 554,1	+2,2%	20 612,1	+0,6%	14 942,0	+4,5%	22 630,8	+2,5%	12 923,3	+1,8%
2012	36 403,0	+2,4%	19 933,5	-3,3%	16 469,5	+10,2%	22 530,1	-0,4%	13 872,9	+7,3%
2013	37 145,2	+2,0%	20 014,5	+0,4%	17 130,7	+4,0%	21 688,1	-3,7%	15 457,1	+11,4%
2014	36 934,6	-0,6%	21 781,6	+8,8%	15 153,0	-11,5%	21 413,9	-1,3%	15 520,8	+0,4%
2015	40 467,6	+9,6%	22 240,8	+2,1%	18 226,8	+20,3%	24 046,0	+12,3%	16 421,5	+5,8%
2016	39 433,0	-2,6%	21 890,6	-1,6%	17 542,4	-3,8%	24 144,9	+0,4%	15 288,1	-6,9%
2017	42 659,4	+8,2%	23 631,8	+8,0%	19 027,6	+8,5%	26 290,3	+8,9%	16 369,1	+7,1%
2018	41 893,6	-1,8%	24 239,6	+2,6%	17 654,0	-7,2%	25 373,0	-3,5%	16 520,7	+0,9%
2019	43 403,5	+3,6%	24 762,0	+2,2%	18 641,4	+5,6%	26 592,5	+4,8%	16 810,9	+1,8%
2020	38 237,1	-11,9%	20 869,9	-15,7%	17 367,2	-6,8%	23 315,3	-12,3%	14 921,8	-11,2%
2021	40 981,0	+7,2%	23 010,1	+10,3%	17 971,0	+3,5%	24 394,7	+4,6%	16 586,4	+11,2%
2022	42 792,6	+4,4%	24 518,6	+6,6%	18 274,0	+1,7%	25 984,7	+6,5%	16 807,9	+1,3%



Importa, contudo, salientar que a tonelagem dos bens transacionados é inferior aos valores máximos registados em ambos os segmentos, ficando a -1% do máximo registado em 2019 no espaço da União Europeia, e a -4% do máximo observado em 2017 no comércio extracomunitário.

Embora com menor impacto no que respeita à função transporte, refere-se que as exportações realizadas no período de janeiro a maio de 2022 registaram um acréscimo de +1,3% para 16,8 milhões de toneladas, igualando o valor máximo, enquanto as importações cresceram +6,5% para quase 26 milhões de toneladas mas ficaram a -2,3% do valor máximo, ambos observados em 2019. Ao comportamento mais favorável das exportações não será alheia a crescente valorização do dólar americano face ao euro, que de uma média de 0,846 EUR em 2021 evoluiu para uma média de 0,909 EUR no período janeiro-maio de 2022 (tendo posteriormente atingido a paridade, favorecendo o ambiente para o aumento das exportações).

Nos gráficos seguintes apresenta-se respetivamente a evolução da tonelagem total transacionada em comércio internacional nos períodos de janeiro a maio desde 2010 e a evolução mensal desde 2021, agregada pelo comércio internacional realizado intra e extra União Europeia, indicando as respetivas variações mensais homólogas, que vêm ilustrar alguns dos comentários tecidos.



Apurando as tendências de evolução subjacente aos períodos de janeiro a maio desde 2017, obtêm-se valores negativos para o comércio internacional total e para a maioria dos segmentos referidos, embora com declives muito ligeiros, sendo que apenas as exportações apresentam uma taxa média anual de crescimento positiva, de +0,1%. A evolução global processa-se a -0,5% ao ano, resultante dos parciais -0,4% para a União Europeia e de -0,6% para o resto do mundo.

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 período janeiro-maio de 2022 registou um acréscimo de +30,5% face ao período homólogo de 2021 para 75,2 mil milhões de euros (a preços correntes), o valor mais elevado de sempre, sendo superior em +26,9% à segunda melhor marca, apurada em 2019. Este comportamento refletirá certamente o crescimento dos preços a que se vem assistindo nos últimos meses. Esta variação global resulta do acréscimo de +44,2% no tráfego extracomunitário com +25,5% no comércio com os países que integram a União Europeia. Importa também salientar que o acréscimo do valor económico das importações foi de +37,2%, enquanto o das exportações se cifrou em +22,3%.

Considerando o comércio internacional por país, salienta-se que a Espanha mantém a quota mais expressiva, com o valor global de 33,3% (correspondente a 14,3 milhões de toneladas), resultando de 35,4% nas exportações e de 32% nas importações. Na segunda posição, a considerável distância surge o Brasil, que representa 7,4% do total, a que se seguem sucessivamente a França com 6,2%, os Estados Unidos da América com 5,9%, a Nigéria com 4,3%, os Países Baixos com 3,9%, a Alemanha com 3,7% e o Reino Unido (não incluindo a Irlanda do Norte) com 3,2%.

No entanto, tendo mais significado para a avaliação do comportamento do mercado, importa referir que as variações positivas mais expressivas nos primeiros cinco meses de 2022, por comparação ao período



homólogo de 2021, foram protagonizadas pela Espanha, com um acréscimo de +776,2 mil toneladas (+5,8%), Brasil, com +567,4 (+21,7%), Estados Unidos da América, com +381,3 mt (+17,7%) e Azerbaijão, com +342,9 mt (93%). Dos países com quem Portugal diminuiu o volume de comércio internacional destacam-se Marrocos, com uma diminuição de -555,6 mt (-60,1%), Ucrânia, com -316,6 mt (-52,9%), Guiné Equatorial, com -253,8 mt (-92,4%), Gibraltar, com -250,3 mt (-50,9%), Arábia Saudita, com -212,6 mt (-54,7%), Nigéria, com -204,6 mt (-10,1%) e a Federação da Rússia, com -186,2 mt (-20,1%).

Ainda no âmbito da contextualização do comportamento da atividade portuária considera-se relevante apreciar a evolução dos índices de produção industrial, segundo os agrupamentos tratados pelo INE, a saber, produção de bens de investimento, intermédios e de consumo, e ainda à produção de energia.

A média dos índices de produção industrial registados nos períodos de janeiro a maio desde 2018, revela para 2022 um recuo global de -1,5 pontos percentuais (pp) relativamente ao período homólogo de 2021, ficando ainda a -5,1 pp do valor apurado em 2019, antes da crise pandémica que originou um abrandamento da atividade económica.

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

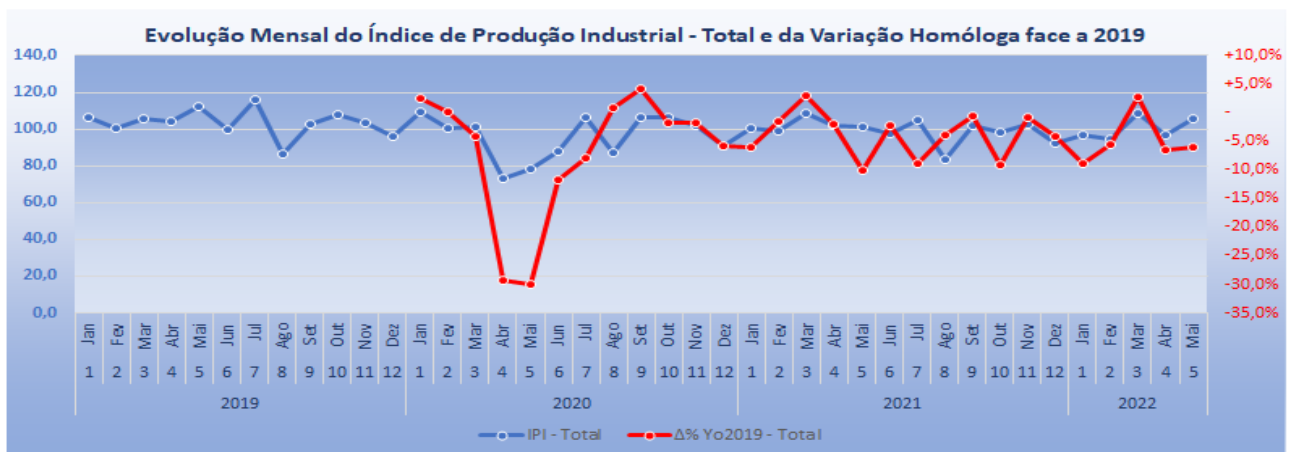
Agrupamento industrial	2018	2019	2020	2021	2022	Δpp '22-'19	Δpp '22-'21	Sparlines
Bens de investimento	113,1	117,2	93,5	104,1	99,8	-17,4	-4,3	
Bens intermédios	102,9	103,8	91,5	101,6	103,7	-0,0	+2,1	
Bens de consumo	104,3	103,6	86,7	96,8	100,0	-3,6	+3,2	
Energia	120,2	103,7	105,3	111,6	96,0	-7,7	-15,6	
Total	107,9	105,7	92,5	102,1	100,6	-5,1	-1,5	

Fonte: INE Tratamento: AMT

Sublinha-se o facto de que nenhum agrupamento exhibe um valor superior ao de 2019, sendo que o da produção de bens intermédios fica apenas a -5 centésimos de ponto percentual. O que se encontra mais longe da recuperação a maior distância da recuperação do nível de 2019 é o dos bens de investimento, que mostra um diferencial de -17,4 pp, sendo que a produção de bens de consumo se encontra a -3,6 pp.

Comparativamente a 2021 registam-se variações positivas nos índices de produção de bens de consumo e intermédios de +3,2 pp e +2,1 pp, respetivamente.

No gráfico seguinte mostra-se a evolução mensal do índice de produção industrial total e as variações percentuais homólogas, desde janeiro de 2019, evidenciando a significativa irregularidade, 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 integralmente.



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.





Para conferir maior significado à avaliação do desempenho do sistema portuário nacional, apresenta-se neste ponto uma breve análise do desempenho dos portos de Espanha, bem como dos principais europeus.

Por facilidade, os portos nacionais do Continente serão referidos simplesmente por portos nacionais.

Portos de Espanha

Movimentação de Carga

Segundo a informação disponibilizada na plataforma dos *Puertos del Estado*, e considerando os períodos de janeiro a maio desde 2017, o sistema portuário espanhol registou o valor mais elevado na tonagem movimentada em 2019, no ano imediatamente anterior ao do início da crise pandemia de covid-19, coincidindo com igual marca nos Granéis Líquidos, sendo de sublinhar que na Carga Geral Contentorizada e a Carga Geral Convencional (que equiparamos ao conjunto da Carga Fracionada e da Carga Ro-Ro movimentada nos portos nacionais) o volume mais elevado foi já obtido após pandemia, respetivamente em 2021 e em 2022. Apenas os Granéis Sólidos prejudicam o desempenho global, pois o valor mais elevado observa-se em 2018.

Estabelecendo o ano de 2019 como termo de comparação, embora em termos globais a melhor marca de sempre nos portos nacionais recua a 2017, verifica-se que globalmente os portos espanhóis se encontram a -0,6% do valor ali observado, enquanto os portos nacionais se encontram ainda a -5,7%.

Evolução anual nos períodos Janeiro-Maio da carga movimentada

Portos de Espanha

	CG Contentorizada		CG Convencional		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 ³)	Total Δ% YoY
	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY		
2017	72 840,6		29 701,5		38 694,4		71 391,2		212 627,7	
2018	79 336,0	+8,9%	32 161,0	+8,3%	41 438,0	+7,1%	74 924,9	+4,9%	227 859,9	+7,2%
2019	82 661,1	+4,2%	33 608,9	+4,5%	38 566,9	-6,9%	77 034,5	+2,8%	231 871,4	+1,8%
2020	76 427,5	-7,5%	28 224,3	-16,0%	30 869,2	-20,0%	73 266,2	-4,9%	208 787,2	-10,0%
2021	82 844,1	+8,4%	31 552,2	+11,8%	33 667,3	+9,1%	67 557,5	-7,8%	215 621,1	+3,3%
2022	80 657,4	-2,6%	35 252,9	+11,7%	38 418,9	+14,1%	76 104,8	+12,7%	230 434,1	+6,9%
Δ% / Máx	2021	-2,6%	2022	-	2018	-7,3%	2019	-1,2%	2019	-0,6%
Δ% / 2019	-	-2,4%	-	+4,9%	-	-0,4%	-	-1,2%	-	-0,6%

Portos de Portugal Continental

	Contentorizada		Fracionada + Ro-Ro		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 ³)	Total Δ% YoY
	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY		
2017	15 511,2		3 051,5		8 240,2		13 952,5		40 755,5	
2018	14 018,6	-9,6%	2 865,3	-6,1%	7 736,2	-6,1%	13 863,7	-0,6%	38 483,8	-5,6%
2019	13 417,6	-4,3%	3 039,8	+6,1%	7 534,1	-2,6%	13 699,9	-1,2%	37 691,3	-2,1%
2020	12 786,3	-4,7%	2 900,4	-4,6%	5 679,0	-24,6%	12 841,3	-6,3%	34 206,9	-9,2%
2021	14 454,9	+13,1%	3 276,4	+13,0%	5 415,5	-4,6%	13 030,5	+1,5%	36 177,3	+5,8%
2022	13 833,0	-4,3%	3 253,4	-0,7%	5 618,6	+3,8%	12 842,9	-1,4%	35 548,0	-1,7%
Δ% / Máx	2017	-10,8%	2021	-0,7%	2017	-31,8%	2017	-8,0%	2017	-12,8%
Δ% / 2019	-	+3,1%	-	+7,0%	-	-25,4%	-	-6,3%	-	-5,7%

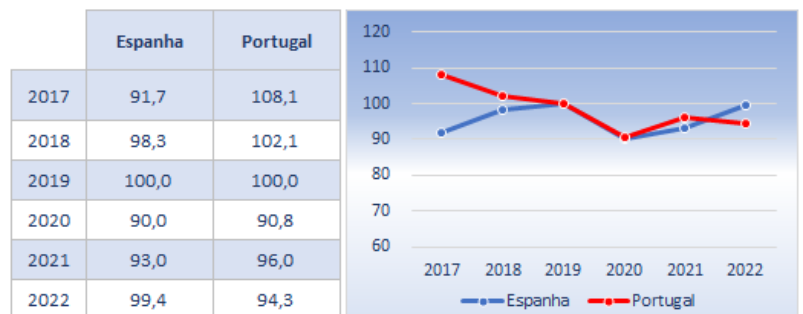
No caso dos portos nacionais, apenas a CG Convencional apresenta o valor homólogo mais elevado em ano pós pandemia, em 2021. Por comparação com os portos espanhóis, constata-se que o prejuízo do desempenho verificado na evolução até 2022, é induzido pela Carga Contentorizada, pelos Granéis Sólidos e pelos Granéis Líquidos, cuja melhor marca se observa em 2017.



Atendendo à tipologia de carga, verifica-se que a comparação com 2019 apresenta nos portos espanhóis um único registo positivo, na CG Convencional, de +4,9%, sendo negativa nos restantes grupos (mais expressiva na Contentorizada, de -2,4%, de -1,2% nos Granéis Líquidos e de -0,4% nos Granéis Sólidos), enquanto nos portos nacionais é de +3,1% na Carga Contentorizada e de +7% na carga Convencional. O desempenho global é fortemente prejudicado pelos Granéis Sólidos, que regista uma variação negativa de -25,4%, muito por efeito do encerramento das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, alimentadas a Carvão importado por Sines.

A observação do gráfico da evolução dos números índices correspondentes ao volume de carga movimentada pelos portos dos dois países com base no ano 2019, mostra que os portos espanhóis se encontravam neste ano a descrever uma trajetória crescente enquanto a dos nacionais é decrescente, a quebra em 2020 foi semelhante (cerca de 10 pontos percentuais), a evolução para 2021 foi mais expressiva em Portugal, sendo que para 2022 não conseguiu manter o registo positivo, afastando-se do nível de referência, contrariamente a Espanha que manteve o registo de recuperação aproximando-se do nível pré-pandemia.

Evolução Números Índices
Base 2019



Este comportamento da atividade portuária nacional não reflete fielmente o pulsar da economia ibérica, pois uma quota-parte significativa da quebra do volume de carga movimentada decorre da diminuição das operações de *transshipment* da Carga Contentorizada, quer em Portugal, quer na Espanha, como decorre da leitura do título seguinte.

Tráfego de Contentores

A evolução do tráfego de contentores em Portugal e Espanha é traduzida no quadro seguinte, de cuja leitura se constata que o respetivo comportamento, em termos globais, é, em ambos, significativamente influenciado pelo segmento de *transshipment*, que registou os valores mais elevados em 2017 e em 2019, comparativamente aos quais o registo em 2022 apresenta variações negativas respetivas de -28,3% e de -3,2%.

Em termos de tráfego total, a Espanha regista o valor mais elevado em 2019, com 7,34 milhões de TEU enquanto em Portugal o valor mais elevado é observado em 2017, com 1,33 milhões TEU, sendo que ambos recuam para 2022, respetivamente -0,9% e -5,2%. O tráfego com o *hinterland* regista comportamentos

	Espanha					Portugal						
	TEU (10 ³)		Δ% YoY		Total TEU (10 ³)	Total Δ% YoY	TEU (10 ³)		Δ% YoY		Total TEU (10 ³)	Total Δ% YoY
	Tranship-ment	Hinter-land	Tranship-ment	Hinter-land			Tranship-ment	Hinter-land	Tranship-ment	Hinter-land		
2017	3 383,5	2 987,2	-	-	6 370,7	-	686,6	643,1	-	-	1 329,7	-
2018	3 809,5	3 195,4	+12,6%	+7,0%	7 004,8	+10,0%	566,4	637,5	-17,5%	-0,9%	1 204,0	-9,5%
2019	3 997,6	3 340,3	+4,9%	+4,5%	7 337,9	+4,8%	478,2	716,4	-15,6%	+12,4%	1 194,6	-0,8%
2020	3 690,0	2 991,1	-7,7%	-10,5%	6 681,2	-8,9%	445,9	670,3	-6,8%	-6,4%	1 116,2	-6,6%
2021	3 973,1	3 311,9	+7,7%	+10,7%	7 285,0	+9,0%	555,9	709,8	+24,7%	+5,9%	1 265,7	+13,4%
2022	3 868,0	3 400,7	-2,6%	+2,7%	7 268,8	-0,2%	492,6	767,9	-11,4%	+8,2%	1 260,5	-0,4%
Δ% / Máx	2019	2022	-	-	2019	-	2017	2022	-	-	2017	-
	-3,2%	-	-	-	-0,9%	-	-28,3%	-	-	-	-5,2%	-
tmac	+2,0%	+1,9%	-	-	+1,9%	-	-5,4%	+3,3%	-	-	-0,6%	-



positivos em ambos os países, atingindo valores máximos em 2022, tendo superado a segunda melhor marca, registada em 2019 em ambos, respetivamente +1,8% e +7,2%.

Considerando a taxa média anual de crescimento apurada para os vários segmentos de tráfego nos períodos de janeiro a maio entre 2017 a 2022, conclui-se que a tendência de evolução é sempre positiva em Espanha, na casa de +2% no *transshipment* e de +1,9% no caso do *hinterland* e total, sendo que em Portugal o *transshipment*, que praticamente se esgota no porto de Sines, tem evoluído a -5,2% ao ano, anulando a taxa de +3,3% apurada no *hinterland*, levando a uma trajetória global decrescente, de -0,6%.

Para uma melhor visualização comparativa, apresenta-se a evolução em números índices com base em 2019, ano anterior ao início da pandemia, sublinhando que, curiosamente, os portos nacionais apresentam em 2022 valores superiores a 100 em todos os segmentos, maior no *hinterland*, enquanto os portos espanhóis isso apenas se verifica no segmento do *hinterland*.

Tráfego de Contentores no período Janeiro-Maio (TEU)
Números Índices Base 2019

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	Sparklines
Total TEU	Espanha	86,8	95,5	100,0	91,1	99,3	99,1	
	Portugal	111,3	100,8	100,0	93,4	105,9	105,5	
Transshipment	Espanha	84,6	95,3	100,0	92,3	99,4	96,8	
	Portugal	143,6	118,4	100,0	93,2	116,2	103,0	
Hinterland	Espanha	89,4	95,7	100,0	89,5	99,2	101,8	
	Portugal	89,8	89,0	100,0	93,6	99,1	107,2	

Contexto europeu

Naturalmente, o volume de carga movimentada nos portos europeus apresenta fortes assimetrias, variando dos poucos milhões de toneladas nos países de menor dimensão da atividade portuária, até à casa de 600 milhões de toneladas movimentadas nos portos dos Países Baixos, passando por Portugal que em 2021 movimentou cerca de 80 milhões de toneladas.

Contudo, o que releva neste ponto é a avaliação do comportamento da atividade portuária de movimentação de carga nos portos, de forma agregada a nível de país, tendo por base os dados disponibilizados pelo Eurostat, que, neste momento, reportam a 2021, e que se resumem no quadro seguinte (de onde se exclui o Reino Unido pelo facto de o Eurostat apenas apresentar dados desse país até ao 2º trimestre de 2020), onde, para o efeito referido, se apresentam igualmente indicadores de variação percentual anual face ao ano anterior ($\Delta\%$ YoY) e em 2021 também a comparação com 2019, por ser o último ano de atividade portuária desenvolvida em condições normais, isto é, antes da crise pandémica de covid-19 que afetou a economia mundial, em geral, e o setor de transportes e atividades complementares, em particular.

Da leitura do quadro ressalta que a evolução de 2019 para 2020, traduz para a generalidade dos países uma quebra na tonelagem de carga movimentada que em termos globais se situa em -5,5%, correspondente a uma diminuição de cerca de -230 milhões de toneladas, para um total de cerca de 4 mil milhões de toneladas. Portugal, com um movimento de 79,4 milhões de toneladas em 2020, registou uma quebra de cerca de -7% comparativamente ao ano anterior, a que correspondem cerca de -6 milhões de toneladas.

O comportamento dos países que movimentaram um volume superior ao de Portugal e que viram esse volume diminuir de 2019 para 2020, varia entre -0,9% na Suécia e -9,3% na Finlândia, passando por -8,3% na Espanha, -9,1% na França, -6,4% na Alemanha e -8,2% nos Países Baixos. Com um desempenho positivo apenas há a assinalar os casos da Noruega e da Turquia, que registaram acréscimos respetivos de +6,9% e de +2,6%, além da Croácia, Chipre, Estónia, Malta e Montenegro, cuja dimensão da atividade portuária é pouco significativa.



A forma como os diversos países iniciaram a recuperação em 2021 da quebra generalizada verificada em 2020 face a 2019, apresenta igualmente bastantes assimetrias, sendo de realçar, de entre os países que em 2021 não lograram ainda ultrapassar o nível de 2019, os Países Baixos (com a primeira posição do ranking da tonelagem de carga movimentada) que fica a -0,7% do valor de 2019, a Espanha (3ª posição) fica a -4,1%, a Itália (4ª posição) a -4,6%, a Alemanha (5ª posição) a -1,8%, a França (7ª posição) a -5,2% e a Grécia (10ª posição) a -10,9%.

Dos países que recuperaram totalmente e ultrapassaram o volume de carga movimentada em 2019, referem-se a Turquia (2ª posição do ranking) com +8,6%, a Bélgica (6ª posição) com +4%, a Noruega (8ª posição) com +9,4% e a Suécia (9ª posição) que iguala o nível de 2019.

Portugal movimenta em 2021 um total de 76,3 milhões de toneladas, ocupa a 14ª posição do ranking e fica -10,6% aquém do volume movimentado em 2019, perdendo mesmo carga relativamente a 2020.

A tendência de evolução apurada no período de 2017 a 2021 apresenta na maioria dos países uma taxa média anual de crescimento negativa, sendo que para o conjunto dos países se situa em -0,2%, sendo a de Portugal a segunda menor, de -4,9%, ficando apenas à frente da Letónia, com -11,3%, e próximo da Bulgária (-4,7%). Assinala-se o facto de todos os países com quem Portugal mantém mais fortes relações comerciais, registam igualmente taxas médias anuais de crescimento negativas, sendo a de Espanha de -1,2%, da França de -2,4%, da Alemanha de -1,4% e dos Países Baixos de -0,5%.

Assinala-se que apenas sete países apresentam uma trajetória crescente no período em presença, a saber, a Estónia, com +4,6%, a Polónia, com +3,9%, a Turquia, com +3%, a Noruega, com +2,5%, a Roménia, com +2,4%, a Bélgica, com +2,2%, e a Croácia, com +0,9%.

TONELAGEM ANUAL DE CARGA PORTUÁRIA MOVIMENTADA NOS PAÍSES EUROPEUS (REPORTE EUROSTAT)

Unidade: Milhões toneladas

	2017		2018		2019		2020		2021			Ranking 2021	trend
	ton (10 ⁶)	ton (10 ⁶)	Δ% YoY	ton (10 ⁶)	Δ% YoY	ton (10 ⁶)	Δ% YoY	ton (10 ⁶)	Δ% YoY	Δ% Yo2019			
Belgium	257,8	270,2	+4,8%	277,8	+2,8%	268,7	-3,3%	288,8	+7,5%	+4,0%	6	+2,2%	
Bulgaria	31,0	27,9	-10,0%	31,0	+11,2%	25,3	-18,5%	25,6	+1,3%	-17,5%	20	-4,7%	
Croatia	19,0	20,0	+5,3%	18,6	-6,7%	19,6	+5,4%	20,0	+1,8%	+7,3%	22	+0,9%	
Cyprus	7,9	6,9	-11,6%	7,4	+6,9%	7,5	+0,6%	7,0	-6,5%	-6,0%	23	-1,7%	
Denmark	83,5	84,4	+1,0%	83,0	-1,7%	81,3	-2,0%	83,7	+3,0%	+0,9%	13	-0,3%	
Estonia	31,1	32,4	+4,3%	34,4	+6,0%	34,7	+0,9%	37,5	+8,2%	+9,2%	19	+4,6%	
Finland	107,1	114,8	+7,1%	118,1	+2,9%	107,2	-9,3%	100,3	-6,4%	-15,1%	11	-1,9%	
France	298,0	303,8	+1,9%	295,5	-2,7%	268,5	-9,1%	280,0	+4,3%	-5,2%	7	-2,4%	
Germany	299,2	296,2	-1,0%	294,5	-0,6%	275,7	-6,4%	289,1	+4,9%	-1,8%	5	-1,4%	
Greece	162,1	172,6	+6,5%	177,2	+2,7%	163,6	-7,6%	157,9	-3,5%	-10,9%	10	-1,0%	
Ireland	51,2	52,6	+2,9%	50,8	-3,5%	49,3	-2,9%	51,4	+4,3%	+1,3%	16	-0,5%	
Italy	465,8	490,8	+5,4%	499,2	+1,7%	459,8	-7,9%	476,3	+3,6%	-4,6%	4	-0,2%	
Latvia	57,1	60,8	+6,4%	57,2	-5,8%	40,4	-29,5%	37,6	-6,8%	-34,3%	18	-11,3%	
Lithuania	49,9	52,5	+5,2%	52,2	-0,4%	51,5	-1,4%	49,4	-4,2%	-5,5%	17	-0,4%	
Malta	4,1	4,6	+11,2%	5,2	+14,0%	5,7	+10,4%	3,4	-41,3%	-35,1%	24	-0,6%	
Montenegro	0,0	2,0		2,0	+4,1%	2,0	+0,4%	1,8	-9,7%	-9,3%	25	s/s	
Netherlands	595,8	604,5	+1,5%	607,5	+0,5%	557,6	-8,2%	603,4	+8,2%	-0,7%	1	-0,5%	
Norway	183,8	180,3	-1,9%	182,5	+1,2%	195,1	+6,9%	199,6	+2,3%	+9,4%	8	+2,5%	
Poland	77,6	91,1	+17,4%	93,3	+2,4%	88,1	-5,5%	96,2	+9,2%	+3,2%	12	+3,9%	
Portugal	91,9	90,4	-1,7%	85,3	-5,6%	79,4	-7,0%	76,3	-3,9%	-10,6%	14	-4,9%	
Romania	45,6	48,4	+6,3%	51,9	+7,2%	46,4	-10,6%	52,4	+12,8%	+0,9%	15	+2,4%	
Slovenia	22,3	23,1	+3,7%	22,1	-4,4%	18,3	-17,2%	20,1	+9,5%	-9,3%	21	-4,3%	
Spain	483,7	497,8	+2,9%	496,9	-0,2%	455,5	-8,3%	476,6	+4,6%	-4,1%	3	-1,2%	
Sweden	176,0	179,9	+2,3%	170,6	-5,2%	169,0	-0,9%	170,6	+1,0%	+0,0%	9	-1,2%	
Turkey	466,0	454,4	-2,5%	478,1	+5,2%	490,6	+2,6%	519,3	+5,8%	+8,6%	2	+3,0%	
SOMA	4 067,3	4 162,3	+2,3%	4 192,4	+0,7%	3 960,8	-5,5%	4 124,2	+4,1%	-1,6%	-	-0,2%	

Exclui-se o Reino Unido por não ter dados disponíveis desde o 3º trimestre de 2020





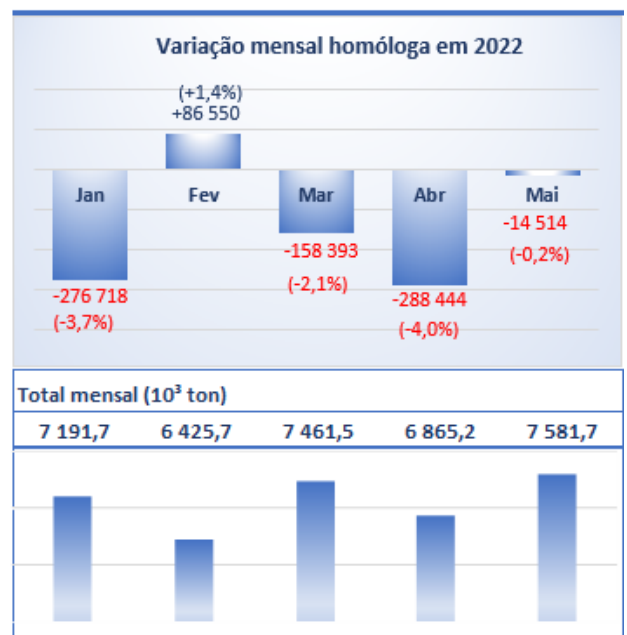
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente, no período em análise, relativamente a:

- 1) movimento de Carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- 2) movimento geral de Contentores, utilizados nas operações Lift-On/Lift-Off e Roll-On/Roll-Off, cheios ou vazios, em termos globais e em cada um dos tráfegos de *transhipment* e com o *hinterland*; e
- 3) movimento de Navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

4.1. Movimento Geral de Carga

No mês de maio de 2022 o sistema portuário do Continente regista novamente uma variação homóloga negativa, sendo a presente, contudo, a menos expressiva desde o início do ano, cifrando-se apenas em -14,5 mil toneladas (mt), o que corresponde a um recuo inferior a -0,2%, e determina uma quebra acumulada para o período de janeiro a maio de -651,5 mt, para um total de 35,5 milhões de toneladas, que fica a -1,8% do volume apurado no mesmo período de 2021.

Salienta-se o facto de nos cinco meses em presença se ter registado somente uma variação homóloga positiva, em fevereiro, de +1,4%, curiosamente o mês com o menor volume de carga movimentada desde o início do ano, sendo que o mês de maio, em análise, é o que apresenta o valor absoluto mais elevado, excedendo em +1,6% o de março, que surge na segunda posição.



Por Tipologia de Carga

A tipologia de carga que mais contribuiu para este desempenho negativo foi claramente a Carga Contentorizada que registou globalmente uma quebra de -709,5 mil toneladas (mt), correspondente a -4,9%. É, contudo, relevante recordar o facto de o movimento da Carga Contentorizada ser alimentado por tipos distintos de tráfego, a saber, com o *hinterland* e de *transhipment*, sendo que a responsabilidade da diminuição da tonelagem movimentada é exclusivamente imputada ao tráfego de *transhipment*, que, medido em TEU, apresenta uma quebra de -11,4%, quando o tráfego com o *hinterland* regista um acréscimo de +6,6%.

No entanto, naturalmente, a diminuição do volume de carga não resulta apenas da Carga Contentorizada, estendendo-se a sua responsabilidade a outras tipologias de carga, nomeadamente aos Outros Granéis Líquidos, aos Minérios e ao Petróleo Bruto, que protagonizam quebras respetivas de -202,7 mt (-19,4%), de -119,7 mt (-22,9%) e de -114,8 mt (-2,6%), contando ainda com um reforço vindo da Carga Fracionada, que perde -57,6 mt (-2,4%), e da carga Ro-Ro, que vê diminuir a tonelagem que movimenta em -29,1 mt (-3,5%).

A variação acumulada negativa induzida no sistema portuário do Continente pelas cargas referidas, é atenuada pelo registo positivo observado principalmente nos Outros Granéis Sólidos, nos Produtos Agrícolas



e nos Produtos Petrolíferos, que apresentam acréscimos respetivos de +320,5 mt (+11,5%), de +125,4 mt (+6,3%) e de +112,2 mt (1,5%), acompanhado, quase simbolicamente, pelo Carvão, que, com uma quota de 0,4% e maioritariamente na sua variante de *petcoke*, regista um acréscimo +23,9 mt (+22,4%) relativamente ao período homólogo de 2021.

Considerando a evolução da tonelagem movimentada anualmente nos períodos homólogos, apura-se uma tendência que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) de -2%, para a qual contribui com maior intensidade o Carvão, para o qual este indicador não apresenta valor, mas onde a CAGR para o mesmo período ascende a -48,4%. Uma influência negativa neste indicador de tendência é também introduzida com peso significativo pelo Petróleo Bruto e pelos Outros Granéis Sólidos, que evoluem a taxas médias anuais respetivas de -7,5% e de -4,3%. Com contributos positivos devem ser assinaladas a Carga

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Carga Geral	16 883,9	16 457,4	15 686,7	17 731,3	16 935,0	47,7%	-796,3	↓ -4,5%	⇒ +0,8%	
Contentorizada	14 018,6	13 417,6	12 786,3	14 454,9	13 745,4	38,7%	-709,5	↓ -4,9%	⇒ +0,4%	
Fracionada	2 198,2	2 246,6	2 227,1	2 445,3	2 387,7	6,7%	-57,6	⇒ -2,4%	⇒ +2,5%	
Ro-Ro	667,1	793,2	673,3	831,1	801,9	2,3%	-29,1	↓ -3,5%	↑ +4,2%	
Granéis Sólidos	7 736,2	7 534,1	5 679,0	5 415,5	5 765,6	16,2%	+350,1	↑ +6,5%	↓ -9,1%	
Carvão	1 837,4	1 801,3	234,7	106,8	130,7	0,4%	+23,9	↑ +22,4%	-	
Minérios	352,3	459,5	501,1	522,7	403,0	1,1%	-119,7	↓ -22,9%	↑ +3,8%	
Produtos Agrícolas	2 036,6	1 930,5	1 963,7	2 003,2	2 128,6	6,0%	+125,4	↑ +6,3%	⇒ +1,3%	
Outros	3 510,0	3 342,8	2 979,5	2 782,7	3 103,2	8,7%	+320,5	↑ +11,5%	↓ -4,3%	
Granéis Líquidos	13 863,7	13 699,9	12 841,3	13 030,5	12 825,2	36,1%	-205,3	⇒ -1,6%	⇒ -2,1%	
Petróleo Bruto	5 940,0	4 786,0	5 026,7	4 368,1	4 253,3	12,0%	-114,8	⇒ -2,6%	↓ -7,5%	
Produtos Petrolíferos	7 105,9	7 790,8	6 761,5	7 615,1	7 727,2	21,8%	+112,2	⇒ +1,5%	⇒ +1,5%	
Outros	817,8	1 123,1	1 053,2	1 047,3	844,6	2,4%	-202,7	↓ -19,4%	⇒ -0,2%	
Total	38 483,8	37 691,3	34 206,9	36 177,3	35 525,8	100,0%	-651,5	-1,8%	-2,0%	
	Δ%	6%	-2,1%	-9,2%	+5,8%	-1,8%	-	-	-	-

Contentorizada, que, embora com uma *tmac* pouco expressiva de apenas +0,4%, vale pelo peso que lhe confere a quota que detém no mercado portuário que ajuda a mitigar os registos negativos, e ainda a Carga Fracionada e os Produtos Petrolíferos, cuja evolução tem subjacente *tmac* respetivas de +2,5% e de +1,5%.

A observação do quadro seguinte, como já referido, mostra que o próprio mês de maio contribuiu, ainda que de forma menos expressiva do que meses anteriores, para o agravamento da quebra acumulada de tonelagem de carga movimentada, ao carrear uma diminuição de -14,5 mt (-0,2%), tendo como principal responsável a Carga Contentorizada e os Produtos Petrolíferos, com variações respetivas de -75,5 mt (-2,5%) e de -43,7 mt (-2,7%).

Carga	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Carga Geral	3 607,9	47,6%	-95,8	-2,6%	16 935,0	47,7%	-796,3	-4,5%	42 053,2	49,5%	+1 525,5	+3,8%
Contentorizada	2 931,1	38,7%	-75,5	-2,5%	13 745,4	38,7%	-709,5	-4,9%	34 061,9	40,1%	+574,6	+1,7%
Fracionada	503,9	6,6%	-1,6	-0,3%	2 387,7	6,7%	-57,6	-2,4%	6 050,3	7,1%	+903,6	+17,6%
Ro-Ro	172,8	2,3%	-18,7	-9,8%	801,9	2,3%	-29,1	-3,5%	1 941,1	2,3%	+47,2	+2,5%
Granéis Sólidos	1 258,1	16,6%	+84,9	+7,2%	5 765,6	16,2%	+350,1	+6,5%	13 232,7	15,6%	+176,7	+1,4%
Carvão	30,5	0,4%	-8,1	-21,1%	130,7	0,4%	+23,9	+22,4%	208,5	0,2%	-205,8	-49,7%
Minérios	91,6	1,2%	+5,4	+6,2%	403,0	1,1%	-119,7	-22,9%	1 042,3	1,2%	-179,6	-14,7%
Produtos Agrícolas	516,3	6,8%	+10,9	+2,2%	2 128,6	6,0%	+125,4	+6,3%	4 852,5	5,7%	+134,0	+2,8%
OutrosGS	619,7	8,2%	+76,8	+14,1%	3 103,2	8,7%	+320,5	+11,5%	7 129,4	8,4%	+428,1	+6,4%
Granéis Líquidos	2 715,7	35,8%	-3,6	-0,1%	12 825,2	36,1%	-205,3	-1,6%	29 725,9	35,0%	-525,2	-1,7%
Petróleo Bruto	950,7	12,5%	+58,6	+6,6%	4 253,3	12,0%	-114,8	-2,6%	9 209,8	10,8%	-1 074,1	-10,4%
Produtos Petrolíferos	1 596,0	21,1%	-43,7	-2,7%	7 727,2	21,8%	+112,2	+1,5%	18 389,6	21,6%	+932,1	+5,3%
OutrosGL	169,0	2,2%	-18,6	-9,9%	844,6	2,4%	-202,7	-19,4%	2 126,5	2,5%	-383,2	-15,3%
Total	7 581,7	100,0%	-14,5	-0,2%	35 525,8	100,0%	-651,5	-1,80%	85 011,8	100,0%	+1 177,0	+1,4%



Considerando a atividade portuária realizada nos últimos doze meses verifica-se que a tonelage de carga movimentada ultrapassou o valor de 85 milhões de toneladas, superior ao do período idêntico imediatamente anterior em +1,18 milhões de toneladas, ou seja, +1,4%. A relevância dos contributos para este desempenho é repartida pelos Produtos Petrolíferos e pela Carga Fracionada, com +932,1 mt (+5,5%) e +903,6 mt (+17,6%), a que seguem os da Carga Contentorizada, traduzido por +574,6 mt (+1,7%) e dos Outros Granéis Sólidos, com +428,1 mt (+6,4%).

Por Porto

Na perspetiva do movimento por porto, conclui-se que Sines detém a quota mais expressiva de variações agregadas negativas, a que não é alheio o comportamento do mercado da Carga Contentorizada, onde, naturalmente, a referida quebra no tráfego de *transshipment* respeita quase integralmente as este porto. A quebra total afeta a Sines ascende a -897,3 mt (-4,5%), sendo que a Carga Contentorizada, só por si, diminui -964,5 mt (-10,5%). O grupo das restantes cargas que apresenta variações negativas totaliza -91,9 mt e o as cargas com variações positivas refletem um acréscimo de +159,1 mt.

Dos restantes portos apenas Setúbal e Leixões registam variações negativas, respetivamente de -208,9 mt (-4,5%) e de -132,7 mt (-2,1%), sendo de salientar que esta última resulta maioritariamente do encerramento da refinaria de Matosinhos e da cessação de importação d Petróleo Bruto, que é responsável por uma quebra de -221,9 mt (-90,6%), contado ainda com o reforço dos Minérios, que diminui -116,7 mt (-43,9%). Para explicar a quebra de movimento de carga no porto de Setúbal, tem de se referir que a principal responsável é a Carga Fracionada, que regista uma diminuição de -188 mt (-29,2%), mas ainda a Carga Contentorizada e a carga Ro-Ro, com quebras respetivas de -49,2 mt (-6,3%) e -23,7 mt (-13,4%).

O porto de Lisboa é o que evidencia um crescimento mais significativo, de +328,4 mt (+8,3%), a que se segue Figueira da Foz, com +185,8 mt (+27,6%). No porto de Lisboa o crescimento mais expressivo de carga movimentada é acometido aos Produtos Agrícolas que cujo movimento excede em +222,2 mt (+16,3%), seguidos da Carga Contentorizada, que exhibe um acréscimo de +133 mt (+8,9%) e dos Produtos Petrolíferos, com +107,6 mt (+37,3%), enquanto na Figueira da Foz são os Outros Granéis Sólidos que representam a hegemonia dos acréscimos da tonelage de carga movimentada, contando com variações negativas em todas as outras tipologias de carga, que totalizam -30,2 mt.

Considerando a evolução do volume de carga nos períodos homólogos desde 2018, constata-se que a maioria dos portos tem subjacente uma trajetória decrescente, merecendo particular destaque Leixões e Lisboa, cujas taxas médias anuais de crescimento são de -7,2% e de -4,6%, respetivamente. Aveiro e Sines são os únicos portos onde se apuraram *tmac* positivas, com valores respetivos de +2,2% e de +0,1%.

Importa ainda sublinhar o comportamento de Aveiro que traduz um acréscimo de +65,7 mt (+2,8%), resultantes dos acréscimos verificados na Carga Fracionada, de +144,5 mt (+18,5%), Outros Granéis Sólidos, de +81,7 mt (+14,3%) e Produtos Petrolíferos, com +38,8 mt (+14%), que anularam a significativa quebra verificada nos Produtos Agrícolas, que ascende a -143,7 mt (-36,9%).

Tonelage total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	162,1	170,7	173,5	148,0	153,3	0,4%	+5,3	+3,6%	-2,5%	
Douro e Leixões	8 005,9	8 278,0	7 867,7	6 376,6	6 243,9	17,6%	-132,7	-2,1%	-7,2%	
Aveiro	2 206,9	2 229,9	2 131,8	2 335,0	2 400,7	6,8%	+65,7	+2,8%	+2,2%	
Figueira da Foz	883,7	746,2	836,6	674,2	860,0	2,4%	+185,8	+27,6%	-1,5%	
Lisboa	4 891,2	4 684,1	3 600,6	3 935,5	4 264,0	12,0%	+328,4	+8,3%	-4,6%	
Setúbal	2 817,1	2 868,0	2 685,0	2 795,5	2 586,6	7,3%	-208,9	-7,5%	-1,9%	
Sines	19 450,6	18 676,7	16 859,2	19 883,8	18 986,5	53,4%	-897,3	-4,5%	+0,1%	
Faro	66,3	37,8	52,5	28,6	30,7	0,1%	+2,1	+7,5%	-17,7%	
Total	38 483,8	37 691,3	34 206,9	36 177,3	35 525,8	100,0%	-651,5	-1,8%	-2,0%	
	Δ%	-5,6%	-2,1%	-9,2%	+5,8%	-1,8%	-	-	-	-

Assinala-se que para a quebra verificada no próprio mês de maio contribui a maioria dos portos, com exceção de Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa e Faro, que registam variações positivas respetivas de +150,1 mt (+32,5%),



66,9 mt (+47,2%) e de 9,1 mt. Dos portos com variações negativas destacam-se Sines, Setúbal e Leixões, com decréscimos respetivos de -142,2 mt (-3,4%), de -106,3 mt (-17,4%) e de -41,8 mt (-3,1%).

Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses por comparação a idêntico período imediatamente anterior constata-se que o impacto mais expressivo se observa em Aveiro, que apresenta um acréscimo de +720,9 mt (+14,9%), seguindo-se Sines e Lisboa que crescem respetivamente +475,3 mt (+1,1%) e +400,3 mt (+4,3%). É ainda de assinalar os comportamentos positivos dos portos da Figueira da Foz, que vê o seu movimento crescer +198,1 mt (+11%), e de Leixões, que regista uma quebra de -534,4 mt (-3,4%).

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	44,0	0,6%	+17,7	+67,3%	153,3	0,4%	+5,3	+3,6%	382,1	0,4%	+50,4	+15,2%
Douro e Leixões	1 304,9	17,2%	-41,8	-3,1%	6 243,9	17,6%	-132,7	-2,1%	15 050,5	17,7%	-534,4	-3,4%
Aveiro	611,2	8,1%	+150,1	+32,5%	2 400,7	6,8%	+65,7	+2,8%	5 744,7	6,8%	+720,9	+14,3%
Figueira da Foz	208,5	2,8%	+66,9	+47,2%	860,0	2,4%	+185,8	+27,6%	1 999,5	2,4%	+198,1	+11,0%
Lisboa	885,1	11,7%	+32,0	+3,7%	4 264,0	12,0%	+328,4	+8,3%	9 759,0	11,5%	+400,3	+4,3%
Setúbal	505,5	6,7%	-106,2	-17,4%	2 586,6	7,3%	-208,9	-7,5%	6 371,5	7,5%	-24,2	-0,4%
Sines	4 013,2	52,9%	-142,2	-3,4%	18 986,5	53,4%	-897,3	-4,5%	45 656,8	53,7%	+475,3	+1,1%
Faro	9,1	0,1%	+9,1	-	30,7	0,1%	+2,1	+7,5%	47,7	0,1%	-109,3	-69,6%
Total	7 581,7	100,0%	-14,5	-0,2%	35 525,8	100,0%	-651,5	-1,8%	85 011,8	100,0%	+1 177,0	+1,4%

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento e por porto, revela que a Carga Geral representa 47,7% do total, com Sines a deter 48,9% do seu total, os Granéis Líquidos representam 36,1%, onde Sines detém uma quota quase hegemónica de 82,8%, e aos Granéis Sólidos cabe a quota residual de 16,2%, a que não é alheia a cessação de importação de Carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, encontrando-se muito repartidos pelos diversos portos, sendo que Lisboa é responsável por 35,1% da tonagem de carga, seguido de Leixões e Setúbal que detêm quotas próximas de 20%.

Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota
Viana do Castelo	73,9	0,4%	69,0	1,2%	10,4	0,1%	153,3	0,4%
Douro e Leixões	4 162,3	24,6%	1 110,9	19,3%	970,8	7,6%	6 243,9	17,6%
Aveiro	924,7	5,5%	898,2	15,6%	577,8	4,5%	2 400,7	6,8%
Figueira da Foz	445,1	2,6%	410,7	7,1%	4,1	0,0%	860,0	2,4%
Lisboa	1 701,2	10,0%	2 024,2	35,1%	538,6	4,2%	4 264,0	12,0%
Setúbal	1 340,2	7,9%	1 136,0	19,7%	110,4	0,9%	2 586,6	7,3%
Sines	8 287,6	48,9%	85,8	1,5%	10 613,0	82,8%	18 986,5	53,4%
Faro			30,7	0,5%			30,7	0,1%
Total	16 935,0	100,0%	5 765,6	100,0%	12 825,2	100,0%	35 525,8	100,0%
		47,7%		16,2%		36,1%		100,0%

Nos quadros da página seguinte apresenta-se a estrutura completa da totalidade dos mercados resultantes do binómio 'tipologia de carga' e 'porto', respetivas quotas e variação face ao período homólogo de 2021.

A leitura destes quadros revela posições maioritárias absolutas de alguns destes mercados no volume da carga movimentada, surgindo Leixões na carga Ro-Ro com 78,4%; Lisboa nos Produtos Agrícolas com 74,6%; Setúbal no Carvão (que tem agora uma expressão residual) e nos Minérios com quotas respetivas de 83,2% e de 59,9%; e Sines na Carga Contentorizada com 60,1%, no Petróleo Bruto com 99,5% e nos Produtos Petrolíferos, com 78,9%.

Com posição maioritária simples assinala-se o porto de Aveiro com 38,7% na Carga Fracionada; Setúbal com 24,6% nos Outros Granéis Sólidos, e novamente Sines com 33,9% nos Outros Granéis Líquidos.



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

Carga	Viana do Castelo		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	
Carga Geral	73,9	+9,0%	4 162,3	+3,7%	924,7	+18,5%	445,1	-6,0%	1 701,2	+10,0%	1 340,2	-16,3%	8 287,6	-10,4%	0,0	-	16 935,0	-4,5%	47,7%
Contentorizada	0,0	-	3 074,0	+6,2%	0,0	-	56,1	-13,8%	1 628,1	+8,9%	731,7	-6,3%	8 255,5	-10,5%	0,0	-	13 745,4	-4,9%	38,7%
Fracionada	73,9	+9,0%	459,4	-5,6%	924,7	+18,5%	389,1	-4,7%	73,1	+43,9%	455,7	-29,2%	11,8	+50,3%	0,0	-	2 387,7	-2,4%	6,7%
Ro-Ro	0,0	-	628,9	-0,9%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	152,8	-13,4%	20,2	+0,6%	0,0	-	801,9	-3,5%	2,3%
Granéis Sólidos	69,0	+31,1%	1 110,9	+5,6%	898,2	-6,5%	410,7	+110,9%	2 024,2	+5,5%	1 136,0	+7,1%	85,8	-41,6%	30,7	+7,5%	5 765,6	+6,5%	16,2%
Carvão	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	108,7	+15,2%	22,0	+76,4%	0,0	-	130,7	+22,4%	0,4%
Minérios	0,0	-	149,2	-43,9%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	241,4	-2,9%	12,4	+51,3%	0,0	-	403,0	-22,9%	1,1%
Produtos Agrícolas	6,2	-	267,8	+16,2%	245,9	-36,9%	0,0	-	1 587,5	+16,3%	21,2	+41,8%	0,0	-100,0%	0,0	-	2 128,6	+6,3%	6,0%
OutrosGS	62,8	+19,3%	693,8	+24,9%	652,2	+14,3%	410,7	+110,9%	436,7	-21,2%	764,7	+8,8%	51,5	-58,3%	30,7	+7,5%	3 103,2	+11,5%	8,7%
Granéis Líquidos	10,4	-62,2%	970,8	-25,9%	577,8	-2,8%	4,1	-31,9%	538,6	+14,5%	110,4	-17,2%	10 613,0	+1,2%	0,0	-	12 825,2	-1,6%	36,1%
Petróleo Bruto	0,0	-	22,9	-90,6%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	4 230,4	+2,6%	0,0	-	4 253,3	-2,6%	12,0%
Produtos Petrolíferos	10,4	-62,2%	871,7	-4,8%	315,2	+14,0%	0,0	-	395,8	+37,3%	38,0	-15,6%	6 096,0	+0,6%	0,0	-	7 727,2	+1,5%	21,8%
OutrosGL	0,0	-	76,1	-49,0%	262,6	-17,5%	4,1	-31,9%	142,7	-21,5%	72,5	-18,1%	286,6	-5,6%	0,0	-	844,6	-13,4%	2,4%
Total Geral	153,3	+3,6%	6 243,9	-2,1%	2 400,7	+2,8%	860,0	+27,6%	4 264,0	+8,3%	2 586,6	-7,5%	18 986,5	-4,5%	30,7	+7,5%	35 525,8	-1,8%	100,0%
Distribuição por Porto	0,4%	-	17,6%	-	6,8%	-	2,4%	-	12,0%	-	7,3%	-	53,4%	-	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
Carga Geral	0,4%	24,6%	5,5%	2,6%	10,0%	7,9%	48,9%	-	
Contentorizada	-	22,4%	-	0,4%	11,8%	5,3%	60,1%	-	38,7%
Fracionada	3,1%	19,2%	38,7%	16,3%	3,1%	19,1%	0,5%	-	6,7%
Ro-Ro	-	78,4%	-	-	-	19,1%	2,5%	-	2,3%
Granéis Sólidos	1,2%	19,3%	15,6%	7,1%	35,1%	19,7%	1,5%	0,5%	
Carvão	-	-	-	-	-	83,2%	16,8%	-	0,4%
Minérios	-	37,0%	-	-	-	59,9%	3,1%	-	1,1%
Produtos Agrícolas	0,3%	12,6%	11,6%	-	74,6%	1,0%	-	-	6,0%
OutrosGS	2,0%	22,4%	21,0%	13,2%	14,1%	24,6%	1,7%	1,0%	8,7%
Granéis Líquidos	0,1%	7,6%	4,5%	0,0%	4,2%	0,9%	82,8%	-	
Petróleo Bruto	-	0,5%	-	-	-	-	99,5%	-	12,0%
Produtos Petrolíferos	0,1%	11,3%	4,1%	-	5,1%	0,5%	78,9%	-	21,8%
OutrosGL	-	9,0%	31,1%	0,5%	16,9%	8,6%	33,9%	-	2,4%
Total Geral	0,4%	17,6%	6,8%	2,4%	12,0%	7,3%	53,4%	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 movimentada no período janeiro-maio de 2022, sendo que na carga embarcada poderá representar cerca de 20% e na carga desembarcada cerca de 14%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	92,1	0,6%	-5,5	-5,6%	61,2	0,3%	+10,8	+21,4%	+60,1%
Douro e Leixões	2 249,9	15,6%	-400,2	-15,1%	3 994,1	18,9%	+267,5	+7,2%	+36,0%
Aveiro	667,9	4,6%	+15,8	+2,4%	1 732,8	8,2%	+49,9	+3,0%	+27,8%
Figueira da Foz	611,9	4,2%	+130,2	+27,0%	248,1	1,2%	+55,6	+28,9%	+71,2%
Lisboa	1 664,4	11,5%	+6,6	+0,4%	2 599,6	12,3%	+321,9	+14,1%	+39,0%
Setúbal	1 414,0	9,8%	-100,6	-6,6%	1 172,6	5,6%	-108,3	-8,5%	+54,7%
Sines	7 702,0	53,4%	-891,2	-10,4%	11 284,4	53,5%	-6,1	-0,1%	+40,6%
Faro	30,7	0,2%	+2,1	+7,5%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	14 433,0	100,0%	-1 242,8	-7,9%	21 092,7	100,0%	+591,3	+2,9%	+40,6%

O volume de embarques registado no período janeiro-maio de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 40,6% e registou um total de 14,4 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -1,24 milhões de toneladas (-7,9%) relativamente ao período homólogo de 2021, enquanto o dos desembarques ascendeu a 21,1 milhões de toneladas, o que corresponde a um acréscimo de +591,3 mt, ou seja de +2,9%.

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 período janeiro-maio de 2022 se registou um decréscimo de -2,3% nas exportações (correspondente a cerca de +303 mil toneladas para um total de 13 milhões de toneladas) e um acréscimo de +4,7% nas importações (correspondente a cerca de +899 mil toneladas para um total de 20,2 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.

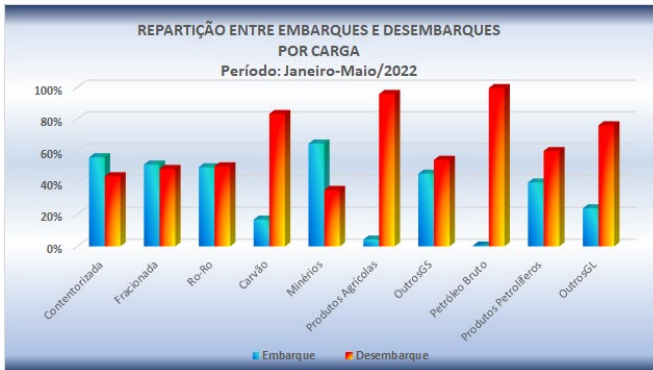
De forma sintética, apresentam-se os gráficos seguintes com a distribuição percentual do volume de carga embarcada e desembarcada, por tipologia, no primeiro, e por porto, no segundo, independentemente da tonelagem que lhes está subjacente.

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 99,5% do volume movimentado, e o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 95,7%.

Das tipologias de carga onde, independentemente do porto de movimento, o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, assinala-se a Carga Contentorizada com 56% do total, a Carga Fracionada com 51,4% e os Minérios com 64,6%.

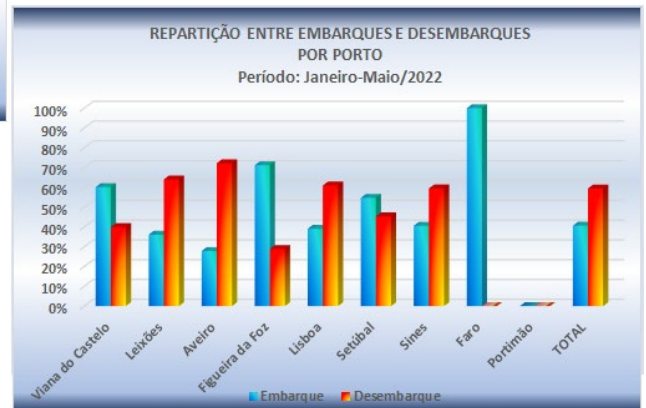


Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo



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 60,1%, 71,2%,

54,7% 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 2,15 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14,9% do total de embarques (dos quais 9,8 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada, estes portos detêm conjuntamente uma quota de 10,2%, correspondente a cerca de 3,63 milhões de toneladas, cabendo 7,3 pontos percentuais a Setúbal.

4.2. 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 38,7%, 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 período janeiro-maio 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 de contentores 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 período janeiro-maio de 2022, um total de 765,8 mil movimentos de embarque e de desembarque, a que correspondeu um volume de 1,25 milhões de TEU, o que determina o rácio de 1,63 TEU por contentor. Estes valores têm subjacente um recuo em ambos os indicadores, sendo de -2,8% no número de unidades e de -1,3% no volume de TEU, face aos registos do período homólogo de 2021.



É notória a irregularidade que este tráfego vem exibindo, com alternância de variações positivas e negativas, sendo que desde 2018 apenas em 2021 se registou uma variação positiva nos períodos de janeiro a maio. Contudo, a expressão desta variação positiva, de +13,4%, determina que o cálculo da taxa média anual de crescimento (*tmac*) que está subjacente a esta evolução, apresenta um valor positivo de +1,4%. A sustentação deste comportamento é da responsabilidade maioritária de Sines, que evolui segundo uma *tmac* de +2,1%, alavancada numa quota maioritária absoluta.

É também relevante assinalar o comportamento de Leixões e de Setúbal, com o primeiro a evoluir a uma média de +3,4% e a apresentar em 2022 o valor mais elevado de sempre, e o segundo, que apresentou o seu valor mais elevado em 2021 e é detentor de uma quota menos expressiva, tem crescido a +4,6%.

Estas tendências positivas são contrariadas pela Figueira da Foz, cuja trajetória é traduzida por uma *tmac* de -0,4%, e, de forma mais expressiva, por Lisboa, que, encontrando-se embora num ciclo de recuperação dos serviços perdidos no período de instabilidade social, regista ainda um crescimento negativo de -6,3% ao ano.

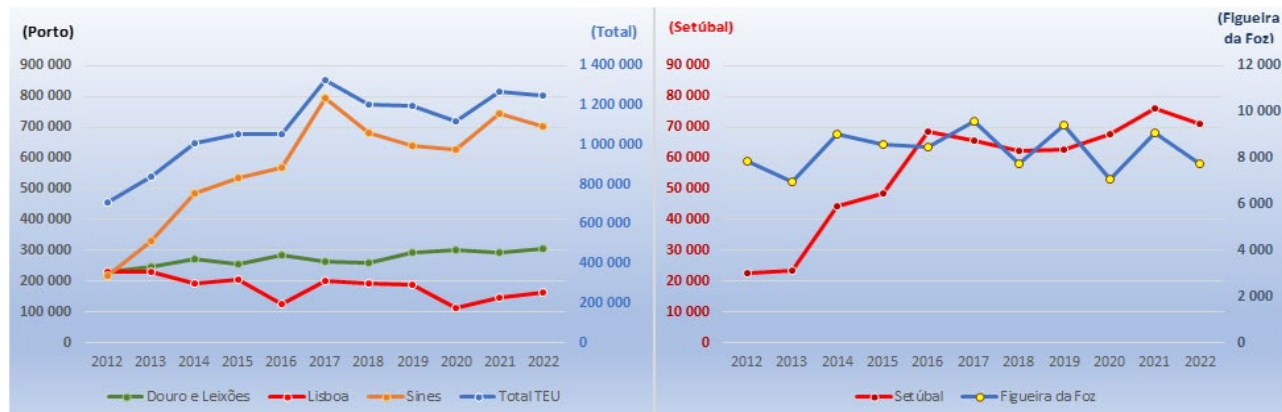
O comportamento global deste mercado é muito influenciado pelo porto de Sines que no período em análise movimentou 56,2% do total de TEU, tendo embora registado acumulado até maio uma quebra de -40,5 mil TEU, correspondente a -5,4%, que se eleva a -90,3 mil TEU (-11,4%) se comparado com 2017, onde se observa o seu valor mais elevado nos períodos homólogos.

Este desempenho de Sines influencia decisivamente o comportamento deste mercado, sendo, contudo, de referir o desempenho igualmente negativo dos portos de Figueira da Foz e de Setúbal, que recuam respetivamente -1,34 mil TEU (-14,8%) e -5,39 mil TEU (-7,1%), que o comportamento positivo de Lisboa e de Leixões, com acréscimos respetivos de +17,7 mil TEU (+12,2%) e de +13 mil TEU (+4,4%), não logra anular.

EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)

Períodos: Janeiro / Maio

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota 2021	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Leixões	258 876	291 217	301 008	292 911	305 921	24,5%	+4,4%	+3,4%	
Figueira da Foz	7 736	9 422	7 093	9 068	7 728	0,6%	-14,8%	-0,4%	
Lisboa	192 532	189 620	112 162	144 882	162 615	13,0%	+12,2%	-6,3%	
Setúbal	62 371	62 845	67 789	76 283	70 898	5,7%	-7,1%	+4,6%	
Sines	682 323	641 479	628 130	742 514	702 054	56,2%	-5,4%	+2,1%	
Total TEU	1 203 838	1 194 583	1 116 182	1 265 658	1 249 216	100,0%	-1,3%	+1,4%	
Δ%	-9,4%	-0,8%	-6,6%	+13,4%	-1,3%	-	-	-	
Total UNIDADES	747 259	746 607	690 863	787 534	765 836	-	-	-	
Rácio TEU / Contentor	1,61	1,60	1,62	1,61	1,63	-	-	-	





Importa, contudo, salientar que o desempenho negativo de Sines é exclusivamente determinado pelo tráfego de *transhipment*, como a seguir se verá, uma vez que o tráfego com o *hinterland* ali desenvolvido mantém uma trajetória de crescimento claramente positivo.

No entanto, não obstante o referido, o porto de Sines mantém a posição maioritária absoluta traduzida pela referida quota de 56,2%, após recuo de -2,5 pontos percentuais (pp) relativamente à que detinha no período homólogo de 2021, sendo inferior em -3,4 pp à sua máxima, apurada em 2017. Na posição seguinte do ranking mantém-se Leixões cuja quota cresce +1,3 pp para 24,5%, seguindo-se sucessivamente Lisboa que aumenta 1,6 pp para 13%, Setúbal que recua -0,4 pp para 5,7% e Figueira da Foz que recua -0,1 pp para 0,6%.

Considerando isoladamente o mês de maio, verifica-se uma variação negativa global de -1,7%, determinada por um comportamento negativo da maioria dos portos, com exceção de Leixões que regista um acréscimo de +6,5%. Das variações negativas, a mais expressiva é apurada em Sines, de -7,7 mil TEU que correspondem a -4,9%, seguida a grande distância por Lisboa com -793 TEU (-2,4%).

Porto	Mai			Jan / Mai			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Leixões	67 503	25,4%	+6,5%	305 921	24,5%	+4,4%	730 828	23,7%	+5,0%
Figueira da Foz	2 052	0,8%	-11,1%	7 728	0,6%	-14,8%	20 063	0,7%	+2,3%
Lisboa	31 642	11,9%	-2,4%	162 615	13,0%	+12,2%	384 989	12,5%	+15,9%
Setúbal	14 528	5,5%	-0,1%	70 898	5,7%	-7,1%	166 919	5,4%	-4,8%
Sines	149 783	56,4%	-4,9%	702 054	56,2%	-5,4%	1 783 602	57,8%	+3,3%
Total	265 508	100,0%	-1,7%	1 249 216	100,0%	-1,3%	3 086 401	100,0%	+4,6%

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 +137,1 mil TEU (+4,6%), refletindo os contributos mais significativos de Sines e de Lisboa, com acréscimos respetivos de +57,3 mil TEU (+3,3%) e 52,8 mil TEU (+15,9%), sendo também relevante o acréscimo de +35 mil TEU (+5%) verificado em Leixões. A única variação negativa é assinalada em Setúbal e ascende a -8,4 mil TEU (-4,8%).

Acresce ainda sublinhar que a referida variação do volume total de TEU resulta de uma diminuição de cerca de -8,7% nos contentores de 20 pés e de acréscimo de cerca de +1,1% nos de 40 pés.

Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)

O segmento de *transhipment* 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.

O volume de TEU movimentado em operações de *transhipment* efetuadas em Sines representou, no período janeiro-maio de 2022, cerca de 66,4% do seu total, ou seja, 466,8 mil TEU num total de 702,1 mil TEU, tendo, contudo, observado uma diminuição de -63,3 mil TEU (-12%) face ao registado no período homólogo de 2021. Este volume de Sines representa cerca de 95% do total movimentado neste segmento, pois Leixões e Lisboa (embora Lisboa não apresente dados sobre o *transhipment* desde março de 2021) movimentarão no seu conjunto cerca de 26,3 mil TEU.

Sobre este segmento de tráfego importa salientar a elevada volatilidade e variabilidade que encerra, majoradas pela forte concorrência internacional, nomeadamente dos portos espanhóis e do norte de África. Neste contexto, o porto de Sines poderá inflitir o seu comportamento negativo traduzido pelo registo de cinco quebras homólogas consecutivas e assumir uma trajetória de crescimento por efeito do investimento de expansão em curso desde janeiro de 2021 e cuja conclusão se prevê para 2028.



No que respeita ao tráfego de contentores no âmbito das operações com o *hinterland*, mais estável do que o do *transshipment* porque assenta no desempenho da economia nacional, assinala-se que o período de janeiro a maio de 2022 encerra com uma variação positiva de +47 mil TEU, correspondente a +6,6%, para um total de 756,8 mil TEU, o que representa o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos. Este desempenho global reflete os desempenhos de Sines, Lisboa e Leixões, que registam variações respetivas de +22,8 mil TEU (+10,7%), +17,7 mil TEU (+12,4%), e +13,2 mil TEU (+4,9%). Importa salientar que a assinalada melhor marca de sempre, respalda idêntico registo nos portos de Sines e de Leixões.

Os portos de Setúbal e Figueira da Foz, de menor dimensão, apresentam registos negativos de -5,4 mil TEU (-7,1%) e de -1,3 mil TEU (-14,8%), sendo que a diminuição verificada em Setúbal face a 2021, é muito influenciada pelo forte acréscimo verificado neste ano face a 2020, traduzindo, por conseguinte, um ajustamento à trajetória que vinha sendo traçada, e que tem subjacente uma significativa taxa média anual de crescimento de +4,6%.

Em termos de trajetórias de crescimento, é notável a que vem sendo protagonizada por Sines, traduzida por uma *tmac* de +11,1%, contribuindo de forma relevante para que este indicador de evolução apresente um valor global de +3,4%, para o qual conta também com os contributos de Setúbal, já realçado, e de Leixões, que se situa em +3,3% ao ano.

O porto de Lisboa é o que apresenta uma variação homóloga mais expressiva em termos percentuais, e mantém um comportamento de recuperação da atividade que ‘perdeu’ no passado recente, por efeito de um clima de instabilidade social que se vivenciou, com impacto negativo mais forte em 2016, ano em que registou uma de -40% face ao ano anterior, encontrando-se, com tudo, ainda a -29,1% (-65,6 mil TEU) do valor máximo, obtido em 2013.

	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	238 341	270 694	277 449	269 067	282 310	37,3%	+4,9%	+3,3%	
	Figueira da Foz	7 736	9 422	7 093	9 068	7 728	1,0%	-14,8%	-0,4%	
	Lisboa (*)	184 516	183 280	110 565	142 180	159 881	21,1%	+12,4%	-5,7%	
	Setúbal	62 371	62 845	67 789	76 283	70 898	9,4%	-7,1%	+4,6%	
	Sines	144 455	190 126	207 354	213 176	235 975	31,2%	+10,7%	+11,1%	
	Total	637 419	716 367	670 250	709 774	756 792	100,0%	+6,6%	+3,4%	
	Δ%	-0,8%	+12,4%	-6,4%	+5,9%	+6,6%	-	-	-	-
Transshipment	Leixões	20 535	20 523	23 559	23 844	23 611	4,8%	-1,0%	+4,3%	
	Lisboa (*)	8 016	6 340	1 597	2 702	2 734	0,6%	+1,2%	-33,0%	
	Sines	537 868	451 353	420 776	529 338	466 079	94,6%	-12,0%	-1,4%	
	Total	566 419	478 216	445 932	555 884	492 424	100,0%	-11,4%	-1,4%	
	Δ%	-17,5%	-15,6%	-6,8%	+24,7%	-11,4%	-	-	-	-
% Transh / Total	Douro e Leixões	7,9%	7,0%	7,8%	8,1%	7,7%	-	-	-	-
	Lisboa	4,2%	3,3%	1,4%	1,9%	1,7%	-	-	-	-
	Sines	78,8%	70,4%	67,0%	71,3%	66,4%	-	-	-	-
	% Total	47,1%	40,0%	40,0%	43,9%	39,4%	-	-	-	-

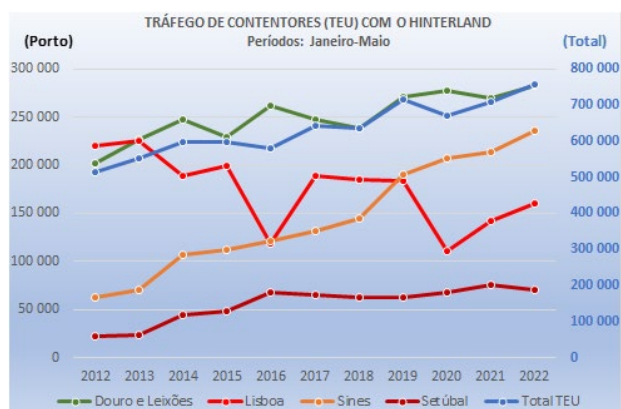
(*) Dados estimados

O gráfico seguinte ilustra o já referido anteriormente, sendo de realçar a notável dinâmica de crescimento evidenciada por Sines e referir o facto de ter registado variações positivas nos períodos homólogos desde 2010, bem como a aproximação aos valores de Leixões, cujo diferencial de quotas passou de -18 pp em 2017 para os atuais -6,1 pp.



No topo do ranking dos portos com maior tráfego de contentores com o *hinterland* continua o porto de Leixões com uma quota de 37,3%, sendo perseguido por Sines que já detém 31,2%, após ter ultrapassado Lisboa em 2019, que ocupa agora a terceira posição com 21,1%, à frente de Setúbal, com 9,4% e da Figueira da Foz com a quota simbólica de 1%.

No quadro seguinte verifica-se que nos últimos doze meses foi movimentado no *hinterland* um total de 1,8 milhões de TEU, ultrapassando em +124 mil TEU, ou seja, em +7,4%, o volume observado em idêntico período imediatamente anterior. O porto que mais contribuiu para este registo foi Lisboa ao protagonizar um acréscimo de +51,4 mil TEU (+15,8%) face aos doze meses imediatamente anteriores, seguindo-se Sines com +48,8 mil TEU (+9,5%) e Leixões com +31,8 mil TEU (+5%).



Tráfego	Porto	Maio			Jan / Maio				Últimos 12 meses			
		Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %
Hinterland	Leixões	61 278	37,7%	+5,2%	282 310	37,3%	+13 243	+4,9%	671 773	37,3%	+31 755	+5,0%
	Figueira da Foz	2 052	1,3%	-11,1%	7 728	1,0%	-1 340	-14,8%	20 063	1,1%	+444	+2,3%
	Lisboa	31 120	19,2%	-2,1%	159 881	21,1%	+17 701	+12,4%	377 929	21,0%	+51 438	+15,8%
	Setúbal	14 528	8,9%	-0,1%	70 898	9,4%	-5 385	-7,1%	166 919	9,3%	-8 433	-4,8%
	Sines	53 459	32,9%	+12,1%	235 975	31,2%	+22 799	+10,7%	564 053	31,3%	+48 789	+9,5%
	Total	162 437	100,0%	+5,1%	756 792	100,0%	+47 018	+6,6%	1 800 737	100,0%	+123 993	+7,4%
Transshipment	Leixões	6 225	6,0%	+22,0%	23 611	4,8%	-233	-1,0%	59 055	4,6%	+3 238	+5,8%
	Lisboa	522	0,5%	-19,8%	2 734	0,6%	+32	+1,2%	7 060	0,5%	+1 405	+24,8%
	Sines	96 324	93,5%	-12,3%	466 079	94,6%	-63 236	-12,0%	1 219 549	94,9%	+8 466	+0,7%
	Total	103 071	100,0%	-10,8%	492 424	100,0%	-63 460	-11,4%	1 285 664	100,0%	+13 109	+1,0%

No Anexo 4 apresenta-se informação estatística relativa ao número de contentores movimentados, independentemente da sua dimensão, e no Anexo 7 a evolução anual, desde 2000, e mensal, desde 2020, por porto para cada um dos segmentos de tráfego.

4.3. Movimento Geral de Navios

No período de janeiro a maio de 2022, os portos comerciais do Continente acolheram 4003 navios, de diversas tipologias e independentemente das operações realizadas aquando da sua estadia, o que traduz um acréscimo de +71 escalas, correspondentes a +1,8%, comparativamente ao verificado no período homólogo de 2021. Este acréscimo do número de escalas é majorado na sua tradução em volume de arqueação bruta, que reflete um aumento de +17,6%, que faz crescer a dimensão média em +15,5%, passando de uma GT (*gross tonnage*) de 16,7 mil para 19,3 mil.

Esta variação positiva é praticamente determinada pelo porto de Lisboa que logrou assinalar um aumento de +175 escalas, traduzindo um acréscimo de +26,8%. É, contudo, importante enfatizar este comportamento é fortemente alavancado no movimento de navios de cruzeiro de passageiros, que, por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19 foi nulo no período homólogo de 2021, tendo em 2022 sido escalado cerca de 122 vezes por 74 diferentes navios.

Idêntica situação, porém em menor dimensão, se verificará nos portos de Leixões e de Portimão, com este último a assinalar um acréscimo de +25 escalas, sete vezes superior ao de 2021, o que reflete a segunda maior subida neste indicador. Na 3ª posição em termos a expressão da variação do número de escalas surge



a Figueira da Foz, com +17 escalas (+10,1%), fechando-se a lista de portos com comportamento positivo com Faro, que acusa mais uma escala.

Nos restantes portos assistiu-se no período em análise a uma diminuição do número de escalas, sendo a mais significativa observada em Setúbal, de -62 escalas (-8,9%)m seguido de Douro e Leixões, com -32 escalas (-3,1%), Aveiro, com -22 (-4,9%), e Sines, com -19 (-2,3%).

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A MAIO								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	91	87	82	110	98	-10,9%	+4,0%	
Douro e Leixões	1 059	1 082	1 033	1 019	987	-3,1%	-2,0%	
Aveiro	445	430	409	449	427	-4,9%	-0,4%	
Figueira da Foz	205	180	200	169	186	+10,1%	-2,6%	
Lisboa	1 043	1 050	747	653	828	+26,8%	-9,2%	
Setúbal	685	666	643	700	638	-8,9%	-0,9%	
Sines	890	872	837	821	802	-2,3%	-2,7%	
Faro	18	10	16	7	8	+14,3%	-18,6%	
Portimão	40	21	4	4	29	+625,0%	-19,0%	
Total	4 476	4 398	3 971	3 932	4 003	+1,8%	-3,3%	

A posição cimeira no ranking do número de escalas, e não obstante a redução verificada nos períodos homólogos dos últimos quatro anos, surgem Douro e Leixões com uma quota de 24,7%, após recuo de -1,3 pp. As posições seguintes são sucessivamente ocupadas por Lisboa, que cresce +4,1 pp para uma quota de 20,7%, Sines, com 20% (-0,8 pp), Setúbal que perde -1,9 pp para 15,9%, Aveiro que perde -0,8 pp para 10,7%, Figueira da Foz que cresce +0,3 pp para 4,6% e Viana do Castelo que mantém a quota de 2,4%.

No tocante à dimensão dos navios que escalaram os portos comerciais do Continente, observa-se um significativo crescimento de +17,6% em termos globais, que determina um aumento da dimensão média dos navios de +15,5%, com fortes assimetrias a nível dos diversos portos. Dos portos com maior dimensão, impõe-se uma referência a Lisboa, cuja dimensão média mais do que duplica, por efeito do já assinalado crescimento do número de navios de cruzeiro de passageiros. O efeito das escalas desta tipologia de navios far-se-á sentir igualmente nos portos de Leixões e de Portimão, cuja dimensão média respetiva aumenta

DIMENSÃO MÉDIA (GT) (10 ³)								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	3,8	4,1	3,9	3,0	4,7	+58,7%	+2,1%	
Douro e Leixões	12,6	13,7	11,9	10,9	13,1	+20,9%	-1,5%	
Aveiro	5,4	5,6	5,4	5,4	5,9	+9,1%	+1,9%	
Figueira da Foz	3,5	3,6	3,5	3,5	3,4	-3,5%	-0,2%	
Lisboa	18,0	18,7	15,2	10,7	22,6	+110,9%	+0,8%	
Setúbal	16,2	15,3	12,8	13,3	13,5	+1,5%	-5,2%	
Sines	39,7	41,0	43,8	42,5	40,7	-4,1%	+0,9%	
Faro	3,3	3,0	2,6	3,2	2,8	-13,1%	-2,5%	
Portimão	14,8	15,6	1,1	2,5	20,1	+716,0%	-2,3%	
DIMENSÃO MÉDIA GERAL (10³)	18,5	19,1	18,1	16,7	19,3	+15,5%	-0,4%	

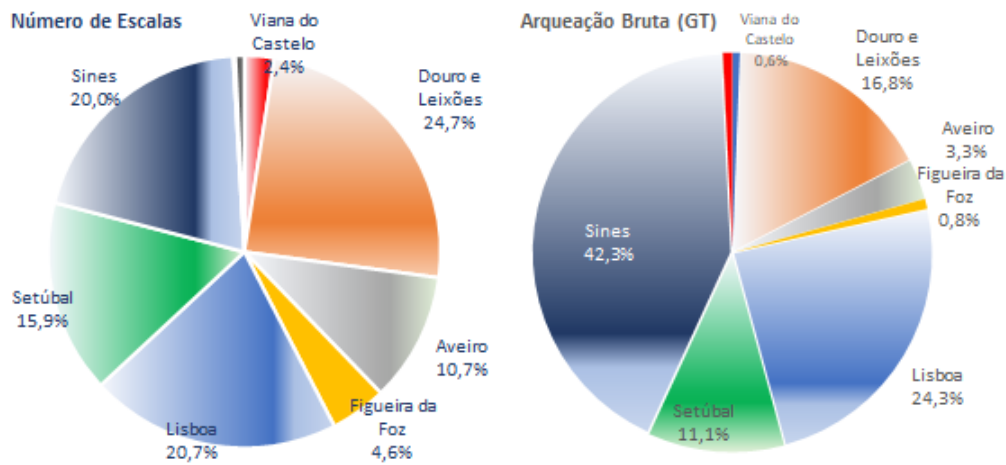


+20,9% e +716%, estando a amplitude desta última variação associada a reduzida dimensão do porto em termos de número de navios que o escalam.

Independente do número de escalas, o porto que apresenta uma dimensão média mais elevada, destacando-se dos demais, continua a ser Sines, com 40,7 mil, seguindo-se, a grande distância, Lisboa e Portimão, com 22,6 mil e 20,1 mil, respetivamente, e depois, num terceiro patamar, Setúbal e Leixões com 13,5 mil e 13,1 mil, respetivamente, surgindo os restantes num patamar abaixo de 6 mil.

No quadro e gráfico seguintes apresenta-se um resumo por porto destes indicadores do movimento de navios observado no período janeiro-maio de 2022.

Porto	Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)			GT médio (10 ³)
	Número	Quota	Δ% homóloga	Vol (10 ³)	Quota	Δ% homóloga	
Viana do Castelo	98	2,4%	-10,9%	461,1	0,6%	+41,4%	4 705,4
Douro e Leixões	987	24,7%	-3,1%	12 960,0	16,8%	+17,1%	13 130,7
Aveiro	427	10,7%	-4,9%	2 535,6	3,3%	+3,7%	5 938,1
Figueira da Foz	186	4,6%	-10,1%	636,9	0,8%	+6,2%	3 424,0
Lisboa	828	20,7%	-26,8%	18 752,0	24,3%	+167,4%	22 647,3
Setúbal	638	15,9%	-8,9%	8 581,3	11,1%	-7,5%	13 450,4
Sines	802	20,0%	-2,3%	32 680,7	42,3%	-6,4%	40 749,0
Faro	8	0,2%	+14,3%	22,4	0,0%	-0,7%	2 798,5
Portimão	29	0,7%	+625,0%	582,7	0,8%	+5816,0%	20 091,9
Total	4 003	100,0%	+1,8%	77 212,6	100,0%	+17,6%	19 288,7







Neste capítulo procede-se a uma breve análise dos aspetos mais significativos registados nos portos que integram cada um dos dez mercados definidos pela respetivas tipologias de carga, em termos de evolução da tonelagem movimentada nos períodos homólogos dos últimos cinco anos, com mais detalhe no que se refere a 2022 e respetiva variação face a 2021.

Da observação destes mercados na sua dupla dimensão, tipologia de carga e por porto, poderão ressaltar indícios que traduzem eventuais situações de concorrência ou complementaridade entre portos.

5.1. Carga Geral

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

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

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

5.1.1. Contentorizada

No período de janeiro a maio de 2022, o mercado da Carga Contentorizada movimentou um total de 13,75 milhões de toneladas, que corresponde a uma quota de 38,7%, e que traduz um decréscimo de -709,5 mil toneladas comparativamente ao período homólogo de 2021, ou seja, -4,9%, sendo que ainda se encontra a -11,4% (-1,77 milhões de toneladas) do valor máximo, registado em 2017.

O comportamento deste mercado recebe forte influência do porto de Sines que, no período em análise, detém uma quota de 60,1%, sendo, contudo, muito permeável às variações do tráfego internacional de *transshipment* que representa 66,4% do seu volume em TEU, e está, desde o início do ano a observar quebras mensais homólogas comparativamente a 2021, que influenciam negativamente o desempenho do mercado.

Com efeito, o porto de Sines regista uma quebra de -964,5 mt (-10,5%) comparativamente ao período homólogo de 2021, anulando os acréscimos verificados em Leixões e Lisboa, com valores respetivos de +180,1 mt (+6,2%) e de +133 mt (+8,9%). Setúbal e Figueira da foz registam também uma variação negativa, embora com pouca expressão, num total de -58,2 mt.

Em termos da evolução observada nos últimos cinco anos, constata-se uma trajetória ligeiramente crescente, que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +0,4%, contando com os contributos positivos de Sines, que embora a pouca expressão de +0,4% tem influência no global, dada a dimensão que a suporta, e ainda de Leixões e de Setúbal, com *tmac* respetivas de +3,1% e de +3,6%, contrariados de forma mais sensível pela trajetória negativa de Lisboa que tem subjacente uma *tmac* de -6,7%, não obstante o



comportamento positivo recente que poderá indiciar um ciclo de recuperação da atividade perdida aquando do período de instabilidade social, mas também pela Figueira da Foz, que evolui a -1,3%.

Tonelagem total de CARGA CONTENTORIZADA movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	2 611,3	2 940,1	3 079,4	2 893,9	3 074,0	22,4%	+180,1	+6,2%	+3,1%	
Figueira da Foz	56,3	72,9	55,5	65,0	56,1	0,4%	-9,0	-13,8%	-1,3%	
Lisboa	1 988,4	1 898,6	1 124,7	1 495,1	1 628,1	11,8%	+133,0	+8,9%	-6,7%	
Setúbal	662,4	669,6	709,4	780,9	731,7	5,3%	-49,2	-6,3%	+3,6%	
Sines	8 699,5	7 836,2	7 817,2	9 220,0	8 255,5	60,1%	-964,5	-10,5%	+0,6%	
Total	14 018,6	13 417,6	12 786,3	14 454,9	13 745,4	100,0%	-709,5	-4,9%	+0,4%	
	Δ%	-9,6%	-4,3%	-4,7%	+13,1%	-4,9%	-	-	-	-

O mês de maio, tomado isoladamente e por comparação com o mesmo mês de 2021, apresenta uma variação negativa de -75,5 mt (-2,5%), por efeito do comportamento de Sines, que regista uma variação de -158,3 mt (-8,3%) e anula o acréscimo evidenciado por Leixões, de +72,2 mt (+11,6%), bem como de Lisboa e Setúbal, menos expressivos.

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	686,0	23,4%	+72,2	+11,8%	3 074,0	22,4%	+180,1	+6,2%	7 292,1	21,4%	+473,4	+6,9%
Figueira da Foz	15,1	0,5%	-4,0	-20,9%	56,1	0,4%	-9,0	-13,8%	162,0	0,5%	+20,1	+14,2%
Lisboa	332,9	11,4%	+7,6	+2,3%	1 628,1	11,8%	+133,0	+8,9%	3 824,7	11,2%	+493,9	+14,8%
Setúbal	154,3	5,3%	+7,1	+4,8%	731,7	5,3%	-49,2	-6,3%	1 720,8	5,1%	-131,6	-7,1%
Sines	1 742,8	59,5%	-158,3	-8,3%	8 255,5	60,1%	-964,5	-10,5%	21 062,3	61,8%	-281,3	-1,3%
Total	2 931,1	100,0%	-75,5	-2,5%	13 745,4	100,0%	-709,5	-4,9%	34 061,9	100,0%	+574,6	+1,7%

Considerando os últimos doze meses de atividade, verifica-se que o mercado da Carga Contentorizada movimentou 34,1 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +574,6 mil toneladas, correspondente a +1,7%, face a idêntico período imediatamente anterior. O maior contributo para esta variação vem dos portos de Lisboa e de Leixões, com variações semelhantes e respetivas de +493,9 mt (+14,8%) e de +473,4 mt (+6,9%). Sines e Setúbal registam variações negativas de -281,3 mt (-1,3%) e de -131,6 mt (-7,1%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, ressalta o facto de os embarques terem representado 56% do movimento total, resultando de rácios embarque/total superiores a 50% em todos os portos, com destaque para a Figueira da Foz, onde ascende a 84,8%, ilustrando claramente o seu papel instrumental para as exportações da indústria localizada no seu *hinterland*.

Ambos os fluxos registaram quebras na tonelagem movimentada, sendo de -514,5 mt (-6,3%) nos embarques e de -195 mt (-3,1%) nos desembarques, onde sobressai a influência de Sines, cuja variação individual explica e excede a variação global, sendo respetivamente de -578,7 mt (-11,4%) e de -385,8 mt (-9,3%), estando na base desta influência o tráfego de *transshipment*, com registo em ambos os fluxos.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	1 595,4	20,7%	+31,2	+2,0%	1 478,6	24,4%	+148,9	+11,2%	+51,9%
Figueira da Foz	47,5	0,6%	-7,9	-14,2%	8,5	0,1%	-1,1	-11,4%	+84,8%
Lisboa	1 089,3	14,2%	+98,0	+9,9%	538,8	8,9%	+35,0	+6,9%	+66,9%
Setúbal	475,5	6,2%	-57,2	-10,7%	256,2	4,2%	+8,0	+3,2%	+65,0%
Sines	4 484,3	58,3%	-578,7	-11,4%	3 771,2	62,3%	-385,8	-9,3%	+54,3%
Total	7 692,1	100,0%	-514,5	-6,3%	6 053,3	100,0%	-195,0	-3,1%	+56,0%



As variações positivas mais expressivas em cada um dos fluxos são protagonizadas por Lisboa nos embarques, cifrando-se em +98 mt (+9,9%) e por Leixões nos desembarques, com +148,9 mt (+11,2%).

5.1.2. Fracionada

O mercado da Carga Fracionada movimentou um total de quase 2,4 milhões de toneladas, que corresponde a uma quota de 6,7% do mercado total e reflete uma diminuição de -57,6 mt, ou -2,4%, face ao período de janeiro a maio de 2021.

Não obstante esta redução, a evolução da tonelagem movimentadas nos períodos homólogos desde 2018, tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +2,5%, sustentada maioritariamente no comportamento de Leixões e Aveiro, cuja evolução se tem processado a +7,1% e +11,6% ao ano, respetivamente. Embora com menor expressão, também os portos da Figueira da Foz e de Lisboa apresentam uma trajetória positiva, contribuindo para anular as trajetória negativas de Setúbal, Viana do Castelo e Sines, embora os dois últimos detenham uma dimensão pouco significativa.

Tonelagem total de CARGA FRACIONADA movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	100,2	81,1	78,9	67,8	73,9	3,1%	+6,1	+9,0%	-7,9%	
Douro e Leixões	350,8	414,0	417,7	486,5	459,4	19,2%	-27,1	-5,6%	+7,1%	
Aveiro	593,1	656,6	678,6	780,2	924,7	38,7%	+144,5	+18,5%	+11,6%	
Figueira da Foz	392,8	355,6	461,4	408,4	389,1	16,3%	-19,3	-4,7%	+1,1%	
Lisboa	60,1	68,5	39,2	50,8	73,1	3,1%	+22,3	+43,9%	+1,4%	
Setúbal	660,9	611,7	499,4	643,7	455,7	19,1%	-188,0	-29,2%	-6,4%	
Sines	40,3	59,2	51,7	7,9	11,8	0,5%	+4,0	+50,3%	-31,2%	
Total	2 198,2	2 246,6	2 227,1	2 445,3	2 387,7	100,0%	-57,6	-2,4%	+2,5%	
	Δ%	-12,1%	+2,2%	-0,9%	+9,8%	-2,4%	-	-	-	-

O mercado líder na Carga Fracionada é Aveiro com uma quota de 38,7% após significativo acréscimo no período em análise de +144,5 mt, que corresponde a +18,5%, sendo secundado quase *ex-aequo* por Leixões e Setúbal, com quotas a exceder ligeiramente 19%, após Setúbal ter registado uma significativa quebra de -188 mt (-29,2%), superior à de Leixões que se quedou por -27,1 mt (-5,6%).

O desempenho deste mercado no mês de maio, foi também negativo, embora ligeiro (-1,6 mt ou -0,3%), por efeito exclusivo de Setúbal, único porto a registar uma quebra, mas que ascende a -98,7 mt (-59,6%), mas que consegue anular as variações negativas dos restantes, com destaque o para Aveiro, o mais expressivo, atingindo +61,6 mt (+43,9%), seguido por Leixões, com +19,7 mt (+20,4%).

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	18,9	3,7%	+1,0	+5,6%	73,9	3,1%	+6,1	+9,0%	181,8	3,0%	+22,6	+14,2%
Douro e Leixões	116,5	23,1%	+19,7	+20,4%	459,4	19,2%	-27,1	-5,6%	1 269,4	21,0%	+201,9	+18,9%
Aveiro	202,0	40,1%	+61,6	+43,9%	924,7	38,7%	+144,5	+18,5%	2 117,9	35,0%	+606,2	+40,1%
Figueira da Foz	83,2	16,5%	+9,4	+12,7%	389,1	16,3%	-19,3	-4,7%	919,0	15,2%	-11,3	-1,2%
Lisboa	14,8	2,9%	+5,4	+57,0%	73,1	3,1%	+22,3	+43,9%	187,6	3,1%	+70,6	+60,4%
Setúbal	67,0	13,3%	-98,7	-59,6%	455,7	19,1%	-188,0	-29,2%	1 355,1	22,4%	+66,1	+5,1%
Sines	1,7	0,3%	+0,0	+1,6%	11,8	0,5%	+4,0	+50,3%	19,5	0,3%	-52,5	-72,9%
Total	503,9	100,0%	-1,6	-0,3%	2 387,7	100,0%	-57,6	-2,4%	6 050,3	100,0%	+903,6	+17,6%

Nos últimos doze meses, constata-se um movimento de cerca de 6,05 milhões de toneladas, que representa um expressivo acréscimo de +903,6 mil toneladas (+17,6%) face a idêntico período imediatamente anterior. A maior responsabilidade deste desempenho é de Aveiro, que chama a si um acréscimo de +606,2 mt (+40,1%), contando, contudo, com o apoio não despreciando de Leixões que regista um acréscimo de +201,9 mt (+18,9%).



Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se que os embarques representam 51,4% do movimento total, apresentando, contudo, uma variação negativa de -105,9 mt (-7,9%) com responsabilidade repartida por Leixões e Setúbal, que registam quebras respetivas de -99,7 mt (-27,4%) e de -75,3 mt (-28%), anulando as variações positivas dos restantes portos.

No tocante aos desembarques, sublinha-se que apresentam em termos globais um acréscimo de +48,3 mt (+4,3%), por influência maioritária de Aveiro, que movimenta +124,5 mt (+24,9%) do que no período homólogo de 2021, contando ainda com apoio de Leixões, que exibe um acréscimo de +72,6 mt (+59,1%), logrando anular as variações negativas mais expressivas, de Setúbal, -112,7 mt (-30,1%) e da Figueira da Foz, -35,7 mt (-37%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	66,4	5,4%	+5,4	+8,9%	7,5	0,6%	+0,7	+9,5%	+89,9%
Douro e Leixões	263,9	21,5%	-99,7	-27,4%	195,5	16,8%	+72,6	+59,1%	+57,5%
Aveiro	299,9	24,4%	+20,0	+7,2%	624,8	53,8%	+124,5	+24,9%	+32,4%
Figueira da Foz	328,4	26,8%	+16,4	+5,2%	60,6	5,2%	-35,7	-37,0%	+84,4%
Lisboa	62,1	5,1%	+22,4	+56,4%	10,9	0,9%	-0,1	-1,2%	+85,0%
Setúbal	194,2	15,8%	-75,3	-28,0%	261,5	22,5%	-112,7	-30,1%	+42,6%
Sines	11,8	1,0%	+4,9	+72,0%	0,0	0,0%	-1,0	-96,4%	+99,7%
Total	1 226,8	100,0%	-105,9	-7,9%	1 160,9	100,0%	+48,3	+4,3%	+51,4%

5.1.3. Ro-Ro

Nos primeiros cinco meses de 2022 o mercado da carga Ro-Ro movimentou um total de 801,9 mt, o que lhes confere uma quota de 2,3%, após terem perdido -29,1 mt, refletindo um recuo de -3,5% face ao período homólogo de 2021.

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 +4,2%, muito alavancada no desempenho de Leixões que, representando 78,4% do mercado, evidencia um crescimento médio de +8,3% ao ano, anulando o efeito da evolução negativa de Setúbal de -8,3% ao ano, porque sustentada numa quota de 19,1%. Sines, sendo um mercado emergente e detendo uma quota de 2,5% que não permite influenciar significativamente o mercado, apresenta uma evolução claramente positiva, que se traduz numa *tmac* de +28,8%.

Este mercado 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 MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	455,9	541,0	511,2	634,5	628,9	78,4%	-5,6	-0,9%	+8,3%	
Lisboa	3,0	4,3	0,7	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
Setúbal	203,3	232,8	145,7	176,5	152,8	19,1%	-23,7	-13,4%	-8,3%	
Sines	4,9	15,2	15,7	20,1	20,2	2,5%	+0,1	+0,6%	+28,8%	
Total	667,1	793,2	673,3	831,1	801,9	100,0%	-29,1	-3,5%	+4,2%	
	Δ%	+21,3%	+18,9%	-15,1%	+23,4%	-3,5%	-	-	-	-



Importa sublinhar a inversão de posições entre estes dois portos, pois recuando a 2013 verifica-se, no período homólogo, Leixões detinha apenas uma quota de 14,2% enquanto a de Setúbal se elevava a 74,2%, com a evolução para as acima referidas. Salienta-se ainda que nesta altura Lisboa representava 11,6% do mercado, tendo hoje praticamente saído, dando lugar a Sines, que surgiu em 2016 com uma quota de 0,6%.

O desempenho negativo neste mercado decorre de quebras observadas nos dois principais portos, com maior expressão para Setúbal que se cifra em -23,7 mt (-13,4%), a que acresce uma diminuição ligeira de Leixões, de -5,6 mt (-0,9%).

Apurando a tonelagem movimentada nos últimos doze meses verifica-se que se atingiu um total de 1,94 milhões de toneladas, que reflete um acréscimo de +47,2 mt (+2,5%) face a idêntico período imediatamente anterior. O contributo para este desempenho positivo é da inteira responsabilidade de Leixões, que regista um acréscimo +64,5 mt (+4,4%), que anula as diminuições verificadas quer em Setúbal, quer em Sines, cujos valores respetivos são de -15,8 mt (-4,1%) e de -1,5 mt (-3,1%).

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	128,5	74,3%	-19,1	-13,0%	628,9	78,4%	-5,6	-0,9%	1 523,5	78,5%	+64,5	+4,4%
Setúbal	38,6	22,4%	-1,0	-2,6%	152,8	19,1%	-23,7	-13,4%	371,7	19,2%	-15,8	-4,1%
Sines	5,7	3,3%	+1,4	+33,2%	20,2	2,5%	+0,1	+0,6%	45,8	2,4%	-1,5	-3,1%
Total	172,8	100,0%	-18,7	-9,8%	801,9	100,0%	-29,1	-3,5%	1 941,1	100,0%	+47,2	+2,5%

No que se refere ao sentido das operações observa-se que os embarques ficaram 0,3 pp abaixo de 50%, tendo em ambos sido observadas variações negativas em termos globais, respetivamente de -19,3 mt (-4,6%) e de -9,8 mt (-2,4%), sendo que nos embarques tal registo negativo se deve integralmente Setúbal, cuja quebra se cifra em -23,4 mt (-18,6%), e nos desembarques cabe maioritariamente a Leixões, com -9,5 mt.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	275,7	69,2%	+4,0	+1,5%	353,2	87,6%	-9,5	-2,6%	+43,8%
Setúbal	102,8	25,8%	-23,4	-18,6%	50,1	12,4%	-0,3	-0,5%	+67,2%
Sines	20,2	5,1%	+0,1	+0,6%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	398,7	100,0%	-19,3	-4,6%	403,3	100,0%	-9,8	-2,4%	+49,7%

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques de 67,2%, muito associado ao tráfego de exportação do setor automóvel, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 43,8%.

5.2. 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.

5.2.1. Carvão

O mercado do Carvão teve um importante significado no panorama da atividade portuária de movimentação de carga, nomeadamente pela sua importação, através do porto de Sines, para as centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia), tendo entretanto perdido quase completamente esse protagonismo, na sequência do encerramento de ambas as centrais. Complementarmente, e com uma quota pouco expressiva, procede-se ainda à importação de *petcoke* para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, sendo que estas operações mantêm uma forte irregularidade, com registo frequente de meses sem qualquer desembarque.

A atividade mais significativa deste mercado cinge-se agora praticamente ao porto de Setúbal, cujo primeiro desembarque no corrente ano se verificou no mês de março, tendo mantido operações nos meses seguintes, atingindo um total de 108,7 mt, que reflete um acréscimo de +14,4 mt (+15,2%) face ao período homólogo de 2021. Curiosamente, em abril, o porto de Sines reporta um embarque de 22 mt, que se mantém único.

A atual dimensão deste mercado confere-lhe uma quota de 0,4%.

A caracterização deste mercado é efetuada no quadro seguinte, dispensando quaisquer considerações adicionais, dada a insignificância da sua expressão.

Tonelagem total de CARVÃO movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Setúbal	83,9	89,8	67,6	94,3	108,7	83,2%	+14,4	↑+15,2%	↑+6,3%	
Sines	1 753,5	1 711,5	167,1	12,5	22,0	16,8%	+9,5	↑+76,4%	-	
Total	1 837,4	1 801,3	234,7	106,8	130,7	100,0%	+23,9	+22,4%	-	
Δ%	-19,4%	-2,0%	-87,0%	-54,5%	+22,4%	-	-	-	-	-

5.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta em regra uma dimensão pouco significativa, tendo no período janeiro-maio de 2022 sido movimentadas 403 mt, a que corresponde a uma quota de 1,1% do total geral de carga movimentada.

Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Setúbal e de Leixões, que detêm quotas respetivas de 59,9% e de 37%, juntando-se-lhes o porto de Sines, que no período em análise registou o embarque de 12,4 mt, correspondendo a uma quota de 2,5% e que traduz um acréscimo de +51,3%.

A evolução anual nos períodos homólogos exhibe um crescimento médio de +3,8% ao ano, sustentada exclusivamente por Setúbal que exhibe uma trajetória que tem subjacente uma *tmac* de +13,5%.

Tonelagem total de MINÉRIOS movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	191,9	239,5	278,6	265,9	149,2	37,0%	-116,7	↓-43,9%	↓-2,6%	
Lisboa	1,5	5,0	3,0	0,0	0,0	0,0%	-	-	↓-45,9%	
Setúbal	138,0	197,4	212,8	248,6	241,4	59,9%	-7,2	↓-2,9%	↑+13,5%	
Sines	20,9	17,5	6,7	8,2	12,4	3,1%	+4,2	↑+51,3%	↓-19,2%	
Total	352,3	459,5	501,1	522,7	403,0	100,0%	-119,7	-22,9%	+3,8%	
Δ%	-28,7%	+30,4%	+9,1%	+4,3%	-22,9%	-	-	-	-	-



O movimento realizado no período em análise revela uma diminuição de -119,7 mt (-22,9%) face a idêntico período de 2021, com responsabilidade maioritária para Leixões, que regista uma quebra de -116,7 mt (-43,9%), porquanto Setúbal evidencia também um decréscimo, ligeiro, de -7,2 mt (-2,9%).

Nos últimos doze meses foi apurado um movimento de 1,04 milhões de toneladas, que fica a -179,6 mt (-14,7%) do registo verificado nos doze meses imediatamente anteriores. Este decréscimo resulta essencialmente da redução da atividade neste mercado do porto de Leixões, que se traduz numa variação de -223 mt (-33,6%), anulando o acréscimo observado em Setúbal, de +45,7 mt (+8,5%).

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	30,9	33,7%	-4,9	-13,6%	149,2	37,0%	-116,7	-43,9%	440,7	42,3%	-223,0	-33,6%
Lisboa	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-1,5	-100,0%
Setúbal	56,4	61,5%	+5,9	+11,6%	241,4	59,9%	-7,2	-2,9%	581,0	55,7%	+45,7	+8,5%
Sines	4,4	4,8%	+4,4	-	12,4	3,1%	+4,2	+51,3%	19,9	1,9%	-1,6	-7,6%
Total	91,6	100,0%	+5,4	+6,2%	403,0	100,0%	-119,7	-22,9%	1 042,3	100,0%	-179,6	-14,7%

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 64,6% do total, tendo sido registado um ligeiro acréscimo nos embarques, de +3,4 mt (+1,3%), e uma significativa redução no volume desembarcado, de -123,1 mt (-46,3%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	6,4	2,5%	+6,4	-	142,8	100,0%	-123,1	-46,3%	+4,3%
Lisboa	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	-
Setúbal	241,4	92,8%	-7,2	-2,9%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Sines	12,4	4,8%	+4,2	+51,3%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	260,2	100,0%	+3,4	+1,3%	142,8	100,0%	-123,1	-46,3%	+64,6%

5.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimentou no período janeiro-maio de 2022 um total superior a 2,1 milhões de toneladas, representando 6% do total.

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 74,6%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente por Leixões e Aveiro, com quotas respetivas de 12,6% e de 11,6%.

Tonelagem total de PRODUTOS AGRÍCOLAS movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	3,3	9,3	3,2	0,0	6,2	0,3%	+6,2	-	↓ -7,8%	
Douro e Leixões	277,0	276,2	251,3	230,4	267,8	12,6%	+37,4	↑ +16,2%	↓ -2,4%	
Aveiro	412,3	381,7	341,0	389,7	245,9	11,6%	-143,7	↓ -36,9%	↓ -8,9%	
Figueira da Foz	6,3	0,0	12,4	0,0	0,0	0,0%	-	-	↓ -33,6%	
Lisboa	1 332,4	1 260,2	1 344,6	1 365,3	1 587,5	74,6%	+222,2	↑ +16,3%	↑ +4,6%	
Setúbal	0,0	0,0	11,3	14,9	21,2	1,0%	+6,3	↑ +41,8%	-	
Sines	5,3	3,0	0,0	2,9	0,0	0,0%	-2,9	↓ -100,0%	↓ -61,5%	
Total	2 036,6	1 930,5	1 963,7	2 003,2	2 128,6	100,0%	+125,4	+6,3%	+1,3%	
	Δ%	-3,2%	-5,2%	+1,7%	+2,0%	+6,3%	-	-	-	-



Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada nos períodos homólogos desde 2018, a trajetória deste mercado revela agora uma tendência de crescimento, traduzida por uma taxa média anual de +1,3%, por influência única de Lisboa, que apresentam *tmac* de +4,6%, logrando anular as *tmac* negativas dos restantes portos, sendo de -2,4% em Leixões e de -8,9% em Aveiro.

O período em análise regista um acréscimo de +125,4 mt, correspondente a +6,3%, e que é determinado pelo porto de Lisboa cujo movimento excede o homólogo anterior em +222,2 mt (+16,3%), vencendo a oposição de Aveiro, que regista uma quebra de -143,7 mt (-36,9%).

No mês de maio foi observado um movimento superior em +10,9 mt (+2,2%) ao homólogo de 2021, induzido pelo comportamento de Lisboa e de Aveiro que registaram acréscimos respetivos de +33,7 mt (+10,6%) e de +5,3 mt (+4,3%), anulando as quebras verificadas em Leixões e Setúbal, de -23,7 mt (-40,1%) e de -4,4 mt.

No período constituído pelos últimos doze meses é atingido um total de 4,85 milhões de toneladas, excedendo em +134 mt (+2,8%) o valor apurado no período idêntico imediatamente anterior, contando, para esse efeito, maioritariamente com o porto de Lisboa, que contribui com um acréscimo de +353,3 mt (+11,1%), e que com o apoio de Leixões (+52,3 mt, correspondente a +9,6%) vencendo a oposição mais robusta de Aveiro, que apresenta uma quebra de -268,6 mt (-28,6%).

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	0,0	0,0%	-	-	6,2	0,3%	+6,2	-	12,1	0,2%	+0,6	+4,9%
Douro e Leixões	35,4	6,9%	-23,7	-40,1%	267,8	12,6%	+37,4	+16,2%	600,0	12,4%	+52,3	+9,6%
Aveiro	129,9	25,2%	+5,3	+4,3%	245,9	11,6%	-143,7	-36,9%	670,6	13,8%	-268,6	-28,6%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	11,7	0,2%	-7,3	-38,6%
Lisboa	350,9	68,0%	+33,7	+10,6%	1 587,5	74,6%	+222,2	+16,3%	3 529,8	72,7%	+353,3	+11,1%
Setúbal	0,0	0,0%	-4,4	-100,0%	21,2	1,0%	+6,3	+41,8%	28,3	0,6%	+9,0	+46,5%
Sines	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-2,9	-100,0%	0,0	0,0%	-5,2	-100,0%
Total	516,3	100,0%	+10,9	+2,2%	2 128,6	100,0%	+125,4	+6,3%	4 852,5	100,0%	+134,0	+2,8%

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 95,7%, limitando-se os embarques a 90,7 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%	-	-	6,2	0,3%	+6,2	-	+0,0%
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-	-	267,8	13,1%	+37,4	+16,2%	+0,0%
Aveiro	0,0	0,0%	-	-	245,9	12,1%	-143,7	-36,9%	+0,0%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	-
Lisboa	90,7	100,0%	+20,4	+29,0%	1 496,8	73,4%	+201,8	+15,6%	+5,7%
Setúbal	0,0	0,0%	-4,0	-100,0%	21,2	1,0%	+10,3	+93,7%	+0,0%
Sines	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-2,9	-100,0%	-
Total	90,7	100,0%	+16,4	+22,0%	2 037,9	100,0%	+109,0	+5,7%	+4,3%

5.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos movimentou no período janeiro-maio de 2022 um total de 3,1 milhões de toneladas, correspondentes a 8,7% do total e apresenta uma forte dispersão geográfica, integrando a totalidade dos portos.



Como decorre da leitura do quadro seguinte, a evolução do volume de carga movimentada desde 2018 segue uma trajetória negativa por cálculo da *tmac*, cujo valor se cifra em -4,3%, por efeito mais expressivo de Lisboa e de Setúbal, cujas tendências de evolução refletem taxas médias anuais respetivas de -15,5% e de -7,3%, anulando a de Leixões que se traduz em +5,1%.

O desempenho observado por este mercado no período de janeiro a maio de 2022 traduz um acréscimo de +320,5 mt, correspondente a +11,5%, para o qual contribui de forma mais significativa o porto da Figueira da Foz que mais do que duplica o seu movimento homólogo de 2021, registando um aumento de +216 mt (+110,9%). É também significativo o comportamento de Leixões com um acréscimo de +138,4 mt (+24,9%) e ainda de Aveiro e Setúbal, cujos valores se cifram respetivamente em +81,7 mt (+14,3%) e +61,7 mt (+8,8%). Com registos negativos surgem apenas Lisboa, com -117,4 mt (-21,2%) e Sines, com -72,1 mt (-58,3%)

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	29,2	57,6	63,6	52,7	62,8	2,0%	+10,2	+19,3%	+12,7%	
Douro e Leixões	508,8	636,5	531,4	555,4	693,8	22,4%	+138,4	+24,9%	+5,1%	
Aveiro	631,3	562,9	592,1	570,6	652,2	21,0%	+81,7	+14,3%	+0,8%	
Figueira da Foz	424,3	305,4	302,1	194,8	410,7	13,2%	+216,0	+110,9%	-4,1%	
Lisboa	844,5	737,6	498,5	554,1	436,7	14,1%	-117,4	-21,2%	-15,5%	
Setúbal	973,7	925,1	896,6	703,1	764,7	24,6%	+61,7	+8,8%	-7,3%	
Sines	31,9	79,8	42,7	123,5	51,5	1,7%	-72,1	-58,3%	+13,7%	
Faro	66,3	37,8	52,5	28,6	30,7	1,0%	+2,1	+7,5%	-17,7%	
Total	3 510,0	3 342,8	2 979,5	2 782,7	3 103,2	100,0%	+320,5	+11,5%	-4,3%	
	Δ%	+4,4%	-4,8%	-10,9%	-6,6%	+11,5%	-	-	-	-

O próprio mês de maio contribui positivamente para o desempenho acumulado, ao apresentar um acréscimo global de +76,8 mt (+14,1%), por efeito principal do comportamento da Figueira da Foz e Aveiro, que são responsáveis por acréscimos respetivos de +63,4 mt (+135,3%) e de +59,6 mt (+62%), sendo, contudo, acompanhados com registo positivo por Viana do Castelo e Faro.

O movimento observado nos últimos doze meses ronda 7,13 milhões de toneladas e traduz um acréscimo de +428,1 mt (+6,4%) face a idêntico período imediatamente anterior. Para este resultado contribui maioritariamente o porto de Leixões, com +586,3 mt (+60,9%), seguido de Aveiro, com +315,4 mt (+26,7%) e da Figueira da Foz, com +195,4 mt (+27,8%), que contrariam, nomeadamente, a pressão positiva mais forte induzida por Lisboa, que regista uma quebra de -564,4 mt (-36,4%) e por Faro, com -109,3 mt (-69,6%).

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	21,6	3,5%	+17,1	+373,1%	62,8	2,0%	+10,2	+19,3%	153,5	2,2%	+31,5	+25,8%
Douro e Leixões	113,0	18,2%	-28,8	-20,3%	693,8	22,4%	+138,4	+24,9%	1 549,0	21,7%	+586,3	+60,9%
Aveiro	155,6	25,1%	+59,6	+62,0%	652,2	21,0%	+81,7	+14,3%	1 494,7	21,0%	+315,4	+26,7%
Figueira da Foz	110,3	17,8%	+63,4	+135,3%	410,7	13,2%	+216,0	+110,9%	898,8	12,6%	+195,4	+27,8%
Lisboa	82,3	13,3%	-20,4	-19,9%	436,7	14,1%	-117,4	-21,2%	987,6	13,9%	-564,4	-36,4%
Setúbal	127,8	20,6%	-12,2	-8,7%	764,7	24,6%	+61,7	+8,8%	1 811,8	25,4%	-0,2	-0,0%
Sines	0,0	0,0%	-11,0	-100,0%	51,5	1,7%	-72,1	-58,3%	186,3	2,6%	-26,6	-12,5%
Faro	9,1	1,5%	+9,1	-	30,7	1,0%	+2,1	+7,5%	47,7	0,7%	-109,3	-69,6%
Total	619,7	100,0%	+76,8	+14,1%	3 103,2	100,0%	+320,5	+11,5%	7 129,4	100,0%	+428,1	+6,4%

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 45,7% do movimento total e regista um acréscimo de +102,1 mt (+7,8%), determinado principalmente pela Figueira da Foz, com +127,7 mt (+118,1%), que com o apoio mais significativo de Setúbal, +67,6 mt (+20,3%) e de Aveiro, +48,3 mt (20,3%), anulam o registo negativo mais intenso do porto de Lisboa, que reflete uma quebra de -137,1 mt (-28%), e que conta com o reforço de Sines, que regista uma diminuição de 16,5 mt (-75%)



O fluxo de desembarques regista uma variação global positiva, que atinge +218,4 mt (+14,9%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +137,7 mt (+29,2%), contando, contudo, com o apoio da maioria dos restantes portos, com destaque para a Figueira da Foz que apresenta um acréscimo de +88,2 mt (+101,9%). Apenas Sines e Setúbal registam variações negativas.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	22,2	1,6%	+9,3	+71,9%	40,6	2,4%	+0,9	+2,2%	+35,4%
Douro e Leixões	83,9	5,9%	+0,7	+0,8%	609,9	36,2%	+137,7	+29,2%	+12,1%
Aveiro	285,7	20,2%	+48,3	+20,3%	366,5	21,7%	+33,4	+10,0%	+43,8%
Figueira da Foz	235,9	16,7%	+127,7	+118,1%	174,8	10,4%	+88,2	+101,9%	+57,4%
Lisboa	352,6	24,9%	-137,1	-28,0%	84,1	5,0%	+19,7	+30,5%	+80,7%
Setúbal	400,2	28,2%	+67,6	+20,3%	364,5	21,6%	-5,9	-1,6%	+52,3%
Sines	5,5	0,4%	-16,5	-75,0%	46,0	2,7%	-55,5	-54,7%	+10,7%
Faro	30,7	2,2%	+2,1	+7,5%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Total	1 416,9	100,0%	+102,1	+7,8%	1 686,4	100,0%	+218,4	+14,9%	+45,7%

5.3. 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.

5.3.1. 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 período janeiro-maio de 2022 este mercado regista um movimento total de 4,25 milhões de toneladas, ficando a -114,8 mil toneladas (-2,6%) do movimento homólogo de 2021. Este movimento inclui 22,9 mt embarcadas em Leixões, que, assim, acusa uma quebra de -221,8 mt (-90,6%) uma vez que em 2021 havia movimentado 244,8 mt.



Constata-se, pois, que o acréscimo de Sines não compensa o decréscimo de Leixões, o que, 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. O movimento verificado no período de janeiro a maio de 2022 é ainda inferior em -2,14 milhões de toneladas (-33,4%) ao valor máximo registado no período homólogo de 2016.

Tonelagem total de PETRÓLEO BRUTO movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	2 000,9	1 594,7	1 508,6	244,8	22,9	0,5%	-221,9	↓ -90,6%	↓ -72,0%	
Sines	3 939,2	3 191,3	3 518,1	4 123,3	4 230,4	99,5%	+107,1	↑ +2,6%	↑ +4,1%	
Total	5 940,0	4 786,0	5 026,7	4 368,1	4 253,3	100,0%	-114,8	-2,6%	-7,5%	
	Δ%	+4,3%	-19,4%	+5,0%	-13,1%	-2,6%	-	-	-	-

A quota que o Petróleo Bruto detém no universo da carga movimentada no período em análise assume o valor de 12%, refletindo um recuo de -0,1 pp à homóloga de 2021.

O movimento processado no mês de maio, tomado individualmente, regista um acréscimo homólogo, de +58,6 mt (+6,6%), o que se verifica pela primeira vez no corrente ano.

Considerando o período constituído pelos últimos doze meses verifica-se um movimento total de 9,21 milhões de toneladas, o que reflete uma diminuição de -1,1 milhões de toneladas, ou seja, -10,4%, face ao idêntico período imediatamente anterior. É importante assinalar o facto de esta variação ser totalmente imputada a Leixões, que 'perde' 98,3% dos 1,42 milhões de toneladas que havia movimentado nos doze meses anteriores, isto é, no período entre junho de 2020 e maio de 2021, sendo apenas parcialmente compensado por Sines, que regista um acréscimo de +99,8 mt (+2,7%).

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	14,9	1,6%	+14,9	-	22,9	0,5%	-221,9	-90,6%	22,9	0,2%	-1 319,1	-98,3%
Sines	935,8	98,4%	+43,7	+4,9%	4 230,4	99,5%	+107,1	+2,6%	9 186,9	99,8%	+244,9	+2,7%
Total	950,7	100,0%	+58,6	+6,6%	4 253,3	100,0%	-114,8	-2,6%	9 209,8	100,0%	-1 074,1	-10,4%

A movimentação desta carga decorre quase integralmente da realização de operações de desembarque, tendo sido apenas registado o já referido embarque de 22,9 mt em Leixões.

5.3.2. Produtos Petrolíferos

O movimento portuário no mercado dos Produtos Petrolíferos efetuado no período janeiro-maio de 2022 atingiu um total de 7,73 milhões de toneladas, que correspondem a uma quota de 21,8%, e a sua evolução nos períodos homólogos desde 2018 tem observado uma trajetória de crescimento traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +1,5%, absolutamente sustentada no porto de Sines que, com uma quota de

Tonelagem total de PRODUTOS PETROLÍFEROS movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	28,8	22,6	27,7	27,5	10,4	0,1%	-17,1	↓ -62,2%	↓ -13,0%	
Douro e Leixões	1 401,1	1 466,5	1 127,3	915,9	871,7	11,3%	-44,2	↓ -4,8%	↓ -13,3%	
Aveiro	297,4	272,7	161,8	276,4	315,2	4,1%	+38,8	↑ +14,0%	⇒ +1,5%	
Lisboa	487,2	537,2	446,2	288,3	395,8	5,1%	+107,6	↑ +37,3%	↓ -9,7%	
Setúbal	28,3	40,7	44,1	45,0	38,0	0,5%	-7,0	↓ -15,6%	↑ +6,2%	
Sines	4 863,0	5 451,3	4 954,3	6 061,9	6 096,0	78,9%	+34,2	⇒ +0,6%	↑ +5,8%	
Total	7 105,9	7 790,8	6 761,5	7 615,1	7 727,2	100,0%	+112,2	+1,5%	+1,5%	
	Δ%	-2,9%	+9,6%	-13,2%	+12,6%	+1,5%	-	-	-	-



78,9% do mercado, tem crescido a uma média de +5,8% ao ano. A contrariar esta trajetória de Sines surge de forma mais expressiva o porto de Leixões que apresenta uma *tmac* de -13,3% suportada por uma quota de 11,3%, cujo agravamento recente é claramente resultante da cessação da atividade da refinaria de Matosinhos.

Importa, contudo, salientar que o 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 e de Leixões, que detém a segunda posição, surgem os portos de Lisboa e de Aveiro cujo movimento representa respetivamente 5,1% e 4,1% do total.

Comparativamente ao período homólogo de 2021, o movimento apurado entre janeiro e maio de 2022 revela um acréscimo de +112,2 mt (+1,5%), por efeito do contributo principal de Lisboa, que é responsável por uma variação de +107,6 mt (+37,3%), seguido de Aveiro e Sines que apresentam acréscimos respetivos de +38,8 mt (+14%) e de +34,2 mt (+0,6%), anulando facilmente as variações negativas observadas em Leixões, Viana do Castelo e Setúbal, de -68,4 mt no seu conjunto.

O desempenho deste mercado no mês de maio vem influenciar negativamente o do período em análise ao registar uma quebra de -43,7 mt (-2,7%), determinada pelos portos de Leixões e de Sines que diminuem o seu movimento respetivamente em -63,7 mt (-27,1%) e -24,9 mt (-1,9%), anulando o efeito do comportamento positivo de Aveiro e Lisboa, traduzido por um acréscimo de +44 mt no seu conjunto.

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3,5	0,2%	-0,3	-8,9%	10,4	0,1%	-17,1	-62,2%	34,0	0,2%	-5,1	-13,0%
Douro e Leixões	171,2	10,7%	-63,7	-27,1%	871,7	11,3%	-44,2	-4,8%	2 182,4	11,9%	-171,1	-7,3%
Aveiro	70,7	4,4%	+27,3	+63,0%	315,2	4,1%	+38,8	+14,0%	854,4	4,6%	+251,0	+41,6%
Lisboa	87,6	5,5%	+16,7	+23,6%	395,8	5,1%	+107,6	+37,3%	846,7	4,6%	+60,6	+7,7%
Setúbal	7,4	0,5%	+1,2	+20,3%	38,0	0,5%	-7,0	-15,6%	94,1	0,5%	+4,9	+5,4%
Sines	1 255,6	78,7%	-24,9	-1,9%	6 096,0	78,9%	+34,2	+0,6%	14 378,1	78,2%	+791,9	+5,8%
Total	1 596,0	100,0%	-43,7	-2,7%	7 727,2	100,0%	+112,2	+1,5%	18 389,6	100,0%	+932,1	+5,3%

Nos últimos doze meses foram movimentadas cerca de 18,4 milhões de toneladas, traduzindo um aumento de +932,1 mt (+5,3%), maioritariamente determinado pelo porto de Sines, que regista um acréscimo de +791,9 mt (+5,8%), com apoio relevante de Aveiro, responsável por uma variação positiva de +251 mt (+41,6%). Com registo negativo destaca-se o porto de Leixões, com -171,1 mt (-7,3%), acompanhado por Viana do Castelo (-5,1 mt ou -13%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume dos embarques representou 40,1% do total, tendo, contudo, observado uma significativa diminuição de -589,4 mt (-16%), com responsabilidade repartida por Sines e Leixões, a quem cabem respetivamente as quebras de -312,2 mt (-9,2%) e de -271,1 mt

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	3,5	0,1%	-20,2	-85,2%	6,9	0,1%	+3,1	+79,8%	+33,6%
Douro e Leixões	1,5	0,0%	-271,1	-99,4%	870,2	18,8%	+226,8	+35,3%	+0,2%
Aveiro	0,0	0,0%	-	-	315,2	6,8%	+38,8	+14,0%	+0,0%
Lisboa	19,1	0,6%	+14,0	+276,4%	376,7	8,1%	+93,5	+33,0%	+4,8%
Setúbal	0,0	0,0%	-	-	38,0	0,8%	-7,0	-15,6%	+0,0%
Sines	3 076,6	99,2%	-312,2	-9,2%	3 019,5	65,3%	+346,4	+13,0%	+50,5%
Total	3 100,7	100,0%	-589,4	-16,0%	4 626,5	100,0%	+701,6	+17,9%	+40,1%



(-99,4%), sendo que Leixões ‘perde’ praticamente a tonelagem de carga embarcada no período homólogo de 2021. Lisboa embarca agora 19,1 mt quando no período homólogo de 2021 havia movimentado 5,1 mt.

O volume dos desembarques atinge 4,63 milhões de toneladas e excede em +701,6 mt (+17,9%) o volume homólogo de 2021, com contributos mais significativos de Sines e de Leixões, que registam acréscimos respetivos de +346,4 mt (+13%) e de +226,8 mt (+35,3%), acompanhados ainda significativamente por Lisboa, que vê o seu volume de desembarques a crescer +93,5 mt (+33%).

5.3.3. Outros Granéis Líquidos

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

No período janeiro-maio de 2022 foi movimentado um total de 844,6 mt, a que corresponde uma quota de 2,4%, sendo que a sua evolução nos períodos homólogos desde 2018 influiu para uma tendência negativa, embora ligeira, de -0,2%. O apuramento deste valor médio de crescimento resulta do confronto entre o líder deste mercado, o porto de Sines, que apresenta uma *tmac* de +16,6%, com todos os outros portos, que apresentam uma trajetória decrescente, com destaque para Aveiro e Lisboa, que detêm a segunda e terceira posições no ranking com quota respetivas de 31,1% e de 16,9%, e têm *tmac* de -1,8% e de -3,3%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a MAIO (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	208,3	169,5	162,2	149,3	76,1	9,0%	-73,1	-49,0%	-17,7%	
Aveiro	272,8	355,7	358,3	318,1	262,6	31,1%	-55,5	-17,5%	-1,8%	
Figueira da Foz	4,0	12,3	5,2	6,0	4,1	0,5%	-1,9	-31,9%	-9,3%	
Lisboa	174,2	172,8	143,8	181,9	142,7	16,9%	-39,2	-21,5%	-3,3%	
Setúbal	66,6	101,0	98,1	88,4	72,5	8,6%	-16,0	-18,1%	-0,1%	
Sines	92,0	311,8	285,6	303,5	286,6	33,9%	-17,0	-5,6%	+16,6%	
Total	817,8	1 123,1	1 053,2	1 047,3	844,6	100,0%	-202,7	-19,4%	-0,2%	
	Δ%	-12,5%	+37,3%	-6,2%	-0,6%	-	-	-	-	-

A tonelagem movimentada neste período reflete uma redução de -202,7 mt (-19,4%) face ao homólogo de 2021, refletindo comportamentos negativos observados na totalidade dos portos, com destaque para as quebras mais expressivas de Leixões, -55,5 mt (-17,5%), e de Lisboa, com -39,2 mt (-21,5%).

O movimento global no mês de maio de 2022 revela um decréscimo de -18,6 mt (-9,9%) comparativamente ao mês homólogo de 2021, com responsabilidade repartida por Lisboa, Leixões, Aveiro e Figueira da Foz, que anulam os acréscimos registados em Sines e Setúbal.

O movimento efetuado nos últimos doze meses ascendeu a cerca de 2,13 milhões de toneladas, traduzindo uma diminuição de -383,2 mt (-15,3%), determinada por Leixões e Aveiro, com quebras respetivas de -199,8 mt (-54%) e -183,1 mt (-23,2%), embora acompanhados por Lisboa e Setúbal. Com registo positivo assinala-se o porto de Sines, com +22,1 mt (+3,1%) e ainda a Figueira da Foz, embora com pouca expressão.

Porto	Maio				Janeiro / Maio				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Maio/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	8,6	5,1%	-8,4	-49,6%	76,1	9,0%	-73,1	-49,0%	170,4	8,0%	-199,8	-54,0%
Aveiro	53,0	31,4%	-3,8	-6,7%	262,6	31,1%	-55,5	-17,5%	607,2	28,6%	-183,1	-23,2%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-2,0	-100,0%	4,1	0,5%	-1,9	-31,9%	8,0	0,4%	+1,1	+16,8%
Lisboa	16,6	9,8%	-11,0	-39,8%	142,7	16,9%	-39,2	-21,5%	382,7	18,0%	-12,2	-3,1%
Setúbal	23,6	14,0%	+3,2	+15,8%	72,5	8,6%	-16,0	-18,1%	222,2	10,5%	-11,4	-4,9%
Sines	67,3	39,8%	+3,4	+5,3%	286,6	33,9%	-17,0	-5,6%	736,0	34,6%	+22,1	+3,1%
Total	169,0	100,0%	-18,6	-9,9%	844,6	100,0%	-202,7	-19,4%	2 126,5	100,0%	-383,2	-15,3%



Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 23,9% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -152,5 mt (-43%), por efeito maioritário de Leixões, que ‘perde’ as 94,6 mt que havia embarcado no período homólogo de 2021, contando, contudo, com o apoio da maioria dos restantes portos, com destaque para Aveiro (-52,6 mt, -39%), tendo Sines como única exceção, registando um acréscimo de +12,9 mt (+22,9%).

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, menos expressiva, de -50,2 mt (-7,2%), cuja responsabilidade se dilui por vários portos, com Sines e Lisboa a apresentarem os valores mais expressivos, respetivamente de -29,8 mt (-12,1%) e de -28 mt (-23,3%), sendo também de referir Setúbal, cuja quebra é de -15 mt (-17,1%).

Os portos de Leixões e da Figueira da Foz foram os únicos a aumentar a tonelagem desembarcada, registando acréscimos respetivos de +21,5 mt (+39,3%) 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%	-94,6	-100,0%	76,1	11,9%	+21,5	+39,3%	+0,0%
Aveiro	82,4	40,8%	-52,6	-39,0%	180,2	28,0%	-3,0	-1,6%	+31,4%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-6,0	-100,0%	4,1	0,6%	+4,1	-	+0,0%
Lisboa	50,5	25,0%	-11,2	-18,1%	92,3	14,4%	-28,0	-23,3%	+35,4%
Setúbal	0,0	0,0%	-1,0	-100,0%	72,5	11,3%	-15,0	-17,1%	+0,0%
Sines	69,2	34,3%	+12,9	+22,8%	217,4	33,8%	-29,8	-12,1%	+24,1%
Total	202,0	100,0%	-152,5	-43,0%	642,6	100,0%	-50,2	-7,2%	+23,9%

Lisboa, 9 de agosto de 2022



ANEXOS



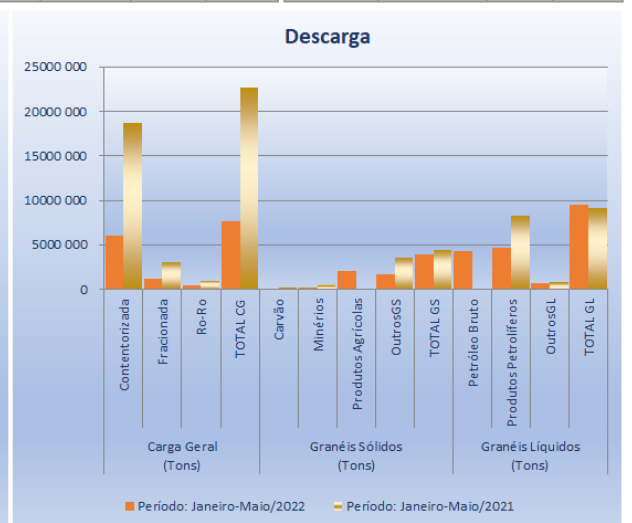
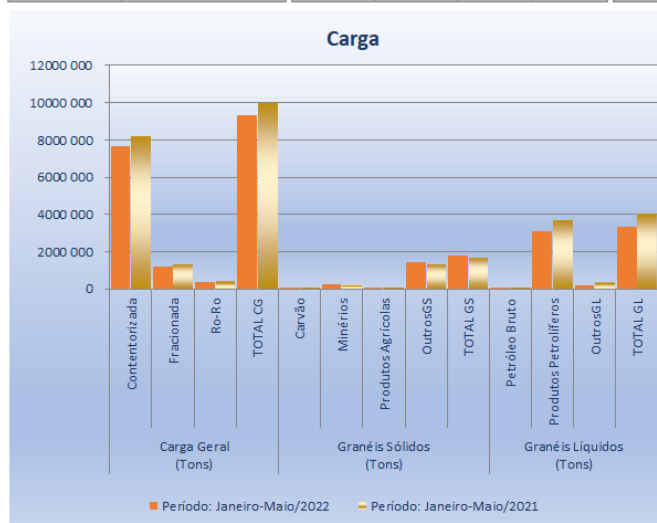
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)

		Período de Janeiro a Maio							
		2020		2021		2022		Δ% 2021 / 2020	Δ% 2022 / 2021
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	82	2,1%	110	2,8%	98	2,4%	+34,1%	-10,9%
	Douro e Leixões	1 033	26,0%	1 019	25,9%	987	24,7%	-1,4%	-3,1%
	Aveiro	409	10,3%	449	11,4%	427	10,7%	+9,8%	-4,9%
	Figueira da Foz	200	5,0%	169	4,3%	186	4,6%	-15,5%	+10,1%
	Lisboa	747	18,8%	653	16,6%	828	20,7%	-12,6%	+26,8%
	Setúbal	643	16,2%	700	17,8%	638	15,9%	+8,9%	-8,9%
	Sines	837	21,1%	821	20,9%	802	20,0%	-1,9%	-2,3%
	Faro	16	0,4%	7	0,2%	8	0,2%	-56,3%	+14,3%
	Portimão	4	0,1%	4	0,1%	29	0,7%	+0,0%	+625,0%
	TOTAL	3 971	100,0%	3 932	100,0%	4 003	100,0%	-1,0%	+1,8%
NAVIOS (10 ³ GT)	Viana do Castelo	322	8,1%	326	8,3%	461	0,6%	+1,4%	+41,4%
	Douro e Leixões	12 318	310,2%	11 068	281,5%	12 960	16,8%	-10,1%	+17,1%
	Aveiro	2 214	55,8%	2 444	62,2%	2 536	3,3%	+10,4%	+3,7%
	Figueira da Foz	706	17,8%	599	15,2%	637	0,8%	-15,1%	+6,2%
	Lisboa	11 385	286,7%	7 014	178,4%	18 752	24,3%	-38,4%	+167,4%
	Setúbal	8 204	206,6%	9 276	235,9%	8 581	11,1%	+13,1%	-7,5%
	Sines	36 669	923,4%	34 900	887,6%	32 681	42,3%	-4,8%	-6,4%
	Faro	41	1,0%	23	0,6%	22	0,0%	-44,8%	-0,7%
	Portimão	5	0,1%	10	0,3%	583	0,8%	+115,1%	+5816,0%
	TOTAL	71 864	100,0%	65 660	100,0%	77 213	100,0%	-8,6%	+17,6%
CARGA MOVIMENTADA (10 ³ Tons)	Viana do Castelo	173,5	0,5%	148,0	0,4%	153,3	0,4%	-14,7%	+3,6%
	Douro e Leixões	7 867,7	23,0%	6 376,6	17,6%	6 243,9	17,6%	-19,0%	-2,1%
	Aveiro	2 131,8	6,2%	2 335,0	6,5%	2 400,7	6,8%	+9,5%	+2,8%
	Figueira da Foz	836,6	2,4%	674,2	1,9%	860,0	2,4%	-19,4%	+27,6%
	Lisboa	3 600,6	10,5%	3 935,5	10,9%	4 264,0	12,0%	+9,3%	+8,3%
	Setúbal	2 685,0	7,8%	2 795,5	7,7%	2 586,6	7,3%	+4,1%	-7,5%
	Sines	16 859,2	49,3%	19 883,8	55,0%	18 986,5	53,4%	+17,9%	-4,5%
	Faro	52,5	0,2%	28,6	0,1%	30,7	0,1%	-45,5%	+7,5%
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	TOTAL	34 206,9	100,0%	36 177,3	100,0%	35 525,8	100,0%	+5,8%	-1,8%
CONTENTORES (10 ³ Número)	Viana do Castelo	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-
	Douro e Leixões	183,5	26,6%	177,1	22,5%	185,0	24,2%	-3,5%	+4,5%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-
	Figueira da Foz	3,6	0,5%	4,6	0,6%	3,9	0,5%	+28,2%	-15,0%
	Lisboa	70,8	10,2%	92,6	11,8%	102,1	13,3%	+30,8%	+10,3%
	Setúbal	38,1	5,5%	44,6	5,7%	41,3	5,4%	+17,3%	-7,5%
	Sines	394,9	57,2%	468,7	59,5%	433,5	56,6%	+18,7%	-7,5%
	Faro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	TOTAL	690,9	100,0%	787,5	100,0%	765,8	100,0%	+14,0%	-2,8%
CONTENTORES (10 ³ TEU)	Viana do Castelo	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-
	Douro e Leixões	301,0	27,0%	292,9	23,1%	305,9	24,5%	-2,7%	+4,4%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-
	Figueira da Foz	7,1	0,6%	9,1	0,7%	7,7	0,6%	+27,8%	-14,8%
	Lisboa	112,2	10,0%	144,9	11,4%	162,6	13,0%	+29,2%	+12,2%
	Setúbal	67,8	6,1%	76,3	6,0%	70,9	5,7%	+12,5%	-7,1%
	Sines	628,1	56,3%	742,5	58,7%	702,1	56,2%	+18,2%	-5,4%
	Faro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	TOTAL	1 116,2	100,0%	1 265,7	100,0%	1 249,2	100,0%	+13,4%	-1,3%



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

		Maio/2022				Período: Janeiro-Maio/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Jun/2021 a Mai/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	903		+9,9%		4003		+1,8%		9 590		+2,0%	
	GT	18 837 710		+34,1%		77 212 620		+17,6%		174 179 722		+7,6%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 623 364	1 307 772	-6,1%	+2,4%	7 692 132	6 053 268	-6,3%	-3,1%	18 935 027	15 126 847	1,1%	+2,5%
	Fracionada	263 415	240 522	-0,7%	0,1%	1 226 780	1 160 913	-7,9%	+4,3%	2 945 332	3 104 970	-3,3%	+47,7%
	Ro-Ro	88 365	84 444	-9,5%	-10,1%	398 677	403 256	-4,6%	-2,4%	967 414	973 655	+2,7%	+2,3%
	TOTAL CG	1 975 144	1 632 737	-5,6%	+1,3%	9 317 589	7 617 437	-6,4%	-2,0%	22 847 773	19 205 472	+0,6%	+7,9%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	30 459	-100,0%	-19,4%	21 984	108 692	+76,4%	+15,2%	21 984	186 477	-85,7%	-28,5%
	Minérios	62 703	28 932	+24,1%	-19,0%	260 218	142 811	+1,3%	-46,3%	611 860	430 455	+8,8%	-34,7%
	Produtos Agrícolas	10 965	505 339	-39,7%	+3,7%	90 735	2 037 893	+22,0%	+5,7%	172 092	4 680 425	+34,3%	+2,0%
	OutrosGS	352 787	266 947	+53,7%	-14,8%	1 416 862	1 686 373	+7,8%	+14,9%	3 014 431	4 114 974	-14,4%	+29,4%
TOTAL GS	426 455	831 676	+42,6%	-4,9%	1 789 799	3 975 769	+7,9%	+5,8%	3 820 367	9 412 331	-12,5%	+8,3%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	14 926	935 793	-	+4,9%	22 926	4 230 403	+48,1%	-2,8%	22 926	9 186 872	48,1%	-10,5%
	Produtos Petrolíferos	554 067	1 041 916	-20,2%	10,2%	3 100 700	4 626 533	-16,0%	+17,9%	7 249 716	11 139 873	-11,8%	+20,6%
	OutrosGL	44 126	124 835	-14,8%	-8,0%	202 016	642 584	-43,0%	-7,2%	556 332	1 570 133	-35,9%	-4,4%
TOTAL GL	613 119	2 102 544	-17,8%	+6,5%	3 325 642	9 499 520	-18,1%	+5,9%	7 828 974	21 896 878	-14,0%	+3,5%	
TOTAL GERAL		3 014 718	4 566 957	-3,9%	+2,4%	14 433 031	21 092 726	-7,9%	+2,9%	34 497 114	50 514 681	-4,7%	+6,0%
Contentores	NúmeroC	79 763	83 753	-6,4%	+2,3%	377 565	388 271	-4,7%	-0,7%	931 732	953 662	+1,6%	+4,3%
	TEU	129 308	136 200	-6,4%	+3,2%	617 244	631 972	-3,1%	+0,6%	1 526 399	1 560 011	+3,3%	+6,0%





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

	Maio/2022				Janeiro a Maio/2022				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Maio/2021		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2021		Últimos 12 Meses: Jun/2021 a Mai/2022		Δ % sobre Jun/2020 a Mai/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)	
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	26 433	17 609	+48,4%	+106,9%	92 145	61 197	-5,6%	+21,4%	233 087	149 004	-2,1%	+59,2%
		60,0%	40,0%			60,1%	39,9%			61,0%	39,0%		
	Douro e Leixões	509 147	795 782	+0,4%	-5,2%	2 249 852	3 994 062	-15,1%	+7,2%	5 428 012	9 622 451	-14,6%	+4,2%
		39,0%	61,0%			36,0%	64,0%			36,1%	63,9%		
	Aveiro	172 378	438 829	+50,4%	+26,6%	667 948	1 732 768	+2,4%	+3,0%	1 449 765	4 294 950	+5,8%	+17,5%
		28,2%	71,8%			27,8%	72,2%			25,2%	74,8%		
	Figueira da Foz	146 053	62 481	+39,5%	+69,0%	611 904	248 079	+27,0%	+28,9%	1 370 409	629 106	+10,6%	+11,9%
		70,0%	30,0%			71,2%	28,8%			68,5%	31,5%		
	Lisboa	326 213	558 925	-3,2%	+8,3%	1 664 353	2 599 612	+0,4%	+14,1%	3 731 337	6 027 690	-1,9%	+8,5%
		36,9%	63,1%			39,0%	61,0%			38,2%	61,8%		
Setúbal	299 733	205 776	-1,9%	-32,8%	1 414 036	1 172 596	-6,6%	-8,5%	3 454 437	2 917 098	-5,2%	+6,1%	
	59,3%	40,7%			54,7%	45,3%			54,2%	45,8%			
Sines	1 525 676	2 487 555	-12,8%	+3,4%	7 702 048	11 284 411	-10,4%	-0,1%	18 782 414	26 874 382	-3,1%	+4,2%	
	38,0%	62,0%			40,6%	59,4%			41,1%	58,9%			
Faro	9 086	0	-	-	30 745	0	+7,5%	-	47 653	0	-69,6%	-	
	100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	
	-	-			-	-			-	-			
TOTAL	3 014 718	4 566 957	-3,9%	+2,4%	14 433 031	21 092 726	-7,9%	+2,9%	34 497 114	50 514 681	-4,7%	+6,0%	
	39,8%	60,2%			40,6%	59,4%			40,6%	59,4%			
CONTENEDORES TEU	Viana do Castelo	0	0	-	-	0	0	-	-	4	4	-	-
	Douro e Leixões	31 358	36 145	+3,2%	+9,6%	144 973	160 948	+2,0%	+6,7%	350 634	380 193	+3,9%	+6,1%
	Aveiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	Figueira da Foz	966	1 086	-23,7%	+4,1%	3 552	4 176	-12,1%	-16,9%	10 701	9 362	+23,5%	-14,5%
	Lisboa	16 375	15 267	+3,0%	-7,6%	81 829	80 786	+12,4%	+12,1%	190 970	194 019	+14,0%	+17,9%
	Setúbal	7 602	6 926	-1,5%	+1,6%	35 542	35 356	-10,6%	-3,2%	84 952	81 967	-9,5%	+0,6%
	Sines	73 007	76 776	-11,8%	+2,8%	351 348	350 706	-7,2%	-3,6%	889 137	894 466	+2,2%	+4,5%
	TOTAL	129 308	136 200	-6,4%	+3,2%	617 244	631 972	-3,1%	+0,6%	1 526 399	1 560 011	+3,3%	+6,0%
	48,7%	51,3%			49,4%	50,6%			49,5%	50,5%			
NAVIOS Número	Viana do Castelo	25	122,4	-10,7%	+60,7%	98	461,1	-10,9%	+41,4%	238	994,2	+3,5%	+20,6%
	Douro e Leixões	227	3 076,3	+10,7%	+46,2%	987	12 960,0	-3,1%	+17,1%	2 394	28 816,4	-3,1%	+5,7%
	Aveiro	93	627,5	+5,7%	+31,7%	427	2 535,6	-4,9%	+3,7%	1 036	5 901,5	+2,4%	+10,6%
	Figueira da Foz	43	153,1	+38,7%	+33,6%	186	636,9	+10,1%	+6,2%	434	1 560,1	+0,9%	-2,5%
	Lisboa	186	4 645,2	+37,8%	+228,5%	828	18 752,0	+26,8%	+167,4%	1 858	34 949,6	+18,6%	+105,8%
	Setúbal	134	2 066,8	-14,6%	-1,2%	638	8 581,3	-8,9%	-7,5%	1 635	21 362,5	-2,3%	-4,9%
	Sines	182	7 916,8	+4,0%	+2,0%	802	32 680,7	-2,3%	-6,4%	1 930	79 737,7		
	Faro	3	8,1	-	-	8	22,4	+14,3%	-0,7%	16	40,4		
	Portimão	10	221,5	+233,3%	s/s	29	582,7	+625,0%	s/s	49	817,3	+600,0%	+5861,9%
	TOTAL	903	18 837,7	+9,9%	+34,1%	4 003	77 212,6	+1,8%	+17,6%	9 590	174 179,7	+2,0%	+7,6%
	4,6%	95,4%			4,9%	95,1%			5,2%	94,8%			



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

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Períodos: Janeiro / Maio										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines	
Hinterland	Leixões	142 512	163 164	169 052	161 840	170 169	37,0%	+5,1%	+3,4%	
	Figueira da Foz	3 957	4 750	3 581	4 592	3 904	0,8%	-15,0%	-0,6%	
	Lisboa (*)	120 134	121 032	69 629	90 785	100 115	21,8%	+10,3%	-6,8%	
	Setúbal	35 275	34 981	38 066	44 641	41 296	9,0%	-7,5%	+5,8%	
	Sines	91 347	122 277	130 546	133 398	144 061	31,3%	+8,0%	+10,0%	
	Total	393 225	446 204	410 874	435 256	459 545	100,0%	+5,6%	+2,9%	
Transshipment	Leixões	13 142	12 818	14 479	15 226	14 812	4,8%	-2,7%	+4,2%	
	Lisboa	4 529	4 058	1 159	1 783	2 032	0,7%	+14,0%	-25,9%	
	Sines	336 285	283 497	264 346	335 269	289 447	94,5%	-13,7%	-1,4%	
	Total	353 956	300 373	279 984	352 278	306 291	100,0%	-13,1%	-1,4%	
Total	Leixões	155 654	175 982	183 531	177 066	184 981	24,2%	+4,5%	+3,5%	
	Figueira da Foz	3 957	4 750	3 581	4 592	3 904	0,5%	-15,0%	-0,6%	
	Lisboa	124 663	125 090	70 788	92 568	102 147	13,3%	+10,3%	-7,3%	
	Setúbal	35 275	34 981	38 066	44 641	41 296	5,4%	-7,5%	+5,8%	
	Sines	427 632	405 774	394 892	468 667	433 508	56,6%	-7,5%	+1,8%	
	Total UNIDADES	747 181	746 577	690 858	787 534	765 836	100,0%	-2,8%	+1,1%	

NÚMERO DE CONTENTORES										
Tráfego	Porto	Mai			Jan / Mai			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	36 870	37,1%	+5,3%	170 169	37,0%	+5,1%	404 309	37,0%	+7,1%
	Figueira da Foz	1 035	1,0%	-12,2%	3 904	0,8%	-15,0%	10 322	0,9%	+2,1%
	Lisboa	19 346	19,5%	-5,5%	100 115	21,8%	+10,3%	235 994	21,6%	-10,5%
	Setúbal	8 411	8,5%	-1,5%	41 296	9,0%	-7,5%	97 412	8,9%	+13,2%
	Sines	33 653	33,9%	+15,2%	144 061	31,3%	+8,0%	343 232	31,5%	+15,1%
	Total	99 315	100,0%	+5,2%	459 545	100,0%	+5,6%	1 091 269	100,0%	+5,4%
Transshipment	Leixões	3 792	5,9%	+25,1%	14 812	4,8%	-2,7%	36 584	4,6%	-0,1%
	Lisboa	390	0,6%	-4,2%	2 032	0,7%	+14,0%	4 736	0,6%	-19,4%
	Sines	60 019	93,5%	-13,3%	289 447	94,5%	-13,7%	752 800	94,8%	+15,1%
	Total	64 201	100,0%	-11,7%	306 291	100,0%	-13,1%	794 120	100,0%	+14,0%
Total	Leixões	40 662	24,9%	+6,9%	184 981	24,2%	+4,5%	440 893	23,4%	+6,5%
	Figueira da Foz	1 035	0,6%	-12,2%	3 904	0,5%	-15,0%	10 322	0,5%	+2,1%
	Lisboa	19 736	12,1%	-5,5%	102 147	13,3%	+10,3%	240 730	12,8%	-10,7%
	Setúbal	8 411	5,1%	-1,5%	41 296	5,4%	-7,5%	97 412	5,2%	+13,2%
	Sines	93 672	57,3%	-4,9%	433 508	56,6%	-7,5%	1 096 032	58,1%	+15,1%
	Total	163 516	100,0%	-2,1%	765 836	100,0%	-2,8%	1 885 389	100,0%	+8,9%

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transshipment* 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 (10³ 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	13 597 215	2 471 059	902 759	11 591 344	6 459 162	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 964	2 820 741	857 558	11 596 195	6 570 279	19 604 186	124 345	4 512	55 911 885
2002	873 964	12 647 541	3 016 792	726 700	12 154 818	6 444 577	20 141 896	153 428	9 508	56 169 224
2003	794 070	13 450 382	2 964 621	806 121	12 470 839	6 090 769	20 863 169	150 056	9 850	57 599 878
2004	620 549	13 703 505	3 133 656	998 547	11 783 514	6 521 769	22 476 068	83 867	72 714	59 394 190
2005	604 989	14 050 710	3 328 816	956 582	12 420 906	6 642 136	25 041 506	40 377	54 470	63 140 492
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 498	12 293 965	6 204 146	27 196 330	39 534	50 594	64 868 339
2007	592 787	14 948 486	3 270 661	1 199 754	13 158 951	6 833 985	26 299 079	51 025	29 493	66 384 221
2008	475 504	15 635 100	3 466 093	1 149 826	12 980 193	6 124 140	25 148 564	21 158	5 318	65 005 895
2009	406 903	14 142 539	2 915 455	1 177 219	11 712 538	5 915 884	24 345 799	22 170	7 318	60 645 824
2010	524 140	14 568 919	3 752 671	1 615 891	11 993 572	7 006 253	25 484 758	52 499	52 088	65 050 791
2011	490 824	16 260 439	3 317 519	1 701 833	12 346 561	6 892 587	25 781 128	62 427	40 493	66 893 810
2012	502 917	16 607 541	3 318 067	1 797 398	11 080 697	6 058 579	28 563 161	269 219	2 684	68 200 262
2013	496 355	17 186 217	3 956 114	2 120 142	12 029 679	7 008 667	36 513 785	357 371	0	79 668 330
2014	457 140	18 090 196	4 491 267	2 160 455	11 853 497	8 058 046	37 582 941	356 641	0	83 050 182
2015	432 095	18 791 539	4 656 098	2 001 858	11 582 723	7 495 084	43 966 546	396 276	0	89 322 218
2016	391 274	18 320 759	4 541 514	2 075 952	10 224 868	6 985 504	51 185 327	158 388	0	93 883 585
2017	414 815	19 537 162	5 152 798	2 057 032	12 224 113	6 594 315	49 884 475	83 903	899	95 949 513
2018	326 325	19 209 314	5 624 381	2 010 060	11 341 066	6 151 307	47 871 294	145 781	655	92 680 183
2019	380 196	19 556 008	5 495 851	1 932 751	11 472 063	6 339 530	41 784 215	111 802	521	87 072 936
2020	357 165	17 075 970	4 820 628	1 963 798	9 023 813	6 285 263	42 156 920	180 900	0	81 864 457
1	30 084	1 792 767	477 153	166 518	798 809	441 381	3 772 004	6 900	0	7 485 616
2	27 869	1 506 011	361 771	154 295	871 517	532 372	3 291 548	11 350	0	6 756 734
3	38 873	1 979 166	540 800	182 334	460 248	613 094	3 791 164	12 600	0	7 618 279
4	50 844	1 310 446	414 728	147 043	627 192	520 423	3 697 159	8 400	0	6 776 235
5	25 787	1 279 324	337 374	186 388	842 883	577 729	2 307 339	13 250	0	5 570 075
6	18 827	1 172 897	237 211	142 338	566 436	522 583	2 512 802	13 475	0	5 186 569
7	29 121	1 156 191	414 483	162 293	889 224	566 643	3 694 631	22 545	0	6 935 131
8	20 729	1 364 756	471 439	182 828	924 942	475 228	3 904 632	13 340	0	7 357 895
9	32 056	1 616 817	384 749	160 039	669 513	435 358	3 707 399	17 960	0	7 023 891
10	29 543	1 383 349	330 471	170 711	813 371	504 915	3 858 879	21 480	0	7 112 719
11	23 839	1 395 440	431 870	175 004	794 961	567 254	3 908 717	22 300	0	7 319 384
12	29 593	1 118 806	418 578	134 006	764 716	528 283	3 710 647	17 300	0	6 721 930
2021	376 778	15 183 152	5 679 047	1 813 725	9 430 603	6 580 404	46 554 097	45 508	0	85 663 314
1	29 243	1 233 216	545 100	147 649	789 507	492 602	4 222 608	8 450	0	7 468 375
2	24 762	1 154 835	376 028	105 712	650 191	427 482	3 596 073	4 100	0	6 339 183
3	35 325	1 392 940	514 267	130 330	823 660	608 280	4 103 891	11 200	0	7 619 892
4	32 381	1 248 889	438 509	148 839	819 018	655 381	3 805 770	4 850	0	7 153 637
5	26 318	1 346 723	461 144	141 664	853 165	611 757	4 155 418	0	0	7 596 189
6	37 557	1 162 863	518 962	195 415	884 796	622 045	4 095 745	2 350	0	7 519 733
7	28 576	1 307 102	469 172	178 546	684 214	476 466	3 962 276	0	0	7 106 352
8	49 279	1 164 215	431 015	177 121	798 990	500 661	4 152 542	0	0	7 273 823
9	34 491	1 293 624	423 554	168 970	722 481	525 119	3 771 885	9 831	0	6 949 956
10	30 271	1 254 388	460 015	128 977	696 137	518 224	3 755 907	4 727	0	6 848 646
11	20 573	1 426 842	526 255	130 817	824 473	527 086	3 584 226	0	0	7 040 272
12	28 001	1 197 516	515 026	159 686	883 971	615 301	3 347 756	0	0	6 747 257
2022	153 342	6 243 913	2 400 716	859 983	4 263 965	2 586 632	18 986 459	30 745	0	35 525 756
1	23 157	1 246 729	491 628	151 893	858 220	488 689	3 929 041	2 300	0	7 191 657
2	31 420	1 080 338	457 366	150 408	846 908	431 992	3 427 301	0	0	6 425 733
3	37 325	1 338 669	445 268	166 187	916 532	598 823	3 949 037	9 659	0	7 461 499
4	17 400	1 273 248	395 248	182 961	757 167	561 619	3 667 849	9 700	0	6 865 193
5	44 041	1 304 929	611 207	208 534	885 138	505 509	4 013 231	9 086	0	7 581 675



A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10³ toneladas)

	Carga Geral			Total Carga Geral	Granéis Sólidos				Total Granéis Sólidos	Granéis Líquidos			Total Granéis Líquidos	Total Geral
	Conten- torizada	Fraciona- da	Ro-Ro		Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros		Petróleo Bruto	Produtos Petrolí- feros	Outros		
2000	6 776,9	5 319,4	563,6	12 659,9	6 951,8	1 152,9	3 921,5	5 734,0	17 760,1	11 746,3	12 376,1	1 720,0	25 842,3	56 262,3
2001	7 402,5	5 494,9	646,7	13 544,0	5 290,4	651,8	4 886,6	5 310,6	16 139,3	12 594,0	12 077,3	1 557,3	26 228,6	55 911,9
2002	7 988,5	5 074,8	442,3	13 505,6	6 373,0	822,4	5 101,6	4 812,8	17 109,8	11 691,4	12 072,1	1 790,3	25 553,8	56 169,2
2003	9 081,6	4 381,1	405,9	13 868,5	5 908,6	793,7	4 717,6	5 839,8	17 259,7	12 777,7	11 706,1	1 987,8	26 471,6	57 599,9
2004	9 363,4	4 876,2	421,3	14 660,9	5 898,6	776,7	4 503,5	6 363,4	17 542,2	13 641,5	11 741,7	1 807,9	27 191,1	59 394,2
2005	9 591,6	4 146,9	396,2	14 134,7	5 850,5	964,3	5 218,0	6 773,5	18 806,3	13 559,4	14 613,3	2 026,8	30 199,5	63 140,5
2006	10 784,7	4 975,6	407,3	16 167,7	6 274,8	878,9	4 604,9	6 946,2	18 704,7	13 538,5	14 408,6	2 048,8	29 995,9	64 868,3
2007	12 363,1	5 195,0	363,0	17 921,0	5 081,6	900,9	5 338,2	7 254,4	18 575,0	12 363,9	15 304,4	2 219,9	29 888,2	66 384,2
2008	13 620,5	4 822,4	361,6	18 804,6	4 549,9	1 093,3	5 108,1	6 348,0	17 099,2	12 711,1	14 456,2	1 934,9	29 102,1	65 005,9
2009	12 942,5	3 772,2	349,8	17 064,5	5 559,4	784,7	4 963,4	5 848,5	17 156,0	10 383,0	14 003,9	2 038,3	26 425,3	60 645,8
2010	15 220,3	5 117,2	347,5	20 684,9	3 375,0	760,8	4 925,9	7 036,4	16 098,1	11 189,1	14 818,6	2 260,0	28 267,8	65 050,8
2011	17 410,2	5 518,2	336,4	23 264,8	4 277,1	1 171,5	4 566,0	6 351,6	16 366,1	10 367,9	14 203,7	2 691,3	27 262,8	66 893,8
2012	18 756,8	6 119,5	258,3	25 134,6	5 564,5	983,6	4 433,6	5 389,8	16 371,5	11 016,9	13 097,5	2 579,7	26 694,1	68 200,3
2013	24 574,1	7 498,9	294,4	32 367,3	4 824,9	1 165,8	4 275,9	6 325,7	16 592,4	11 775,8	16 465,4	2 467,4	30 708,6	79 668,3
2014	27 256,4	7 903,5	653,2	35 813,1	5 082,2	938,1	4 459,3	7 845,3	18 324,8	11 407,6	15 296,5	2 208,1	28 912,2	83 050,2
2015	28 838,1	7 680,5	1 016,0	37 534,5	5 916,3	1 164,3	4 785,5	7 230,0	19 096,1	13 900,5	16 625,1	2 166,0	32 691,6	89 322,2
2016	32 906,7	6 333,4	1 177,6	40 417,6	5 661,2	1 097,2	4 738,4	6 907,9	18 404,6	16 989,5	15 983,8	2 088,0	35 061,3	93 883,6
2017	33 936,3	5 656,1	1 428,2	41 020,7	6 382,1	1 094,0	5 108,5	7 813,3	20 397,8	14 394,4	17 936,5	2 200,1	34 531,0	95 949,5
2018	34 627,3	5 283,6	1 599,3	41 510,3	5 106,0	983,4	5 203,3	8 242,9	19 535,6	12 600,8	16 854,5	2 179,0	31 634,3	92 680,2
2019	30 265,6	5 277,4	1 884,2	37 427,1	3 206,3	1 067,5	5 102,4	7 643,6	17 019,7	11 234,9	18 741,7	2 649,4	32 626,1	87 072,9
2020	31 818,6	4 928,4	1 736,1	38 483,1	542,2	1 200,3	4 678,9	6 898,0	13 319,4	10 942,5	16 603,9	2 515,5	30 061,9	81 864,5
1	2 455,1	503,4	140,5	3 099,0	8,7	75,0	358,3	581,5	1 023,3	1 424,7	1 722,1	216,5	3 363,2	7 485,6
2	2 419,0	410,0	160,6	2 989,7	41,0	149,6	379,5	593,7	1 163,6	1 028,5	1 350,7	224,3	2 603,4	6 756,7
3	2 803,3	493,7	163,7	3 460,7	80,5	111,9	404,9	520,1	1 117,4	1 419,6	1 378,4	242,2	3 040,2	7 618,3
4	2 683,3	396,0	92,5	3 171,8	83,8	90,8	353,2	616,7	1 144,5	940,9	1 338,5	180,5	2 459,9	6 776,2
5	2 425,6	423,9	115,9	2 965,4	20,9	73,8	467,8	667,6	1 230,1	213,0	971,8	189,7	1 374,5	5 570,1
6	2 210,5	363,8	119,5	2 693,8	60,4	122,9	252,6	506,3	942,2	283,0	1 089,3	178,3	1 550,6	5 186,6
7	2 757,6	459,5	153,3	3 370,4	17,0	89,1	485,0	602,6	1 193,8	818,2	1 332,7	220,2	2 371,0	6 935,1
8	2 974,0	366,3	131,7	3 472,0	140,8	107,6	503,0	620,0	1 371,4	804,9	1 493,3	216,2	2 514,4	7 357,9
9	2 666,1	290,0	165,3	3 121,4	22,5	98,3	323,1	588,4	1 032,3	1 145,7	1 527,3	197,3	2 870,2	7 023,9
10	2 882,1	395,9	151,3	3 429,4	32,3	88,8	326,7	531,7	979,5	1 008,1	1 500,9	194,8	2 703,8	7 112,7
11	2 948,5	428,2	203,9	3 580,6	7,7	98,1	415,6	539,5	1 060,8	944,5	1 502,2	231,3	2 678,0	7 319,4
12	2 593,5	397,7	137,8	3 129,0	26,7	94,4	409,3	530,0	1 060,5	911,4	1 396,7	224,4	2 532,5	6 721,9
2021	34 771,4	6 107,9	1 970,2	42 849,5	184,6	1 162,0	4 727,1	6 808,9	12 882,6	9 324,6	18 277,4	2 329,2	29 931,2	85 663,3
1	3 010,5	525,2	145,2	3 680,9	0,0	95,9	426,3	604,1	1 126,2	850,1	1 579,2	231,9	2 661,3	7 468,4
2	2 475,5	345,6	151,4	2 972,4	11,7	94,0	319,0	372,6	797,2	921,0	1 400,7	247,9	2 569,6	6 339,2
3	3 083,1	496,0	181,1	3 760,2	0,0	135,2	417,8	650,2	1 203,1	936,9	1 530,0	189,7	2 656,6	7 619,9
4	2 879,2	573,0	161,8	3 614,1	56,5	111,5	334,8	612,9	1 115,7	767,9	1 465,5	190,4	2 423,8	7 153,6
5	3 006,6	505,5	191,5	3 703,7	38,6	86,2	505,4	543,0	1 173,2	892,1	1 639,7	187,5	2 719,3	7 596,2
6	3 002,6	591,0	162,9	3 756,5	21,2	83,1	468,0	543,6	1 115,8	877,1	1 596,7	173,6	2 647,4	7 519,7
7	2 963,5	425,7	169,9	3 559,1	0,0	86,1	346,5	580,9	1 013,5	920,9	1 443,7	169,1	2 533,8	7 106,4
8	2 901,3	538,3	123,3	3 563,0	0,0	82,2	390,9	499,0	972,2	951,5	1 606,9	180,3	2 738,6	7 273,8
9	2 961,5	497,2	160,0	3 618,7	7,7	86,1	389,7	585,1	1 068,6	766,0	1 328,4	168,2	2 262,6	6 950,0
10	2 855,3	536,9	177,5	3 569,7	34,4	88,5	300,8	460,3	884,1	502,4	1 719,2	173,3	2 394,9	6 848,6
11	2 895,9	583,4	173,3	3 652,6	0,0	87,2	306,7	730,5	1 124,4	454,0	1 608,7	200,5	2 263,2	7 040,3
12	2 736,4	490,1	172,1	3 398,6	14,5	126,0	521,3	626,8	1 288,5	484,6	1 358,7	216,8	2 060,1	6 747,3
2022	13 745,4	2 387,7	801,9	16 935,0	130,7	403,0	2 128,6	3 103,2	5 765,6	4 253,3	7 727,2	844,6	12 825,2	35 525,8
1	2 770,6	452,6	148,4	3 371,6	0,0	68,0	462,4	657,6	1 188,0	750,7	1 721,9	159,4	2 632,0	7 191,7
2	2 348,7	535,0	131,4	3 015,2	0,0	65,0	394,7	519,4	979,0	781,0	1 486,1	164,5	2 431,6	6 425,7
3	2 939,7	490,1	175,3	3 605,1	37,8	123,9	432,8	677,2	1 271,8	891,8	1 515,6	177,1	2 584,6	7 461,5
4	2 755,2	406,0	174,0	3 335,3	62,4	54,5	322,5	629,3	1 068,6	879,1	1 407,6	174,7	2 461,3	6 865,2
5	2 931,1	503,9	172,8	3 607,9	30,5	91,6	516,3	619,7	1 258,1	950,7	1 596,0	169,0	2 715,7	7 581,7



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	59 654	976 371	0	0	62 302	62 302
2007	423 740	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 981	9 748	0	77 663	87 411
2008	437 429	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 718	12 597	0	124 926	137 523
2009	421 962	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 804	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 779	16 475	496 110	50 827	118 893	1 123 084	42 633	16 643	257 126	316 402
2011	463 388	19 488	525 371	77 127	141 813	1 227 187	50 697	16 536	303 372	370 605
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 704	1 289 283	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 152	15 897	540 699	70 564	207 735	1 408 047	53 036	8 603	723 301	784 940
2014	603 184	19 727	493 239	103 563	265 318	1 485 031	63 484	8 906	962 378	1 034 768
2015	568 765	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 406	54 992	16 078	1 048 285	1 119 355
2016	605 643	24 690	376 992	156 567	300 006	1 463 898	52 928	14 291	1 213 075	1 280 294
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 031	1 582 662	46 862	21 742	1 325 025	1 393 629
2018	613 216	18 825	415 061	123 294	398 669	1 569 065	56 877	13 189	1 351 778	1 421 844
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 841	1 035 010
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 442	1 637 220	55 532	4 550	1 102 521	1 162 603
1	49 775	1 420	30 598	9 531	41 829	133 153	4 889	399	81 424	86 712
2	52 737	1 407	27 493	10 426	42 728	134 791	4 534	368	78 034	82 936
3	67 020	1 875	11 756	14 719	40 322	135 692	5 142	71	96 249	101 462
4	56 683	1 759	20 722	17 436	47 170	143 770	5 025	288	87 115	92 428
5	51 234	632	19 996	15 677	35 305	122 844	3 969	471	77 954	82 394
6	44 743	828	19 916	11 668	35 672	112 827	3 674	405	74 809	78 888
7	55 960	1 310	27 892	15 628	38 971	139 761	4 117	264	95 932	100 313
8	56 181	846	28 137	14 385	50 008	149 557	5 232	266	111 818	117 316
9	53 004	1 855	26 781	14 068	40 239	135 947	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 991	147 050	4 335	665	105 499	110 499
11	57 696	2 422	28 057	15 056	49 505	152 736	5 074	594	101 732	107 400
12	47 920	1 307	25 198	12 965	41 702	129 092	4 925	365	95 452	100 742
2021	658 530	21 403	360 228	172 304	541 254	1 753 719	59 288	7 028	1 282 808	1 349 124
1	50 106	1 874	26 755	16 103	43 387	138 225	4 619	326	118 005	122 950
2	48 466	511	24 977	14 756	36 830	125 540	4 014	362	87 154	91 530
3	56 198	2 309	29 693	14 659	42 463	145 322	4 931	773	112 806	118 510
4	56 044	2 065	28 971	16 227	42 799	146 106	5 178	590	101 576	107 344
5	58 253	2 309	31 784	14 538	47 697	154 581	5 102	651	109 797	115 550
6	52 798	1 796	32 709	14 290	50 026	151 619	5 005	664	112 370	118 039
7	61 687	1 724	30 546	15 877	53 927	163 761	4 698	603	104 076	109 377
8	52 283	1 666	29 282	14 262	49 734	147 227	5 175	569	118 163	123 907
9	56 130	2 289	30 126	13 107	48 476	150 128	4 819	595	110 125	115 539
10	55 789	1 528	31 574	14 586	40 923	144 400	5 218	625	101 102	106 945
11	57 969	1 666	30 598	11 099	44 101	145 433	5 719	610	109 186	115 515
12	52 807	1 666	33 213	12 800	40 891	141 377	4 810	660	98 448	103 918
2022	282 310	7 728	159 881	70 898	235 975	756 792	23 611	2 734	466 079	492 424
1	54 620	2 159	28 424	14 426	48 748	148 377	4 590	490	97 614	102 694
2	47 476	518	29 683	12 676	39 766	130 119	3 751	537	76 498	80 786
3	62 209	891	31 777	14 967	43 219	153 063	3 822	533	107 687	112 042
4	56 727	2 108	38 877	14 301	50 783	162 796	5 223	652	87 956	93 831
5	61 278	2 052	31 120	14 528	53 459	162 437	6 225	522	96 324	103 071

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	98	987	427	186	828	638	802	8	29	4 003
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
4	14	195	86	40	176	125	156	2	13	807
5	25	227	93	43	186	134	182	3	10	903