

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

RELATÓRIO
DE
ABRIL DE 2022



Notas:

1. Os dados estatísticos considerados no presente relatório foram fornecidos pelas Administrações Portuárias entre 13 de maio e 6 de julho 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 tonelagem 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 Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias;
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o respetivo movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03);
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório sob a referência 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), são calculados com base num modelo de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, refletindo a variação média anual entre os pontos extremos ajustados.



ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DE JANEIRO A ABRIL DE 2022	9
3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	13
3.1. Movimento Geral de Carga	14
Por Tipologia de Carga	14
Por Porto	16
Por Tipologia de Carga e Porto	17
Fluxos de Embarque e Desembarque	19
3.2. Movimento Geral de Contentores	20
Tráfego total (TEU).....	20
Tráfego com o Hinterland e em Transshipment (TEU)	22
3.3. Movimento Geral de Navios.....	24
4. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA	27
4.1. Carga Geral.....	28
4.1.1. Contentorizada	28
4.1.2. Fracionada	30
4.1.3. Ro-Ro	31
4.2. Granéis Sólidos.....	32
4.2.1. Carvão	33
4.2.2. Minérios	33
4.2.3. Produtos Agrícolas	34
4.2.4. Outros Granéis Sólidos.....	35
4.3. Granéis Líquidos	37
4.3.1. Petróleo Bruto	37
4.3.2. Produtos Petrolíferos.....	38
4.3.3. Outros Granéis Líquidos.....	40
5. ANEXOS	42
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022).....	43
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	44
A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto	45
A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)	46
A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10³ toneladas)	47
A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10³ toneladas).....	48
A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)	49
A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)	50



SUMÁRIO EXECUTIVO



	Abril/2022			Janeiro - Abril / 2022					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10³ Ton)	Contentores (10³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10³ Ton)	Contentores (10³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	17.4	-	14	109.3	-	73	-10.2%	-	-11.0%
Leixões	1 273.2	62.0	195	4 939.0	238.4	760	-1.8%	+3.9%	-6.6%
Aveiro	395.2	-	86	1 789.5	-	334	-4.5%	-	-7.5%
Figueira da Foz	183.0	2.1	40	651.5	5.7	143	+22.3%	-16.0%	+3.6%
Lisboa	757.2	39.5	176	3 378.8	131.0	642	+9.6%	+16.5%	+23.9%
Setúbal	591.3	14.4	125	2 155.4	56.7	504	-1.3%	-8.2%	-7.2%
Sines	3 667.8	138.7	156	14 973.2	552.3	620	-4.8%	-5.6%	-4.0%
Faro e Portimão	9.7	-	15	21.7	-	24	-24.3%	-	+200.0%
Total Geral	6 894.9	256.7	807	28 018.4	984.0	3 100	-2.0%	-1.2%	-0.3%

- No mês de abril de 2022 verificou-se nos portos comerciais do Continente um movimento de carga de 6,9 milhões de toneladas, que não atinge novamente o valor homólogo de 2021, ficando a -258,8 mil toneladas (mt), o que traduz um recuo de -3,6%, e fixa o valor acumulado em 28 milhões de toneladas, que representa um decréscimo de -2%, correspondente a -562,7 mt. Assinala-se, contudo, que o volume de carga ora apurado reflete um decréscimo de -15,3% face à melhor marca registada no período homólogo de 2017, correspondente a -5 milhões de toneladas.

O tráfego de contentores observou no mês de abril uma variação homóloga positiva, movimentando +3,3 mil TEU (+1,3%), não logrando, contudo, infletir o sentido da evolução em valores acumulados, registando ainda uma diminuição de -11,5 mil TEU, o correspondente a -1,2%, para um total de 984 mil TEU.

O movimento de navios acompanha o registo negativo das dimensões anteriores da atividade portuária no que toca ao número de escalas, com um recuo face ao período homólogo de -0,3% para 3100 escalas, mas a crescer +13,1% no volume total de arqueação bruta desses navios. Esta evolução assimétrica traduz naturalmente um aumento da dimensão média dos navios que passa de uma arqueação bruta de 16,6 mil para 18,8 mil, ou seja, apresenta um acréscimo de +13,5%.

- O referido relativamente ao tráfego de contentores, indicia o registo de uma significativa quebra no volume de Carga Contentorizada, que, de facto, se constitui como a principal influência na quebra do volume de carga, provocando em termos globais uma diminuição de -616,1 mt, após recuo de -5,4%, sendo que o porto de Sines acusa individualmente uma quebra de -806,1 mt, correspondente a um recuo de -11% e que corresponde a 42,4% do total da carga perdida nos diversos mercados resultantes do binómio porto-carga. Importa, desde já, sublinhar que na origem desta quebra no desempenho do mercado da Carga Contentorizada se encontra a atividade de *transshipment*, pois as operações com o *hinterland* revelam um notável crescimento.

Na segunda posição de relevância do impacto no comportamento global da atividade de movimentação de carga observado no sistema dos portos comerciais do Continente, em termos de tonelagem movimentada, assinala-se o mercado de Petróleo Bruto de Leixões que, praticamente sem movimento no corrente ano (apenas 8 mil toneladas em abril), revela uma diminuição de -236,8 mt (-96,7% do que período homólogo de 2021), a que se seguem os Produtos Agrícolas de Aveiro e os Minérios em Leixões, com quebras respetivas de -149,14 mt (-56,2%) e de -111,8 mt (-48,6%).

Conforme resulta da leitura do quadro seguinte, os principais mercados que contrariaram os registos negativos apurados em 24 mercados, num total de -1,9 milhões de toneladas (quebra média de -16,2%), destaca-se o mercado dos Produtos Agrícolas de Lisboa com um aumento de +188,5 mt (+18%) e que



representa 14,1% do total das variações positivas, a que se seguem os Outros Granéis Sólidos de Leixões e da Figueira da Foz, com acréscimos respetivos de +167,2 mt (+40,4%) e de +152,5 mt (+103,1%), e ainda a Carga Contentorizada em Lisboa e Leixões, que aumentam +125,4 mt (+10,7%) e +107,9 mt (+4,7%). Estes cinco mercados, que apresentam os acréscimos mais expressivos, são acompanhados por outros dezanove mercados, e no seu conjunto totalizam um aumento de cerca de +1,34 milhões de toneladas, refletindo em média uma variação positiva de +7,9%.

MERCADOS COM MAIOR INFLUÊNCIA NO COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

	Carga	Porto	Tonelagem Movimentada no período Jan-Abr/2022		Variação Homóloga face a Jan-Abr/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas	
			Valor	Quota	Ton	%	%	% Acc
Positiva	Produtos Agrícolas	Lisboa	1 236.6	4.4%	+188.5	+18.0%	14.1%	14.1%
	OutrosGS	Leixões	580.8	2.1%	+167.2	+40.4%	12.5%	26.6%
	OutrosGS	Figueira da Foz	300.4	1.1%	+152.5	+103.1%	11.4%	37.9%
	Contentorizada	Lisboa	1 295.2	4.6%	+125.4	+10.7%	9.4%	47.3%
	Contentorizada	Leixões	2 388.0	8.5%	+107.9	+4.7%	8.1%	55.4%
	Produtos Petrolíferos	Lisboa	308.2	1.1%	+90.8	+41.8%	6.8%	62.1%
Negativa	Contentorizada	Sines	6 512.7	23.2%	-806.1	-11.0%	42.4%	42.4%
	Petróleo Bruto	Leixões	8.0	0.0%	-236.8	-96.7%	12.4%	54.8%
	Produtos Agrícolas	Aveiro	116.0	0.4%	-149.1	-56.2%	7.8%	62.7%
	Minérios	Leixões	118.4	0.4%	-111.8	-48.6%	5.9%	68.5%
	OutrosGS	Lisboa	354.4	1.3%	-97.0	-21.5%	5.1%	73.6%
	Fracionada	Setúbal	388.7	0.0%	-89.3	-18.7%	4.7%	78.3%
Total			13 607.4	47.2%	-657.8	-		

- O comportamento negativo evidenciado por Sines nos primeiros quatro meses de 2022, não o impedem de manter uma quota maioritária absoluta, que recua -1,6 pontos percentuais (pp) para 53,4%, seguindo sucessivamente nas posições seguintes do *ranking* o porto de Leixões com 17,6% (idêntica à de 2021 mas a -5,4 pp de 2020), Lisboa com 12,1% (+1,3 pp), Setúbal com 7,7%, Aveiro com 6,4%, Figueira da Foz com 2,3%, Viana do Castelo com 0,4% e Faro com 0,1%.

Como principais cargas que sustentam maioritariamente estas quotas, assinala-se a Carga Contentorizada em Sines, que, não obstante as variações negativas e se encontrar a -23% do volume apurado em 2017 (a cerca de -2 milhões de toneladas), representa 43,5% do total. Também Leixões e Lisboa têm na Carga Contentorizada a sua principal base de sustentação, representando respetivamente 48,3% e 38,3% do total, sendo que no porto de Lisboa a tipologia mais significativa era a dos Produtos Agrícolas, que passou para a segunda posição com 36,6%.

- O tráfego de Contentores vem observando globalmente uma evolução anual irregular que nos períodos de janeiro a abril desde 2018, tendo subjacente uma trajetória que assume agora um valor positivo para a taxa média anual de crescimento, de +1,6%, sendo que, no entanto, a variação de 2021 para 2022 se traduz num decréscimo de -1,2%, que corresponde -11,5 mil TEU para um total de 984 mil TEU.

A maior responsabilidade para este comportamento é acometida ao segmento de *transshipment* do porto de Sines, que, isoladamente, apresenta uma diminuição de -49,8 mil TEU, correspondente a -11,9%, face ao período homólogo de 2021, e que ascende a -32,9% (-181,6 mil TEU) se a comparação for com o volume mais elevado, registado no período homólogo de 2017.

O segmento do *hinterland* regista o valor mais elevado de sempre, atingindo 594,7 mil TEU o que excede em +7,1%, correspondente a +39,5 mil TEU, o valor de 2021 e em +5% o anterior máximo, observado em 2019. Para este registo contribuíram as variações positivas observadas em Lisboa, Sines e Leixões, com



valores respetivos de +18,4 mil TEU (+16,6%), de +17 mil TEU (+10,3%) e de +10,2 mil TEU (+4,8%), que anulam as diminuições registadas em Setúbal, de -5,1 mil TEU (-8,2%) e na Figueira da Foz, de -1,1 mil TEU (-16%). Recorda-se o facto de os dados relativos à repartição dos Contentores por estes segmentos de tráfego ser efetuada por estimativa, dado não se disporem de dados definitivos desde março de 2021.

Neste segmento de tráfego destaca-se o comportamento de Sines, que regista igualmente a melhor marca de sempre ao atingir 182,5 mil TEU, após um acréscimo de +17 mil TEU (+10,3%) face ao período homólogo de 2021, sendo que excede em +6,1% o anterior máximo, registado em 2020. Importa ainda salientar o facto de Sines se aproximar significativamente de Leixões, tendo o diferencial das respetivas vindo a diminuir sucessivamente, passando de 23,3 pontos percentuais em 2016, para os atuais 6,5 pp.

No total do tráfego de Contentores o porto de Sines detém a quota maioritária absoluta, que mantém desde o primeiro quadrimestre de 2015, atingindo o máximo de 61,1% em 2017 e assumindo agora o valor de 56,1%, inferior em -2,6 pp à do período homólogo de 2021. Nas posições seguintes surgem os portos de Leixões com 24,2%, Lisboa com 13,3%, Setúbal com 5,8% e Figueira da Foz com 0,6%.

No tráfego de *transshipment* o porto de Sines representa cerca de 95% do total e no tráfego com o *hinterland* a liderança continua entregue ao porto de Leixões com uma quota de 37,2%, seguido de Sines com 30,7%, Lisboa com 21,7%, Setúbal com 9,5% e Figueira da Foz com 1%.

- O movimento de navios efetuado no período janeiro-abril de 2022 é traduzido pelo registo 3100 escalas, o que reflete um recuo de dez escalas ou -0,3% comparativamente ao período homólogo de 2021, salientando-se, contudo, que a arqueação bruta total detida por a estes navios regista um acréscimo de +13,1%, a que corresponde um aumento da respetiva dimensão média de +13,5%, passando de uma arqueação bruta de 16,6 mil para 18,8 mil.

A redução pouco expressiva do número de escalas deve-se maioritariamente ao porto de Lisboa, que recebeu +124 navios do que no período homólogo de 2021, correspondente a +23,9%, tendo nessa variação positiva sido apenas acompanhado pela Figueira da Foz (+5 escalas) e por Portimão (+18 escalas), anulando parcialmente a redução do número de navios que escalou os restantes portos, com destaque para Douro e Leixões, com -54 escalas, Setúbal com -39, Aveiro com -27 e Sines com -26.

Importa salientar que o comportamento de Lisboa é sensivelmente influenciado pelo tráfego de navios de cruzeiro, que terá registado cerca de 91 escalas no período em análise, que contam integralmente como acréscimo, uma vez que não havia ocorrido qualquer escala deste tipo de navio no período homólogo do ano transato. Por efeito deste tráfego e além da variação do número de escalas, importa salientar o acréscimo da dimensão média em Lisboa de +103,3% (GT de 10,8 mil para 22 mil), de +18,1% em Leixões (não obstante a quebra verificada no número de escalas) e de +430,5% em Portimão.

Não obstante o seu comportamento, os portos de Douro e Leixões detêm a quota mais elevada no número de escalas que recua -1,7 pp para 24,5%, seguindo-se sucessivamente Lisboa que cresce +4,1 pp para uma quota de 20,7% e ultrapassa Sines que recua -0,8 pp para 20%, Setúbal que perde -1,2 pp para 16,3%, Aveiro que perde -0,8 pp para 10,8%, Figueira da Foz que cresce +0,2 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 42,4%, seguido de Lisboa com 24,2% e Douro e Leixões com 16,9%.

- A variação da tonelagem da carga movimentada, resulta do encontro dos entre os fluxos de embarque e de desembarque, maioritariamente associados às operações de exportação e de importação, tendo no período de janeiro a abril de 2022 sido pautados por registarem respetivamente uma diminuição de -1,05 milhões de toneladas (-8,4%) para um total de 11,49 milhões de toneladas, e um aumento de +487,6 mt (+3%) para um total de 16,53 milhões de toneladas.



Considerando o fluxo de embarques constata-se que a variação total referida se resultou do movimento em 41 mercados, tendo sido observadas diminuições em 23 num total de -1,45 milhões de toneladas, numa média de -15,8%, e acréscimos nos estantes 18 com um total de +394,9 mt, refletindo uma média de +11,7%. Acresce ainda referir ter sido observado o desaparecimento de seis mercados que haviam embarcado 134,4 mt de carga.

Com operações de desembarque, foram assinalados 43 mercados, sendo que o acréscimo referido resultou do comportamento de 25 que proporcionaram um aumento de +1,57 milhões de toneladas, a uma média de +14,5%, contrariado pelo comportamento negativo dos restantes 18 que foram responsáveis por uma diminuição de -1,09 milhões de toneladas, refletindo uma média de -21%. Nesta tipologia de operações observa-se que dois mercados que haviam movimentado 247,7 mt no período homólogo de 2021 não apresentaram agora qualquer movimento.

- Assinalando o facto de a tonelagem dos desembarques exceder globalmente a dos embarques em +43,7%, constata-se a existência de portos onde se verifica o inverso, isto é, o volume de carga embarcada é superior ao da carga desembarcada, o que, atendendo a que cerca de 90% da carga transportada por via marítima se inscreve no comércio internacional, confere a esses portos um perfil 'exportador'.

No 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%, 71,5%, 55% e 100%, sendo que, no seu conjunto, o volume de carga embarcada se cifra em 1,74 milhões de toneladas, correspondentes a 15,1% do total de carga embarcada, com o porto de Setúbal a deter 10,3 pontos percentuais desta quota.



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



Considerando o papel fundamental que os portos desempenham no apoio à importação e exportação de bens, facto que é demonstrado pela quota que transporte marítimo detém no comércio internacional, que, em 2021 e em termos de tonelagem, se cifrou em cerca de 61% dos bens importados e em cerca de 53% dos bens exportados, importa avaliar o comportamento do comércio internacional no período em que se efetua a avaliação do comportamento do mercado portuário, enquanto fator de contextualização deste.

Neste contexto sublinha-se a significativa variabilidade do fluxo de bens transacionados mensalmente, a seguir evidenciada graficamente, que constitui um elemento que prejudica a perceção do comportamento do comércio internacional e, por conseguinte, da atividade portuária, sobre cuja evolução não se identifica uma clara sazonalidade. A dificuldade de avaliação do comportamento destas atividades é ainda agravada pela intensa permeabilidade à influência de fatores externos, fora do controlo dos agentes económicos, como, por exemplo, a instabilidade que atravessa o mercado dos produtos energéticos e o abastecimento de cereais, gerada e/ou agravada pela guerra na Ucrânia iniciada na última semana de fevereiro.

Assim, importa salientar que o comércio internacional realizado no período janeiro-abril de 2022, atingiu um total de 33,2 milhões de toneladas, traduzindo um acréscimo de +1,8% face ao período homólogo de 2021, correspondente a +596,3 mil toneladas (mt), tendo resultado da conjugação de um acréscimo de +5,6% verificado no tráfego intracomunitário (+1,01 milhões de toneladas para um total de 19,2 milhões de toneladas, que corresponde a 57,8% do total), com uma diminuição de -2,9% no comércio com o resto do mundo (isto corresponde a -415,2 mt para um total de 14 milhões de toneladas).

Recorda-se que o comércio com os países fora da União Europeia tem bastante mais impacto no setor marítimo-portuário, dado que cerca de 97,4% das mercadorias transacionadas em 2021 neste segmento de mercado utiliza obrigatoriamente o transporte marítimo para a sua efetivação, quando no segmento intracomunitário este rácio se cifra em 23%.

Importa, contudo, salientar que a tonelagem dos bens transacionados é inferior aos valores máximos registados em todos os segmentos, ficando globalmente a -2,9% do valo obtido em 2019, sendo que o tráfego intracomunitário se encontra a -0,7% do mesmo ano, enquanto em relação ao tráfego com o resto do mundo se encontra a -6,9%, tendo o máximo sido observado em 2020.

Embora com menor impacto no que respeita à função transporte, refere-se que as exportações realizadas no período de janeiro a abril de 2022 recuaram -2,3% para 13,05 milhões de toneladas, o que representa 39,3% do total (sendo de realçar que o período homólogo de 2021 detém o valor mais elevado de sempre), enquanto as importações cresceram +4,7% para 20,18 milhões de toneladas, ficando a -4,8% do valor máximo, observado em 2019.

Comércio Internacional nos períodos de Janeiro a Abril | (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	27 576.5	-	16 125.8	-	11 450.8	-	17 546.7	-	10 029.9	-
2011	27 629.4	+0.2%	16 271.1	+0.9%	11 358.3	-0.8%	17 555.0	+0.0%	10 074.3	+0.4%
2012	28 454.0	+3.0%	15 783.3	-3.0%	12 670.8	+11.6%	17 540.9	-0.1%	10 913.1	+8.3%
2013	28 963.7	+1.8%	15 598.2	-1.2%	13 365.5	+5.5%	16 961.5	-3.3%	12 002.1	+10.0%
2014	29 114.5	+0.5%	17 381.3	+11.4%	11 733.2	-12.2%	16 899.1	-0.4%	12 215.4	+1.8%
2015	31 993.9	+9.9%	17 690.6	+1.8%	14 303.3	+21.9%	18 935.5	+12.1%	13 058.4	+6.9%
2016	31 694.1	-0.9%	17 548.0	-0.8%	14 146.2	-1.1%	19 631.4	+3.7%	12 062.7	-7.6%
2017	33 307.3	+5.1%	18 337.9	+4.5%	14 969.4	+5.8%	20 476.7	+4.3%	12 830.6	+6.4%
2018	33 365.2	+0.2%	19 013.2	+3.7%	14 352.0	-4.1%	20 508.2	+0.2%	12 857.0	+0.2%
2019	34 220.5	+2.6%	19 341.7	+1.7%	14 878.8	+3.7%	21 202.6	+3.4%	13 017.9	+1.3%
2020	32 245.1	-5.8%	17 192.5	-11.1%	15 052.6	+1.2%	19 768.0	-6.8%	12 477.1	-4.2%
2021	32 630.6	+1.2%	18 194.6	+5.8%	14 436.1	-4.1%	19 277.9	-2.5%	13 352.8	+7.0%
2022	33 226.9	+1.8%	19 206.1	+5.6%	14 020.9	-2.9%	20 177.2	+4.7%	13 049.7	-2.3%



Nos gráficos seguintes apresenta-se a evolução da tonelagem total transacionada em comércio internacional nos períodos de janeiro a abril desde 2010 e a evolução mensal desde 2019, agregada pelo comércio internacional realizado intra e extra União Europeia, que veem ilustrar alguns dos comentários atrás tecidos.



Apurando as tendências de evolução subjacente aos períodos de janeiro a abril desde 2017, obtêm-se valores negativos para o comércio internacional total e para a maioria dos segmentos referidos, embora com declives muito ligeiros, tendo as exportações como única exceção, tendo subjacente uma taxa média anual de crescimento de +0,5%. As importações evoluem segundo uma progressão média de -0,9% ao ano, o tráfego com os países de fora da União Europeia evolui a -0,8% e o tráfego intracomunitário mantém-se estável, embora com ligeiras oscilações, segundo um declive de -0,04%.

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-abril de 2022 ultrapassou 58 mil milhões de euros (a preços correntes), ultrapassando em +27,2% o valor registado em 2021 e atingindo o seu valor máximo, superior em +24,9% à segunda melhor marca, apurada em 2019. Esta variação global resulta do confronto dos acréscimos de +24% no tráfego intracomunitário com +36,1% com o resto do mundo, por um lado, e por outro, do acréscimo de +34,9% nas importações e de +18% nas exportações, sendo de realçar que em todas estas dimensões de análise se registam os valores mais elevados de sempre.

Considerando o comércio internacional por país, salienta-se que a Espanha mantém a quota mais expressiva, com o valor global de 33,5%, resultando de 35,2% nas exportações e de 32,3% nas importações. Na segunda posição, a considerável distância surge o Brasil, que representa 7,3% do comércio internacional global, a que se seguem sucessivamente a França (6,4%), os Estados Unidos da América (5,6%), os Países Baixos (4,2%), a Alemanha (3,8%), Nigéria (3,7%) e o Reino Unido (não incluindo a Irlanda do Norte) (3,1%).

No entanto, salienta-se que se considerarmos as variações na tonelagem de bens transacionados de 2021 para 2022, o que é refletido no comportamento acima referido, salienta-se que das variações positivas se destaca a protagonizada pelo Brasil, que registou um crescimento significativo, traduzido por um acréscimo de +429,1 mt, correspondente a +21,3%. A segunda mais expressiva cabe à Espanha e cifra-se em +415,8 mt (+3,9%), seguindo-se o Azerbaijão com +342,7 mt (+93%), a Argélia com +211,7 mt (+96%), o Uruguai com +173,9 mt (+188,9%), os Países Baixos com +169,6 mt (+13,9%), o Panamá com +159,7 mt (superior a 35 vezes) e Angola com +155 mt (+125,4%).

Dos países que evidenciaram quebras mais expressivas destacam-se Marrocos com -522,4 mt (-61,6%), a Nigéria com -458,5 mt (-27,1%), a Ucrânia com -300,6 mt (-56,6%), a Arábia Saudita com -236,3 mt (-65,2%), Gibraltar com -213,5 mt (-51,2%) e a Guiné Equatorial com -121,3 mt (-85,5%).

Ainda no âmbito da contextualização do desenvolvimento da atividade portuária, e atendendo ao papel fundamental que os portos desempenham no apoio à atividade industrial, releva 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.

Assim, o índice de produção industrial apurado para os períodos constituídos pelos períodos de janeiro a abril mostra que em 2022 e em termos globais, se apura uma quebra de -3,3 pontos percentuais (pp) relativamente a 2021 e de -5 pp relativamente a 2019 (ano anterior ao início da pandemia, sendo de referir que o período ora considerado inclui pouco mais de um mês do decorrente abrandamento da economia).

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

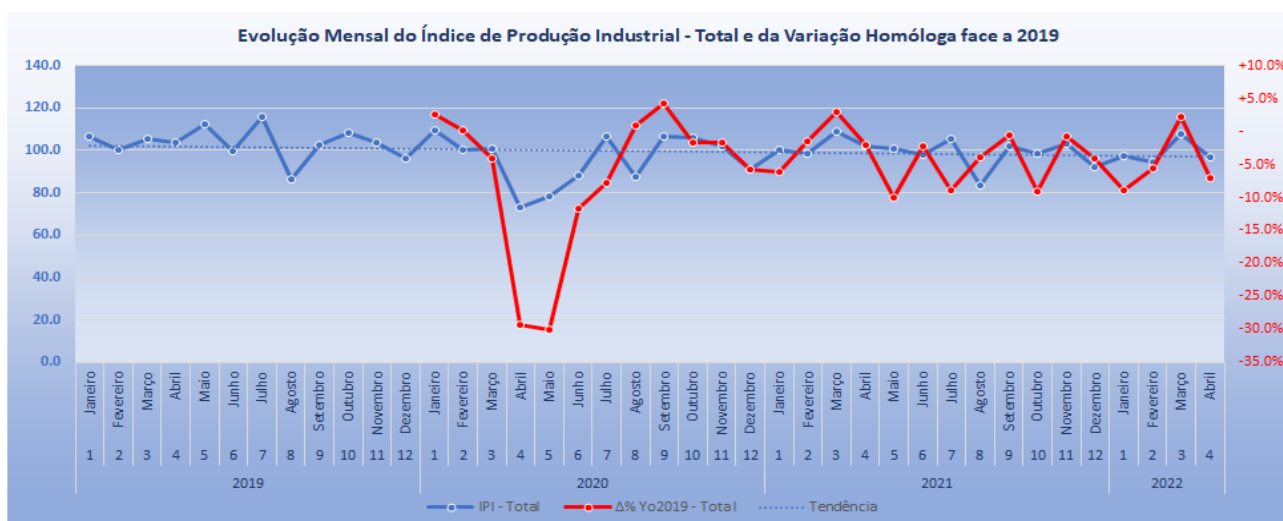
Agrupamento industrial	2018	2019	2020	2021	2022	Δpp '22-'19	Δpp '22-'21	Sparlines
Bens de investimento	112.1	115.8	96.7	105.5	96.8	-19.0	-8.7	
Bens intermédios	102.3	102.2	94.2	100.5	101.9	-0.3	+1.4	
Bens de consumo	102.3	100.7	89.4	95.7	97.6	-3.0	+1.9	
Energia	123.9	104.2	112.1	116.3	97.9	-6.3	-18.3	
Total	107.5	104.0	96.0	102.3	99.0	-5.0	-3.3	

Fonte: INE Tratamento: AMT

Assinala-se o facto de nenhum agrupamento exibir um valor superior ao registado em 2019, sendo que o mais e aproxima é o da produção de bens intermédios, que reflete um recuo de -0,3 pp. O que se apresenta a maior distância da recuperação do nível de atividade pré-pandemia é o dos bens de investimento, que se encontra a -19 pp, sendo que a produção de bens de consumo e de energia se encontram a -3 e a -6,3 pp.

Na evolução mais recente, de 2021 para 2022, verifica-se o crescimento da produção de bens intermédios e de consumo, de +1,4 e +1,9 pp, respetivamente, com os restantes a registar variações negativas, destacando-se a energia com -18,3 pp.

No gráfico seguinte mostra-se a evolução mensal do índice de produção industrial total desde janeiro de 2019, evidenciando a significativa irregularidade desta atividade que neste intervalo de tempo tem subjacente uma tendência de evolução linear traduzida por uma taxa negativa de -0,1%, muito influenciada, naturalmente, pela forte quebra registada em abril e maio de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, da qual, como se viu, ainda não se recuperou.



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

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





Neste capítulo procede-se a uma 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.

3.1. Movimento Geral de Carga

Por Tipologia de Carga

No período janeiro-abril de 2022 os portos comerciais do Continente movimentaram 28,02 milhões de toneladas, o que representa uma diminuição de -562,7 mil toneladas face ao período homólogo de 2021, que corresponde a -2%. Assinala-se que esta quebra é a quinta consecutiva nos períodos homólogos, acumulando uma quebra superior a -5 milhões de toneladas, corresponde a -15,3%, desde 2017, ano em que se registou o valor mais elevado de sempre.

A tipologia de carga que mais contribuiu para este desempenho negativo foi a Carga Contentorizada que registou globalmente uma quebra de -616,1 mil toneladas (mt), correspondente a -5,4%, cabendo ao porto de Sines a responsabilidade maioritária desta diminuição, ao registar uma quebra de -806,1 mt (-11%), a que acresce uma diminuição de -43,3 mt registada no conjunto de Figueira da Foz e de Setúbal.

Importa, contudo, realçar o facto de o tráfego de Carga Contentorizada se repartir pelos segmentos de *transhipment* e de *hinterland*, sendo que a quebra apontada é integralmente determinada pelo segmento de *transhipment* de Sines que, em TEU, traduz uma diminuição de -11,9%, quando o segmento do *hinterland* regista globalmente um acréscimo de +7,1% e de +10,3% em Sines, constituindo ambos a melhor marca de sempre nos períodos homólogos.

Mas a diminuição do volume de carga não resulta apenas da Carga Contentorizada, estendendo-se a sua responsabilidade a outras tipologias de carga, nomeadamente os Outros Granéis Líquidos e o Petróleo Bruto,

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Carga Geral	12 941.1	13 379.5	12 721.2	14 027.6	13 393.2	47.8%	-634.4	-4.5%	+1.2%	
Contentorizada	10 786.7	10 931.8	10 360.7	11 448.3	10 832.2	38.7%	-616.1	-5.4%	+0.6%	
Fraccionada	1 633.7	1 824.4	1 803.2	1 939.8	1 883.8	6.7%	-56.0	-2.9%	+3.5%	
Ro-Ro	520.8	623.4	557.4	639.5	677.3	2.4%	+37.7	+5.9%	+5.6%	
Granéis Sólidos	6 323.1	6 004.1	4 448.9	4 242.3	4 515.6	16.1%	+273.4	+6.4%	-10.1%	
Carvão	1 580.1	1 534.6	213.9	68.2	100.2	0.4%	+32.0	+47.0%	-	
Minérios	279.2	365.4	427.3	436.5	319.6	1.1%	-116.9	-26.8%	+4.3%	
Produtos Agrícolas	1 651.2	1 523.8	1 495.8	1 497.8	1 616.4	5.8%	+118.6	+7.9%	-0.6%	
Outros	2 812.7	2 580.4	2 311.9	2 239.8	2 479.4	8.8%	+239.6	+10.7%	-4.0%	
Granéis Líquidos	10 591.4	10 470.0	11 466.8	10 311.2	10 109.5	36.1%	-201.7	-2.0%	-1.1%	
Petróleo Bruto	4 476.2	3 561.3	4 813.7	3 476.0	3 302.6	11.8%	-173.4	-5.0%	-6.0%	
Produtos Petrolíferos	5 464.6	6 024.7	5 789.7	5 975.4	6 131.2	21.9%	+155.8	+2.6%	+2.2%	
Outros	650.5	884.0	863.4	859.8	675.6	2.4%	-184.2	-21.4%	+0.3%	
Total	29 855.6	29 853.7	28 636.9	28 581.1	28 018.4	100.0%	-562.7	-2.0%	-1.7%	
	Δ%	7%	-0.0%	-4.1%	-0.2%	-2.0%	-	-	-	-



que apresentam quebras respetivas de -184,2 mt (-21,4%) e de -173,4 mt (-5%), mas contando ainda com os Minérios, cujo movimento reduz -116,9 mt (-26,8%), e com a Carga Fracionada, que diminui -56 mt (-2,9%).

A pressão negativa induzida pelos mercados referidos foi contrariada pela influência positiva dos restantes, dos quais merecem destaque os Outros Granéis Sólidos, que protagonizam a variação homóloga mais expressiva, de +239,6 mt (+10,7%), bem como os Produtos Petrolíferos que movimentam +155,8 mt (+2,6%) e os Produtos Agrícolas, que refletem um acréscimo de +118,6 mt (+7,9%).

Considerando a evolução da tonelagem movimentada anualmente nos períodos homólogos, constatamos que se apura uma tendência que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) de -1,7%, 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 -49,8%. Nas posições seguintes surgem o Petróleo Bruto, os Outros Granéis Sólidos e os Produtos Agrícolas, onde o indicador *tmac* se cifra respetivamente em -6%, -4% e -0,6%. A contrabalançar as trajetórias negativas destas tipologias de cargas, com *tmac* positivas, estão nomeadamente a Carga Contentorizada com +0,6%, a Carga Fracionada com +3,5% e os Produtos Petrolíferos com +2,2%.

A observação do quadro seguinte mostra que o próprio mês de abril contribui para o agravamento da variação acumulada de tonelagem movimentada, ao induzir uma diminuição de -258,8 mt (-3,6%), para o qual contribui maioritariamente a Carga Fracionada e a Carga Contentorizada, com variações negativas respetivas de -167 mt (-29,1%) e de -118,9 mt (-4,1%), sendo ainda de referir os Produtos Petrolíferos e os Minérios, que exibem quebras respetivas de -58 mt (-4%) e de -48,8 mt (-43,8%). A mais intensa mitigação destas quebra foi induzida pelo Petróleo Bruto, que regista um acréscimo de +111,2 mt (+14,5%).

Carga	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Carga Geral	3 356.7	48.7%	-257.4	-7.1%	13 393.2	47.8%	-634.4	-4.5%	42 215.1	49.6%	+2 425.6	+6.1%
Contentorizada	2 760.4	40.0%	-118.9	-4.1%	10 832.2	38.7%	-616.1	-5.4%	34 155.3	40.1%	+1 249.1	+3.8%
Fracionada	406.0	5.9%	-167.0	-29.1%	1 883.8	6.7%	-56.0	-2.9%	6 051.9	7.1%	+986.8	+19.5%
Ro-Ro	190.4	2.8%	+28.5	+17.6%	677.3	2.4%	+37.7	+5.9%	2 007.9	2.4%	+189.7	+10.4%
Granéis Sólidos	1 076.8	15.6%	-38.9	-3.5%	4 515.6	16.1%	+273.4	+6.4%	13 156.0	15.5%	+43.1	+0.3%
Carvão	62.4	0.9%	+5.9	+10.4%	100.2	0.4%	+32.0	+47.0%	216.6	0.3%	-180.0	-45.4%
Minérios	62.7	0.9%	-48.8	-43.8%	319.6	1.1%	-116.9	-26.8%	1 045.1	1.2%	-164.4	-13.6%
Produtos Agrícolas	326.6	4.7%	-8.2	-2.5%	1 616.4	5.8%	+118.6	+7.9%	4 845.7	5.7%	+164.9	+3.5%
OutrosGS	625.2	9.1%	+12.3	+2.0%	2 479.4	8.8%	+239.6	+10.7%	7 048.5	8.3%	+222.6	+3.3%
Granéis Líquidos	2 461.3	35.7%	+37.5	+1.5%	10 109.5	36.1%	-201.7	-2.0%	29 729.5	34.9%	+823.2	+2.8%
Petróleo Bruto	879.1	12.7%	+111.2	+14.5%	3 302.6	11.8%	-173.4	-5.0%	9 151.2	10.8%	-453.7	-4.7%
Produtos Petrolíferos	1 407.6	20.4%	-58.0	-4.0%	6 131.2	21.9%	+155.8	+2.6%	18 433.3	21.7%	+1 643.7	+9.8%
OutrosGL	174.7	2.5%	-15.7	-8.3%	675.6	2.4%	-184.2	-21.4%	2 145.0	2.5%	-366.8	-14.6%
Total	6 894.9	100.0%	-258.8	-3.6%	28 018.4	100.0%	-562.7	-1.97%	85 100.6	100.0%	+3 291.9	+4.0%

Considerando a atividade portuária realizada nos últimos doze meses verifica-se que a tonelagem de carga movimentada atingiu valor de 85,1 milhões de toneladas, superior ao do período idêntico imediatamente anterior em +3,29 milhões de toneladas, ou seja, +4%. A tipologia de carga com mais impacto neste desempenho é a dos Produtos Petrolíferos, contribuindo com um acréscimo de +1,64 milhões de toneladas (+9,8%), seguida da Carga Contentorizada, com +1,25 milhões de toneladas (+3,8%) e da Carga Fracionada, com +986,8 mt (+19,5%), tendo no Petróleo Bruto e nos Outros Granéis Líquidos a maior resistência à evolução positiva, acusando quebras respetivas de -453,7 mt (-4,7%) e de -366,8 mt (-14,6%), e ainda no Carvão e nos Minérios, que registaram decréscimos respetivos de -180 mt (-45%) e de -164,4 mt (-13,6%).



Por Porto

O impacto do comportamento dos mercados de carga referido no ponto anterior tem a expressão mais significativa em Sines, que, por efeito maioritário da Carga Contentorizada que apresenta uma diminuição de -806,1 mt (-11%), regista globalmente uma quebra de -755,1 mt, correspondente a -4,8%. Esta variação negativa surge parcialmente mitigada pelo comportamento positivo dos mercados de Petróleo Bruto e de Produtos Petrolíferos, que registam variações respetivas de +63,4 mt (+2%) e de +59,1 mt (+1,2%).

O desempenho negativo de Sines no período de janeiro a abril de 2022 é acompanhado pela maioria dos portos, que apresentam, contudo, quebras de montante menos expressivo. De entre estes, os que contribuem de forma mais significativa são Leixões e Aveiro, que diminuem o seu volume de carga em -90,9 mt (-1,8%) e -84,4 mt (-4,5%), respetivamente, seguidos de Setúbal, com -28,3 mt (-1,3%), Viana do Castelo, com -12,4 mt (-10,2%) e de Faro, com -6,9 mt (-24,3%).

A variação negativa de Leixões é especialmente devida à cessação da importação de Petróleo Bruto na sequência da desativação da refinaria de Matosinhos, que determina uma diminuição de -236,8 mt (-96,7%), e ainda uma diminuição do tráfego e Minérios, que ascende a -111,8 mt (-48,6%). No porto de Aveiro, o mercado que acusa uma quebra mais expressiva é o dos Produtos Agrícolas, que recua 149,1 mt (-56,2%), acompanhado ainda pelo de Outros Granéis Líquidos, com -51,8 mt (-19,8%). Sublinha-se ainda a influência do mercado da Carga Fracionada na redução do movimento de Setúbal, traduzida em -89,3 mt (-18,7%).

Os únicos portos que apresentam um desempenho positivo são Lisboa e Figueira da Foz, destacando-se o primeiro com um acréscimo global de +296,5 mt (+9,6%), por efeito mais significativo do mercado dos Produtos Agrícolas, que regista um aumento de +188,5 mt (+18%), apoiado pelo da Carga Contentorizada e dos Produtos Petrolíferos, com acréscimos respetivos de +125,4 mt (+10,7%) e de +90,8 mt (+41,8%). Para o desempenho positivo da Figueira da Foz é determinante o comportamento do mercado de Outros Granéis Sólidos, que exhibe um aumento de +152,5 mt (+103,1%).

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 -6,9% e de -4,8%, respetivamente. Aveiro e Sines são os únicos portos onde se apuraram *tmac* positivas, com valores respetivos de +0,4% e de +0,8%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	137.2	136.5	147.7	121.7	109.3	0.4%	-12.4	↓ -10.2%	↓ -5.3%	
Douro e Leixões	6 253.8	6 563.1	6 588.4	5 029.9	4 939.0	17.6%	-90.9	⇒ -1.8%	↓ -6.9%	
Aveiro	1 786.7	1 815.8	1 794.5	1 873.9	1 789.5	6.4%	-84.4	↓ -4.5%	⇒ +0.4%	
Figueira da Foz	658.3	561.4	650.2	532.5	651.5	2.3%	+118.9	↑ +22.3%	⇒ -0.7%	
Lisboa	3 911.3	3 649.2	2 757.8	3 082.4	3 378.8	12.1%	+296.5	↑ +9.6%	⇒ -4.8%	
Setúbal	2 176.0	2 358.5	2 107.3	2 183.7	2 155.4	7.7%	-28.3	⇒ -1.3%	⇒ -1.0%	
Sines	14 897.8	14 743.9	14 551.9	15 728.3	14 973.2	53.4%	-755.1	↓ -4.8%	⇒ +0.8%	
Faro	34.6	25.2	39.3	28.6	21.7	0.1%	-6.9	↓ -24.3%	↓ -7.3%	
Total	29 855.6	29 853.7	28 636.9	28 581.1	28 018.4	100.0%	-562.7	-2.0%	-1.7%	
Δ%	-9.7%	-0.0%	-4.1%	-0.2%	-2.0%	-	-	-	-	-

Sublinha-se que a quebra observada no próprio mês de abril, conforme quadro seguinte, é significativamente determinada pelo porto de Sines, responsável por uma redução de -137,9 mt (-3,6%), apoiado por Setúbal e Lisboa, com decréscimos de -64,1 mt (-9,8%) e de -61,9 mt (-7,6%), e ainda, com menor expressão, Aveiro, com -43,3 mt (-9,9%) e Viana do Castelo, com -15 mt (-46,3%). A contrariar este registo negativo surgem a Figueira da Foz, com +34,1 mt (+22,9%), Leixões, com +24,4 mt (+2%) e Faro, com +4,9 mt.

Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses por comparação a idêntico período imediatamente anterior constata-se que os impactos mais expressivos se observam em Sines, pela positiva, e em Leixões, pela negativa, com variações respetivas de +2,47 milhões de toneladas, ou +5,7%, e



de -425,2 mil toneladas, ou -2,7%. Importa ainda referir as variações positivas observadas em Aveiro e em Lisboa, respetivamente traduzidas por +694,6 mt (+14,2%) e +378,6 mt (+4,1%).

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	17.4	0.3%	-15.0	-46.3%	109.3	0.4%	-12.4	-10.2%	364.4	0.4%	+33.2	+10.0%
Douro e Leixões	1 273.2	18.5%	+24.4	+2.0%	4 939.0	17.6%	-90.9	-1.8%	15 092.3	17.7%	-425.2	-2.7%
Aveiro	395.2	5.7%	-43.3	-9.9%	1 789.5	6.4%	-84.4	-4.5%	5 594.7	6.6%	+694.6	+14.2%
Figueira da Foz	183.0	2.7%	+34.1	+22.9%	651.5	2.3%	+118.9	+22.3%	1 932.6	2.3%	+86.5	+4.7%
Lisboa	757.2	11.0%	-61.9	-7.6%	3 378.8	12.1%	+296.5	+9.6%	9 727.1	11.4%	+378.6	+4.1%
Setúbal	591.3	8.6%	-64.1	-9.8%	2 155.4	7.7%	-28.3	-1.3%	6 552.1	7.7%	+190.3	+3.0%
Sines	3 667.8	53.2%	-137.9	-3.6%	14 973.2	53.4%	-755.1	-4.8%	45 799.0	53.8%	+2 465.6	+5.7%
Faro	9.7	0.1%	+4.9	+100.0%	21.7	0.1%	-6.9	-24.3%	38.6	0.0%	-131.7	-77.3%
Total	6 894.9	100.0%	-258.8	-3.6%	28 018.4	100.0%	-562.7	-2.0%	85 100.6	100.0%	+3 291.9	+4.0%

Por Tipologia de Carga e Porto

Do cruzamento dos dois pontos anteriores, agregando a tipologia das cargas pela respetiva classe em função da sua forma de acondicionamento, obtemos o quadro seguinte, de cuja leitura resulta que a Carga Geral representa 47,8% do total, com Sines a deter 48,8% do seu total, seguido dos Granéis Líquidos que representam 36,1% com Sines a deter uma quota quase hegemónica de 82,6%, ficando os Granéis Sólidos limitados a 16,1% do total, muito por efeito do desaparecimento do Carvão para as centrais termoelétricas, encontrando-se muito repartidos pelos portos, cabendo a fatia mais significativa, 35,2%, a Lisboa, com Leixões e Setúbal a deter quotas iguais, de 20,6%.

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	55.0	0.4%	47.4	1.0%	6.9	0.1%	109.3	0.4%
Douro e Leixões	3 231.3	24.1%	931.6	20.6%	776.1	7.7%	4 939.0	17.6%
Aveiro	722.7	5.4%	612.6	13.6%	454.2	4.5%	1 789.5	6.4%
Figueira da Foz	346.9	2.6%	300.4	6.7%	4.1	0.0%	651.5	2.3%
Lisboa	1 353.5	10.1%	1 591.0	35.2%	434.3	4.3%	3 378.8	12.1%
Setúbal	1 146.3	8.6%	929.5	20.6%	79.5	0.8%	2 155.4	7.7%
Sines	6 537.4	48.8%	81.4	1.8%	8 354.4	82.6%	14 973.2	53.4%
Faro			21.7	0.5%			21.7	0.1%
Total	13 393.2	100.0%	4 515.6	100.0%	10 109.5	100.0%	28 018.4	100.0%
		47.8%		16.1%		36.1%		

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.

Desses quadros merecem realce as posições dominantes, traduzidas por quotas maioritárias absolutas no volume das cargas movimentadas, de Leixões na carga Ro-Ro, com 73,9%; de Lisboa nos Produtos Agrícolas, com 76,5%; de Setúbal no Carvão e nos Minérios, com quotas respetivas de 78,1% e de 60,5% (se bem que o Carvão tenha agora uma expressão residual); e de Sines na Carga Contentorizada, com 60,1%, do Petróleo Bruto, com 99,8%, e dos Produtos Petrolíferos, com 78,9%.

Com posição maioritária simples assinala-se o porto de Aveiro com 38,4% na Carga Fracionada; Setúbal com 25,5% dos Outros Granéis Sólidos, e novamente Sines com 32,5% dos Outros Granéis Líquidos.



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

	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro e Portimão		Total Geral		
Carga	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	Quota
Carga Geral	55.0	+10.2%	3 231.3	+2.4%	722.7	+12.9%	346.9	-8.8%	1 353.5	+11.8%	1 146.3	-8.2%	6 537.4	-10.9%	0.0	-	13 393.2	-4.5%	47.8%
Contentorizada	0.0	-	2 388.0	+4.7%	0.0	-	41.0	-10.8%	1 295.2	+10.7%	595.3	-6.0%	6 512.7	-11.0%	0.0	-	10 832.2	-5.4%	38.7%
Fracionada	55.0	+10.2%	342.9	-12.0%	722.7	+12.9%	305.9	-8.6%	58.3	+40.9%	388.7	-18.7%	10.2	+63.3%	0.0	-	1 883.8	-2.9%	6.7%
Ro-Ro	0.0	-	500.4	+2.8%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	162.4	+18.6%	14.5	-8.2%	0.0	-	677.3	+5.9%	2.4%
Granéis Sólidos	47.4	-1.5%	931.6	+14.3%	612.6	-17.2%	300.4	+103.1%	1 591.0	+6.1%	929.5	+12.2%	81.4	-39.8%	21.7	-24.3%	4 515.6	+6.4%	16.1%
Carvão	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	78.2	+38.4%	22.0	+88.5%	0.0	-	100.2	+47.0%	0.4%
Minérios	0.0	-	118.4	-48.6%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	193.2	-2.5%	8.0	-2.4%	0.0	-	319.6	-26.8%	1.1%
Produtos Agrícolas	6.2	-	232.4	+35.7%	116.0	-56.2%	0.0	-	1 236.6	+18.0%	25.3	+139.8%	0.0	-100.0%	0.0	-	1 616.4	+7.9%	5.8%
OutrosGS	41.2	-14.4%	580.8	+40.4%	496.6	+4.7%	300.4	+103.1%	354.4	-21.5%	632.8	+12.4%	51.5	-54.3%	21.7	-24.3%	2 479.4	+10.7%	8.8%
Granéis Líquidos	6.9	-70.8%	776.1	-26.7%	454.2	-8.1%	4.1	+1.6%	434.3	+16.9%	79.5	-25.7%	8 354.4	+1.2%	0.0	-	10 109.5	-2.0%	36.1%
Petróleo Bruto	0.0	-	8.0	-96.7%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	3 294.6	+2.0%	0.0	-	3 302.6	-5.0%	11.8%
Produtos Petrolíferos	6.9	-70.8%	700.5	+2.9%	244.6	+4.9%	0.0	-	308.2	+41.8%	30.6	-21.2%	4 840.5	+1.2%	0.0	-	6 131.2	+2.6%	21.9%
OutrosGL	0.0	-	67.6	-48.9%	209.6	-19.8%	4.1	+1.6%	126.2	-18.3%	48.9	-28.2%	219.3	-8.5%	0.0	-	675.6	-21.4%	2.4%
Total Geral	109.3	-10.2%	4 939.0	-1.8%	1 789.5	-4.5%	651.5	+22.3%	3 378.8	+9.6%	2 155.4	-1.3%	14 973.2	-4.8%	21.7	-24.3%	28 018.4	-2.0%	100.0%
Distribuição por Porto	0.4%	-	17.6%	-	6.4%	-	2.3%	-	12.1%	-	7.7%	-	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%	24.1%	5.4%	2.6%	10.1%	8.6%	48.8%	-	
Contentorizada	-	22.0%	-	0.4%	12.0%	5.5%	60.1%	-	38.7%
Fracionada	2.9%	18.2%	38.4%	16.2%	3.1%	20.6%	0.5%	-	6.7%
Ro-Ro	-	73.9%	-	-	-	24.0%	2.1%	-	2.4%
Granéis Sólidos	1.0%	20.6%	13.6%	6.7%	35.2%	20.6%	1.8%	0.5%	
Carvão	-	-	-	-	-	78.1%	21.9%	-	0.4%
Minérios	-	37.0%	-	-	-	60.5%	2.5%	-	1.1%
Produtos Agrícolas	0.4%	14.4%	7.2%	-	76.5%	1.6%	-	-	5.8%
OutrosGS	1.7%	23.4%	20.0%	12.1%	14.3%	25.5%	2.1%	0.9%	8.8%
Granéis Líquidos	0.1%	7.7%	4.5%	0.0%	4.3%	0.8%	82.6%	-	
Petróleo Bruto	-	0.2%	-	-	-	-	99.8%	-	11.8%
Produtos Petrolíferos	0.1%	11.4%	4.0%	-	5.0%	0.5%	78.9%	-	21.9%
OutrosGL	-	10.0%	31.0%	0.6%	18.7%	7.2%	32.5%	-	2.4%
Total Geral	0.4%	17.6%	6.4%	2.3%	12.1%	7.7%	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 total movimentada no período janeiro-abril de 2022, sendo que na carga embarcada poderá representar cerca de 20% e na carga desembarcada cerca de 13%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	65.7	<div><div></div></div> 0.6%	-14.1	-17.7%	43.6	<div><div></div></div> 0.3%	+1.7	+4.0%	60.1%
Douro e Leixões	1 740.7	<div><div></div></div> 15.2%	-402.1	-18.8%	3 198.3	<div><div></div></div> 19.3%	+311.2	+10.8%	35.2%
Aveiro	495.6	<div><div></div></div> 4.3%	-42.0	-7.8%	1 293.9	<div><div></div></div> 7.8%	-42.4	-3.2%	27.7%
Figueira da Foz	465.9	<div><div></div></div> 4.1%	+88.9	+23.6%	185.6	<div><div></div></div> 1.1%	+30.1	+19.3%	71.5%
Lisboa	1 338.1	<div><div></div></div> 11.6%	+17.3	+1.3%	2 040.7	<div><div></div></div> 12.3%	+279.2	+15.8%	39.6%
Setúbal	1 184.7	<div><div></div></div> 10.3%	-24.5	-2.0%	970.7	<div><div></div></div> 5.9%	-3.9	-0.4%	55.0%
Sines	6 176.4	<div><div></div></div> 53.8%	-666.9	-9.7%	8 796.9	<div><div></div></div> 53.2%	-88.2	-1.0%	41.2%
Faro	21.7	<div><div></div></div> 0.2%	-6.9	-24.3%	0.0	<div><div></div></div> 0.0%	-	-	100.0%
Total	11 488.7	100.0%	-1 050.4	-8.4%	16 529.6	100.0%	+487.6	+3.0%	41.0%

O volume de embarques registado no período janeiro-abril de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 41% e registou um total de 11,49 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -1,05 milhões de toneladas (-8,4%) relativamente ao período homólogo de 2021, enquanto o dos desembarques ascendeu a 16,53 milhões de toneladas, o que corresponde a um acréscimo de +487,6 mt, ou seja de +3%.

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-abril 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).

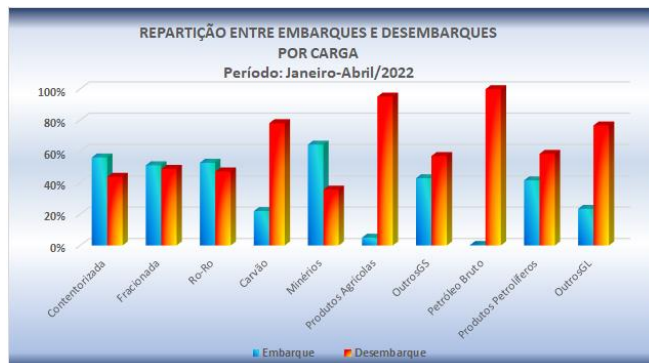
Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos da estrutura decorrente da tonelagem de carga movimentada em operações de embarque e de desembarque, agregada, respetivamente, por tipologia de carga (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao mês homólogo 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 99,8% do volume movimentado, e o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 94,8%.

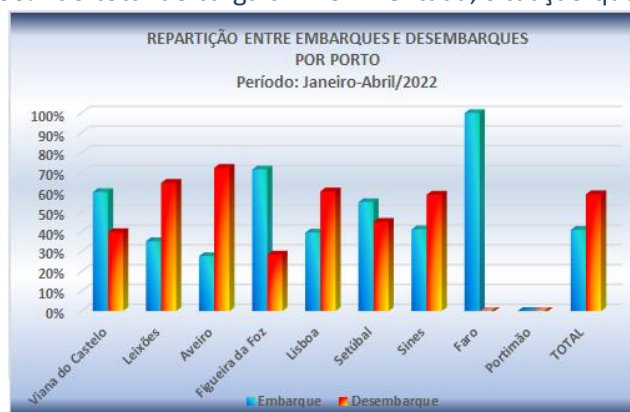


Das tipologias de carga onde, independentemente do porto de movimento, o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, assinala-se a Carga Contentorizada com 56,2% do total, a Carga Fracionada com 51,1%, a carga Ro-Ro com 52,8% e os Minérios com 64,4%.



representa respetivamente de 60,1%, 71,5%, 55% e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com 'perfil exportador'.

No entanto, a sua dimensão determina a que no seu conjunto, estes portos tenham apenas embarcado 1,74 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 15,1% do total de embarques (dos quais 10,3 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada, estes portos detêm conjuntamente uma quota de 10,5%, correspondente a cerca de 2,94 milhões de toneladas, cabendo 7,7 pontos percentuais a Setúbal.



3.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, que é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 38,3%, e ainda parte da quota de 2,4% 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-abril 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-abril de 2022, um total de 602,5 mil movimentos de embarque e de desembarque, a que correspondeu um volume de 984 mil TEU, o que determina o rácio de 1,63 TEU por



contentor. Estes valores têm subjacente um recuo em ambos os indicadores, sendo de -2,9% no número de unidades e de -1,2% no volume de TEU, face ao volume de TEU movimentado no período homólogo de 2021.

É notória a irregularidade que este tráfego vem exibindo, com alternância de variações positivas e negativas desde 2018 (evidenciando quebras em 2018, 2020 e 2022).

Apreciando a evolução anual, nos períodos homólogos, do volume de TEU movimentados, sintetizada no quadro seguinte, constata-se que a trajetória que lhe está subjacente é traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +1,6%, por forte influência de Sines, que não obstante a diminuição homólogo verificada recentemente, exibe ainda uma *tmac* de +2,4%, sendo significativamente reforçada por Leixões, que evolui a uma média de +3,2%, e ainda, com menos impacto por estar ponderado por uma dimensão mais reduzida, Setúbal que tem crescido a +5%. Estas tendências positivas são contrariadas pela Figueira da Foz, cuja trajetória é traduzida por uma *tmac* de -2,6%, 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 -5,7% ao ano.

O comportamento global deste mercado é muito influenciado pelo porto de Sines que no período em análise movimentou 56,1% do total de TEU, tendo embora registado um decréscimo homólogo de -32,75 mil TEU, correspondente a -5,6%, que se eleva a -107,3 mil TEU, ou seja, -16,3%, 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 -1,1 mil TEU (-16%) e -5,1 mil TEU (-8,2%), que o comportamento positivo de Lisboa e de Leixões, com acréscimos respetivos de +18,5 mil TEU (+20,5%) e de +8,9 mil TEU (+5,7%), não logra anular.

EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)

Períodos: Janeiro / Abril

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota 2021	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Leixões	201 954	229 970	245 805	229 556	238 418	24.2%	+3.9%	+3.2%	
Figueira da Foz	6 281	7 258	6 461	6 759	5 676	0.6%	-16.0%	-2.6%	
Lisboa	151 323	145 377	91 695	112 447	130 973	13.3%	+16.5%	-5.7%	
Setúbal	49 488	50 007	52 112	61 745	56 685	5.8%	-8.2%	+5.0%	
Sines	516 931	529 362	514 872	585 021	552 271	56.1%	-5.6%	+2.4%	
Total TEU	925 977	961 974	910 945	995 528	984 023	100.0%	-1.2%	+1.6%	
Δ%	-14.3%	+3.9%	-5.3%	+9.3%	-1.2%	-	-	-	
Total UNIDADES	573 403	601 063	563 031	620 432	602 501	-	-	-	
Rácio TEU / Contentor	1.61	1.60	1.62	1.60	1.63	-	-	-	





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

Não obstante o referido, Sines mantém a posição majoritária absoluta traduzida pela referida quota de 56,1%, sendo inferior à que detinha no período homólogo de 2021 em -2,6 pontos percentuais (pp) e inferior à sua máxima, apurada em 2017, em -4,9 pp. Na posição seguinte mantém-se Leixões cuja quota cresce +1,2 pp para 24,2%, seguindo-se sucessivamente Lisboa que aumenta 2 pp para 13,3%, Setúbal que recua -0,4 pp para 5,8% e Figueira da Foz que recua -0,1 pp para 0,6%.

Porto	Abril			Jan / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %
Leixões	61 950	24.1%	+1.2%	238 418	24.2%	↑ +8 862	+3.9%	726 680	23.5%	↑ +38 996	+5.7%
Figueira da Foz	2 108	0.8%	+2.1%	5 676	0.6%	↓ -1 083	-16.0%	20 320	0.7%	↑ +2 378	+13.3%
Lisboa	39 529	15.4%	+33.7%	130 973	13.3%	↑ +18 526	+16.5%	385 782	12.5%	↑ +65 604	+20.5%
Setúbal	14 392	5.6%	-11.3%	56 685	5.8%	↓ -5 060	-8.2%	167 244	5.4%	↓ -9 247	-5.2%
Sines	138 739	54.0%	-3.9%	552 271	56.1%	↓ -32 750	-5.6%	1 791 316	57.9%	↑ +109 201	+6.5%
Total	256 718	100.0%	+1.3%	984 023	100.0%	-11 505	-1.2%	3 091 342	100.0%	+206 932	+7.2%

Tomando isoladamente o mês de abril, verifica-se uma variação positiva de +1,3%, determinado por Lisboa que obtém um acréscimo homólogo de quase +10 mil TEU (+33,7%), contando com o apoio ligeiro de Leixões e da Figueira da Foz, que anulam as variações negativas de Sines (-5,6 mil TEU ou -3,9%) e de Setúbal (-1,8 mil TEU ou -11,3%).

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 +206,9 mil TEU (+7,2%), refletindo, naturalmente, o contributo determinante de Sines, que, isoladamente, contribui com um aumento de +109,2 mil TEU (+6,5%). É, contudo, ainda relevante assinalar o crescimento de Lisboa, que atinge +65,6 mil TEU, correspondente a um acréscimo percentual de +20,5%, bem como de Leixões, com um aumento de +39 mil TEU (+5,7%). A única variação negativa foi observada no porto de Setúbal com -9,2 mil TEU (-5,2%).

Acresce ainda sublinhar que o volume total de TEU registado no período janeiro-abril de 2022 resulta de uma diminuição de -9,9% nos contentores de 20 pés e de acréscimo de +1,7% 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.

No porto de Sines o volume de TEU movimentado em operações de *transhipment* representou no período janeiro-abril de 2022 cerca de 67% do seu total e atingiu um total de 369,8 mil TEU, sendo, contudo, inferior em -49,8 mil TEU (-11,9%) ao registado no período homólogo de 2021. Este volume de Sines representa cerca de 95% do total movimentado neste segmento, pois, no seu conjunto, Leixões e de Lisboa (embora Lisboa não apresente dados sobre o *transhipment* desde março de 2021) movimentarão cerca de 20 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. Dada essa variabilidade, o porto de Sines, poderá infletir o seu comportamento e retomar a trajetória de crescimento iniciada logo após a prorrogação da prazo da concessão e aprovação do investimento de expansão, cuja realização está em curso e cuja conclusão se espera ocorra em 2028.



No que respeita ao nível global de atividade portuária no tráfego de contentores com o *hinterland*, mais estável porque assenta no desempenho da economia nacional, assinala-se que o período janeiro-abril de 2022 encerra com uma variação positiva homóloga de +39,5 mil TEU, correspondente a +7,1%, para um total de 594,7 mil TEU, o que representa o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos. Este desempenho global é o reflexo dos desempenhos de Lisboa, Sines e Leixões, que registam variações respetivas de +18,4 mil TEU (+16,6%), +17 mil TEU (+10,3%), e +10,2 mil TEU (+4,8%).

Importa salientar que neste período também o porto de Sines regista a melhor marca de sempre, ao atingir 182,5 mil TEU, sendo igualmente de assinalar que apresenta a trajetória de evolução mais expressiva, traduzida por uma *tmac* de +10,5%, 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 e de Leixões, a evoluir respetivamente a +5% e a +3,3% ao ano.

Os portos de Setúbal e da Figueira da Foz registam, no período em análise, um recuo neste segmento do mercado de contentores, traduzidos respetivamente por -5,1 mil TEU (-8,2%) e -1,1 mil TEU (-16%).

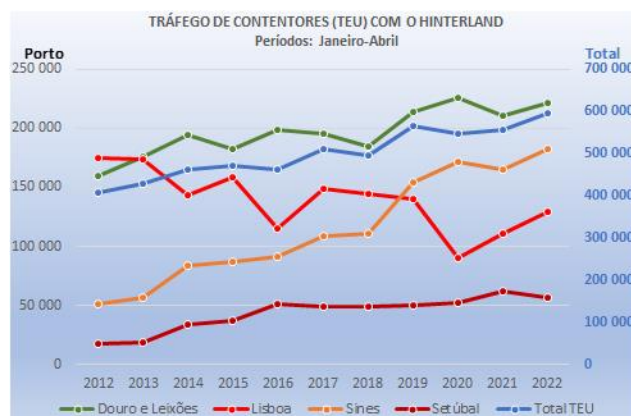
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	184 874	214 006	226 215	210 814	221 031	37.2%	+4.8%	+3.3%	
	Figueira da Foz	6 281	7 258	6 461	6 759	5 676	1.0%	-16.0%	-2.6%	
	Lisboa (*)	144 663	140 463	90 569	110 396	128 761	21.7%	+16.6%	-4.9%	
	Setúbal	49 488	50 007	52 112	61 745	56 685	9.5%	-8.2%	+5.0%	
	Sines	110 498	154 450	172 050	165 479	182 516	30.7%	+10.3%	+10.5%	
	Total	495 804	566 184	547 407	555 193	594 669	100.0%	+7.1%	+3.4%	
	Δ%	-2.8%	+14.2%	-3.3%	+1.4%	+7.1%	-	-	-	-
Transshipment	Leixões	17 080	15 964	19 590	18 742	17 387	4.5%	-7.2%	+1.9%	
	Lisboa (*)	6 660	4 914	1 126	2 051	2 212	0.6%	+7.8%	-34.8%	
	Sines	406 433	374 912	342 822	419 542	369 755	95.0%	-11.9%	-0.7%	
	Total	430 173	395 790	363 538	440 335	389 354	100.0%	-11.6%	-0.9%	
	Δ%	-24.5%	-8.0%	-8.1%	+21.1%	-11.6%	-	-	-	-
% Transh / Total	Douro e Leixões	8.5%	6.9%	8.0%	8.2%	7.3%	-	-	-	-
	Lisboa	4.4%	3.4%	1.2%	1.8%	1.7%	-	-	-	-
	Sines	78.6%	70.8%	66.6%	71.7%	67.0%	-	-	-	-
	% Total	46.5%	41.1%	39.9%	44.2%	39.6%	-	-	-	-

(*) 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 apenas uma variação negativa nos períodos homólogos desde 2010, bem como a aproximação aos valores de Leixões, cujo diferencial de quotas passou de 17,2 pp em 2017 para os atuais 6,5 pp.

Também o porto de Lisboa exibe uma significativa evolução desde 2020, ano em que registou a maior quebra de sempre nos períodos homólogos (-35,5%).

No topo do ranking dos portos com maior tráfego de contentores com o *hinterland* continua o porto de Leixões com uma quota de 37,2%, sendo perseguido





por Sines que já ascende a 30,7%, após ter ultrapassado Lisboa em 2019, que ocupa agora a terceira posição com 21,7%, à frente de Setúbal com 9,5% 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 1,79 milhões de TEU, ultrapassando em +148,2 mil TEU, ou seja, em +9%, o volume observado em idêntico período imediatamente anterior. O porto que mais contribuiu para este registo foi Lisboa ao protagonizar um acréscimo de +63,9 mil TEU (+20,3%) face aos doze meses imediatamente anteriores, seguindo-se Sines com +55,4 mil TEU (+11%) e Leixões com +35,7 mil TEU (+5,6%).

Tráfego	Porto	Abril			Jan / Abril				Últimos 12 meses			
		Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %
Hinterland	Leixões	56 727	34.8%	+1.2%	221 031	37.2%	+10 217	+4.8%	668 747	37.3%	+35 748	+5.6%
	Figueira da Foz	2 108	1.3%	+2.1%	5 676	1.0%	-1 083	-16.0%	20 320	1.1%	+2 378	+13.3%
	Lisboa	38 877	23.9%	+34.2%	128 761	21.7%	+18 365	+16.6%	378 593	21.1%	+63 890	+20.3%
	Setúbal	14 392	8.8%	-11.3%	56 685	9.5%	-5 060	-8.2%	167 244	9.3%	-9 247	-5.2%
	Sines	50 783	31.2%	+18.7%	182 516	30.7%	+17 037	+10.3%	558 293	31.1%	+55 419	+11.0%
	Total	162 887	100.0%	+11.5%	594 669	100.0%	+39 476	+7.1%	1 793 197	100.0%	+148 188	+9.0%
Transshipment	Leixões	5 223	5.6%	+0.9%	17 387	4.5%	-1 355	-7.2%	57 933	4.5%	+3 248	+5.9%
	Lisboa	652	0.7%	+10.5%	2 212	0.6%	+161	+7.8%	7 189	0.6%	+1 714	+31.3%
	Sines	87 956	93.7%	-13.4%	369 755	95.0%	-49 771	-11.9%	1 233 023	95.0%	+53 782	+4.6%
	Total	93 831	100.0%	-12.6%	389 354	100.0%	-50 981	-11.6%	1 298 145	100.0%	+58 744	+4.7%

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

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

3.3. Movimento Geral de Navios

No período de janeiro a abril de 2022 os portos comerciais do Continente acolheram 3100 navios, de diversas tipologias e independentemente das operações realizadas aquando da sua estadia, o que traduz um ligeiro recuo de -0,3%, correspondente a -10 escalas, comparativamente ao verificado no período homólogo de 2021. Observa-se, contudo, que volume de arqueação bruta que lhes corresponde regista um acréscimo de +13,1% para um total de 58,4 milhões, o que reflete um aumento da dimensão média dos navios de +13,5%, passando de uma GT (*gross tonnage*) de 16,6 mil para 18,8 mil.

Para a variação negativa do número de escalas contribui a maioria dos portos, com destaque para Leixões que recebe -53 navios do que período homólogo de 2021 traduzindo uma diminuição de -6,5%, tendo o Douro diminuído uma escala (-50%). Com uma expressiva quebra do número de escalas aponta-se também o porto de Setúbal, com -39 (-7,2%), bem como ainda Aveiro e Sines, com variações respetivas de -27 (-7,5%) e -26 (-4%). Viana do Castelo e Faro, com menor dimensão, recebem também um menor número de navios, cuja diminuições é de -9 (-11%) e de -2 (-28,6%), respetivamente.

Com um desempenho positivo no que respeita à receção de navios, realça-se o porto de Lisboa que vê aumentar em +124 o número de navios que o escalaram, correspondendo-lhe um acréscimo percentual de +23,9%. Também Figueira da Foz e Portimão registaram um aumento do número de escalas face a 2021, que se cifram respetivamente em +5 (+3,6%) e +18 (+1800%).

Importa recordar que os portos com terminais de navios de cruzeiro, maioritariamente Lisboa, mas também Leixões e Portimão, que entre abril de 2020 e junho de 2021 não terão registado qualquer escala de navios dessa tipologia, por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, assistiram a partir do terceiro trimestre de 2021 a uma progressiva retoma desse tráfego, podendo considerar-se que está normalizado em



2022, o que vem induzir significativos acréscimos do número de escalas, tendo Lisboa registado cerca de 91 escalas, que constituem integralmente um aumento face ao nulo verificado no período homólogo de 2021.

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A ABRIL								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	78	72	68	82	73	-11.0%	-	
Douro e Leixões	824	839	843	814	760	-6.6%	-1.9%	
Aveiro	346	340	342	361	334	-7.5%	-0.1%	
Figueira da Foz	155	135	155	138	143	+3.6%	-1.4%	
Lisboa	810	795	608	518	642	+23.9%	-8.8%	
Setúbal	521	535	514	543	504	-7.2%	-0.5%	
Sines	694	684	679	646	620	-4.0%	-2.8%	
Faro	9	7	13	7	5	-28.6%	-9.4%	
Portimão	23	13	4	1	19	+1800.0%	-15.9%	
Total	3 460	3 420	3 226	3 110	3 100	-0.3%	-3.1%	

Em termos de número de escalas verifica-se que a quota mais elevada continua a pertencer a Douro e Leixões que recebeu 24,5% do total das escalas registadas (inferior em -1,7 pontos percentuais (pp) à do período homólogo de 2021), seguindo-se Lisboa, que com uma quota de 20,7% (+4,1 pp) ultrapassou Sines, que recua -0,8 pp para 20%. Setúbal ocupa a quarta posição com 16,3% (-1,2 pp), Aveiro, com 10,8% (-0,8 pp), Figueira da Foz, com 4,6% (+0,2 pp), Viana do Castelo, com 2,4%, Portimão com 0,6% (+0,6 pp) e Faro com 0,2%.

Nem sempre o sentido da variação do volume de arqueação bruta acompanha o número de navios, estando esta eventual assimetria de comportamento associada à variação da dimensão dos navios. Considerando a dimensão média dos navios como o resultado do quociente entre a arqueação bruta e o número de navios que escalaram cada porto, o quadro seguinte evidencia a evolução deste indicador, de cuja leitura ressalta o já realçado comportamento de Lisboa, sendo acompanhado no aumento da dimensão média dos navios por Viana do Castelo, Leixões, Aveiro e Portimão.

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	3.8	3.0	4.6	+52.2%	+1.4%	
Douro e Leixões	12.2	13.6	12.0	11.0	13.0	+18.1%	-0.7%	
Aveiro	5.4	5.7	5.4	5.5	5.7	+4.8%	+0.6%	
Figueira da Foz	3.4	3.6	3.5	3.5	3.4	-3.7%	-0.5%	
Lisboa	16.7	17.4	16.0	10.8	22.0	+103.3%	+2.4%	
Setúbal	15.9	15.1	13.1	13.2	12.9	-2.3%	-5.4%	
Sines	38.9	41.4	43.5	42.0	39.9	-4.9%	+0.6%	
Faro	3.4	2.9	2.3	3.2	2.9	-11.4%	-2.3%	
Portimão	12.2	9.4	1.1	3.6	19.0	+430.5%	+8.9%	
DIMENSÃO MÉDIA GERAL (10³)	17.9	18.9	18.2	16.6	18.8	+13.5%	-0.2%	

Importa referir os casos em que se verifica uma assimetria entre o sentido da variação do número de navios que escalou os portos e da variação do volume de arqueação bruta. Surgem assim, os portos de Viana do



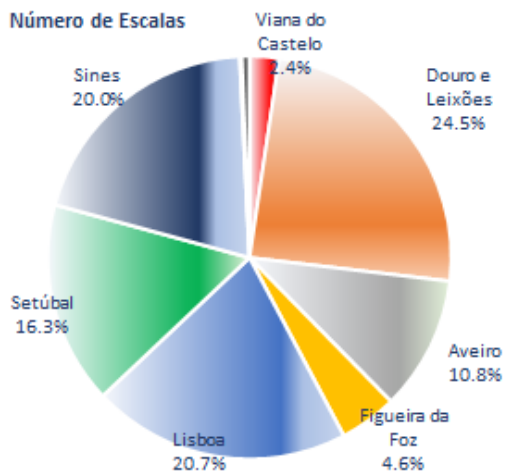
Castelo e de Leixões que são escalados por um menor número de navios, que vê aumentar o volume de arqueação bruta, sendo os respetivos valores de -11% e de -6,6% no número de escalas contra +35,5% e +10,3% no volume de arqueação bruta, a que lhes corresponde um acréscimo na dimensão de +52,2% e de +18,1%. No sentido inverso surge o porto da Figueira da Foz que aumenta +3,6% no número de escalas mas recua -0,2% no volume de arqueação bruta.

Independente do número de escalas, o porto que apresenta uma dimensão média mais elevada, destacando-se dos demais, continua a ser Sines, com 39,9 mil, seguindo-se, a grande distância, Lisboa e Portimão, com 22 mil e 19 mil, respetivamente, e depois, num terceiro patamar, Leixões e Setúbal com 13 mil e 12,9 mil, respetivamente, e, numa dimensão abaixo de 5,7 mil (onde se posiciona Aveiro) os restantes.

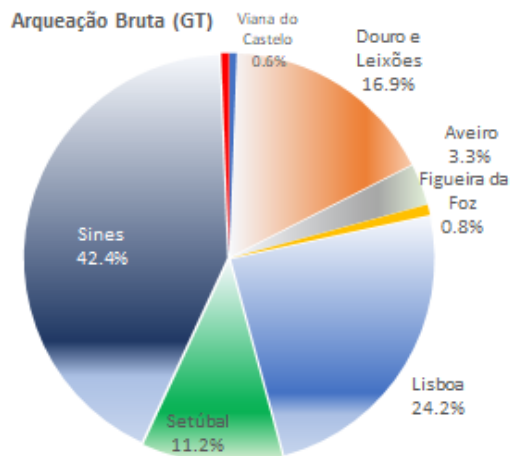
No quadro e gráfico seguintes apresenta-se um resumo porto destas dimensões do movimento de navios observado no período janeiro-abril de 2022.

Porto	Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)			GT médio (10³)
	Número	Quota	Δ% homóloga	Vol (10³)	Quota	Δ% homóloga	
Viana do Castelo	73	2.4%	-11.0%	338.8	0.6%	+35.5%	4 640.4
Douro e Leixões	760	24.5%	-6.6%	9 883.7	16.9%	+10.3%	13 004.9
Aveiro	334	10.8%	-7.5%	1 908.0	3.3%	-3.0%	5 712.7
Figueira da Foz	143	4.6%	+3.6%	483.7	0.8%	-0.2%	3 382.7
Lisboa	642	20.7%	+23.9%	14 106.8	24.2%	+151.9%	21 973.2
Setúbal	504	16.3%	-7.2%	6 514.5	11.2%	-9.3%	12 925.7
Sines	620	20.0%	-4.0%	24 763.9	42.4%	-8.8%	39 941.8
Faro	5	0.2%	-28.6%	14.3	0.0%	-36.7%	2 853.8
Portimão	19	0.6%	+1800.0%	361.2	0.6%	+9979.8%	19 008.5
Total	3 100	100.0%	-0.3%	58 374.9	100.0%	+13.1%	18 830.6

Número de Escalas



Arqueação Bruta (GT)







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.

4.1. Carga Geral

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

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

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

4.1.1. Contentorizada

No período janeiro-abril de 2022 e no mercado da Carga Contentorizada foi movimentado um total de 10,8 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 38,7%, que, comparativamente ao período homólogo de 2021 traduz um decréscimo de -616,1 mil toneladas, ou seja, -5,4%, sendo que ainda se encontra a -14,6% (-1,86 milhões de toneladas) do seu valor máximo homólogo, 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 ao tráfego internacional de *transshipment* que representa 67% do seu volume em TEU, e está, desde o início do ano, a observar recuos mensais sistemáticos comparativamente a 2021, acabando por ser determinante no desempenho global negativo do mercado.

Tonelagem total de CARGA CONTENTORIZADA movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	2 054.1	2 330.7	2 498.3	2 280.0	2 388.0	22.0%	+107.9	+4.7%	+2.7%	
Figueira da Foz	45.4	56.5	48.5	46.0	41.0	0.4%	-5.0	-10.8%	-4.0%	
Lisboa	1 571.6	1 464.4	908.2	1 169.8	1 295.2	12.0%	+125.4	+10.7%	-6.4%	
Setúbal	528.1	540.6	546.4	633.6	595.3	5.5%	-38.3	-6.0%	+4.1%	
Sines	6 587.2	6 539.2	6 359.2	7 318.9	6 512.7	60.1%	-806.1	-11.0%	+1.0%	
Total	10 786.7	10 931.8	10 360.7	11 448.3	10 832.2	100.0%	-616.1	-5.4%	+0.6%	
Δ%	-15.0%	+1.3%	-5.2%	+10.5%	-5.4%	-	-	-	-	-

Com efeito, o porto de Sines diminuiu um total de -806,1 mt (-11%) comparativamente ao movimento homólogo de 2021, que anula os acréscimos verificados em Leixões e Lisboa, com valores respetivos de



+107,9 mt (+7,7%) e de +79,5 mt (+6,8%). Setúbal e Figueira da Foz registam também uma variação negativa, embora com pouca expressão, num total de -43,3 mt.

Em termos de evolução, nos últimos cinco anos, observa-se ainda uma trajetória ligeiramente crescente, que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +0,5%, contando com os contributos positivos de Leixões (+2,7%), Setúbal (+4,1%) e Sines (+1%), contrariados pelas trajetórias negativas de Lisboa e da Figueira da Foz, com *tmac* de -6,4% e de -4%. Salienta-se que Lisboa tem apresentado registos positivos, o que poderá indiciar um ciclo de recuperação da atividade perdida aquando do período de instabilidade social.

O mês de abril, tomado isoladamente e por comparação com o mesmo mês de 2021, apresenta uma variação negativa de nível idêntico ao acumulado desde janeiro, refletindo uma quebra de -118,9 mt (-4,1%) induzida pelo porto de Sines, que acusa uma diminuição de -157,2 mt (-8,9%). No entanto, salienta-se que também Leixões e Setúbal recuam face ao movimento do mês homólogo de 2021, que só por si anulam os acréscimos de Lisboa e da Figueira da Foz.

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	613.7	22.2%	-3.7	-0.6%	2 388.0	22.0%	+107.9	+4.7%	7 219.9	21.1%	+434.1	+6.4%
Figueira da Foz	14.9	0.5%	+0.2	+1.1%	41.0	0.4%	-5.0	-10.8%	166.0	0.5%	+36.1	+27.8%
Lisboa	370.2	13.4%	+55.6	+17.7%	1 295.2	12.0%	+125.4	+10.7%	3 817.1	11.2%	+595.2	+18.5%
Setúbal	153.1	5.5%	-13.7	-8.2%	595.3	5.5%	-38.3	-6.0%	1 731.6	5.1%	-136.5	-7.3%
Sines	1 608.4	58.3%	-157.2	-8.9%	6 512.7	60.1%	-806.1	-11.0%	21 220.6	62.1%	+320.2	+1.5%
Total	2 760.4	100.0%	-118.9	-4.1%	10 832.2	100.0%	-616.1	-5.4%	34 155.3	100.0%	+1 249.1	+3.8%

Importa sublinhar que no período constituído pelos últimos doze meses, o mercado da Carga Contentorizada movimentou 34,16 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +1,25 milhões de toneladas, correspondente a +3,8%, face a idêntico período imediatamente anterior. O maior contributo para esta variação vem do porto de Lisboa, com +595,2 mt (+18,5%), seguido de Leixões com +434,1 mt (+6,4%) e de Sines com +320,2 mt (+1,5%), anulando a única variação negativa, apurada em Setúbal, de -136,5 mt (7,3%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, ressalta o facto de os embarques terem representado 56,3% 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 84,3%, 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 -410,3 mt (-6,3%) nos embarques e de -251,7 mt (-5,1%) nos desembarques, onde sobressai a influência de Sines, cuja variação individual explica e excede a variação global, sendo respetivamente de -451,8 mt (-11,3%) e de -354,3 mt (-10,6%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	1 246.1	<div><div></div></div> 20.5%	+8.8	+0.7%	1 141.8	<div><div></div></div> 24.0%	+99.1	+9.5%	52.2%
Figueira da Foz	34.6	<div><div></div></div> 0.6%	-3.8	-10.0%	6.4	<div><div></div></div> 0.1%	-1.1	-15.0%	84.3%
Lisboa	873.9	<div><div></div></div> 14.4%	+93.6	+12.0%	421.3	<div><div></div></div> 8.9%	+31.8	+8.2%	67.5%
Setúbal	389.4	<div><div></div></div> 6.4%	-40.6	-9.4%	205.9	<div><div></div></div> 4.3%	+2.3	+1.1%	65.4%
Sines	3 539.9	<div><div></div></div> 58.2%	-451.8	-11.3%	2 972.9	<div><div></div></div> 62.6%	-354.3	-10.6%	54.4%
Total	6 083.9	100.0%	-393.9	-6.1%	4 748.3	100.0%	-222.2	-4.5%	56.2%

As variações mais expressivas são observadas no porto de Lisboa no que respeita aos embarques, cifrando-se em +93,6 mt (+12%) e no porto de Leixões no que respeita aos desembarques, com +99,1 mt (+9,5%).



4.1.2. Fracionada

O mês de abril veio induzir uma quebra no mercado da Carga Fracionada que influiu a evolução para o campo negativo em termos acumulados, diminuindo -56 mt (-2,9%) para 1,88 milhões de toneladas, que correspondem a uma quota de 6,7% do mercado total.

Não obstante esta redução, a evolução da tonelagem movimentadas nos períodos homólogos desde 2018, tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +3,5%, sustentada no comportamento de Leixões, Aveiro, Figueira da Foz e Lisboa, com destaque para Aveiro que, com uma quota maioritária de 38,2% tem evoluído à razão de +12,2% ao ano. A influência negativa mais intensa vem de Setúbal, que detendo uma significativa quota de 20,6%, tem uma *tmac* negativa de -3,6%.

Tonelagem total de CARGA FRACIONADA movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	83.2	66.2	63.4	49.9	55.0	2.9%	+5.1	+10.2%	-11.0%	
Douro e Leixões	267.9	335.9	318.4	389.8	342.9	18.2%	-46.8	-12.0%	+6.4%	
Aveiro	438.5	543.0	589.4	639.9	722.7	38.4%	+82.9	+12.9%	+12.2%	
Figueira da Foz	307.0	276.0	358.9	334.6	305.9	16.2%	-28.7	-8.6%	+1.8%	
Lisboa	51.6	58.7	26.2	41.4	58.3	3.1%	+16.9	+40.9%	-0.8%	
Setúbal	459.0	498.6	400.6	478.0	388.7	20.6%	-89.3	-18.7%	-3.6%	
Sines	26.4	46.0	46.2	6.2	10.2	0.5%	+3.9	+63.3%	-25.8%	
Total	1 633.7	1 824.4	1 803.2	1 939.8	1 883.8	100.0%	-56.0	-2.9%	+3.5%	
Δ%	-15.2%	+11.7%	-1.2%	+7.6%	-2.9%	-	-	-	-	-

O porto líder deste mercado é, pois, Aveiro e é responsável pelo registo positivo mais expressivo, de +82,9 mt (+12,9%), e contando ainda com um acréscimo de +16,9 mt (+40,9%) gerado por Lisboa, e mais ligeiros, de Viana do Castelo e Sines.

A maior oposição à evolução positiva vem de Setúbal, que introduz uma quebra de -89,3 mt (-18,7%), que conta com os apoios significativos de Leixões e da Figueira da Foz, que veem diminuir o respetivo movimento em -46,8 mt (-12%) e em -28,7 mt (-8,6%).

Como já referido, foi o desempenho efetuado no próprio mês de abril que fez mudar o sinal na variação acumulada, com responsabilidades muito repartidas por diversos portos, com destaque para Setúbal (-83,5 mt ou -48,9%), tendo como único registo positivo o observado em Sines.

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	7.0	1.7%	-6.8	-49.1%	55.0	2.9%	+5.1	+10.2%	180.8	3.0%	+24.0	+15.3%
Douro e Leixões	95.2	23.5%	-30.6	-24.3%	342.9	18.2%	-46.8	-12.0%	1 249.7	20.6%	+179.6	+16.8%
Aveiro	111.0	27.3%	-28.5	-20.4%	722.7	38.4%	+82.9	+12.9%	2 056.2	34.0%	+595.7	+40.8%
Figueira da Foz	83.9	20.7%	-16.5	-16.5%	305.9	16.2%	-28.7	-8.6%	909.7	15.0%	-49.4	-5.1%
Lisboa	14.8	3.7%	-6.1	-29.1%	58.3	3.1%	+16.9	+40.9%	182.2	3.0%	+61.6	+51.1%
Setúbal	87.2	21.5%	-83.5	-48.9%	388.7	20.6%	-89.3	-18.7%	1 453.8	24.0%	+231.7	+19.0%
Sines	6.8	1.7%	+5.0	+264.5%	10.2	0.5%	+3.9	+63.3%	19.5	0.3%	-56.3	-74.3%
Total	406.0	100.0%	-167.0	-29.1%	1 883.8	100.0%	-56.0	-2.9%	6 051.9	100.0%	+986.8	+19.5%

Considerando o período constituído pelos últimos doze meses, constata-se um movimento de cerca de 6,05 milhões de toneladas, que representa um expressivo acréscimo de +986,8 mil toneladas (+19,5%) face a idêntico período imediatamente anterior. A maior responsabilidade deste desempenho é cometida ao porto de Aveiro, que protagoniza um acréscimo de +595,7 mt (+40,8%), contando com o apoio não despendendo de Setúbal e de Leixões, cujos acréscimos se cifram em +231,7 mt (+19%) e +179,6 mt (+16,8%).

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se um maior volume nos desembarques, que se cifra em 51,1%, apresentando, contudo, uma variação negativa de -104 mt



(-9,7%), com responsabilidade acometida a Leixões, que perde -102,1 mt (-34,4%) e a Setúbal, que perde -51,8 mt (-24,9%). A contrariar esta pressão negativa, estão todos os outros portos com Lisboa e Figueira da Foz a induzirem as variações positivas mais expressivas, de idêntico valor, +15,2 mt (com expressões percentuais distintas, de respetivamente +44,1% e de +6,1%).

No tocante aos desembarques, sublinha-se que apresentam um acréscimo global de +48 mt (+5,5%), por efeito exclusivo do comportamento de Aveiro e de Leixões, que contribuem com acréscimos respetivos de +75,9 mt (+18,5%) e de +55,3 mt (+59,2%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	50.8	<div><div></div></div> 5.3%	+7.6	+17.6%	4.2	<div><div></div></div> 0.5%	-2.5	-37.3%	92.3%
Douro e Leixões	194.3	<div><div></div></div> 20.2%	-102.1	-34.4%	148.6	<div><div></div></div> 16.1%	+55.3	+59.2%	56.7%
Aveiro	237.4	<div><div></div></div> 24.6%	+7.0	+3.0%	485.3	<div><div></div></div> 52.7%	+75.9	+18.5%	32.9%
Figueira da Foz	264.5	<div><div></div></div> 27.5%	+15.2	+6.1%	41.5	<div><div></div></div> 4.5%	-43.9	-51.4%	86.4%
Lisboa	49.6	<div><div></div></div> 5.2%	+15.2	+44.1%	8.7	<div><div></div></div> 0.9%	+1.7	+25.0%	85.1%
Setúbal	156.6	<div><div></div></div> 16.3%	-51.8	-24.9%	232.1	<div><div></div></div> 25.2%	-37.5	-13.9%	40.3%
Sines	10.1	<div><div></div></div> 1.1%	+4.9	+94.3%	0.0	<div><div></div></div> 0.0%	-1.0	-96.4%	99.6%
Total	963.4	100.0%	-104.0	-9.7%	920.4	100.0%	+48.0	+5.5%	51.1%

4.1.3. Ro-Ro

O período janeiro-abril de 2022 mostra que o movimento portuário no mercado da carga Ro-Ro registou uma variação homóloga positiva de +37,7 mt (+5,6%) para um movimento total de 677,3 mt, a que corresponde uma quota de 2,4% do total.

Independentemente da sua pequena dimensão, a avaliação da sua evolução mostra que este mercado descreve uma trajetória positiva que se traduz numa significativa taxa média anual de crescimento de +5,6%, muito alavancada no desempenho de Leixões que, representando 73,9% do mercado, evidencia incrementos médios de +8,1% ao ano, anulando o efeito da evolução negativa de Setúbal (-1,8%). Sines, sendo um mercado emergente e detendo uma quota de 2,1% que não permite influenciar significativamente o mercado, apresenta uma evolução claramente positiva, que se traduz numa *tmac* de +26,2%.

O mercado desta carga é, assim, maioritariamente constituído pelos portos de Leixões e de Setúbal, este último pelo seu papel no comércio internacional do ramo automóvel, e o primeiro muito influenciado pelo tráfego de contentores de uma linha regular do norte da Europa, do grupo CLdN, efetuado no Terminal Multiusos pelo concessionário do TCL, na modalidade de licenciamento.

Tonelagem total de CARGA RO-RO movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	360.4	427.6	422.0	486.8	500.4	73.9%	+13.5	+2.8%	+8.1%	
Lisboa	2.1	3.7	0.7	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Setúbal	154.2	180.1	123.9	136.9	162.4	24.0%	+25.5	+18.6%	-1.8%	
Sines	4.0	12.0	10.8	15.8	14.5	2.1%	-1.3	-8.2%	+26.2%	
Total	520.8	623.4	557.4	639.5	677.3	100.0%	+37.7	+5.9%	+5.6%	
Δ%	+24.3%	+19.7%	-10.6%	+14.7%	+5.9%	-	-	-	-	-

Importa sublinhar a inversão de posições entre estes dois portos, pois recuando a 2013 detetam-se, para o período homólogo, quotas de 13,5% para Leixões e de 74,6% para Setúbal. Lisboa era naquele ano responsável por 11,9% do mercado, tendo hoje praticamente saído, dando lugar a Sines, que surgiu em 2016 com uma quota de 0,5%.



O desempenho positivo neste mercado no período em análise foi determinado pelo comportamento evidenciado no próprio mês de abril por Setúbal e Leixões, que conseguem em termos acumulados obter acréscimos respetivos de +25,5 mt (+18,6%) e de 13,5 mt (+2,8%).

Apurando a tonelagem movimentada nos últimos doze meses verifica-se que se atingiu um total ligeiramente superior a 2 milhões de toneladas, que, face a idêntico período imediatamente anterior, reflete um acréscimo de +189,7 mt, correspondente a +10,4%, por efeito maioritário de Leixões quer comparticipa com um aumento de +142 mt (10,1%), reforçado pelo aumento de +51,2 mt (+13,9%) de Setúbal.

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	135.4	71.1%	+14.4	+11.9%	500.4	73.9%	+13.5	+2.8%	1 542.6	76.8%	+142.0	+10.1%
Setúbal	51.8	27.2%	+16.9	+48.5%	162.4	24.0%	+25.5	+18.6%	420.9	21.0%	+51.2	+13.9%
Sines	3.2	1.7%	-2.7	-46.0%	14.5	2.1%	-1.3	-8.2%	44.4	2.2%	-3.6	-7.4%
Total	190.4	100.0%	+28.5	+17.6%	677.3	100.0%	+37.7	+5.9%	2 007.9	100.0%	+189.7	+10.4%

No que se refere ao sentido das operações observa-se que os embarques representa 52,8% e têm subjacente um acréscimo de +37,1 mt (+11,6%) face ao período homólogo de 2021, com variações positivas dos principais portos, cabendo a Setúbal a variação mais expressiva (+26,1 mt ou +27,1%).

O fluxo de desembarques reflete um comportamento igualmente positivo, mas muito ligeiro, de +0,6 mt (+0,2%), resultando de variações também ligeiras, de +1,2 mt em Leixões e de -0,6 mt em Setúbal.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	220.8	61.8%	+12.3	+5.9%	279.6	87.4%	+1.2	+0.4%	44.1%
Setúbal	122.2	34.2%	+26.1	+27.1%	40.2	12.6%	-0.6	-1.4%	75.2%
Sines	14.5	4.1%	-1.3	-8.2%	0.0	0.0%	-	-	100.0%
Total	357.4	100.0%	+37.1	+11.6%	319.8	100.0%	+0.6	+0.2%	52.8%

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques de 75,2%, muito associado ao tráfego de exportação, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 44,1%.

4.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas em 2021, considerando apenas o 1º trimestre para o porto de Lisboa, na classe de Granéis Sólidos nos portos comerciais do Continente foram principalmente, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, no tocante a tráfego de importação, 'Cereais', 'Outros resíduos e matérias-primas secundárias' e 'Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)', 'Compostos e adubos de azoto (excepto adubos naturais)' e 'Outras substâncias de origem vegetal', representando cerca de 73% das mercadorias importadas, e no tráfego de exportação, o 'Cimento, cal e gesso', 'Minérios metálicos não ferrosos e seus concentrados, excepto minérios de urânio e de tório' e 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.', que representaram cerca de 74% do total das mercadorias importadas nesta tipologia de acondicionamento.

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



4.2.1. Carvão

O mercado do Carvão teve um importante significado no panorama da atividade portuária de movimentação de carga, nomeadamente pela sua importação para as centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia). Complementarmente, e com uma quota pouco expressiva, procedia-se também à importação de *petcoke* para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, sendo que estas operações sempre se caracterizaram por forte irregularidade, com registo frequente de desembarques mensais nulos.

O encerramento já consumado das referidas centrais deixou a atividade regular deste mercado limitado ao porto de Setúbal, cujo primeiro desembarque em 2022 se verificou no mês de março, tendo igualmente sido verificado em abril. Curiosamente, também em abril, verificou-se o embarque de 22 mt de Carvão, totalizando um movimento total no período de janeiro a abril de 2022 de 100,2 mt.

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 ABRIL (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	56.5	78.2	78.1%	+21.7	↑+38.4%	↓-5.8%	
Sines	1 496.3	1 444.8	146.2	11.7	22.0	21.9%	+10.3	↑+88.5%	-	
Total	1 580.1	1 534.6	213.9	68.2	100.2	100.0%	+32.0	+47.0%	-	
Δ%	-25.2%	-2.9%	-86.1%	-68.1%	+47.0%	-	-	-	-	-

4.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta em regra uma dimensão pouco significativa, tendo no período janeiro-abril de 2022 sido movimentadas 319,6 mt, a que corresponde a uma quota de 1,1% do total geral de carga movimentada.

Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Leixões e Setúbal, que detêm quotas respetivas de 37% e de 60,5%, juntando-se-lhes o porto de Sines, que no período em análise registou o embarque de 8 mt, que traduz um recuo de -2,4%, correspondendo a uma quota de 2,5% do mercado.

A evolução anual nos períodos homólogos exibe um crescimento médio de +4,3% ao ano, com responsabilidade repartida entre os portos de Leixões e de Setúbal, onde o indicador *tmac* apresenta valores respetivos de -0,8% e de +12,6%.

Tonelagem total de MINÉRIOS movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	147.5	187.1	245.9	230.2	118.4	37.0%	-111.8	↓-48.6%	⇒-0.8%	
Lisboa	1.5	3.5	1.5	0.0	0.0	0.0%	-	-	↓-90.6%	
Setúbal	113.6	161.7	173.1	198.1	193.2	60.5%	-4.9	⇒-2.5%	↑+12.6%	
Sines	16.6	13.1	6.7	8.2	8.0	2.5%	-0.2	⇒-2.4%	↓-20.0%	
Total	279.2	365.4	427.3	436.5	319.6	100.0%	-116.9	-26.8%	+4.3%	
Δ%	-28.6%	+30.9%	+16.9%	+2.2%	-26.8%	-	-	-	-	-

No período janeiro-abril de 2022 assistiu-se, contudo, a uma diminuição de -116,9 mt (-26,8%) face a idêntico período de 2021, sendo de absoluta responsabilidade de Leixões, que regista uma quebra de -111,8 mt (-48,6%), enquanto Setúbal evidencia também um decréscimo, ligeiro, de -4,9 mt (-2,5%).

Nos últimos doze meses foi apurado um movimento de 1,05 milhões de toneladas, que fica a -164,4 mt (-13,6%) do registo verificado nos doze meses imediatamente anteriores. Este decréscimo resulta da redução



da atividade neste mercado do porto de Leixões, que se traduz numa variação de -215,1 mt (-32,6%), anulando o acréscimo observado em Setúbal, de +58,9 mt (+11,2%).

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	7.7	12.3%	-38.6	-83.3%	118.4	37.0%	-111.8	-48.6%	445.5	42.6%	-215.1	-32.6%
Lisboa	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-3.0	-100.0%
Setúbal	54.9	87.7%	-6.0	-9.9%	193.2	60.5%	-4.9	-2.5%	583.3	55.8%	+58.9	+11.2%
Sines	0.0	0.0%	-4.2	-100.0%	8.0	2.5%	-0.2	-2.4%	15.5	1.5%	-6.0	-28.0%
Total	62.7	100.0%	-48.8	-43.8%	319.6	100.0%	-116.9	-26.8%	1 045.1	100.0%	-164.4	-13.6%

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 64,4% do total, tendo em ambos os fluxos sido registados decréscimos, sendo ligeiro nos embarques, de apenas -0,6 mt (-0,3%) e de -116,3 mt (-50,5%) nos desembarques.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	4.5	2.2%	+4.5	-	113.9	100.0%	-116.3	-50.5%	3.8%
Lisboa	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
Setúbal	193.2	93.9%	-4.9	-2.5%	0.0	0.0%	-	-	100.0%
Sines	8.0	3.9%	-0.2	-2.4%	0.0	0.0%	-	-	100.0%
Total	205.7	100.0%	-0.6	-0.3%	113.9	100.0%	-116.3	-50.5%	64.4%

4.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimentou no período janeiro-abril de 2022 um total superior a 1,6 milhões de toneladas, representando 5,8% 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 76,5%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente Leixões e Aveiro, com quotas respetivas de 14,4% e de 7,2%.

Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada nos períodos homólogos desde 2018, a trajetória deste mercado mantém o sentido decrescente, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -0,6%, em resultado da influência positiva de Leixões e de Lisboa, que apresentam *tmac* respetivas de +0,4% e +3,4%, que não conseguem anular a tendência negativas dos outros portos.

O período em análise regista um acréscimo de +118,6 mt, correspondente a +7,9%, e que é determinado pelo porto de Lisboa cujo movimento excede o homólogo anterior em +188,5 mt (+3,4%), vencendo a oposição de Aveiro, que regista uma quebra de -149,1 mt (-56,2%).

Tonelagem total de PRODUTOS AGRÍCOLAS movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (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	0.4%	+6.2	-	↓ -7.8%	
Douro e Leixões	214.0	199.9	232.1	171.3	232.4	14.4%	+61.1	↑ +35.7%	⇒ +0.4%	
Aveiro	348.6	311.9	232.1	265.1	116.0	7.2%	-149.1	↓ -56.2%	↓ -19.2%	
Figueira da Foz	0.0	0.0	5.9	0.0	0.0	0.0%	-	-	⇒ -	
Lisboa	1 079.9	1 002.7	1 017.9	1 048.1	1 236.6	76.5%	+188.5	↑ +18.0%	↑ +3.4%	
Setúbal	0.0	0.0	4.7	10.5	25.3	1.6%	+14.7	↑ +139.8%	-	
Sines	5.3	0.0	0.0	2.9	0.0	0.0%	-2.9	↓ -100.0%	↓ -58.4%	
Total	1 651.2	1 523.8	1 495.8	1 497.8	1 616.4	100.0%	+118.6	+7.9%	-0.6%	
Δ%	+4.9%	-7.7%	-1.8%	+0.1%	+7.9%	-	-	-	-	-



Tomado isoladamente, o mês de abril induz uma ligeira pressão negativa no desempenho acumulado global positivo, fechando com uma variação de -8,2 mt (-2,5%), por efeito mais expressivo dos portos de Lisboa e de Aveiro, que registam decréscimos respetivos de -37,1 mt (-15%) e de -21,2 mt (-36,4%). A variação positiva mais significativa vem de Leixões que observa uma variação extraordinária de +50 mt (+230,9%).

No período constituído pelos últimos doze meses é atingido um total de 4,85 milhões de toneladas, excedendo em +164,9 mt (+3,5%) o valor apurado no período idêntico imediatamente anterior, contando, para esse efeito, maioritariamente com o porto de Lisboa, que contribui com um acréscimo de +310,2 mt (+9,7%), e que, com o apoio de Leixões traduzido por uma variação positiva de +116,1 mt (+22,9%), vencendo a oposição mais robusta de Aveiro, que apresenta uma quebra de -258,2 mt (-28%).

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	2.8	0.9%	+2.8	-	6.2	0.4%	+6.2	-	12.1	0.2%	+0.6	+5.0%
Douro e Leixões	71.7	22.0%	+50.0	+230.9%	232.4	14.4%	+61.1	+35.7%	623.8	12.9%	+116.1	+22.9%
Aveiro	37.0	11.3%	-21.2	-36.4%	116.0	7.2%	-149.1	-56.2%	665.3	13.7%	-258.2	-28.0%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	11.7	0.2%	-13.8	-54.2%
Lisboa	211.0	64.6%	-37.1	-15.0%	1 236.6	76.5%	+188.5	+18.0%	3 496.1	72.1%	+310.2	+9.7%
Setúbal	4.1	1.3%	+0.1	+2.2%	25.3	1.6%	+14.7	+139.8%	36.8	0.8%	+15.3	+71.0%
Sines	0.0	0.0%	-2.9	-100.0%	0.0	0.0%	-2.9	-100.0%	0.0	0.0%	-5.2	-100.0%
Total	326.6	100.0%	-8.2	-2.5%	1 616.4	100.0%	+118.6	+7.9%	4 845.7	100.0%	+164.9	+3.5%

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 95,1%, limitando-se os embarques a 79,8 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	0.4%	+6.2	-	0.0%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	232.4	15.1%	+61.1	+35.7%	0.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	116.0	7.5%	-149.1	-56.2%	0.0%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
Lisboa	79.8	100.0%	+27.6	+53.0%	1 156.8	75.3%	+160.9	+16.2%	6.5%
Setúbal	0.0	0.0%	-4.0	-100.0%	25.3	1.6%	+18.7	+286.5%	0.0%
Sines	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-2.9	-100.0%	-
Total	79.8	100.0%	+23.6	+42.1%	1 536.6	100.0%	+95.0	+6.6%	4.9%

4.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos movimentou no período janeiro-abril de 2022 um total de 2,48 milhões de toneladas, correspondentes a 8,8% do total e apresenta uma forte dispersão geográfica, integrando a totalidade dos portos.

Como decorre da leitura do quadro seguinte, a evolução do volume de carga movimentada desde 2018 segue uma trajetória negativa por cálculo da *tmac*, cujo valor se cifra em -4%. A influência mais significativa para esta evolução vem seguramente do porto de Lisboa, que apresenta uma *tmac* de -15,9% sustentada por uma quota de 14,3%. Será igualmente importante a influência negativa de Setúbal, cuja *tmac* é de 6,8% com a quota de 24,7%, a mais elevada de todos os portos. O porto de Leixões é que apresenta uma evolução claramente mais positiva, ao evoluir à razão de +5% e detendo uma quota de 22,7%.

Para o desempenho positivo observado no período de janeiro a abril de 2022 contribuem de forma mais significativa os portos de Leixões e da Figueira da Foz, que registam acréscimos respetivos de +167,2 mt



(+40,4%) e de +152,5 mt (+103,1%). Sendo os registam variações positivas com maior expressão, são acompanhados no desempenho positivo por Setúbal (+69,7 mt ou +12,4%) e por Aveiro (+22,1 mt ou +4,7%).

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	25.4	42.3	57.3	48.1	41.2	1.7%	-6.9	-14.4%	+9.2%	
Douro e Leixões	443.1	466.0	376.3	413.6	580.8	23.4%	+167.2	+40.4%	+5.0%	
Aveiro	504.5	441.5	534.7	474.5	496.6	20.0%	+22.1	+4.7%	+0.4%	
Figueira da Foz	301.9	220.7	233.3	147.9	300.4	12.1%	+152.5	+103.1%	-3.1%	
Lisboa	706.9	557.8	358.6	451.5	354.4	14.3%	-97.0	-21.5%	-15.9%	
Setúbal	773.3	757.6	669.7	563.1	632.8	25.5%	+69.7	+12.4%	-6.8%	
Sines	23.0	69.4	42.7	112.5	51.5	2.1%	-61.0	-54.3%	+19.0%	
Faro	34.6	25.2	39.3	28.6	21.7	0.9%	-6.9	-24.3%	-7.3%	
Total	2 812.7	2 580.4	2 311.9	2 239.8	2 479.4	100.0%	+239.6	+10.7%	-4.0%	
Δ%	+7.5%	-8.3%	-10.4%	-3.1%	+10.7%	-	-	-	-	-

Com variações negativas assinalam-se os portos de Lisboa, Sines, Viana do Castelo e Faro, salientando -se os dois primeiros com -97 mt (-21,5%) e -61 mt (-54,3%), respetivamente.

O próprio mês de abril contribui positivamente para o desempenho acumulado, ao apresentar um acréscimo global de +12,3 mt (+2%), por efeito principal do comportamento da Figueira da Foz, de Setúbal e de Leixões, cujos acréscimos vão entre +52,6 mt e +28,8 mt. O principal oponente ao desempenho positivo foi Lisboa que viu diminuir o seu movimento em -69,9 mt (-59,4%), seguido de Sines que perdeu as 37,2 mt que havia movimentado no período homólogo de 2021.

O movimento observado nos últimos doze meses ronda 7,05 milhões de toneladas e traduz um acréscimo de +222,6 mt (ou seja, de +3,3%) face a idêntico período imediatamente anterior. Para este resultado contribui maioritariamente o porto de Leixões, com +601,8 mt (+61,7%), seguido de Aveiro, com +294,6 mt (+25,8%) e da Figueira da Foz, com +110,1 mt (+15,2%). A contrariar com mais intensidade esta pressão positiva surge Lisboa, que regista uma quebra de -581,2 mt (-36,6%), acompanhado por Faro e por Setúbal, com variações negativas respetivas de -131,7 mt (-77,3%) e de -79 mt (-4,2%).

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	7.6	1.2%	-11.0	-59.4%	41.2	1.7%	-6.9	-14.4%	136.4	1.9%	+12.7	+10.3%
Douro e Leixões	146.4	23.4%	+28.8	+24.5%	580.8	23.4%	+167.2	+40.4%	1 577.8	22.4%	+601.8	+61.7%
Aveiro	148.3	23.7%	-0.2	-0.1%	496.6	20.0%	+22.1	+4.7%	1 435.1	20.4%	+294.6	+25.8%
Figueira da Foz	84.2	13.5%	+52.6	+166.8%	300.4	12.1%	+152.5	+103.1%	835.4	11.9%	+110.1	+15.2%
Lisboa	47.7	7.6%	-69.9	-59.4%	354.4	14.3%	-97.0	-21.5%	1 008.0	14.3%	-581.2	-36.6%
Setúbal	181.3	29.0%	+44.3	+32.3%	632.8	25.5%	+69.7	+12.4%	1 819.9	25.8%	-79.0	-4.2%
Sines	0.0	0.0%	-37.2	-100.0%	51.5	2.1%	-61.0	-54.3%	197.3	2.8%	-4.6	-2.3%
Faro	9.7	1.6%	+4.9	+100.0%	21.7	0.9%	-6.9	-24.3%	38.6	0.5%	-131.7	-77.3%
Total	625.2	100.0%	+12.3	+2.0%	2 479.4	100.0%	+239.6	+10.7%	7 048.5	100.0%	+222.6	+3.3%

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 42,9% do movimento total e regista um decréscimo de -21,1 mt (+2,3%), determinado por Lisboa que regista uma quebra de -128,4 mt (-32,2%), mas sendo acompanhado por Sines, Leixões, Faro e Aveiro, que no seu conjunto veem diminuir o seu movimento em cerca de -28 mt. Apenas os portos da Figueira da Foz e de Setúbal apresentam variações positivas, com valores respetivos de +81,5 mt (+95,6%) e de +51,8 mt (+19,1%).

O fluxo de desembarques regista uma variação global positiva, que atinge +260,7 mt (+22,6%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +175,8 mt (+51,8%), que conta, contudo, com o apoio da maioria dos restantes portos, com destaque para a Figueira da Foz que apresenta um acréscimo de +71 mt (+113,4%). Apenas Sines e em Viana do Castelo 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	14.9	1.4%	+2.0	+15.4%	26.3	1.9%	-8.9	-25.3%	36.2%
Douro e Leixões	65.5	6.2%	-8.6	-11.6%	515.4	36.4%	+175.8	+51.8%	11.3%
Aveiro	196.0	18.4%	-1.4	-0.7%	300.6	21.2%	+23.5	+8.5%	39.5%
Figueira da Foz	166.8	15.7%	+81.5	+95.6%	133.6	9.4%	+71.0	+113.4%	55.5%
Lisboa	270.3	25.4%	-128.4	-32.2%	84.1	5.9%	+31.4	+59.6%	76.3%
Setúbal	323.4	30.4%	+51.8	+19.1%	309.5	21.9%	+17.9	+6.1%	51.1%
Sines	5.5	0.5%	-11.0	-66.7%	46.0	3.2%	-50.0	-52.1%	10.7%
Faro	21.7	2.0%	-6.9	-24.3%	0.0	0.0%	-	-	100.0%
Total	1 064.1	100.0%	-21.1	-1.9%	1 415.3	100.0%	+260.7	+22.6%	42.9%

4.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é constituído maioritariamente pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação “Produtos petrolíferos refinados líquidos” que em 2021 representou 41% do total, maioritariamente no tráfego de exportação (63%), bem como o “Petróleo bruto” e “Gás natural”, que no seu conjunto representaram 46%, integralmente em tráfego de importação, sendo ainda de assinalar os ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’, que representam globalmente cerca de 10%.

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

4.3.1. Petróleo Bruto

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

No entanto, no contexto de retração da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19 e de forte diminuição do consumo de combustíveis nos mercados nacional e internacional, ambas as refinarias viram em 2020 a sua atividade suspensa e reduzida, acabando a Galp por decidir cessar a refinação em Matosinhos, o que viria a concretizar-se no final do mês de abril de 2021, e concentrar essa atividade em Sines. Desta decisão resulta, naturalmente, uma modificação na estrutura deste mercado que passa a ser constituído apenas pelo porto de Sines.

No período janeiro-abril de 2022 este mercado regista um movimento total de 3,3 milhões de toneladas, ficando a -173,4 mil toneladas (-5%) do movimento homólogo de 2021. Este movimento inclui 8 mt embarcadas em Leixões, que, assim, acusa uma quebra de -236,8 mt (-96,7%) 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 abril de 2022 é ainda inferior em -2,04 milhões de toneladas (-38,2%) ao valor máximo registado no período homólogo de 2016.



Tonelagem total de PETRÓLEO BRUTO movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	1 503.7	1 306.7	1 426.4	244.8	8.0	0.2%	-236.8	↓ -96.7%	↓ -52.5%	
Sines	2 972.5	2 254.7	3 387.3	3 231.2	3 294.6	99.8%	+63.4	↗ +2.0%	↗ +5.5%	
Total	4 476.2	3 561.3	4 813.7	3 476.0	3 302.6	100.0%	-173.4	-5.0%	-6.0%	
Δ%	-3.2%	-20.4%	+35.2%	-27.8%	-5.0%	-	-	-	-	-

A quota que o Petróleo Bruto detém no universo da carga movimentada no período em análise assume o valor de 11,8%, que traduz um recuo de -0,4 pp à homóloga de 2021.

O movimento processado no mês de abril, tomado individualmente, regista um acréscimo homólogo, de +111,2 mt (+14,5%), o que se verifica pela primeira vez no corrente ano.

Considerando o período constituído pelos últimos doze meses verifica-se um movimento total de 9,15 milhões de toneladas, o que reflete uma diminuição de -453,7 mt, ou seja, -4,7%, face ao idêntico período imediatamente anterior. É importante assinalar o facto de esta variação ser totalmente imputada a Leixões, que 'perde' 99,4% dos 1,42 milhões de toneladas que havia movimentado nos doze meses anteriores, isto é, no período entre maio de 2020 e abril de 2021. Sines regista um acréscimo de +962,5 mt (+11,8%) que não consegue compensar integralmente.

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	8.0	0.9%	+8.0	-	8.0	0.2%	-236.8	-96.7%	8.0	0.1%	-1 416.1	-99.4%
Sines	871.1	99.1%	+103.2	+13.4%	3 294.6	99.8%	+63.4	+2.0%	9 143.2	99.9%	+962.5	+11.8%
Total	879.1	100.0%	+111.2	+14.5%	3 302.6	100.0%	-173.4	-5.0%	9 151.2	100.0%	-453.7	-4.7%

A movimentação desta carga decorre quase integralmente da realização de operações de desembarque, tendo sido apenas registado o embarque de 8 mt em Leixões.

4.3.2. Produtos Petrolíferos

O movimento portuário no mercado dos Produtos Petrolíferos efetuado no período janeiro-abril de 2022 atingiu um total de 6,13 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 21,9%, e a sua evolução nos períodos homólogos desde 2018 tem observado uma trajetória de crescimento traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,2%, absolutamente sustentada no porto de Sines que, com uma quota de 79,3% do mercado, tem crescido a uma média de +7,1% ao ano. A oposição mais expressiva vem do porto de Leixões com uma *tmac* de -13,4% suportada por uma quota de 11,5%, cujo agravamento recente é claramente resultante da cessação da atividade da refinaria de Matosinhos..

Tonelagem total de PRODUTOS PETROLÍFEROS movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	25.1	18.6	23.7	23.7	6.9	0.1%	-16.8	↓ -70.8%	↓ -15.2%	
Douro e Leixões	1 095.8	1 184.6	946.2	681.0	700.5	11.4%	+19.5	↗ +2.9%	↓ -13.4%	
Aveiro	263.8	249.9	122.3	233.1	244.6	4.0%	+11.5	↗ +4.9%	↓ -2.5%	
Lisboa	372.2	409.1	322.4	217.4	308.2	5.0%	+90.8	↗ +41.8%	↓ -9.5%	
Setúbal	19.8	35.2	37.2	38.9	30.6	0.5%	-8.3	↓ -21.2%	↗ +8.2%	
Sines	3 688.0	4 127.4	4 337.8	4 781.3	4 840.5	78.9%	+59.1	↗ +1.2%	↗ +7.1%	
Total	5 464.6	6 024.7	5 789.7	5 975.4	6 131.2	100.0%	+155.8	+2.6%	+2.2%	
Δ%	-8.4%	+10.2%	-3.9%	+3.2%	+2.6%	-	-	-	-	-



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 4,6% e 4% do total.

Comparativamente ao período homólogo de 2021, o movimento apurado entre janeiro e abril de 2022 revela um acréscimo de +155,8 mt (+2,6%), com o contributo principal de Lisboa, que é responsável por uma variação de +90,8 mt (+41,8%), seguido de Sines com +59,1 mt (+1,2%), e que com o apoio adicional de Leixões e Aveiro, anulando facilmente as variações negativas observadas em Viana do Castelo e Setúbal, de -25,1 mt no seu conjunto.

O desempenho no período em análise é prejudicado pela quebra de -58 mt (-5,7%) que se registou no próprio mês de abril, cuja responsabilidade maioritária é acometida a Sines, com uma diminuição de -49,4 mt (-4,3%), mas recebe o apoio de Aveiro e Setúbal, que recuam no seu conjunto -22,2 mt. Lisboa e Leixões registam variações positivas de +12 mt (+15,5%) e de +1,6 mt (+33,5%).

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-	-	6.9	0.1%	-16.8	-70.8%	34.3	0.2%	-4.9	-12.4%
Douro e Leixões	178.7	12.7%	+1.6	+0.9%	700.5	11.4%	+19.5	+2.9%	2 246.1	12.2%	-53.6	-2.3%
Aveiro	32.6	2.3%	-16.4	-33.5%	244.6	4.0%	+11.5	+4.9%	827.0	4.5%	+227.5	+37.9%
Lisboa	89.5	6.4%	+12.0	+15.5%	308.2	5.0%	+90.8	+41.8%	830.0	4.5%	-9.1	-1.1%
Setúbal	1.7	0.1%	-5.8	-77.3%	30.6	0.5%	-8.3	-21.2%	92.9	0.5%	+2.8	+3.1%
Sines	1 105.0	78.5%	-49.4	-4.3%	4 840.5	78.9%	+59.1	+1.2%	14 403.0	78.1%	+1 480.9	+11.5%
Total	1 407.6	100.0%	-58.0	-4.0%	6 131.2	100.0%	+155.8	+2.6%	18 433.3	100.0%	+1 643.7	+9.8%

Nos últimos doze meses foram movimentadas 18,43 milhões de toneladas, traduzindo um aumento de +1,64 milhões de toneladas (+9,8%) maioritariamente determinado pelo porto de Sines, que responde pelo acréscimo de +1,48 milhões de toneladas (+11,5%), sendo também relevante o contributo de Aveiro, que gera uma variação positiva de +227,5 mt (+37,9%). Com registos negativos surgem os portos de Leixões (-53,6 mt ou -2,3%), Lisboa (-9,1 mt ou -1,1%) e ainda Viana do Castelo (-4,9 mt ou -12,4%).

Considerando o sentido das operações, traduzido no quadro seguinte, constata-se que o volume dos embarques representou 41,5% do total, tendo, contudo, observado uma diminuição de -449,5 mt (-15%) por responsabilidade de Leixões e de Sines, com o primeiro a ‘perder’ praticamente a tonelagem de carga embarcada no período homólogo de 2021 (mantendo 1,5 mt das 240,4 mt, ou seja, apresentando uma quebra de -99,4%), e o segundo a registar um recuo de -203,8 mt (-7,5%). Lisboa movimenta agora 19,1 mt quando no período homólogo de 2021 havia movimentado 2,2 mt, não afetando a hegemonia deste segmento de mercado acometida a Sines, que detém uma quota de 99,2%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-23.7	-100.0%	6.9	0.2%	+6.9	-	0.0%
Douro e Leixões	1.5	0.1%	-238.9	-99.4%	699.0	19.5%	+258.4	+58.6%	0.2%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	244.6	6.8%	+11.5	+4.9%	0.0%
Lisboa	19.1	0.8%	+16.9	+775.2%	289.1	8.1%	+73.9	+34.3%	6.2%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	30.6	0.9%	-8.3	-21.2%	0.0%
Sines	2 526.0	99.2%	-203.8	-7.5%	2 314.4	64.6%	+262.9	+12.8%	52.2%
Total	2 546.6	100.0%	-449.5	-15.0%	3 584.6	100.0%	+605.3	+20.3%	41.5%



O volume dos desembarques atinge 3,58 milhões de toneladas e excede em +605,3 mt (+20,3%) o volume homólogo de 2021, com contributos mais significativos de Sines e de Leixões, com acréscimos na casa das +260 mt (correspondentes a acréscimos percentuais de respetivos de +12,8% e de +58,6%. Apenas Setúbal regista uma variação negativa, embora pouco significativa (-8,3 mt ou -21,1%).

4.3.3. Outros Granéis Líquidos

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

No período janeiro-abril de 2022 foi movimentado um total de 675,6 mt, correspondente a uma quota de 2,4%, tendo a sua evolução nos períodos homólogos desde 2018 subjacente uma tendência positiva, embora ligeira, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +0,3%, resultante do confronto de trajetórias positivas e negativas, destacando-se nas primeiras o porto de Sines e de Lisboa, com valores respetivos de +15,9% e de +0,5%, e nas segundas, Leixões e Aveiro com valores respetivos de -14,9% e de -2%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a ABRIL (10 ³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	167.3	124.7	122.6	132.3	67.6	10.0%	-64.7	-48.9%	-14.9%	
Aveiro	231.2	269.4	315.9	261.4	209.6	31.0%	-51.8	-19.8%	-2.0%	
Figueira da Foz	4.0	8.3	3.6	4.0	4.1	0.6%	+0.1	+1.6%	-8.2%	
Lisboa	125.5	149.3	122.3	154.3	126.2	18.7%	-28.2	-18.3%	+0.5%	
Setúbal	44.0	94.9	84.1	68.1	48.9	7.2%	-19.2	-28.2%	-2.5%	
Sines	78.6	237.5	214.9	239.6	219.3	32.5%	-20.3	-8.5%	+15.9%	
Total	650.5	884.0	863.4	859.8	675.6	100.0%	-184.2	-21.4%	+0.3%	
Δ%	-13.1%	+35.9%	-2.3%	-0.4%	-21.4%	-	-	-	-	-

A tonelagem movimentada neste período reflete uma redução de -184,2 mt (-21,4%) face ao homólogo de 2021, refletindo comportamentos negativos observados na quase totalidade dos portos, com exceção de Figueira da Foz, que regista um acréscimo ligeiro.

Dos portos com registos negativos destacam-se Leixões e Aveiro, com diminuições respetivas de -64,7 mt (-48,9%) e de -51,8 mt (-19,8%), acompanhados por Lisboa, que 'perde' -28,2 mt (-18,3%) e ainda Sines e Setúbal, que recuam ambos cerca de -20 mt.

O movimento global no mês de abril de 2022 revela um decréscimo de -15,7 mt (-8,3%) comparativamente ao mês homólogo de 2021, por efeito mais expressivo de Lisboa e de Sines, num total de -30,8 mt. Aveiro é o único porto com um desempenho positivo neste mês.

O movimento efetuado nos últimos doze meses ascendeu a cerca de 2,15 milhões de toneladas, traduzindo uma diminuição de -350,2 mt (-13,9%), determinada por Leixões e Aveiro, com quebras respetivas de -214 mt (-54,5%) e -164,9 mt (-21,3%). Com registo positivo assinalam-se os portos de Sines, Lisboa e Figueira da Foz, apresentando, contudo, valores pouco expressivos, a variar entre +12 mt e +3,5 mt.

Porto	Abril				Janeiro / Abril				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Abril/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	16.3	9.3%	-5.5	-25.4%	67.6	10.0%	-64.7	-48.9%	178.8	8.3%	-214.0	-54.5%
Aveiro	66.4	38.0%	+23.1	+53.2%	209.6	31.0%	-51.8	-19.8%	611.0	28.5%	-164.9	-21.3%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-2.1	-100.0%	4.1	0.6%	+0.1	+1.6%	10.0	0.5%	+3.5	+53.9%
Lisboa	24.0	13.7%	-16.3	-40.4%	126.2	18.7%	-28.2	-18.3%	393.6	18.4%	+4.9	+1.3%
Setúbal	16.7	9.6%	-0.3	-1.5%	48.9	7.2%	-19.2	-28.2%	219.0	10.2%	-8.3	-3.6%
Sines	51.3	29.4%	-14.5	-22.1%	219.3	32.5%	-20.3	-8.5%	732.7	34.2%	+12.0	+1.7%
Total	174.7	100.0%	-15.7	-8.3%	675.6	100.0%	-184.2	-21.4%	2 145.0	100.0%	-366.8	-14.6%



Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 23,4% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -144,9 mt (-47,8%), por efeito maioritário de Leixões, que 'perde' as 86,2 mt embarcadas no período homólogo de 2021, e de Aveiro, que embarca -47,6 mt (-43,4%). Sines é o único porto que aumenta, embora com reduzida expressão, a tonelagem embarcada no período homólogo de 2021.

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, menos expressiva, de -39,3 mt (-7,1%), cuja responsabilidade se dilui por vários portos, com Sines e Lisboa a apresentarem os valores mais expressivos, respetivamente de -21,8 mt (-11,4%) e de -20,6 mt (-20,3%), sendo seguidos de perto por Setúbal, cuja quebra é de -18,2 mt (-27,1%).

Os portos de Leixões e da Figueira da Foz foram os únicos a aumentar a tonelagem desembarcada, registando acréscimos respetivos de +21,4 mt (+46,4%) 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%	-86.2	-100.0%	67.6	13.1%	+21.4	+46.4%	0.0%
Aveiro	62.1	39.3%	-47.6	-43.4%	147.5	28.5%	-4.2	-2.8%	29.6%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-4.0	-100.0%	4.1	0.8%	+4.1	-	0.0%
Lisboa	45.4	28.8%	-7.6	-14.3%	80.7	15.6%	-20.6	-20.3%	36.0%
Setúbal	0.0	0.0%	-1.0	-100.0%	48.9	9.4%	-18.2	-27.1%	0.0%
Sines	50.3	31.9%	+1.5	+3.1%	169.0	32.6%	-21.8	-11.4%	23.0%
Total	157.9	100.0%	-144.9	-47.8%	517.7	100.0%	-39.3	-7.1%	23.4%

Lisboa, 11 de julho de 2022



ANEXOS



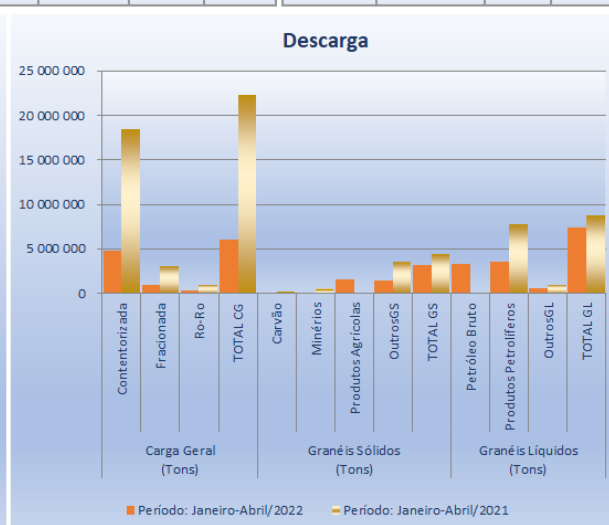
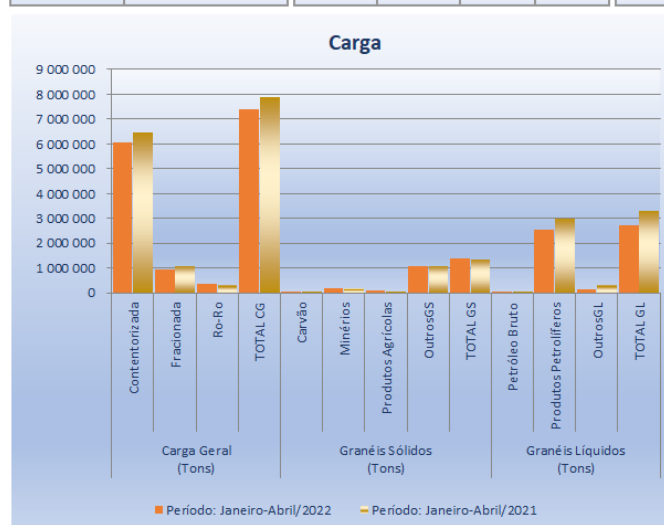
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)

		Período de Janeiro a Abril							
		2020		2021		2022		Δ% 2021 / 2020	Δ% 2022 / 2021
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	68	2.1%	82	2.6%	73	2.4%	+20.6%	-11.0%
	Douro e Leixões	843	26.1%	814	26.2%	760	24.5%	-3.4%	-6.6%
	Aveiro	342	10.6%	361	11.6%	334	10.8%	+5.6%	-7.5%
	Figueira da Foz	155	4.8%	138	4.4%	143	4.6%	-11.0%	+3.6%
	Lisboa	608	18.8%	518	16.7%	642	20.7%	-14.8%	+23.9%
	Setúbal	514	15.9%	543	17.5%	504	16.3%	+5.6%	-7.2%
	Sines	679	21.0%	646	20.8%	620	20.0%	-4.9%	-4.0%
	Faro	13	0.4%	7	0.2%	5	0.2%	-46.2%	-28.6%
	Portimão	4	0.1%	1	0.0%	19	0.6%	-75.0%	#####
	TOTAL	3 226	100.0%	3 110	100.0%	3 100	100.0%	-3.6%	-0.3%
NAVIOS (10³ GT)	Viana do Castelo	261	8.1%	250	8.0%	339	0.6%	-4.2%	+35.5%
	Douro e Leixões	10 138	314.2%	8 963	288.2%	9 884	16.9%	-11.6%	+10.3%
	Aveiro	1 842	57.1%	1 968	63.3%	1 908	3.3%	+6.8%	-3.0%
	Figueira da Foz	544	16.9%	485	15.6%	484	0.8%	-10.9%	-0.2%
	Lisboa	9 737	301.8%	5 600	180.0%	14 107	24.2%	-42.5%	+151.9%
	Setúbal	6 723	208.4%	7 185	231.0%	6 515	11.2%	+6.9%	-9.3%
	Sines	29 553	916.1%	27 141	872.7%	24 764	42.4%	-8.2%	-8.8%
	Faro	31	0.9%	23	0.7%	14	0.0%	-26.1%	-36.7%
	Portimão	5	0.1%	4	0.1%	361	0.6%	-21.7%	+9979.8%
	TOTAL	58 833	100.0%	51 617	100.0%	58 375	100.0%	-12.3%	+13.1%
CARGA MOVIMENTADA (10³ Tons)	Viana do Castelo	147.7	0.5%	121.7	0.4%	109.3	0.4%	-17.6%	-10.2%
	Douro e Leixões	6 588.4	23.0%	5 029.9	17.6%	4 939.0	17.6%	-23.7%	-1.8%
	Aveiro	1 794.5	6.3%	1 873.9	6.6%	1 789.5	6.4%	+4.4%	-4.5%
	Figueira da Foz	650.2	2.3%	532.5	1.9%	651.5	2.3%	-18.1%	+22.3%
	Lisboa	2 757.8	9.6%	3 082.4	10.8%	3 378.8	12.1%	+11.8%	+9.6%
	Setúbal	2 107.3	7.4%	2 183.7	7.6%	2 155.4	7.7%	+3.6%	-1.3%
	Sines	14 551.9	50.8%	15 728.3	55.0%	14 973.2	53.4%	+8.1%	-4.8%
	Faro	39.3	0.1%	28.6	0.1%	21.7	0.1%	-27.1%	-24.3%
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
	TOTAL	28 636.9	100.0%	28 581.1	100.0%	28 018.4	100.0%	-0.2%	-2.0%
CONTENTORES (10³ Número)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Douro e Leixões	149.6	26.6%	139.0	22.4%	144.3	24.0%	-7.1%	+3.8%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Figueira da Foz	3.3	0.6%	3.4	0.6%	2.9	0.5%	+4.5%	-15.9%
	Lisboa	57.7	10.2%	71.7	11.6%	82.4	13.7%	+24.2%	+15.0%
	Setúbal	29.4	5.2%	36.1	5.8%	33.1	5.5%	+22.9%	-8.4%
	Sines	323.1	57.4%	370.2	59.7%	339.8	56.4%	+14.6%	-8.2%
	Faro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
	TOTAL	563.0	100.0%	620.4	100.0%	602.5	100.0%	+10.2%	-2.9%
CONTENTORES (10³ TEU)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Douro e Leixões	245.8	27.0%	229.6	23.1%	238.4	24.2%	-6.6%	+3.9%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Figueira da Foz	6.5	0.7%	6.8	0.7%	5.7	0.6%	+4.6%	-16.0%
	Lisboa	91.7	10.1%	112.4	11.3%	131.0	13.3%	+24.6%	+16.5%
	Setúbal	52.1	5.7%	61.7	6.2%	56.7	5.8%	+18.5%	-8.2%
	Sines	514.9	56.5%	585.0	58.8%	552.3	56.1%	+13.6%	-5.6%
	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	911.0	100.0%	995.5	100.0%	984.0	100.0%	+9.3%	-1.2%



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

		Abril/2022				Período: Janeiro-Abril/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Mai/2021 a Abr/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	807		+0.2%		3100		-0.3%		9 509		+1.9%	
	GT	17 320 284		+32.4%		58 374 910		+13.1%		169 384 645		+5.3%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 541 634	1 218 722	-3.8%	-4.5%	6 083 863	4 748 340	-6.1%	-4.5%	19 055 667	15 099 650	3.5%	+4.1%
	Fracionada	246 393	159 618	-19.1%	-40.5%	963 365	920 393	-9.7%	+5.5%	2 947 185	3 104 696	-1.6%	+49.9%
	Ro-Ro	102 199	88 166	+27.7%	+7.8%	357 445	319 818	+11.6%	+0.2%	1 023 829	984 100	+12.8%	+8.1%
	TOTAL CG	1 890 226	1 466 506	-4.9%	-9.8%	7 404 673	5 988 551	-5.9%	-2.8%	23 026 681	19 188 446	+3.2%	+9.8%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	21 984	40 411	-	-28.5%	21 984	78 233	+88.5%	+38.4%	22 784	193 814	-86.9%	-13.0%
	Minérios	56 499	6 170	-13.3%	-86.7%	205 715	113 880	-0.3%	-50.5%	607 890	437 243	+10.2%	-33.6%
	Produtos Agrícolas	17 662	308 902	+60.6%	-4.6%	79 770	1 536 646	+42.1%	+6.6%	179 326	4 666 410	+55.9%	+2.2%
	OutrosGS	297 099	328 093	-0.8%	+4.7%	1 064 076	1 415 337	-1.9%	+22.6%	2 891 219	4 157 318	-19.9%	+29.2%
	TOTAL GS	393 244	683 576	+4.6%	-7.6%	1 371 545	3 144 096	+0.9%	+9.1%	3 701 219	9 454 785	-16.8%	+9.1%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	8 000	871 090	-	+13.4%	8 000	3 294 610	-48.3%	-4.8%	8 000	9 143 179	-48.3%	-4.7%
	Produtos Petrolíferos	616 216	791 355	-9.5%	0.8%	2 546 633	3 584 616	-15.0%	+20.3%	7 389 655	11 043 604	-5.5%	+23.1%
	OutrosGL	32 026	142 635	-57.8%	+24.6%	157 891	517 748	-47.8%	-7.1%	563 988	1 581 037	-36.0%	-3.0%
	TOTAL GL	656 242	1 805 080	-13.3%	+8.3%	2 712 524	7 396 974	-18.2%	+5.7%	7 961 643	21 767 820	-8.6%	+7.8%
TOTAL GERAL		2 939 712	3 955 162	-5.8%	-1.9%	11 488 742	16 529 621	-8.4%	+3.0%	34 689 543	50 411 051	-2.2%	+8.8%
Contentores	NúmeroC	74 637	82 245	-2.8%	+3.7%	297 905	304 596	-4.2%	-1.5%	937 296	951 865	+4.3%	+6.5%
	TEU	123 322	133 396	-1.2%	+3.7%	488 126	495 897	-2.2%	-0.1%	1 535 376	1 555 975	+6.1%	+8.3%





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

		Abril/2022				Janeiro a Abril/2022				Período de 12 Meses			
		Valor Mensal		Variação sobre Abril/2021		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2021		Últimos 12 Meses: Mai/2021 a Abr/2022		Δ % sobre Mai/2020 a Abr/2021	
										Carga	Descarga	Carga	Descarga
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tone)	Viana do Castelo	11 570	5 831	-10.9%	-69.9%	65 713	43 589	-17.7%	+4.0%	224 462	139 905	-7.4%	+57.5%
		66.5%	33.5%			60.1%	39.9%			61.6%	38.4%		
	Douro e Leixões	462 534	810 715	-16.0%	+16.1%	1 740 704	3 198 281	-18.8%	+10.8%	5 426 149	9 666 114	-15.4%	+6.2%
		36.3%	63.7%			35.2%	64.8%			36.0%	64.0%		
	Aveiro	155 556	239 692	+21.4%	-22.8%	495 571	1 293 938	-7.8%	-3.2%	1 392 009	4 202 646	+5.7%	+17.3%
		39.4%	60.6%			27.7%	72.3%			24.9%	75.1%		
	Figueira da Foz	129 861	53 101	+22.8%	+23.2%	465 852	185 602	+23.6%	+19.3%	1 329 041	603 607	+8.3%	-2.5%
		71.0%	29.0%			71.5%	28.5%			68.8%	31.2%		
	Lisboa	324 601	432 566	-10.7%	-5.1%	1 338 140	2 040 687	+1.3%	+15.8%	3 742 066	5 984 988	+0.6%	+6.3%
		42.9%	57.1%			39.6%	60.4%			38.5%	61.5%		
	Setúbal	321 538	269 760	-7.9%	-11.9%	1 184 731	970 668	-2.0%	-0.4%	3 530 538	3 021 520	-2.8%	+10.7%
	54.4%	45.6%			55.0%	45.0%			53.9%	46.1%			
Sines	1 524 352	2 143 497	-5.0%	-2.6%	6 176 372	8 796 856	-9.7%	-1.0%	19 006 711	26 792 271	+1.4%	+9.0%	
	41.6%	58.4%			41.2%	58.8%			41.5%	58.5%			
Faro	9 700	0	+100.0%	-	21 659	0	-24.3%	-	38 567	0	-77.3%	-	
	100.0%	0.0%			100.0%	0.0%			100.0%	0.0%			
Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	
	-	-			-	-			-	-			
TOTAL	2 939 712	3 955 162	-5.8%	-1.9%	11 488 742	16 529 621	-8.4%	+3.0%	34 689 543	50 411 051	-2.2%	+8.8%	
	42.6%	57.4%			41.0%	59.0%			40.8%	59.2%			
CONTENTORES TEU	Viana do Castelo	0	0	-	-	0	0	-	-	4	4	-	-
	Douro e Leixões	29 081	32 869	-1.9%	+4.1%	113 615	124 803	+1.7%	+5.9%	349 667	377 013	+3.9%	+7.4%
	Aveiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	Figueira da Foz	934	1 174	+11.1%	-4.1%	2 586	3 090	-6.8%	-22.5%	11 001	9 319	+41.2%	-8.2%
	Lisboa	18 262	21 267	+24.2%	+43.2%	65 454	65 519	+15.0%	+18.0%	190 499	195 283	+17.4%	+23.7%
	Setúbal	6 820	7 572	-22.1%	+1.3%	28 130	28 555	-12.2%	-3.9%	85 258	81 986	-8.7%	-1.3%
	Sines	68 225	70 514	-3.7%	-4.1%	278 341	273 930	-5.9%	-5.3%	898 946	892 370	+6.1%	+6.9%
	TOTAL	123 322	133 396	-1.2%	+3.7%	488 126	495 897	-2.2%	-0.1%	1 535 376	1 555 975	+6.1%	+8.3%
		48.0%	52.0%			49.6%	50.4%			49.7%	50.3%		
NAVIOS Número\N	Viana do Castelo	14	56.4	-33.3%	-34.4%	73	338.8	-11.0%	+35.5%	241	947.9	+11.6%	+17.2%
	Douro e Leixões	195	3 045.9	-7.1%	+32.1%	760	9 883.7	-6.6%	+10.3%	2 372	27 844.8	-3.4%	+1.8%
	Aveiro	86	449.7	+0.0%	+4.3%	334	1 908.0	-7.5%	-3.0%	1 031	5 750.4	+4.0%	+9.9%
	Figueira da Foz	40	142.6	-2.4%	-3.3%	143	483.7	+3.6%	-0.2%	422	1 521.6	-5.0%	-7.6%
	Lisboa	176	4 908.3	+29.4%	+241.9%	642	14 106.8	+23.9%	+151.9%	1 807	31 718.5	+15.0%	+84.2%
	Setúbal	125	1 524.3	-17.8%	-20.9%	504	6 514.5	-7.2%	-9.3%	1 658	21 387.3	+0.8%	-2.1%
	Sines	156	6 940.9	-1.3%	+3.0%	620	24 763.9	-4.0%	-8.8%	1 923	79 579.8		
	Faro	2	7.7	+100.0%	+103.9%	5	14.3	-28.6%	-36.7%	13	32.3		
	Portimão	13	244.5	-	s/s	19	361.2	+1800.0%	s/s	42	602.0	+950.0%	+7989.4%
	TOTAL	807	17 320.3	+0.2%	+32.4%	3 100	58 374.9	-0.3%	+13.1%	9 509	169 384.6	+1.9%	+5.3%
	4.5%	95.5%			5.0%	95.0%			5.3%	94.7%			



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

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Períodos: Janeiro / Abril										
Porto		2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	110 548	129 259	137 630	126 821	133 299	37.0%	+5.1%	+3.4%	
	Figueira da Foz	3 229	3 652	3 265	3 413	2 869	0.8%	-15.9%	-2.9%	
	Lisboa (*)	94 098	92 617	56 953	70 316	80 769	22.4%	+14.9%	-6.0%	
	Setúbal	28 129	27 864	29 370	36 106	33 066	9.2%	-8.4%	+6.1%	
	Sines	69 354	99 322	107 440	104 182	110 408	30.6%	+6.0%	+9.4%	
	Total	305 358	352 714	334 658	340 838	360 411	100.0%	+5.7%	+2.9%	
Transshipment	Leixões	10 924	9 968	11 970	12 194	11 020	4.6%	-9.6%	+2.2%	
	Lisboa	3 805	3 129	754	1 376	1 642	0.7%	+19.3%	-27.5%	
	Sines	253 274	235 225	215 644	266 024	229 428	94.8%	-13.8%	-0.7%	
	Total	268 003	248 322	228 368	279 594	242 090	100.0%	-13.4%	-0.8%	
Total	Leixões	121 472	139 227	149 600	139 015	144 319	24.0%	+3.8%	+3.3%	
	Figueira da Foz	3 229	3 652	3 265	3 413	2 869	0.5%	-15.9%	-2.9%	
	Lisboa	97 903	95 746	57 707	71 692	82 411	13.7%	+15.0%	-6.6%	
	Setúbal	28 129	27 864	29 370	36 106	33 066	5.5%	-8.4%	+6.1%	
	Sines	322 628	334 547	323 084	370 206	339 836	56.4%	-8.2%	+2.1%	
	Total UNIDADES	573 361	601 036	563 026	620 432	602 501	100.0%	-2.9%	+1.3%	
NÚMERO DE CONTENTORES										
Tráfego	Porto	Apr			Jan / Apr			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	34 366	34.5%	+2.1%	133 299	37.0%	+5.1%	402 458	37.0%	+6.9%
	Figueira da Foz	1 056	1.1%	+1.6%	2 869	0.8%	-15.9%	10 466	1.0%	+4.4%
	Lisboa	24 343	24.4%	+31.3%	80 769	22.4%	+14.9%	237 117	21.8%	-12.7%
	Setúbal	8 431	8.5%	-11.2%	33 066	9.2%	-8.4%	97 717	9.0%	+15.5%
	Sines	31 509	31.6%	+20.1%	110 408	30.6%	+6.0%	338 795	31.2%	+16.1%
	Total	99 705	100.0%	+12.1%	360 411	100.0%	+5.7%	1 086 553	100.0%	+5.0%
Transshipment	Leixões	3 253	5.7%	-0.5%	11 020	4.6%	-9.6%	35 824	4.5%	-1.7%
	Lisboa	491	0.9%	+33.1%	1 642	0.7%	+19.3%	4 753	0.6%	-25.7%
	Sines	53 433	93.5%	-15.8%	229 428	94.8%	-13.8%	762 026	94.9%	+20.4%
	Total	57 177	100.0%	-14.8%	242 090	100.0%	-13.4%	802 603	100.0%	+18.8%
Total	Leixões	37 619	24.0%	+1.9%	144 319	24.0%	+3.8%	438 282	23.2%	+6.2%
	Figueira da Foz	1 056	0.7%	+1.6%	2 869	0.5%	-15.9%	10 466	0.6%	+4.4%
	Lisboa	24 834	15.8%	+31.4%	82 411	13.7%	+15.0%	241 870	12.8%	-13.0%
	Setúbal	8 431	5.4%	-11.2%	33 066	5.5%	-8.4%	97 717	5.2%	+15.5%
	Sines	84 942	54.1%	-5.3%	339 836	56.4%	-8.2%	1 100 821	58.3%	+19.0%
	Total	156 882	100.0%	+0.5%	602 501	100.0%	-2.9%	1 889 156	100.0%	+10.5%

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	13 597 216	2 471 056	902 757	11 591 344	6 459 166	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 961	2 820 736	857 558	11 596 195	6 570 270	19 604 186	124 345	4 512	55 911 868
2002	873 964	12 647 539	3 016 792	726 702	12 154 818	6 444 579	20 141 896	153 428	9 508	56 169 226
2003	794 070	13 450 386	2 964 621	806 122	12 470 839	6 090 762	20 863 169	150 056	9 850	57 599 875
2004	620 549	13 703 514	3 133 658	998 549	11 783 514	6 521 770	22 476 063	83 867	72 714	59 394 198
2005	604 989	14 050 713	3 328 819	956 581	12 420 906	6 642 142	25 041 503	40 377	54 470	63 140 500
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 496	12 293 965	6 204 147	27 196 326	39 534	50 594	64 868 335
2007	592 787	14 948 487	3 270 658	1 199 755	13 158 951	6 833 980	26 299 084	51 025	29 493	66 384 220
2008	475 504	15 635 096	3 466 094	1 149 830	12 980 193	6 124 140	25 148 562	21 158	5 318	65 005 895
2009	406 903	14 142 538	2 915 454	1 177 214	11 712 538	5 915 881	24 345 809	22 170	7 318	60 645 825
2010	524 140	14 568 916	3 752 669	1 615 891	11 993 572	7 006 249	25 484 758	52 499	52 088	65 050 782
2011	490 824	16 260 436	3 317 520	1 701 830	12 346 561	6 892 588	25 781 122	62 427	40 493	66 893 801
2012	502 917	16 607 545	3 318 072	1 797 402	11 080 697	6 058 575	28 563 159	269 219	2 684	68 200 270
2013	496 355	17 186 215	3 956 118	2 120 141	12 029 683	7 008 671	36 513 785	357 371	0	79 668 339
2014	457 140	18 090 201	4 491 272	2 160 455	11 853 498	8 058 046	37 582 942	356 641	0	83 050 195
2015	432 099	18 791 544	4 656 102	2 001 858	11 582 721	7 495 082	43 966 546	396 275	0	89 322 227
2016	391 271	18 320 765	4 541 515	2 075 957	10 224 866	6 985 502	51 185 323	158 388	0	93 883 587
2017	414 815	19 537 163	5 152 799	2 057 031	12 224 114	6 594 322	49 884 475	83 902	899	95 949 520
2018	326 330	19 209 311	5 624 381	2 010 061	11 341 068	6 151 308	47 871 293	145 781	655	92 680 188
2019	380 198	19 556 005	5 495 853	1 932 747	11 472 065	6 339 537	41 784 218	111 802	520	87 072 945
2020	357 167	17 075 969	4 820 628	1 963 800	9 023 805	6 285 257	42 156 923	180 900	0	81 864 449
1	30 085	1 792 766	477 153	166 518	798 808	441 380	3 772 004	6 900	0	7 485 614
2	27 870	1 506 010	361 772	154 296	871 515	532 372	3 291 549	11 350	0	6 756 734
3	38 873	1 979 167	540 799	182 334	460 246	613 094	3 791 163	12 600	0	7 618 276
4	50 845	1 310 445	414 728	147 042	627 191	520 424	3 697 159	8 400	0	6 776 234
5	25 788	1 279 324	337 374	186 388	842 883	577 728	2 307 340	13 250	0	5 570 075
6	18 826	1 172 897	237 212	142 339	566 436	522 582	2 512 803	13 475	0	5 186 570
7	29 122	1 156 192	414 483	162 293	889 222	566 642	3 694 630	22 545	0	6 935 129
8	20 729	1 364 755	471 439	182 828	924 943	475 227	3 904 631	13 340	0	7 357 892
9	32 056	1 616 815	384 748	160 040	669 514	435 359	3 707 401	17 960	0	7 023 893
10	29 543	1 383 350	330 471	170 711	813 371	504 914	3 858 880	21 480	0	7 112 720
11	23 838	1 395 441	431 870	175 004	794 960	567 254	3 908 715	22 300	0	7 319 382
12	29 592	1 118 807	418 579	134 007	764 716	528 281	3 710 648	17 300	0	6 721 930
2021	376 775	15 183 158	5 679 051	1 813 723	9 430 604	6 580 404	46 554 095	45 508	0	85 663 318
1	29 243	1 233 216	545 100	147 649	789 509	492 601	4 222 608	8 450	0	7 468 376
2	24 762	1 154 835	376 028	105 712	650 191	427 482	3 596 073	4 100	0	6 339 183
3	35 324	1 392 939	514 268	130 330	823 659	608 281	4 103 891	11 200	0	7 619 892
4	32 381	1 248 890	438 509	148 838	819 018	655 381	3 805 769	4 850	0	7 153 636
5	26 318	1 346 722	461 146	141 662	853 165	611 759	4 155 419	0	0	7 596 191
6	37 556	1 162 866	518 963	195 416	884 796	622 043	4 095 744	2 350	0	7 519 734
7	28 576	1 307 102	469 172	178 546	684 214	476 465	3 962 276	0	0	7 106 351
8	49 280	1 164 216	431 015	177 120	798 990	500 661	4 152 542	0	0	7 273 824
9	34 491	1 293 623	423 555	168 971	722 481	525 121	3 771 885	9 831	0	6 949 958
10	30 270	1 254 390	460 016	128 976	696 137	518 224	3 755 907	4 727	0	6 848 647
11	20 574	1 426 842	526 254	130 817	824 473	527 086	3 584 225	0	0	7 040 271
12	28 000	1 197 517	515 025	159 686	883 971	615 300	3 347 756	0	0	6 747 255
2022	109 302	4 938 985	1 789 509	651 454	3 378 827	2 155 399	14 973 228	21 659	0	28 018 363
1	23 157	1 246 728	491 627	151 894	858 220	495 820	3 929 041	2 300	0	7 198 787
2	31 420	1 080 338	457 366	150 409	846 908	447 416	3 427 301	0	0	6 441 158
3	37 324	1 338 670	445 268	166 189	916 532	620 865	3 949 037	9 659	0	7 483 544
4	17 401	1 273 249	395 248	182 962	757 167	591 298	3 667 849	9 700	0	6 894 874



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
	Contento- rizada	Fracio- nada	Ro-Ro		Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros		Petróleo Bruto	Produtos Petroli- feros	Outros		
2000	6 776.9	0.0	563.6	7 340.5	6 951.8	1 152.9	3 921.5	5 734.0	17 760.1	11 746.3	12 376.1	1 720.0	25 842.3	50 942.9
2001	7 402.5	0.0	646.7	8 049.1	5 290.4	651.8	4 886.6	5 310.6	16 139.3	12 594.0	12 077.3	1 557.3	26 228.6	50 417.0
2002	7 988.5	0.0	442.3	8 430.8	6 373.0	822.4	5 101.6	4 812.8	17 109.8	11 691.4	12 072.1	1 790.3	25 553.8	51 094.4
2003	9 081.6	0.0	405.9	9 487.4	5 908.6	793.7	4 717.6	5 839.8	17 259.7	12 777.7	11 706.1	1 987.8	26 471.6	53 218.8
2004	9 363.4	0.0	421.3	9 784.7	5 898.6	776.7	4 503.5	6 363.4	17 542.2	13 641.5	11 741.7	1 807.9	27 191.1	54 518.0
2005	9 591.6	0.0	396.2	9 987.8	5 850.5	964.3	5 218.0	6 773.5	18 806.3	13 559.4	14 613.3	2 026.8	30 199.5	58 993.6
2006	10 784.7	0.0	407.4	11 192.0	6 274.8	878.9	4 604.9	6 946.2	18 704.7	13 538.5	14 408.6	2 048.8	29 995.9	59 892.7
2007	12 363.1	0.0	363.0	12 726.0	5 081.6	900.9	5 338.2	7 254.4	18 575.0	12 363.9	15 304.3	2 219.9	29 888.2	61 189.2
2008	13 620.5	0.0	361.6	13 982.1	4 549.9	1 093.3	5 108.1	6 348.0	17 099.2	12 711.1	14 456.2	1 934.9	29 102.1	60 183.4
2009	12 942.5	0.0	349.8	13 292.3	5 559.4	784.7	4 963.4	5 848.5	17 156.0	10 383.1	14 003.9	2 038.4	26 425.3	56 873.6
2010	15 220.3	0.0	347.5	15 567.8	3 375.0	760.8	4 925.9	7 036.4	16 098.1	11 189.1	14 818.6	2 260.0	28 267.8	59 933.6
2011	17 410.2	0.0	336.4	17 746.7	4 277.1	1 171.5	4 566.0	6 351.6	16 366.2	10 367.9	14 203.7	2 691.3	27 262.8	61 375.6
2012	18 756.8	0.0	258.3	19 015.1	5 564.5	983.6	4 433.6	5 389.8	16 371.5	11 016.9	13 097.5	2 579.7	26 694.1	62 080.7
2013	24 574.1	0.0	294.4	24 868.5	4 824.9	1 165.8	4 275.9	6 325.7	16 592.4	11 775.8	16 465.4	2 467.4	30 708.6	72 169.5
2014	27 256.4	0.0	653.2	27 909.6	5 082.2	938.1	4 459.3	7 845.3	18 324.9	11 407.6	15 296.5	2 208.1	28 912.2	75 146.7
2015	28 838.1	0.0	1 016.0	29 854.0	5 916.3	1 164.3	4 785.5	7 230.0	19 096.1	13 900.5	16 625.1	2 166.0	32 691.6	81 641.7
2016	32 906.7	0.0	1 177.5	34 084.3	5 661.2	1 097.2	4 738.4	6 907.9	18 404.6	16 989.5	15 983.8	2 088.0	35 061.3	87 550.2
2017	33 936.3	0.0	1 428.2	35 364.6	6 382.1	1 094.0	5 108.5	7 813.3	20 397.8	14 394.4	17 936.5	2 200.1	34 531.0	90 293.4
2018	34 627.3	0.0	1 599.3	36 226.6	5 106.0	983.4	5 203.3	8 242.9	19 535.6	12 600.8	16 854.5	2 179.0	31 634.3	87 396.5
2019	30 265.6	0.0	1 884.2	32 149.7	3 206.3	1 067.5	5 102.4	7 643.6	17 019.7	11 235.0	18 741.7	2 649.4	32 626.1	81 795.6
2020	31 818.6	0.0	1 736.1	33 554.7	542.2	1 200.3	4 678.9	6 898.0	13 319.4	10 942.5	16 603.9	2 515.5	30 061.9	76 936.0
1	2 455.1	0.0	140.5	2 595.6	8.7	75.0	358.3	581.5	1 023.3	1 424.7	1 722.1	216.5	3 363.2	6 982.2
2	2 419.0	0.0	160.6	2 579.6	41.0	149.6	379.5	593.7	1 163.6	1 028.5	1 350.7	224.3	2 603.4	6 346.7
3	2 803.3	0.0	163.7	2 967.0	80.5	111.9	404.9	520.1	1 117.4	1 419.6	1 378.4	242.2	3 040.2	7 124.5
4	2 683.3	0.0	92.5	2 775.8	83.8	90.8	353.2	616.7	1 144.5	940.9	1 338.5	180.5	2 459.9	6 380.3
5	2 425.6	0.0	115.9	2 541.5	20.9	73.8	467.8	667.6	1 230.1	213.0	971.8	189.7	1 374.5	5 146.2
6	2 210.5	0.0	119.5	2 330.0	60.4	122.9	252.6	506.3	942.2	283.0	1 089.3	178.3	1 550.6	4 822.8
7	2 757.6	0.0	153.3	2 910.9	17.0	89.1	485.0	602.6	1 193.8	818.2	1 332.7	220.2	2 371.0	6 475.6
8	2 974.0	0.0	131.7	3 105.8	140.8	107.6	503.0	620.0	1 371.4	804.9	1 493.3	216.2	2 514.4	6 991.6
9	2 666.1	0.0	165.3	2 831.3	22.5	98.3	323.1	588.4	1 032.3	1 145.7	1 527.3	197.3	2 870.2	6 733.9
10	2 882.1	0.0	151.3	3 033.5	32.3	88.8	326.7	531.7	979.5	1 008.1	1 500.9	194.8	2 703.8	6 716.8
11	2 948.5	0.0	203.9	3 152.4	7.7	98.1	415.6	539.5	1 060.8	944.5	1 502.2	231.3	2 678.0	6 891.2
12	2 593.5	0.0	137.8	2 731.3	26.7	94.4	409.3	530.0	1 060.5	911.4	1 396.7	224.4	2 532.5	6 324.2
2021	34 771.4	0.0	1 970.2	36 741.6	184.6	1 162.0	4 727.1	6 808.9	12 882.6	9 324.6	18 277.4	2 329.2	29 931.2	79 555.4
1	3 010.5	0.0	145.2	3 155.7	0.0	95.9	426.3	604.1	1 126.2	850.1	1 579.2	231.9	2 661.3	6 943.2
2	2 475.5	0.0	151.4	2 626.9	11.7	94.0	319.0	372.6	797.2	921.0	1 400.7	247.9	2 569.6	5 993.6
3	3 083.1	0.0	181.1	3 264.2	0.0	135.2	417.8	650.2	1 203.1	936.9	1 530.0	189.7	2 656.6	7 123.9
4	2 879.2	0.0	161.8	3 041.0	56.5	111.5	334.8	612.9	1 115.7	767.9	1 465.5	190.4	2 423.8	6 580.6
5	3 006.6	0.0	191.5	3 198.2	38.6	86.2	505.4	543.0	1 173.2	892.1	1 639.7	187.5	2 719.3	7 090.7
6	3 002.6	0.0	162.9	3 165.5	21.2	83.1	468.0	543.6	1 115.8	877.1	1 596.7	173.6	2 647.4	6 928.7
7	2 963.5	0.0	169.9	3 133.4	0.0	86.1	346.5	580.9	1 013.5	920.9	1 443.7	169.1	2 533.8	6 680.6
8	2 901.4	0.0	123.3	3 024.7	0.0	82.3	390.9	499.0	972.2	951.5	1 606.9	180.3	2 738.6	6 735.5
9	2 961.5	0.0	160.0	3 121.5	7.7	86.1	389.7	585.1	1 068.6	766.0	1 328.4	168.2	2 262.6	6 452.8
10	2 855.3	0.0	177.5	3 032.8	34.4	88.5	300.8	460.3	884.1	502.4	1 719.2	173.3	2 394.9	6 311.8
11	2 895.9	0.0	173.3	3 069.2	0.0	87.2	306.7	730.5	1 124.4	454.0	1 608.7	200.5	2 263.2	6 456.9
12	2 736.4	0.0	172.1	2 908.5	14.5	126.0	521.4	626.8	1 288.5	484.6	1 358.7	216.8	2 060.1	6 257.1
2022	10 832.2	0.0	677.3	11 509.5	100.2	319.6	1 616.4	2 479.4	4 515.6	3 302.6	6 131.2	675.6	10 109.5	26 134.6
1	2 773.6	0.0	152.6	2 926.1	0.0	68.0	462.4	657.6	1 188.0	750.7	1 721.9	159.4	2 632.0	6 746.2
2	2 353.1	0.0	142.5	2 495.6	0.0	65.0	394.7	519.4	979.0	781.0	1 486.1	164.5	2 431.6	5 906.1
3	2 945.2	0.0	191.9	3 137.0	37.8	123.9	432.8	677.2	1 271.8	891.8	1 515.6	177.1	2 584.6	6 993.4
4	2 760.4	0.0	190.4	2 950.7	62.4	62.7	326.6	625.2	1 076.8	879.1	1 407.6	174.7	2 461.3	6 488.9



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

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT			
	Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	Leixões	Lisboa	Sines	Total
2000	281 596	1 132	388 733	4 789	0	676 250	0	0	0	0
2001	296 616	700	438 245	6 167	0	741 728	0	0	0	0
2002	304 355	2 466	487 529	9 324	0	803 674	0	0	0	0
2003	320 433	2 717	554 405	12 059	40	889 654	0	0	0	0
2004	349 495	9 948	514 769	19 515	19 211	912 938	0	0	0	0
2005	352 002	10 799	513 241	13 145	38 337	927 524	0	0	12 657	12 657
2006	378 387	10 093	512 501	15 736	59 653	976 370	0	0	62 303	62 303
2007	423 739	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 980	9 750	0	77 663	87 413
2008	437 427	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 716	12 599	0	124 926	137 525
2009	421 963	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 805	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 778	16 475	496 110	50 827	118 894	1 123 084	42 635	16 643	257 127	316 405
2011	463 386	19 488	525 371	77 127	141 815	1 227 187	50 700	16 536	303 372	370 608
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 705	1 289 284	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 150	15 897	540 699	70 564	207 733	1 408 043	53 038	8 603	723 307	784 948
2014	603 184	19 728	493 239	103 563	265 318	1 485 032	63 485	8 906	962 378	1 034 769
2015	568 766	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 407	54 992	16 078	1 048 287	1 119 357
2016	605 644	24 690	376 992	156 567	300 004	1 463 897	52 929	14 291	1 213 077	1 280 297
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 034	1 582 665	46 862	21 742	1 325 027	1 393 631
2018	613 213	18 825	415 061	123 294	398 663	1 569 056	56 881	13 189	1 351 784	1 421 854
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 843	1 035 012
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 445	1 637 223	55 533	4 550	1 102 521	1 162 604
1	49 775	1 420	30 598	9 531	41 829	133 153	4 889	399	81 424	86 712
2	52 737	1 407	27 493	10 426	42 728	134 791	4 534	368	78 034	82 936
3	67 020	1 875	11 756	14 719	40 323	135 693	5 142	71	96 249	101 462
4	56 683	1 759	20 722	17 436	47 170	143 770	5 025	288	87 115	92 428
5	51 235	632	19 996	15 677	35 305	122 845	3 969	471	77 954	82 394
6	44 743	828	19 916	11 668	35 672	112 827	3 674	405	74 809	78 888
7	55 960	1 310	27 892	15 628	38 971	139 761	4 117	264	95 932	100 313
8	56 181	846	28 137	14 385	50 008	149 557	5 232	266	111 818	117 316
9	53 004	1 855	26 781	14 068	40 240	135 948	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 992	147 051	4 335	665	105 499	110 499
11	57 695	2 422	28 057	15 056	49 505	152 735	5 075	594	101 732	107 401
12	47 920	1 307	25 198	12 965	41 702	129 092	4 925	365	95 452	100 742
2021	658 530	21 403	360 228	172 304	541 256	1 753 721	59 288	7 028	1 282 810	1 349 126
1	50 106	1 874	26 755	16 103	43 387	138 225	4 619	326	118 005	122 950
2	48 466	511	24 977	14 756	36 830	125 540	4 014	362	87 155	91 531
3	56 198	2 309	29 693	14 659	42 463	145 322	4 931	773	112 806	118 510
4	56 044	2 065	28 971	16 227	42 799	146 106	5 178	590	101 576	107 344
5	58 253	2 309	31 784	14 538	47 697	154 581	5 102	651	109 797	115 550
6	52 798	1 796	32 709	14 290	50 027	151 620	5 005	664	112 370	118 039
7	61 687	1 724	30 546	15 877	53 926	163 760	4 698	603	104 077	109 378
8	52 283	1 666	29 282	14 262	49 734	147 227	5 175	569	118 163	123 907
9	56 130	2 289	30 126	13 107	48 476	150 128	4 819	595	110 125	115 539
10	55 789	1 528	31 574	14 586	40 924	144 401	5 218	625	101 102	106 945
11	57 969	1 666	30 598	11 099	44 101	145 433	5 719	610	109 186	115 515
12	52 807	1 666	33 213	12 800	40 892	141 378	4 810	660	98 448	103 918
2022	221 031	5 676	128 761	56 685	182 516	594 669	17 387	2 212	369 755	389 354
1	54 620	2 159	28 424	14 521	48 748	148 472	4 590	490	97 614	102 694
2	47 476	518	29 683	12 692	39 766	130 135	3 751	537	76 498	80 786
3	62 208	891	31 777	15 080	43 219	153 175	3 823	533	107 687	112 043
4	56 727	2 108	38 877	14 392	50 783	162 887	5 223	652	87 956	93 831

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	73	760	334	143	642	504	620	5	19	3 100
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