

## **Portos do Continente movimentaram 28 milhões de toneladas de carga e 984 mil TEU até abril de 2022**

Os portos comerciais do Continente movimentaram até abril de 2022, um total de

- 28 milhões de toneladas, ficando a -2% do volume registado no mesmo período de 2021; e de
- 984 mil TEU, ficando a -1,2% também face ao período homólogo anterior, sendo que esta diminuição foi induzida pelo tráfego de *transshipment* que acusou uma quebra de -11,6%, anulando o acréscimo de +7,1% gerado pelo tráfego de contentores com o *hinterland*;

tendo sido escalados por

- 3100 navios, traduzindo um ligeiro recuo de -0,3%, mas apresentando um acréscimo no respetivo volume de arqueação bruta de +13,1%, o que determina um aumento de +13,5% na dimensão média.

Nos quatro primeiros meses de 2022 foi apurado um movimento de carga nos portos comerciais do Continente que ultrapassou ligeiramente 28 milhões de toneladas, tendo ficado a -2% ou a -562,7 mil toneladas do verificado no período homólogo de 2021. Comparativamente ao valor máximo da tonelagem de carga movimentada nos períodos homólogos, 2022 apresenta uma variação negativa superior a -5 milhões de toneladas, correspondente a -15,3%.

Este desempenho do sistema portuário do Continente é muito marcado pelo comportamento do mercado de Carga Contentorizada, onde se regista um recuo de -5,4% correspondente a -616 mt, superior ao total geral, seguido dos mercados de Outros Granéis Líquidos e de Petróleo Bruto, com quebras respetivas de -184,2 mt (-21,4%) e de -175,4 mt (-5%).

Importa salientar que esta responsabilidade do mercado da Carga Contentorizada advém do porto de Sines que vê reduzir o seu volume de carga em -806,1 mt, correspondente a -11%, sendo esta redução absolutamente determinada pelo segmento de *transshipment*, que, em TEU, regista uma quebra de -11,9%, anulando o acréscimo associado ao segmento do *hinterland*, que, também em TEU, apresenta um acréscimo de +10,3%.

O contributo negativo do mercado dos Outros Granéis Líquidos é repartido por vários portos, com Leixões e Aveiro a apresentarem os valores mais expressivos, respetivamente de -64,7 mt e de -51,8 mt. Já o mercado de Petróleo Bruto tem o seu impacto negativo localizado no porto de Leixões, que regista uma quebra de -236,8 mt, por efeito da desativação da refinaria de Matosinhos.

A influência positiva no comportamento global tem maior expressão no mercado de Produtos Agrícolas de Lisboa, que regista um aumento de +188,5 mt (+18%), seguido dos Outros Granéis Sólidos de Leixões e da Figueira da Foz, com variações respetivas de +167,2 mt (+40,4%) e de +152,5 mt (+103,1%), e da Carga Contentorizada de Lisboa e Leixões, com acréscimos de +125,4 mt (+10,7%) e de 107,9 mt (+4,7%).

Após a movimentação de carga processada em abril, o porto de Sines mantém a liderança do mercado no período de janeiro a abril de 2022 com uma quota que, recuando -1,6

pontos percentuais (pp), apresenta ainda um valor maioritário absoluto, de 53,4%, surgindo nas posições seguintes Leixões, que mantém 17,6%, Lisboa, que cresce +1,3 pp para 12,1%, 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%.

O comportamento global do sistema portuário resulta, naturalmente, dos comportamentos dos fluxos de embarque e de desembarque, maioritariamente associados às operações de exportação e de importação, que no período de janeiro a abril de 2022 apresentam comportamentos contrários, tendo o volume de carga embarcada, de 11,5 milhões de toneladas traduzido um decréscimo de -8,4%, e o de carga desembarcada aumentado em +3%, representando 16,5 milhões de toneladas. Globalmente a tonelage dos embarques representou 41% do total, sendo de salientar que esta menor expressão não se verifica em todos os portos, pois Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro continuam a apresentar rácios de embarque sobre total com valores maioritários, que no período em análise se cifram em 60,1%, 71,5%, 55% e 100%.

No tráfego de Contentores foram registados 602,5 mil movimentos para um total de 984 mil TEU (com um rácio de 1,63 TEU por contentor), a que está associada uma quebra de -11,5 mil TEU, ou seja a -1,2%, face ao mesmo período de 2021, ficando ainda a -8,9% (-96,2 mil TEU) do valor mais elevado, observado em 2017.

Apreciando o comportamento dos dois segmentos distintos que constituem este tráfego, *transshipment* e *hinterland*, é importante enfatizar o facto de que a responsabilidade da redução observada é acometida integralmente ao *transshipment* de Sines que, representando cerca de 95% do *transshipment* total, observa uma quebra de -49,8 mil TEU, correspondente a -11,9%, que contrabalança com o registo positivo das operações com o *hinterland* que se traduz numa variação total de +39,5 mil TEU, correspondente a +7,1%. Salienta-se ainda que neste segmento se observa o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, quer em termos totais, onde se atingem 594,7 mil TEU, quer no porto de Sines, que cresce +10,3% para 182,5 mil TEU.

No total do tráfego de Contentores o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta, que neste período representando 56,1%, sendo, contudo, inferior em -2,6 pp à do período homólogo de 2021 e em -4,9 pp à do valor máximo, apurado em 2017. Nas posições seguintes surgem os portos de Leixões com 24,2% (+1,2 pp), Lisboa com 13,3% (+2 pp), Setúbal com 5,8% (-0,4 pp) e Figueira da Foz com 0,6%.

No segmento de tráfego com o *hinterland* a liderança é assegurada por Leixões, cujo movimento representa 37,2% do total (-0,8 pp), seguido de Sines com 30,7% (+0,9 pp), Lisboa com 21,7% (+1,8 pp) e Setúbal com 9,5% (-1,6 pp), sendo de salientar que Sines se aproxima progressivamente de Leixões, com a diferença de quotas a reduzir de 23,3 pp em 2016 para os atuais 6,5 pp.

O movimento de navios registou uma ligeira diminuição, de -0,3% ou -10 escalas, para um total de 3100 escalas, assinalando-se, contudo, que esta diminuição não é acompanhada pelo volume de arqueação bruta, que neste período observa um aumento de +13,1%, traduzindo um acréscimo da dimensão média dos navios de +13,5%, passando de uma GT 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 (sendo que cerca de +91 respeitam a navios de cruzeiro

de passageiros), 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.

17 de julho de 2022

**Consulte:**

- [Relatório de Acompanhamento do Mercado Portuário relativo a abril de 2022](#)