

## **Portos do Continente movimentaram 72,2 milhões de toneladas de carga e 2,5 milhões de TEU até outubro de 2022**

No período de janeiro a outubro de 2022 os portos comerciais do Continente movimentaram um total de

- **72,24 milhões de toneladas**, ultrapassando em +362,6 mil toneladas, ou em +0,5%, o volume homólogo de 2021; e de
- **2,54 milhões de TEU**, ficando -55,6 mil TEU, ou a -2,1%, aquém do verificado no mesmo período de 2021, sublinhado desde já que este comportamento negativo é da responsabilidade exclusiva do segmento de tráfego de *transshipment*, que regista uma diminuição de -97,5 mil TEU, ou -8,6%, anulando o aumento de +41,9 mil TEU, ou +2,9%, apurado no segmento de tráfego com o *hinterland*;

tendo ainda registado um movimento de navios de

- **8327 escalas**, que traduz um acréscimo face ao período homólogo de +335 escalas, ou +4,2%, sendo que o seu reflexo a nível da arqueação bruta surge majorado para +20,5%, tendo subjacente um aumento de +15,6% na dimensão média dos navios.

Os portos comerciais do Continente movimentaram até outubro de 2022 um total de 72,24 milhões de toneladas, que é superior ao seu homólogo de 2021 em +362,6 mil toneladas, correspondente a +0,5%, ficando ainda, contudo, a -9,1 milhões de toneladas, que corresponde a -11,2%, do valor mais elevado observado em 2017.

As tipologias de carga que maior influência exerceram no desempenho do sistema portuário no período de janeiro a outubro de 2022, foram a Carga Contentorizada e os Outros Granéis Sólidos, com a primeira a observar uma quebra de -1,17 milhões de toneladas (-4%), e a segunda a registar um acréscimo de +1,04 milhões de toneladas (+19%). Os portos principais responsáveis por estas variações são, pela negativa, Sines no que respeita à Carga Contentorizada (que regista uma quebra de -1,46 milhões de toneladas) e, pela positiva, distribuindo-se pela Figueira da Foz, Leixões e Lisboa (que totalizam +837 mil toneladas) no que respeita aos Outros Granéis Sólidos.

Numa segunda linha, em termos da expressão da variação homóloga, destacam-se positivamente as tipologias de Produtos Agrícolas e de Produtos Petrolíferos, cujos acréscimos são respetivamente de +504,7 mil toneladas (+12,9%) e de +231,5 mil toneladas (+1,5%). Com impacto negativo salienta-se a Carga Fracionada que vê diminuir a tonelagem movimentada em -141,7 mil toneladas (-2,8%).

As cinco tipologias de carga referidas representam 82,1% da tonelagem total de carga movimentada no período em análise, com a liderança destacada da Carga Contentorizada cuja quota é de 38,7%.

Importa, contudo, relevar que o comportamento negativo do mercado da Carga Contentorizada é determinado pela significativa diminuição que se verifica no segmento de tráfego de *transshipment*, pois o segmento de tráfego com o *hinterland* observa um comportamento claramente positivo.

Na perspetiva da tonelagem total de carga movimentada em cada porto, o porto de Sines detém a liderança com uma quota maioritária absoluta de 53,2%, sendo seguido

sucessivamente por Leixões com 17,5%, Lisboa com 12,4%, Setúbal com 7,1%, Aveiro com 6,6%, Figueira da Foz com 2,6%, Viana do Castelo com 0,5% e Faro com 0,1%.

Considerando o movimento de carga por fluxos de embarque e de desembarque, associados maioritariamente às operações de exportação e de importação, e tendo presente que ambos contêm uma importante quota relativa ao *transshipment* (que representa cerca de 20% nos embarques e cerca de 14% nos desembarques), assinala-se que o sistema portuário de Continente procedeu ao embarque de cerca de 29,5 milhões de toneladas, o que traduz uma diminuição homóloga de -890,5 mil toneladas (-2,9%) e ao desembarque de 42,7 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de quase +1,25 milhões de toneladas (+3%).

Sendo, globalmente, a tonelagem de carga desembarcada superior à embarcada, representando no período em análise 59,2% do total, importa referir que nos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro se verifica uma situação inversa, sendo maioritária a tonelagem de carga embarcada, representando 61,3%, 68,5%, 53,2% e 100% do total respetivo.

O tráfego de Contentores verificado no período de janeiro a outubro de 2022 registou um total de 2,54 milhões de TEU, o que tem subjacente uma quebra de -55,56 mil TEU (-2,1%), por influência do desempenho negativo do porto de Sines, que acumula uma diminuição de -85 mil TEU (-5,5%), a que se junta a diminuição apurada no porto de Setúbal de -6,27 mil TEU (-4,2%). Os restantes portos contrariam estas variações negativas, assinalando-se Lisboa que regista o crescimento mais expressivo, de quase +24 mil TEU (+7,8%), seguido de Leixões com +11,5 mil TEU (+1,9%) e Figueira da Foz com +536 TEU (+3%).

Não obstante o decréscimo registado, o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta de 56,9%, tendo recuado -2,1 pontos percentuais face à sua quota máxima apurada em 2021, seguido de Leixões com 23,9%, Lisboa com 12,8%, Setúbal com 5,6% e Figueira da Foz com 0,7%.

É importante enfatizar o facto de o desempenho negativo de Sines ser determinado pelo segmento de *transshipment* que acumula uma quebra de -97,7 mil TEU (-9,1%), quando o tráfego do *hinterland*, exclusivamente de *import/export*, regista um crescimento traduzido em +12,74 mil TEU (+2,8%).

No que respeita ao segmento de tráfego com o *hinterland*, assinala-se que no período em análise se atinge a marca mais elevada de sempre nos períodos homólogos, de 1,51 milhões de TEU, sendo que a variação total, de +41,9 mil TEU (+2,9%) tem o contributo mais expressivo de Lisboa, de +23,97 mil TEU (+8,1%), seguido de Sines, +12,74 mil TEU (+2,8%) e de Leixões, +10,94 mil TEU (+2%).

Neste segmento de tráfego, o porto de Leixões mantém a posição de líder com uma quota de 37%, seguido de Sines com 31,1%, Lisboa com 21,2%, Setúbal com 9,4% e Figueira da Foz com 1,2%.

No período de janeiro a outubro de 2022 os portos comerciais do Continente registaram +335 escalas de navios (+4,2%) do que no período homólogo de 2021, para um total de 8327 escalas, considerando as suas várias tipologias e independentemente do tipo de

operações realizadas aquando da sua estadia. O correspondente volume total de arqueação bruta ascende a 163,1 milhões, o que reflete um acréscimo de +20,5%, induzindo um aumento da dimensão média desses navios em +15,6%, passando de uma GT de 16,9 mil para 19,6 mil.

Dos portos que observaram globalmente um aumento do número de escalas, destaca-se Lisboa com +339 escalas (+24,7%), seguindo-se Figueira da Foz com +54 (+15,5%), Leixões com +46 (+2,3%) e Portimão com +36 (+171,4%), e ainda Faro com +2 escalas (+15,4%).

Os portos do Douro e Leixões mantêm-se no topo do ranking do número de escalas, com uma quota de 25,1% (-0,5 pp), seguidos de Lisboa e de Sines com quotas respetivas de 20,6% (+3,4 pp) e de 19,7% (-1 pp), de Setúbal com 15,8% (-2,2 pp), de Aveiro com 10,6% (-0,5 pp), da Figueira da Foz com 4,8% (+0,5 pp), de Viana do Castelo com 2,6%, de Portimão com 0,7% e de Faro com 0,2%.

AMT, 12 de janeiro de 2023