

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



Acompanhamento do Mercado Portuário

Novembro, 2022



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT.
2. Alguns dados, principalmente os relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção posterior.
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à Carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva Comunitária 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de abril de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva.
4. Desde o presente relatório, reportado a novembro de 2022, foi incluída uma nova tipologia de carga, no âmbito da categoria dos Granéis Líquidos, relativamente ao Gás Liquefeito, o qual anteriormente se distribuía pelas tipologias dos Produtos Petrolíferos (no caso do Gás Liquefeito do Petróleo) e dos Outros Granéis Líquidos (no caso do Gás Natural Liquefeito).
5. 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.
6. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica, e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o seu movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).

Índice

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	7
2.1 Movimento Geral de Carga	7
• Por Porto	9
• Por Tipologia de Carga	11
• Por Tipologia de Carga e Porto	14
• Fluxos de Embarque e de Desembarque	17
2.2 Movimento Geral de Contentores	18
• Tráfego Total (TEU)	18
• Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	21
2.3 Movimento Geral de Navios	22
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	25
2.4 Movimentação de Carga	25
2.5 Tráfego de Contentores	26

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Em novembro de 2022, o sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 6,6 milhões de toneladas, correspondendo a uma quebra de -5,7% quando comparado com o mês homólogo de 2021, mantendo-se, contudo, o tráfego acumulado desde o início do ano, que se cifrou em praticamente 79 milhões de toneladas, sensivelmente o mesmo nível do período homólogo do ano transato (+0,1%).

Carga movimentada (10 ³ t)					
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Viana do Castelo	30	379	0.5%	8.6%	
Leixões	1.131	13.797	17.5%	-1.4%	
Aveiro	616	5.488	6.9%	6.3%	
Figueira da Foz	217	2.094	2.7%	26.6%	
Lisboa	799	9.735	12.3%	13.9%	
Setúbal	538	5.633	7.1%	-5.6%	
Sines	3.294	41.795	52.9%	-3.3%	
Faro	10	63	0.1%	38.6%	
Total	6.636	78.983	100,0%	0,1%	

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	-5.0%	1.8%	0.8%	-3.8%	-5.7%
Acumulado	-4.3%	-5.7%	-6.3%	5.0%	0.1%

Contentores movimentados (10 ³ TEU)					
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Viana do Castelo				-100.0%	
Leixões	54.4	662.5	24.3%	0.4%	
Aveiro	0.1	0.1	0.0%	5.500.0%	
Figueira da Foz	1.6	19.7	0.7%	-0.1%	
Lisboa	45.1	376.3	13.8%	12.9%	
Setúbal	7.9	116.8	4.3%	-26.7%	
Sines	105.7	1.552.2	56.9%	-7.9%	
Total	214.8	2.727.7	100,0%	-4,5%	

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	2.9%	-6.7%	15.0%	0.3%	-17.7%
Acumulado	-0.2%	-7.9%	1.3%	11.2%	-4.5%

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Viana do Castelo	14	227	2.5%	-4.2%	
Leixões	183	2.263	24.7%	1.0%	
Aveiro	348	1.057	11.5%	8.6%	
Figueira da Foz	92	488	5.3%	27.4%	
Lisboa	171	1.883	20.5%	24.2%	
Setúbal	121	1.393	15.2%	-10.9%	
Sines	144	1.784	19.4%	-0.7%	
Faro	2	16	0.2%	6.7%	
Portimão	6	63	0.7%	173.9%	
Total	1.081	9.174	100,0%	4,9%	

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	-6.3%	4.1%	1.7%	-10.9%	43.4%
Acumulado	-3.4%	0.6%	-11.4%	0.7%	4.9%

Ao nível de cada porto, releva-se em particular o decréscimo de carga movimentada acumulada do porto de Sines, de -3,3% (-1,4 milhões de toneladas), o qual é detentor de uma quota de mercado de mais de metade do sistema portuário (52,9%), mas também pela redução de tráfego em Setúbal (-5,6%; - 332 mil toneladas) e de Leixões (-1,4%; -189 mil toneladas), tendo os restantes portos observado balanços de movimentação de carga acumulada positivos, com mais destaque nos portos de Lisboa, que cresceu +13,9% (+1,2 milhões de toneladas) e da Figueira da Foz (+26,6%; +440 mil toneladas).

O movimento de contentores, e particularmente como consequência deste tráfego no porto de Sines, caiu -17,7% em novembro e -4,5% no acumulado do ano de 2022, quando comparados com o ano anterior, cifrando-se, respetivamente, em 215 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés) e 2,7 milhões de TEU.

Concretamente, em termos acumulados, no porto de Sines observou-se uma redução de -7,9% do tráfego de contentores, tendo igualmente contribuído para este decréscimo a quebra de -26,7% de movimento de contentores observada no porto de Setúbal, sendo que estas reduções foram apenas parcialmente compensadas pelo crescimento deste tráfego em Lisboa (+12,9%) e Leixões (+0,4%), e ainda observando-se que o movimento no porto da Figueira da Foz foi apenas muito ligeiramente inferior ao do ano transato (-0,1%).

A movimentação de navios no sistema portuário em novembro foi de 1 081 escalas, registando-se um incremento de +43,4% relativamente ao mês correspondente do ano transato, tendo, contribuindo para que, em termos acumulados, se tenha observado um crescimento em +4,9% para um total de 9 174 escalas de navios.

No novo formato de recolha e tratamento de dados adotado pela AMT, iniciado com o presente relatório, foi incluída uma nova tipologia de carga, no âmbito da categoria dos Granéis Líquidos, relativamente ao Gás Liquefeito, o qual anteriormente se distribuía pelas tipologias dos Produtos Petrolíferos (no caso do Gás Liquefeito do Petróleo) e dos Outros Granéis Líquidos (no caso do Gás Natural Liquefeito).

Com exceção da categoria dos Granéis Líquidos, que não será objeto de análise específica de variação de mercados relativamente ao ano anterior, em face dos resultados distorcidos que provocaria atento o exposto no parágrafo anterior, serão de relevar as seguintes evoluções nos restantes mercados, considerados pelo binómio porto-tipologia de carga movimentada:

- Pela negativa, a maior quebra foi observada no mercado da Carga Contentorizada movimentada no porto de Sines, que representa 23,1% do movimento do sistema portuário e que registou um decréscimo de cerca de -2 milhões de toneladas (-10,1%), a que se seguiu a redução dos Produtos Agrícolas em Aveiro (-628 mil toneladas; -87,2%) e os decréscimos de movimentação de Carga Fracionada observados nos portos de Setúbal (-373 mil toneladas; -25,5%) e de Leixões (-139 mil toneladas; -11,2%).
- Pela positiva, destacam-se os acréscimos de movimentação dos Outros Granéis Sólidos nos portos de Aveiro (+678 mil toneladas; +50,4%), da Figueira da Foz (+365 mil toneladas; +59%), de Lisboa (+263 mil toneladas; +26,2%) e de Leixões (+236 mil toneladas; +18,2%), bem como dos Produtos Agrícolas no porto de Lisboa (+575 mil toneladas; +19,4%) e no porto de Leixões (+102 mil toneladas; +21,2%).

Assinale-se a categoria global dos Granéis Líquidos, que representa uma quota de mercado de 35,8%, cresceu no seu conjunto 377 mil toneladas, ou seja +1,4%.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que no período de janeiro a novembro de 2022 foram desembarcadas 47 milhões de toneladas, que representam 59,5% do tráfego total, traduzindo um crescimento em termos homólogos de +2,5%, e embarcadas 32 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -3,3%.

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol, observa-se que o conjunto dos portos espanhóis cresceu +3% entre janeiro e novembro de 2022, comparativamente ao ano anterior, ilustrando uma dinâmica superior à registada em Portugal, que, observou um incremento de movimentação de apenas +0,1%.

O melhor desempenho do conjunto dos portos espanhóis em termos proporcionais também se aplica ao movimento de contentores, na medida em que o decréscimo observado (-2,4%) é inferior ao registado nos portos nacionais (-4,5%).

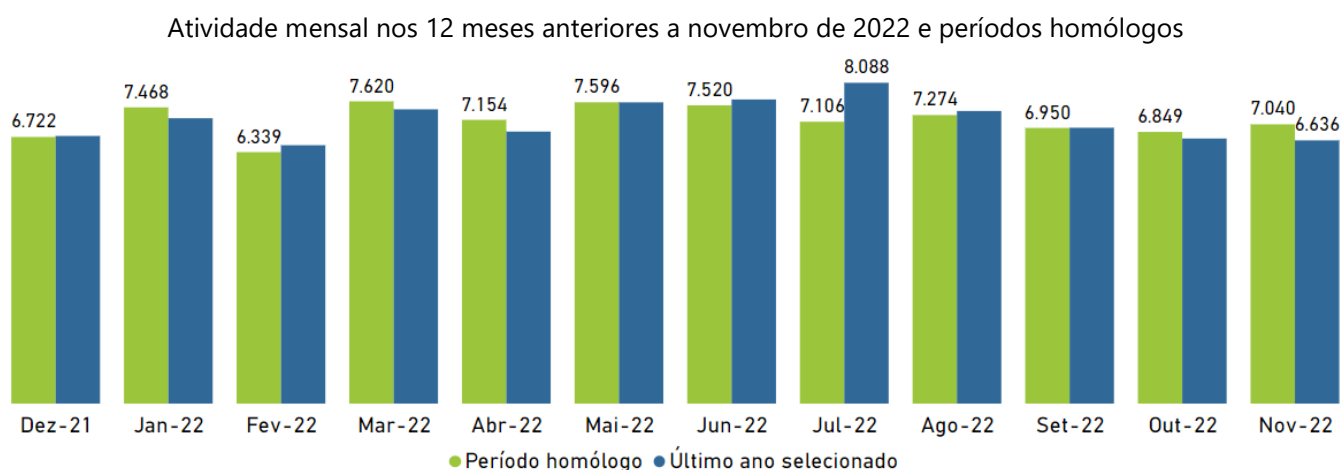
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente, no período de janeiro a novembro de 2022, relativamente a:

- Movimento de carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- Movimento geral de contentores, em termos globais e em cada um dos segmentos de tráfego de *transshipment* e com o *hinterland*; e
- 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.

2.1 Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de novembro de 2022 cifrou-se em 6,6 milhões de toneladas, o que representa uma diminuição de -5,7% relativamente ao mês homólogo de 2021, mantendo-se, contudo, o tráfego acumulado desde o início do ano, que se cifrou em praticamente 79 milhões de toneladas, sensivelmente o mesmo nível do período homólogo do ano transato (+0,1%).



Carga movimentada (10³ t)				
Portos	Mensal (10³t)	Acumulado anual (10³t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo	30	379	0,5%	8,6%
Leixões	1.131	13.797	17,5%	-1,4%
Aveiro	616	5.488	6,9%	6,3%
Figueira da Foz	217	2.094	2,7%	26,6%
Lisboa	799	9.735	12,3%	13,9%
Setúbal	538	5.633	7,1%	-5,6%
Sines	3.294	41.795	52,9%	-3,3%
Faro	10	63	0,1%	38,6%
Total	6.636	78.983	100,0%	0,1%

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	-5,0%	1,8%	0,8%	-3,8%	-5,7%
Acumulado	-4,3%	-5,7%	-6,3%	5,0%	0,1%

Ao analisar-se o mesmo período acumulado dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual do sistema portuário observa uma tendência de decrescimento de -1,8%, não podendo ser ignorado neste contexto o período pandémico agudo da covid-19 que se viveu, particularmente no biénio 2020-2021, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo.

Sendo esta tendência decrescente resultante em particular da evolução observada nos três principais portos nacionais, afigura-se igualmente oportuno assinalar os seguintes fatores adicionais, para além do já mencionado ambiente pandémico:

- No caso do porto de Sines, com uma evolução média anual de -1,2% e sendo o porto nacional com maior quota de mercado, à redução de tráfego não é omisso o encerramento das centrais termoelétricas a carvão, cuja importação era efetuada por este porto;

- Em Leixões (-5,8%), terá naturalmente de se considerar o efeito do encerramento da refinaria da GALP em Leça da Palmeira; e
- No que reporta a Lisboa (-1,9%), não se poderá ignorar o efeito penalizador do clima de instabilidade laboral verificado em anos anteriores.

Movimento anual de carga (10³ ton) no período 2018-2022

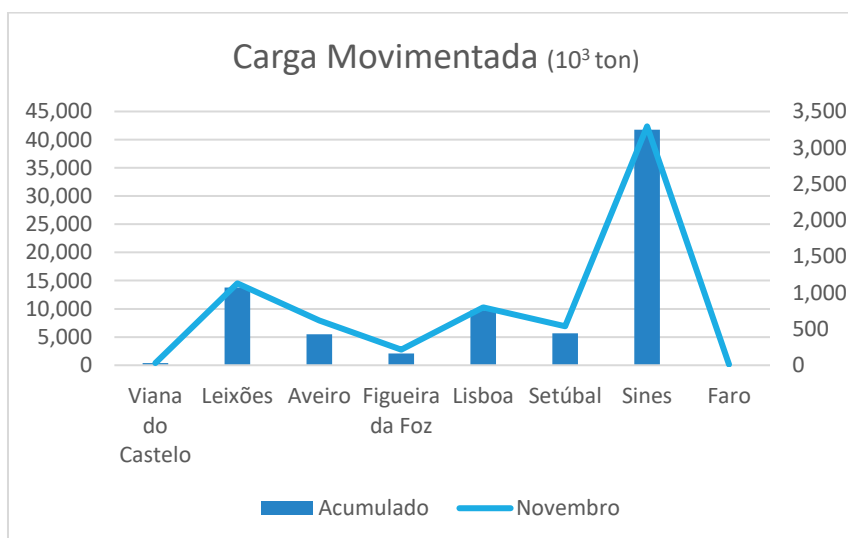
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	313	364	328	349	379	0,5 %	346	4,9 %
⊕ Leixões	17.535	17.973	15.957	13.986	13.797	17,5 %	15.850	-5,8 %
⊕ Aveiro	5.092	4.974	4.402	5.164	5.488	6,9 %	5.024	1,9 %
⊕ Figueira da Foz	1.858	1.766	1.830	1.654	2.094	2,7 %	1.840	3,0 %
⊕ Lisboa	10.513	10.618	8.259	8.547	9.735	12,3 %	9.534	-1,9 %
⊕ Setúbal	5.766	5.843	5.757	5.965	5.633	7,1 %	5.793	-0,6 %
⊕ Sines	43.818	38.568	38.446	43.206	41.795	52,9 %	41.167	-1,2 %
⊕ Faro	135	100	164	46	63	0,1 %	101	-17,3 %
⊕ Portimão	1	1					0	-100,0 %
Total	85.031	80.206	75.143	78.916	78.983	100,0 %	79.656	-1,8 %

✓ Por Porto

Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota de 52,9%, tendo movimentado em termos acumulados em 2022, 41,8 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao ano transato -1,4 milhões de toneladas, representando -3,3%.

Esta evolução negativa em Sines foi também acompanhada pelos portos de Setúbal, que viu o seu tráfego, cifrado em 5,6 milhões de toneladas, reduzir-se em -332 mil toneladas, correspondente a -5,6%, e de Leixões com uma quebra de movimentação de -1,4% (-189 mil toneladas), correspondendo a um movimento de 13,8 milhões de toneladas.

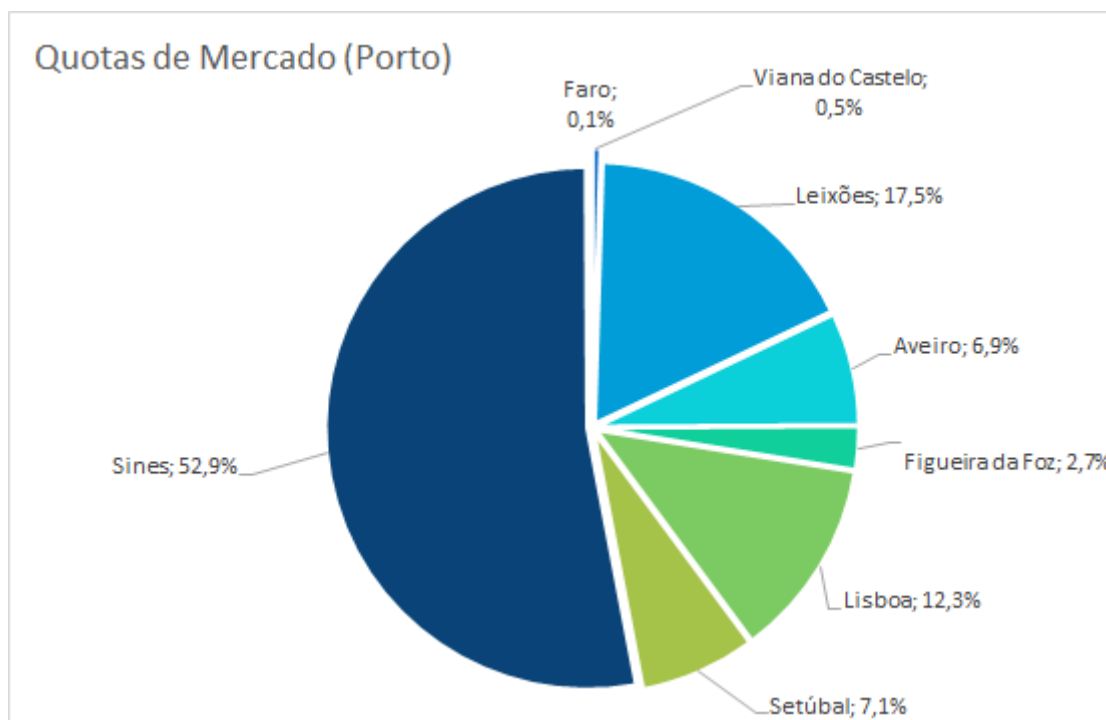
Pela positiva, destaca-se particularmente o porto de Lisboa, que vê o seu tráfego crescer em quase +1,2 milhões de toneladas, para 9,7 milhões de toneladas, correspondente a um incremento de +13,9% relativamente ao ano anterior, bem como a Figueira da Foz que, com um movimento de 2,1 milhões de toneladas, registou uma variação homóloga acumulada de +26,6% (+440 mil toneladas) e ainda Aveiro que registou um crescimento de +6,3% (+324 mil toneladas) para 5,5 milhões de toneladas.



Período	Mensal				Acumulado				
	Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲									
⊕	Viana do Castelo	30	0,5%	10 ●	46,2%	379	0,5%	30 ●	8,6%
⊕	Leixões	1.131	17,0%	-296 ▼	-20,7%	13.797	17,5%	-189 ▼	-1,4%
⊕	Aveiro	616	9,3%	90 ●	17,1%	5.488	6,9%	324 ●	6,3%
⊕	Figueira da Foz	217	3,3%	86 ●	65,8%	2.094	2,7%	440 ●	26,6%
⊕	Lisboa	799	12,0%	-25 ●	-3,1%	9.735	12,3%	1.188 ●	13,9%
⊕	Setúbal	538	8,1%	11 ●	2,0%	5.633	7,1%	-332 ▼	-5,6%
⊕	Sines	3.294	49,6%	-290 ▼	-8,1%	41.795	52,9%	-1.411 ▼	-3,3%
⊕	Faro	10	0,2%	10 ●		63	0,1%	18 ●	38,6%
	Total	6.636	100,0%	-405 ▼	-5,7%	78.983	100,0%	67 ●	0,1%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

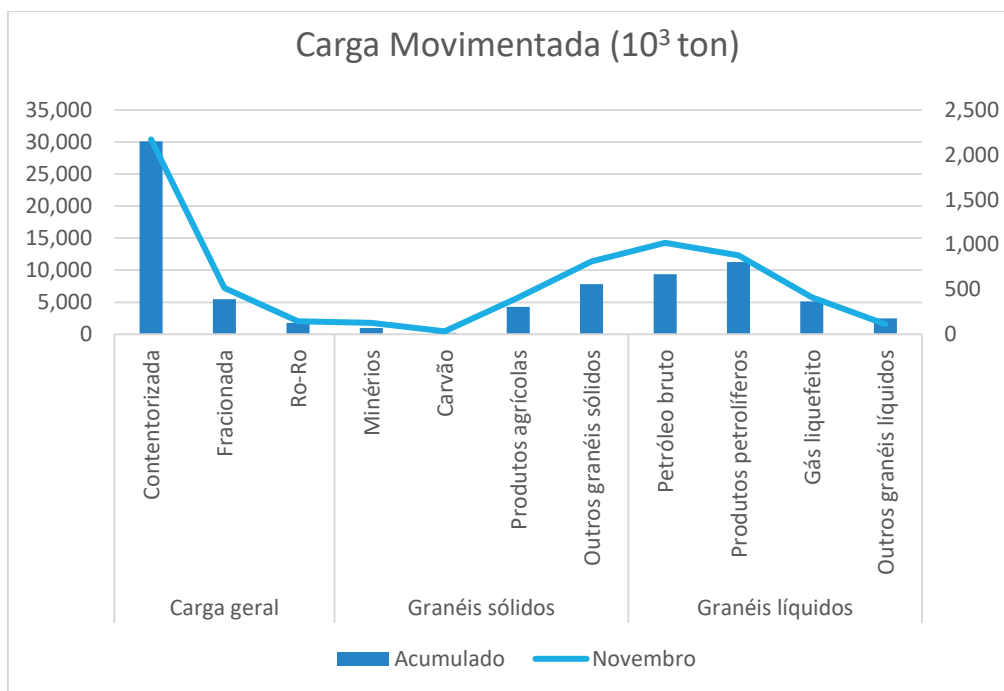
Para além de Sines deter a maioria absoluta da quota de mercado de movimentação de mercadorias, 52,9%, conforme anteriormente referido, regista-se a seguinte ordem decrescente nos restantes portos: Leixões (17,5%); Lisboa (12,3%); Setúbal (7,1%); Aveiro (6,9%); Figueira da Foz (2,7%); Viana do Castelo (0,5%) e Faro (0,1%).



✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (38,1%), o Petróleo Bruto (11,9%) e os Outros Granéis Sólidos (9,9%), que representam no seu conjunto 60% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacente variações homólogas, respetivamente de -5,9% (-1,9 milhões de toneladas), +6,1% (+536 mil toneladas) e +26,9% (+1,7 milhões de toneladas).

Os Produtos Petrolíferos apresentam uma quota de mercado de 14,3%, contudo, importa realçar que, com o novo formato de recolha e tratamento de dados adotado pela AMT, iniciado com o presente relatório, foi incluída uma nova tipologia de carga, no âmbito da categoria dos Granéis Líquidos, relativamente ao Gás Liquefeito, o qual anteriormente se distribuía pelas tipologias dos Produtos Petrolíferos (no caso do Gás Liquefeito do Petróleo) e dos Outros Granéis Líquidos (no caso do Gás Natural Liquefeito), o que distorceria uma análise comparativa com o ano transato no mercado específico dos Produtos Petrolíferos.



Período	Mensal				Acumulado				
	Categoria AMT	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
[-] Carga geral		2.835	42,7%	-818 ▼	-22,4%	37.373	47,3%	-2.078 ▼	-5,3%
[-] Contentorizada		2.172	32,7%	-724 ▼	-25,0%	30.130	38,1%	-1.905 ▼	-5,9%
[-] Fracionada		518	7,8%	-66 ●	-11,3%	5.468	6,9%	-150 ▼	-2,7%
[-] Ro-Ro		145	2,2%	-29 ●	-16,6%	1.775	2,2%	-23 ●	-1,3%
[-] Granéis sólidos		1.378	20,8%	254 ●	22,6%	13.361	16,9%	1.767 ●	15,2%
[-] Minérios		127	1,9%	39 ●	45,2%	973	1,2%	-63 ●	-6,1%
[-] Carvão		33	0,5%	33 ●		248	0,3%	78 ●	45,8%
[-] Produtos agrícolas		408	6,2%	102 ●	33,2%	4.295	5,4%	89 ●	2,1%
[-] Outros granéis sólidos		811	12,2%	80 ●	10,9%	7.846	9,9%	1.664 ●	26,9%
[-] Granéis líquidos		2.423	36,5%	159 ●	7,0%	28.248	35,8%	377 ●	1,4%
[-] Petróleo bruto		1.018	15,3%	564 ●	124,2%	9.376	11,9%	536 ●	6,1%
[-] Produtos petrolíferos		878	13,2%	-730 ▼	-45,4%	11.278	14,3%	-5.640 ▼	-33,3%
[-] Gás liquefeito		414	6,2%	414 ●		5.113	6,5%	5.113 ●	
[-] Outros granéis líquidos		112	1,7%	-88 ●	-43,9%	2.480	3,1%	368 ●	17,4%
Total		6.636	100,0%	-405 ▼	-5,7%	78.983	100,0%	67 ●	0,1%

▼ < -100 ● -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por grandes categorias de carga poderá constatar-se o seguinte:

- A categoria da Carga Geral totalizou 37,4 milhões de toneladas, tendo observado uma redução acumulada de -5,3% (-2,1 milhões de toneladas), essencialmente pela já mencionada quebra no movimento de Carga Contentorizada (-5,9%), que somou 30,1 milhões de toneladas, em particular no porto de Sines que viu este segmento de carga cair -2 milhões de toneladas (-10,1%) para 18,3 milhões de toneladas, mas também de Setúbal (-3,6%; -59 mil toneladas), e cujo desempenho positivo do porto de Lisboa (+5,7%; +191 mil toneladas), não foi suficiente para contrabalançar. Leixões registou nível de movimentação similar ao de 2021 (+0,2%), tendo a Figueira da Foz, com uma quota de mercado da carga contentorizada muito inferior ao dos outros portos que movimentam este tipo de carga, registado uma redução de -2,2%.

A Carga Fracionada verificou uma redução de -2,7% (-150 mil toneladas), num movimento global de 5,5 milhões de toneladas, para a qual contribuíram as quebras verificadas nos portos de Setúbal (-25,5%; -373 mil toneladas) e de Leixões (-11,2%; -139 mil toneladas), apenas parcialmente compensadas pela evolução positiva observada nos restantes portos, em particular em Aveiro (+13,6%; +237 mil toneladas) e Figueira da Foz (+8,2%; +70 mil toneladas).

Por sua vez, o tráfego *Roll On-Roll Off* (Ro-Ro) observou uma redução inferior (-1,3%; -23 mil toneladas), totalizando 1,8 milhões de toneladas, tendo por base a quebra de -3,7% verificada no porto de Leixões (-52 mil toneladas), parcialmente compensada por Setúbal (+8,0%; +27 mil toneladas);

- Na categoria dos Granéis Sólidos constatou-se um crescimento de +15,2% (+1,8 milhões de toneladas), num total de movimento de 13,4 milhões de toneladas, essencialmente pelos Outros Granéis Sólidos que cresceram +26,9% (+1,7 milhões de toneladas) para 7,8 milhões de toneladas, com contributos particularmente relevantes dos portos de Aveiro (+50,4%; +678 mil toneladas) e da Figueira da Foz (+59,0%; +365 mil toneladas), mas também de Lisboa (+26,2%; +263 mil toneladas) e de Leixões (+18,2%; 236 mil toneladas).

Os Minérios (973 mil toneladas) observaram uma redução de -6,1% (-63 mil toneladas), assente nos decréscimos registados em Leixões (-5,6%; -28 mil toneladas), Setúbal (-3,6%; -19 mil toneladas) e Sines (-100%; -16 mil toneladas), tendo o tráfego de Carvão, atualmente de expressão bastante reduzida no sistema portuário (248 mil toneladas), crescido +45,8% (+78 mil toneladas), suportado em incrementos observados em Setúbal (+38,3%; +60 mil toneladas) e Sines (+140,2%; 17 mil toneladas).

Os Produtos Agrícolas, que totalizam 4,3 milhões de toneladas, observaram um acréscimo de +2,1% (+89 mil toneladas), suportado no incremento constatado fundamentalmente nos portos de Lisboa (+19,4%; +575 mil toneladas) e de Leixões (+21,2%; +102 mil toneladas), mas em grande parte penalizado pela quebra de -87,2% observada no porto de Aveiro (-628 mil toneladas); e

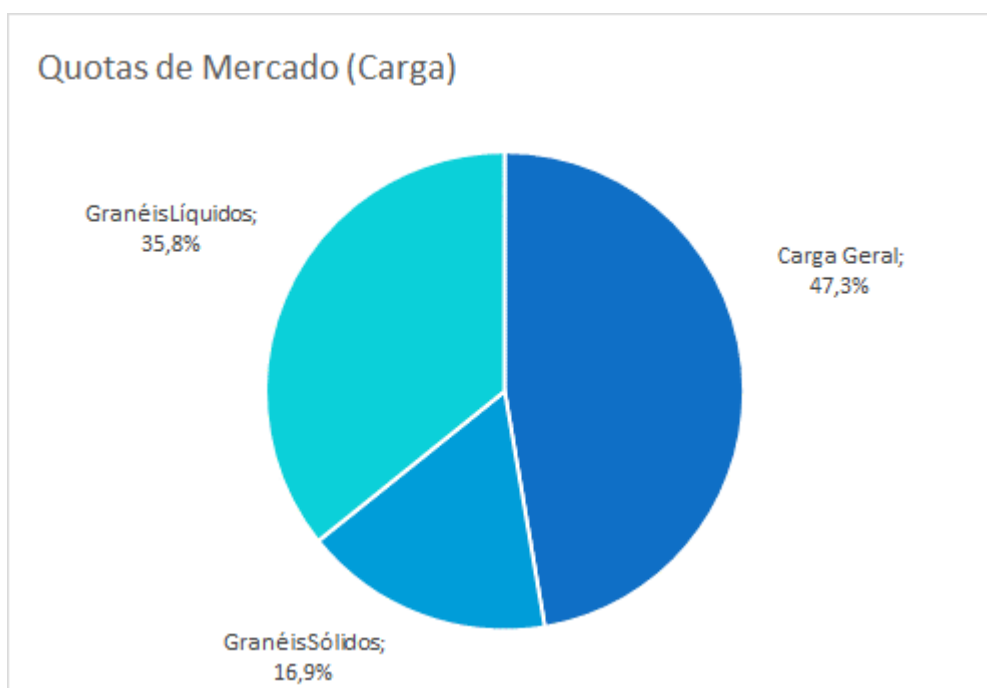
- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 28,2 milhões de toneladas e cresceram globalmente +1,4% (+377 mil toneladas), não se afigura oportuna uma análise discriminada para o período de análise, atenta a já referida alteração da estrutura de desagregação de dados nesta categoria, em particular para os Produtos Petrolíferos e nos Outros Granéis Líquidos, uma vez que os respetivos valores de 2022, ao contrário do que ocorreu em 2021, se encontram expurgados do Gás Natural Liquefeito.

O Petróleo Bruto, único tipo de carga desta categoria não influenciado por essa condicionante, cresceu +6,1% (+536 mil toneladas), suportado no crescimento desse tráfego em Sines (+8,5%; +728 mil toneladas), mas parcialmente contrariada pela quebra de -78,2% registada em Leixões (-191 mil toneladas).

Poderá, ainda, assinalar-se que o valor do movimento acumulado de Gás Natural Liquefeito em 2022, 5,1 milhões de toneladas, representa 91% do valor registado na redução dos Produtos Petrolíferos (-5,7 milhões de toneladas).

✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 47,3% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 16,9% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 35,8%.



Porto / Categoria	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais Porto	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)
Viana do Castelo	200	0,5%	147	1,1%	31	0,1%	379	0,5%
Leixões	9 016	24,1%	2 587	19,4%	2 195	7,8%	13 797	17,5%
Aveiro	1 979	5,3%	2 116	15,8%	1 393	4,9%	5 488	6,9%
Figueira da Foz	1 081	2,9%	997	7,5%	15	0,1%	2 094	2,7%
Lisboa	3 726	10,0%	4 808	36,0%	1 201	4,3%	9 735	12,3%
Setúbal	3 035	8,1%	2 327	17,4%	271	1,0%	5 633	7,1%
Sines	18 336	49,1%	317	2,4%	23 141	81,9%	41 795	52,9%
Faro		0,0%	63	0,5%		0,0%	63	0,1%
Totais Categoria	37 373	47,3%	13 361	16,9%	28 248	35,8%	78 983	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, mas não contabilizando os Produtos Petrolíferos, Gás Liquefeito e Outros Granéis Líquidos, pelo motivo anteriormente exposto da alteração de estrutura de desagregação de dados na categoria dos Granéis Líquidos, observaram-se crescimentos em 26 mercados, no valor global de +3,8 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 15 mercados que num montante de -3,6 milhões de toneladas.

Carga \ Porto	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Carga geral	200	21,6%	9 016	-1,9%	1 979	13,6%	1 081	6,6%	3 726	5,9%	3 035	-11,7%	18 336	-10,0%	0		37 373	-5,3%
Contentorizada		-100,0%	6 556	0,2%	0	1625,0%	153	-2,2%	3 566	5,7%	1 576	-3,6%	18 279	-10,1%			30 130	-5,9%
Fracionada	200	21,6%	1 095	-11,2%	1 978	13,6%	928	8,2%	159	12,6%	1 092	-25,5%	14	1,8%			5 468	-2,7%
Ro-Ro	0		1 364	-3,7%							368	8,0%	43	4,6%			1 775	-1,3%
Granéis sólidos	147	7,7%	2 587	13,6%	2 116	2,4%	997	58,3%	4 808	21,1%	2 327	4,8%	317	26,2%	63	38,6%	13 361	15,2%
Minérios		-100,0%	469	-5,6%							503	-3,6%		-100,0%			973	-6,1%
Carvão											218	38,3%	30	140,2%			248	45,8%
Produtos agrícolas	26	854,7%	584	21,2%	92	-87,2%	14	22,8%	3 540	19,4%	34	56,1%	2	-33,7%	2		4 295	2,1%
Outros granéis sólidos	121	-8,9%	1 533	18,2%	2 024	50,4%	983	59,0%	1 268	26,2%	1 571	3,5%	286	29,5%	61	33,5%	7 846	26,9%
Granéis líquidos	31	-33,8%	2 195	-12,8%	1 393	2,7%	15	54,1%	1 201	13,3%	271	-11,7%	23 141	2,5%	0		28 248	1,4%
Petróleo bruto			53	-78,2%									9 323	8,5%			9 376	6,1%
Produtos petrolíferos	31	-33,8%	1 990	-2,6%	43	-94,2%			823	18,6%	79	-17,7%	8 311	-37,5%			11 278	-33,3%
Gás liquefeito			123		56								4 934				5 113	
Outros granéis líquidos			28	-87,6%	1 294	110,0%	15	54,1%	378	3,2%	192	-9,0%	573	-16,0%			2 480	17,4%
Total Geral	379	8,6%	13 797	-1,4%	5 488	6,3%	2 094	26,6%	9 735	13,9%	5 633	-5,6%	41 795	-3,3%	63	38,6%	78 983	0,1%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (38,1%) e que é essencialmente movimentada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, e observou uma redução de-5,9%, particularmente pela redução deste tráfego nos mercados dos portos de Sines e de Setúbal, tendo, por sua vez, evoluído favoravelmente em Lisboa.

A Carga Fracionada, que representa 6,9% do movimento do sistema portuário tem a sua maior expressão em Aveiro, pese embora seja movimentada em todos os portos, com exceção de Faro, tendo observado incrementos em todos os mercados portuários com exceção de Setúbal e Leixões, os quais foram suficientes para resultar numa evolução desfavorável global de -2,7%.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,2%, é particularmente relevante no porto de Leixões que condicionou a evolução negativa global deste mercado (-1,3%), ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal e Sines onde se observaram incrementos de movimentação.

Os Minérios, com uma expressão de 1,2% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram quebras em todos os mercados, nomeadamente em Leixões, Setúbal e Sines, implicando um recuo global de -6,1% deste segmento de tráfego.

O Carvão, que apresenta atualmente apenas 0,3% do conjunto dos mercados portuários, registou crescimentos nos dois portos onde é atualmente movimentado, concretamente Setúbal e Sines, evoluindo globalmente em +45,8%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,4% do tráfego total, foram movimentados em todos os portos, com evolução favorável, com exceção de Aveiro e Sines, permitindo um incremento global deste segmento de tráfego de +2,1%.

Os Outros Granéis Sólidos, também movimentados em todos os portos e representando 9,9% do tráfego do sistema portuário, cresceram globalmente +26,9%, pela evolução favorável em todos os mercados portuários com exceção de Viana do Castelo.

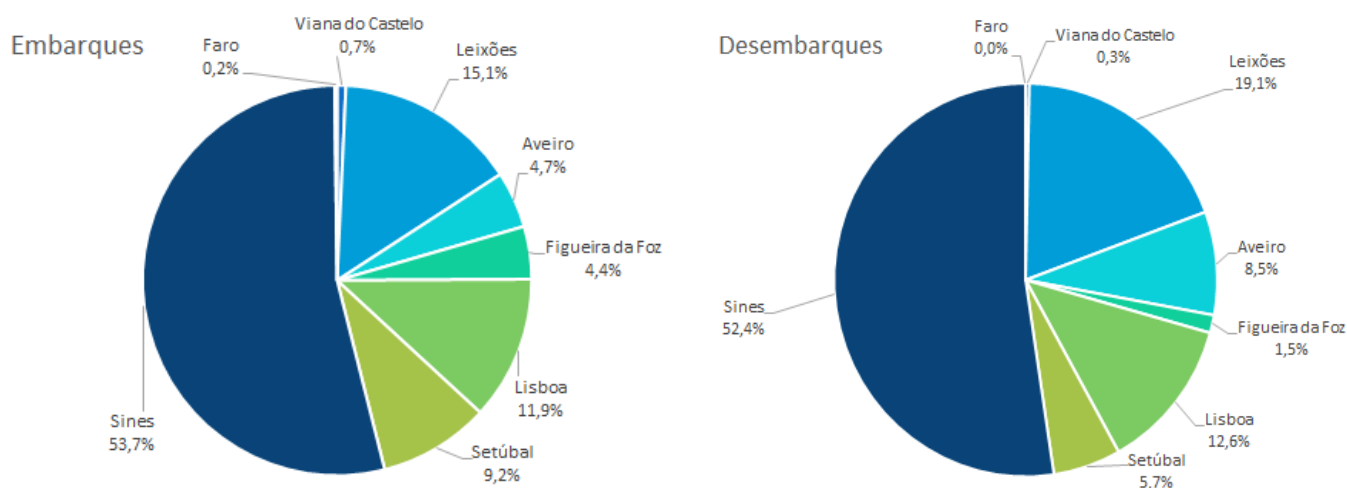
Finalmente, o Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,9% do movimento total, registou um crescimento de +6,1%, tendo por base o seu incremento em Sines, embora parcialmente mitigado pela quebra observada em Leixões.

✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associadas maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transhipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado no período de janeiro a dezembro de 2022, incluindo os subjacentes ao *transhipment*, foi responsável por 59,5% do movimento portuário e registou um total de 47 milhões de toneladas, o que traduz num crescimento de +1,2 milhões de toneladas (+2,5%) relativamente ao período homólogo de 2021.

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 32 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -1,1 milhões de toneladas (-3,3%).



Porto \ Fluxo	Jan-Nov / 2022 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	232	147	61,3%	38,7%	8	3,4%	22	18,0%
Leixões	4 832	8 965	35,0%	65,0%	-587	-10,8%	398	4,6%
Aveiro	1 499	3 989	27,3%	72,7%	161	12,1%	163	4,3%
Figueira da Foz	1 400	694	66,9%	33,1%	272	24,1%	168	32,0%
Lisboa	3 815	5 919	39,2%	60,8%	401	11,8%	787	15,3%
Setúbal	2 950	2 683	52,4%	47,6%	-283	-8,8%	-49	-1,8%
Sines	17 177	24 618	41,1%	58,9%	-1 091	-6,0%	-320	-1,3%
Faro	63		100,0%		18	38,6%		
Total Geral	31 967	47 016	40,5%	59,5%	-1 101	-3,3%	1 168	2,5%

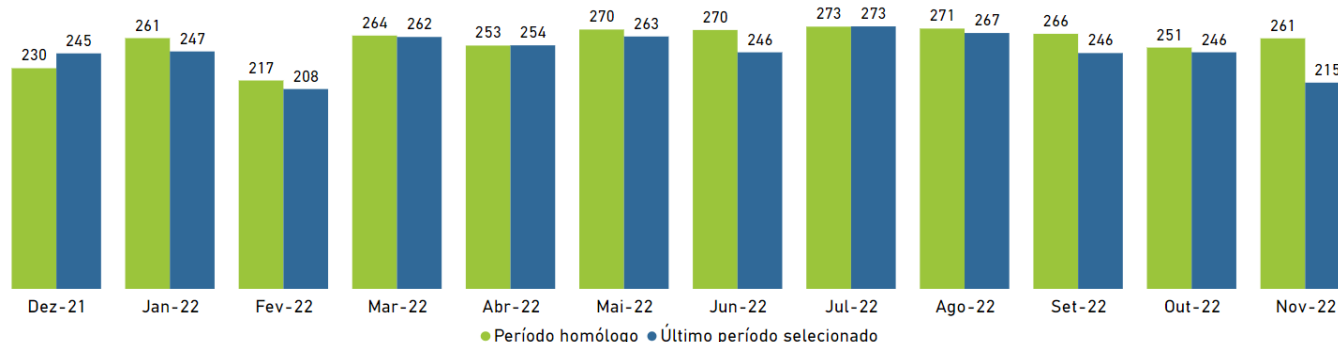
2.2 Movimento Geral de Contentores

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 38,1%, e ainda parte da quota de 2,2% detida pela carga Ro-Ro, justifica a avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU, quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transshipment*.

✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado no mês de novembro de 2022 um movimento de 215 mil TEU, ou seja, um decréscimo de -17,7% (-46 mil TEU) relativamente ao mês homólogo de 2021, e representando no período acumulado um movimento total de 2,7 milhões de TEU, correspondendo a uma quebra de -4,5% (-130 mil TEU).

Atividade mensal nos 12 meses anteriores a novembro de 2022 e períodos homólogos



Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo				-100,0%
Leixões	54,4	662,5	24,3%	0,4%
Aveiro	0,1	0,1	0,0%	5.500,0%
Figueira da Foz	1,6	19,7	0,7%	-0,1%
Lisboa	45,1	376,3	13,8%	12,9%
Setúbal	7,9	116,8	4,3%	-26,7%
Sines	105,7	1.552,2	56,9%	-7,9%
Total	214,8	2.727,7	100,0%	-4,5%

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	2,9%	-6,7%	15,0%	0,3%	-17,7%
Acumulado	-0,2%	-7,9%	1,3%	11,2%	-4,5%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente à quebra de -7,9% (-133 mil TEU) deste tráfego no porto de Sines para um total de 1,5 milhões de TEU, porto este que detém uma quota de 56,9% deste mercado no sistema portuário, mas também acompanhada da perda de -26,7% (-43 mil EU) deste tráfego no porto de Setúbal (117 mil TEU).

Por sua vez, registou-se um incremento de +12,9% (+43 mil TEU) no porto de Lisboa para um total de movimentação de 376 mil TEU, tendo Leixões observado um ligeiro incremento neste tráfego (+0,4%), para um total de 663 mil TEU.

Se analisarmos o mesmo período acumulado dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual do movimento de contentores (em TEU) no sistema portuário observa uma tendência negativa de -0,2%, potenciada por tendências de sinal idêntico nos portos de Lisboa (-1,4%), Setúbal (-1,0%) e Sines (-0,8%), a que não poderão ser omissos, quer o período agudo da pandemia de covid-19, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo, quer, no caso mais particular do porto de Lisboa, do clima de instabilidade laboral que também se observou em anos anteriores.

Sublinha-se, pela positiva, o contínuo crescimento do tráfego de contentores que tem sido observado no porto de Leixões (+2,0%), mesmo dentro da fase aguda da pandemia, mas que não foi suficiente para compensar as tendências decrescentes nos portos anteriormente referidos, e em particular de Sines, dada a sua larga expressão face aos demais portos.

Movimento anual de contentores (10³ TEU) no período 2018-2022

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota (% do nacional)	Tx. Variação média anual (%)
▲							
Viana do Castelo	0,2	0,1	0,0	0,0			-100,0%
Leixões	611,5	639,1	651,1	660,2	662,5	24,3%	2,0%
Aveiro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0%	13,3%
Figueira da Foz	17,5	19,3	16,3	19,7	19,7	0,7%	3,0%
Lisboa	398,4	429,3	273,9	333,4	376,3	13,8%	-1,4%
Setúbal	121,8	127,4	153,9	159,5	116,8	4,3%	-1,0%
Sines	1.603,6	1.320,9	1.474,8	1.684,7	1.552,2	56,9%	-0,8%
Faro							
Portimão							
Total	2.753,0	2.536,2	2.570,0	2.857,6	2.727,7	100,0%	-0,2%

✓ Tráfego com o *Hinterland* e em *Transshipment* (TEU)

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além de uma observação global, uma breve análise em cada um dos referidos segmentos, particularmente o das operações com o *hinterland*, que mede o pulso da economia, no que respeita às transações efetuadas quer no mercado nacional, quer no mercado internacional.

O volume de TEU movimentado em operações *transshipment* (1,1 milhões de TEU) corresponde 40,9% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines em que atinge uma proporção de 67,4%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e Setúbal, mas com uma proporção significativamente menor, ou seja, de respetivamente 8,2% e 1,4% e 7,6%.

As quotas de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 93,8%, a que se seguem os portos de Leixões (4,9%), Setúbal (0,8%) e Lisboa (0,5%), relevando ainda que Setúbal apenas registou este tipo de tráfego em 2022.

O movimento de contentores com o *hinterland*, que apresenta uma proporção geral de 59,1%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 37,7%, a que se seguem os portos de Sines com 31,4%, de Lisboa com 23%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal com 6,7% e, finalmente, o porto da Figueira da Foz com uma quota residual de 1,2%.

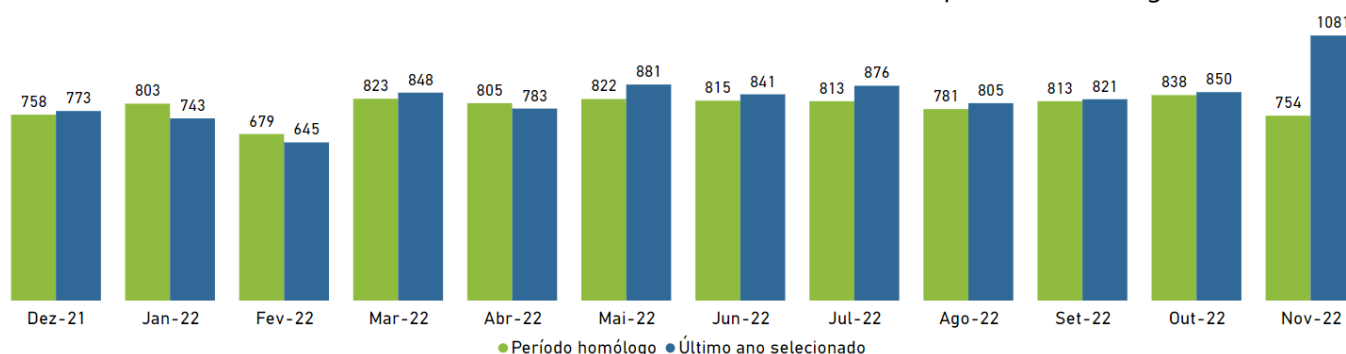
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 31,4%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	608	91,8%	37,7%	0,4%	54	8,2%	4,9%	-0,1%	663
Figueira da Foz	20	100,0%	1,2%	-0,1%		0,0%	0,0%		20
Lisboa	371	98,6%	23,0%	13,4%	5	1,4%	0,5%	-14,9%	376
Setúbal	108	92,4%	6,7%	-32,3%	9	7,6%	0,8%		117
Sines	506	32,6%	31,4%	1,2%	1 046	67,4%	93,8%	-11,7%	1 552
Total Geral	1 613	59,1%	100,0%	0,1%	1 114	40,9%	100,0%	-10,5%	2 728

2.3 Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou no mês de novembro, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 1 081 escalas de navios, o que representa um incremento de +43,4% em relação ao mês homólogo de 2021, contribuindo para o crescimento de +4,9% no período acumulado que totalizou 9 174 escalas de navios.

Atividade mensal nos 12 meses anteriores a novembro de 2022 e períodos homólogos



Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
Viana do Castelo	14	227	2,5%	-4,2%	
Leixões	183	2.263	24,7%	1,0%	
Aveiro	348	1.057	11,5%	8,6%	
Figueira da Foz	92	488	5,3%	27,4%	
Lisboa	171	1.883	20,5%	24,2%	
Setúbal	121	1.393	15,2%	-10,9%	
Sines	144	1.784	19,4%	-0,7%	
Faro	2	16	0,2%	6,7%	
Portimão	6	63	0,7%	173,9%	
Total	1.081	9.174	100,0%	4,9%	
Variação hómologa					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	-6,3%	4,1%	1,7%	-10,9%	43,4%
Acumulado	-3,4%	0,6%	-11,4%	0,7%	4,9%

Analisando os últimos cinco anos, observa-se uma tendência ligeiramente decrescente da quantidade de navios que escala o sistema portuário (-1,5%), o que foi influenciado significativamente, e conforme já assinalado anteriormente, pelo período pandémico, em especial no biénio 2020/21, que neste caso particular das escalas de navios, penalizou peculiarmente os portos que são escalados por navios de cruzeiro oceânico e com especial relevância o porto de Lisboa.

Movimento anual de navios (escalas) no período 2018-2022

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ^{^3} t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	172	188	182	237	227	2,5 %	70	7,2 %
Leixões	2.375	2.403	2.281	2.240	2.263	24,7 %	1.001	-1,2 %
Aveiro	1.015	950	895	973	1.057	11,5 %	696	1,0 %
Figueira da Foz	446	420	430	383	488	5,3 %	229	2,3 %
Lisboa	2.228	2.384	1.538	1.516	1.883	20,5 %	875	-4,1 %
Setúbal	1.436	1.412	1.481	1.563	1.393	15,2 %	615	-0,8 %
Sines	1.932	1.942	1.832	1.796	1.784	19,4 %	794	-2,0 %
Faro	36	26	41	15	16	0,2 %	14	-18,4 %
Portimão	103	77	6	23	63	0,7 %	18	-11,6 %
Total	9.743	9.802	8.686	8.746	9.174	100,0 %	4.312	-1,5 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,7% e totalizando entre janeiro e novembro de 2022, 2 263 escalas, o que representou um crescimento de +1%, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 883 escalas (+24,2%) e 1 784 escalas (-0,7%) e quotas de mercado de 20,5% e 19,4%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta acumulada (AB), observou um acréscimo significativo, de +19%, atingindo 177,4 milhões, com particular destaque nos portos de Lisboa (+116,8%) e de Portimão (+501,6%), essencialmente por efeito do retorno do movimento de navios de cruzeiro oceânico no período pós-pandemia.

Em termos de arqueação bruta acumulada, e atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota (43,2%), totalizando 76,6 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 42,9 milhares, quase o dobro do segundo maior porto em termos de receção de navios de maior dimensão, concretamente, o porto de Lisboa.

Porto \ Navios	Jan - Nov / 2022			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	227	1 029	4,5	2,5%	0,6%	-4,2%	26,0%	31,6%
Leixões	2 263	30 916	13,7	24,7%	17,4%	1,0%	24,0%	22,7%
Aveiro	1 057	4 456	4,2	11,5%	2,5%	8,6%	-16,7%	-23,3%
Figueira da Foz	488	1 514	3,1	5,3%	0,9%	27,4%	8,4%	-14,9%
Lisboa	1 883	42 487	22,6	20,5%	23,9%	24,2%	116,8%	74,6%
Setúbal	1 393	19 101	13,7	15,2%	10,8%	-10,9%	-6,4%	5,1%
Sines	1 784	76 601	42,9	19,4%	43,2%	-0,7%	0,4%	1,0%
Portimão	63	1 288	20,5	0,7%	0,7%	173,9%	501,6%	119,6%
Faro	16	54	3,4	0,2%	0,0%	6,7%	32,9%	24,6%
Total Geral	9 174	177 446	19,3	100,0%	100,0%	4,9%	19,0%	13,5%

Observa-se igualmente que a dimensão média dos navios cresceu 13,5% de 2021 para 2022, e com particular preponderância nos referidos portos de Lisboa e Portimão e pelo mesmo efeito de retorno dos navios de cruzeiro oceânico, atento o contributo deste tipo de navios em termos de dimensão de navios que escalam os referidos portos.

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Para uma mais realista apreciação do desempenho dos portos comerciais do Continente no que respeita à atividade de movimentação de carga, é importante a contextualização no universo dos portos europeus, mas particularmente com os portos espanhóis, com os quais partilham significativa área de *hinterland* e se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas e, particularmente, no domínio dos contentores.

Com este objetivo, apresenta-se neste ponto um breve *benchmarking* entre o desempenho dos portos nacionais e dos portos de Espanha, por tipologia de acondicionamento da carga e contentores (por comparação com a informação que é disponibilizada no Portal do *Puertos del Estado*)

3.1 Movimentação de Carga

A informação mensal disponibilizada no Portal do *Puertos del Estado* sustenta uma evolução global positiva do sistema portuário de Espanha, em +3%, no período de janeiro a novembro, comparativamente com o já referido incremento de +0,1% observada no sistema portuário nacional, configurando uma dinâmica superior do conjunto dos portos do país vizinho.

Sistema Portuário	Jan - Nov / 2022							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	37 373	-5,3%	13 361	15,2%	28 248	1,4%	78 983	0,1%
Espanha	250 078	-1,3%	85 894	10,7%	165 733	6,2%	501 705	3,0%

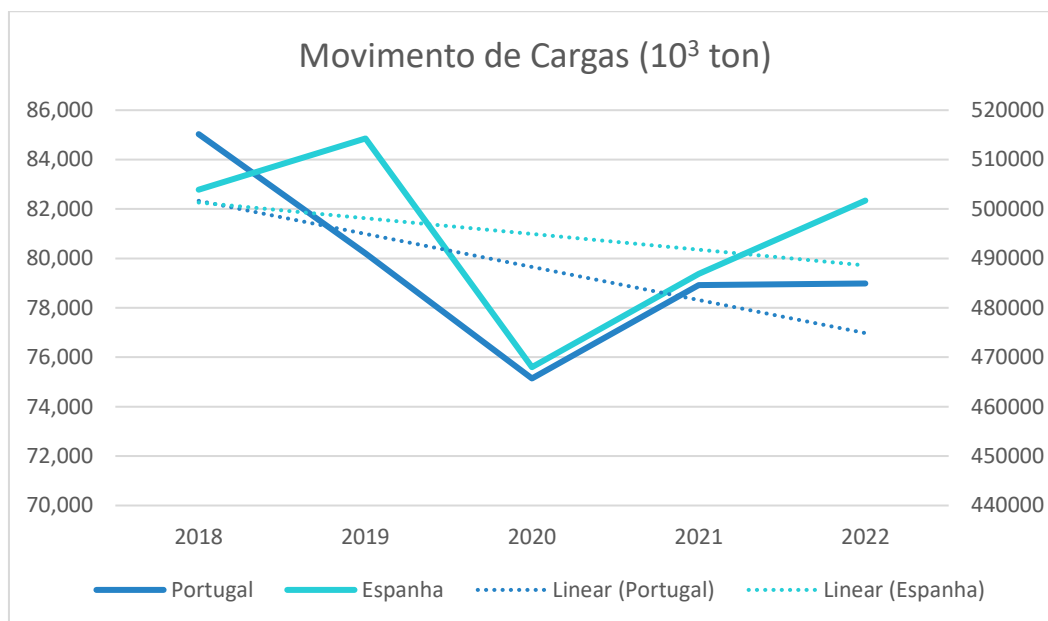
Efetivamente, os portos espanhóis movimentaram nesse período 501,7 milhões de toneladas, ou seja 6,4 vezes mais que o sistema portuário nacional (79 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,9 no que reporta ao Produto Interno Produto.

Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral ambos os sistemas portuários observaram recuos, tendo, no entanto, o desempenho dos portos de Espanha sido menos penalizado, observando uma redução de -1,3%, em comparação com a quebra de -5,3% nos portos nacionais;
- Nos Granéis Sólidos o desempenho português foi melhor que o espanhol, na medida em que os crescimentos foram, respetivamente, +15,2% e +10,7%; e

- No que concerne aos Granéis Líquidos volta a ser o sistema portuário de Espanha a registar um melhor desempenho, com +6,2%, quando comparado com o sistema portuário nacional que registou um incremento de apenas +1,4%.

Se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos últimos cinco anos, poderá observar-se que os portos nacionais perderam -7,1% do movimento total de mercadorias, enquanto em Espanha essa redução foi de apenas -0,4%



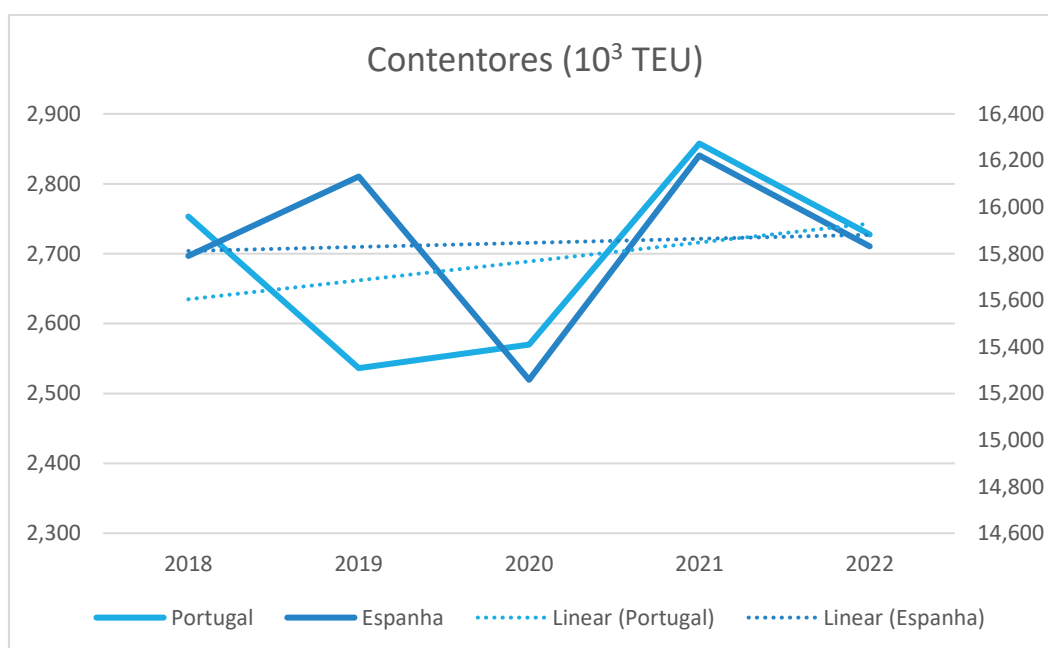
3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se igualmente um desempenho superior do sistema portuário espanhol que, embora registando uma redução de -2,4% no período acumulado, totalizando 15,8 milhões de TEU, se compara com a quebra de -4,5% dos portos nacionais que movimentaram 2,7 milhões de TEU.

Sistema Portuário	2022 mil ton	Varição (%)
Portugal	2 728	-4,5%
<i>Hinterland</i>	1 613	0,1%
<i>Transshipment</i>	1 114	-10,5%
Espanha	15 831	-2,4%
<i>Hinterland</i>	7 673	1,0%
<i>Transshipment</i>	8 158	-5,4%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários verificaram ligeiros aumentos no tráfego com o *hinterland*, com maior expressão em Espanha (Portugal: +0,1%; Espanha: +1%), e reduções em termos de *transshipment*, neste caso com maior expressão em Portugal (Portugal: -10,5%; Espanha: -5,4%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários desde 2018, também o desempenho é melhor do lado de Espanha, onde o movimento de TEU registou um ligeiro acréscimo (+0,3%) e Portugal um pequeno decréscimo (-0,9%).



Palácio Coimbra,
Rua de Santa Apolónia, 53
1100-468 Lisboa
Tel: (+351) 211 025 800

www.amt-autoridade.pt



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**