

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



Acompanhamento do Mercado Portuário

Dezembro, 2022

(Versão Revista)



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 relatório anterior, 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	3
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	6
2.1 Movimento Geral de Carga	6
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
3.1 Movimentação de Carga	25
3.2 Tráfego de Contentores	26
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	28

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 85,5 milhões de toneladas de carga durante o ano de 2022, sensivelmente o mesmo nível do ano transato (-0,2%), apesar da redução de -2,3% observada no último mês do ano onde foram manuseadas 6,6 milhões de toneladas de carga.

Carga movimentada (10 ³ t)				
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Faro	10	73	0,1%	60,8%
Figueira da Foz	269	2.363	2,8%	30,3%
Lisboa	987	10.721	12,5%	13,7%
Viana do Castelo	31	410	0,5%	8,7%
Aveiro	621	5.992	7,0%	5,5%
Leixões	1.094	14.891	17,4%	-1,9%
Sines	3.017	44.812	52,4%	-3,7%
Setúbal	566	6.202	7,3%	-5,7%
Total	6.595	85.464	100,0%	-0,2%

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	8,0%	-10,2%	-2,1%	0,4%	-2,3%
Acumulado	-3,4%	-6,1%	-6,0%	4,4%	-0,2%

Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo				-100,0%
Leixões	50,9	713,5	24,0%	-0,6%
Aveiro	0,2	0,2	0,0%	21.000,0%
Figueira da Foz	1,0	20,7	0,7%	-3,1%
Lisboa	34,4	410,7	13,8%	11,8%
Setúbal	16,1	168,7	5,7%	-2,1%
Sines	110,4	1.662,6	55,9%	-8,9%
Total	213,0	2.976,5	100,0%	-4,1%

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	8,6%	-19,6%	20,0%	6,7%	-13,2%
Acumulado	0,5%	-8,8%	2,6%	10,8%	-4,1%

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Aveiro	259	1.316	13,0%	24,4%
Leixões	167	2.430	24,0%	0,2%
Lisboa	162	2.045	20,2%	21,5%
Sines	143	1.927	19,1%	-1,1%
Setúbal	119	1.512	15,0%	-10,9%
Figueira da Foz	58	546	5,4%	30,9%
Viana do Castelo	25	252	2,5%	0,8%
Faro	3	19	0,2%	26,7%
Portimão	1	64	0,6%	166,7%
Total	937	10.111	100,0%	6,2%

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	-7,9%	8,2%	-9,9%	2,0%	21,2%
Acumulado	-3,7%	1,2%	-11,3%	0,8%	6,2%

Ao nível de cada porto, releva-se em particular o decréscimo de carga movimentada acumulada do porto de Sines, de -3,7% (-1,7 milhões de toneladas), o qual é detentor de uma quota de mercado de mais de metade do sistema portuário (52,4%), mas também pela redução de movimento em Setúbal (- 378 mil toneladas; -5,7%) e Leixões (-292 mil toneladas; -1,9%), tendo os restantes portos observado balanços de movimentação de carga acumulada positivos, com mais destaque nos portos de Lisboa, que cresceu +13,7% (+1,3 milhões de toneladas), da Figueira da Foz (+549 mil toneladas; +30,3%) e de Aveiro (+313 mil toneladas; +5,5%).

O movimento de contentores, e particularmente como consequência deste tráfego no porto de Sines, caiu -13,2% em dezembro e -4,1% no ano de 2022, quando comparados com 2021, cifrando-se, respetivamente, em 213 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés) e 3,0 milhões de TEU.

Concretamente, em termos acumulados, no porto de Sines observou-se uma redução de -8,9% do movimento de contentores, sendo que esta redução foi apenas parcialmente compensada pelo crescimento deste tráfego em Lisboa (+11,8%), observando-se ainda movimentos nos portos de Leixões, Figueira da Foz e Setúbal ligeiramente inferiores aos do ano transato (-0,6%, -3,1% e -2,1%, respetivamente).

Em dezembro registaram-se 937 escalas de navios no sistema portuário, ou seja +21,2% do que no último mês de 2021, contribuindo para um total de 10 111 escalas de navios em 2022, o que representa um incremento de +6,2% relativamente ao ano anterior.

No atual formato de recolha e tratamento de dados adotado pela AMT, iniciado com o relatório anterior (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).

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 positiva, destacam-se os acréscimos de movimentação dos Outros Granéis Sólidos nos portos de Aveiro (+678 mil toneladas; +48,0%), da Figueira da Foz (+444 mil toneladas; +65%), de Lisboa (+315 mil toneladas; +28,5%) e de Leixões (+225 mil toneladas; +16%), dos Produtos Agrícolas no porto de Lisboa (+565 mil toneladas; +17,1%), da Carga Fracionada nos portos de Aveiro (+228 mil toneladas; +11,6%) e da Figueira da Foz (+105 mil toneladas; +11,1%), e da Carga Contentorizada no porto de Lisboa (+223 mil toneladas; +6%); e
- Pela negativa, a maior quebra foi observada no mercado da Carga Contentorizada movimentada no porto de Sines, que representa 22,9% do movimento do sistema portuário e que registou um decréscimo de cerca de -2,4 milhões de toneladas (-11%), a que se seguiu a redução dos Produtos Agrícolas em Aveiro (-640 mil toneladas; -78,6%) e o decréscimo de movimentação de Carga Fracionada observado no porto de Setúbal (-330 mil toneladas; -21,4%).

Assinale-se que a categoria global dos Granéis Líquidos, que representa uma quota de mercado de 35,5%, cresceu no seu conjunto +441 mil toneladas, ou seja, +1,5%.

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 ano de 2022 foram desembarcadas 50,8 milhões de toneladas, que representam 59,4% do tráfego total, traduzindo um crescimento de +1,8%, e embarcadas 34,7 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -3%.

Efetuada 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% em 2022, comparativamente ao ano anterior, ilustrando uma dinâmica superior à registada em Portugal, que observou, conforme anteriormente referido, um nível de movimentação similar a 2021 (-0,2%).

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 (-3,2%) é inferior ao registado nos portos nacionais (-4,1%).

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

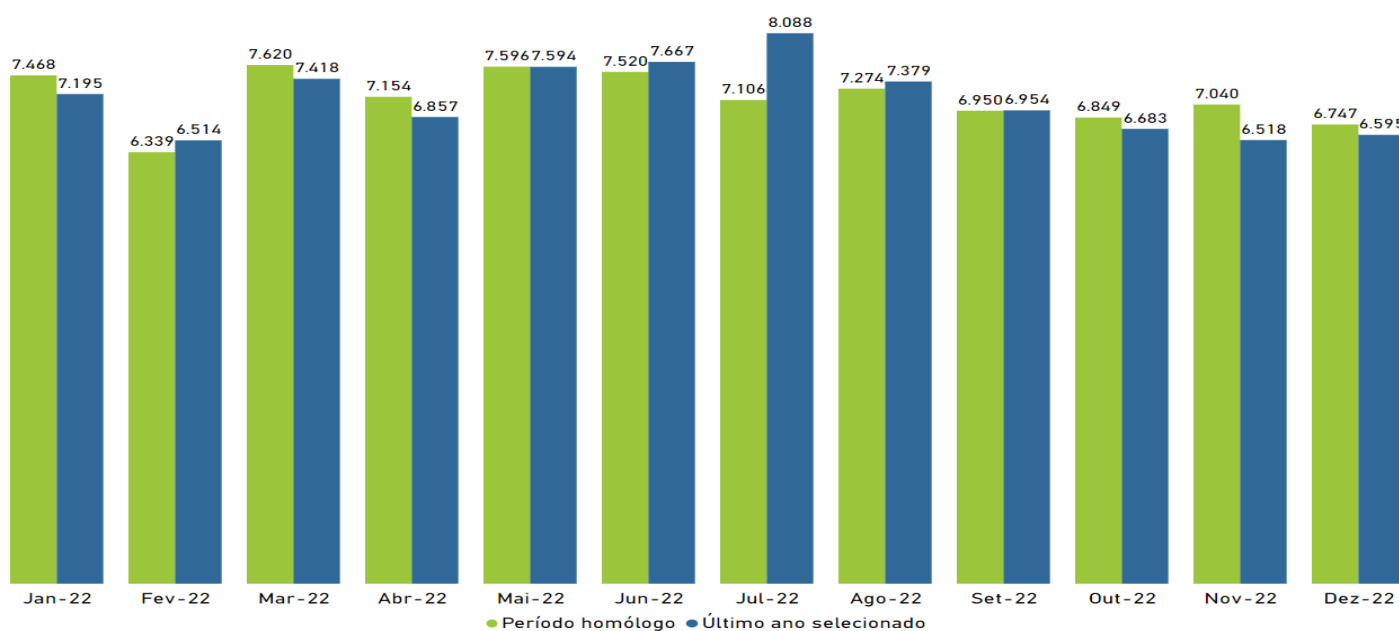
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente no ano de 2022, relativamente a:

- 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 dezembro cifrou-se em 6,6 milhões de toneladas, o que representa uma diminuição de -2,3% relativamente ao mês homólogo de 2021, mantendo-se, contudo, o tráfego acumulado no ano de 2022, que se cifrou em 85,5 milhões de toneladas, sensivelmente ao mesmo nível do ano transato (-0,2%).

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



Carga movimentada (10 ³ t)				
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Faro	10	73	0,1%	60,8%
Figueira da Foz	269	2.363	2,8%	30,3%
Lisboa	987	10.721	12,5%	13,7%
Viana do Castelo	31	410	0,5%	8,7%
Aveiro	621	5.992	7,0%	5,5%
Leixões	1.094	14.891	17,4%	-1,9%
Sines	3.017	44.812	52,4%	-3,7%
Setúbal	566	6.202	7,3%	-5,7%
Total	6.595	85.464	100,0%	-0,2%

Variação homóloga					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	8,0%	-10,2%	-2,1%	0,4%	-2,3%
Acumulado	-3,4%	-6,1%	-6,0%	4,6%	-0,2%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo de -2%, 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, parece 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 -1,6% e sendo o porto nacional com maior quota de mercado, não poderá ser omissivo o encerramento das centrais termoelétricas a carvão de São Torpes (Sines) e do Pêgo, cuja importação era efetuada por este porto e que representava, no período 2000-2018, um movimento médio anual de cerca de 5 milhões de toneladas;
- Em Leixões (-6,2%), terá naturalmente de se considerar o efeito do encerramento da refinaria da GALP em Leça da Palmeira, e que gerava uma movimentação média anual de Petróleo Bruto no porto em causa de cerca de 3,7 milhões de toneladas (período 2000-2019); e
- No que reporta a Lisboa (-1,4%), 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	326	380	357	377	410	0,5 %	370	5,8 %
⊕ Leixões	19.209	19.556	17.076	15.183	14.891	17,4 %	17.183	-6,2 %
⊕ Aveiro	5.624	5.496	4.821	5.679	5.992	7,0 %	5.522	1,6 %
⊕ Figueira da Foz	2.010	1.933	1.964	1.814	2.363	2,8 %	2.017	4,1 %
⊕ Lisboa	11.341	11.472	9.024	9.431	10.721	12,5 %	10.398	-1,4 %
⊕ Setúbal	6.151	6.340	6.285	6.580	6.202	7,3 %	6.312	0,2 %
⊕ Sines	47.871	41.784	42.157	46.554	44.812	52,4 %	44.636	-1,6 %
⊕ Faro	146	112	181	46	73	0,1 %	111	-15,8 %
⊕ Portimão	1	1					0	-100,0 %
Total	92.680	87.073	81.864	85.663	85.464	100,0 %	86.549	-2,0 %

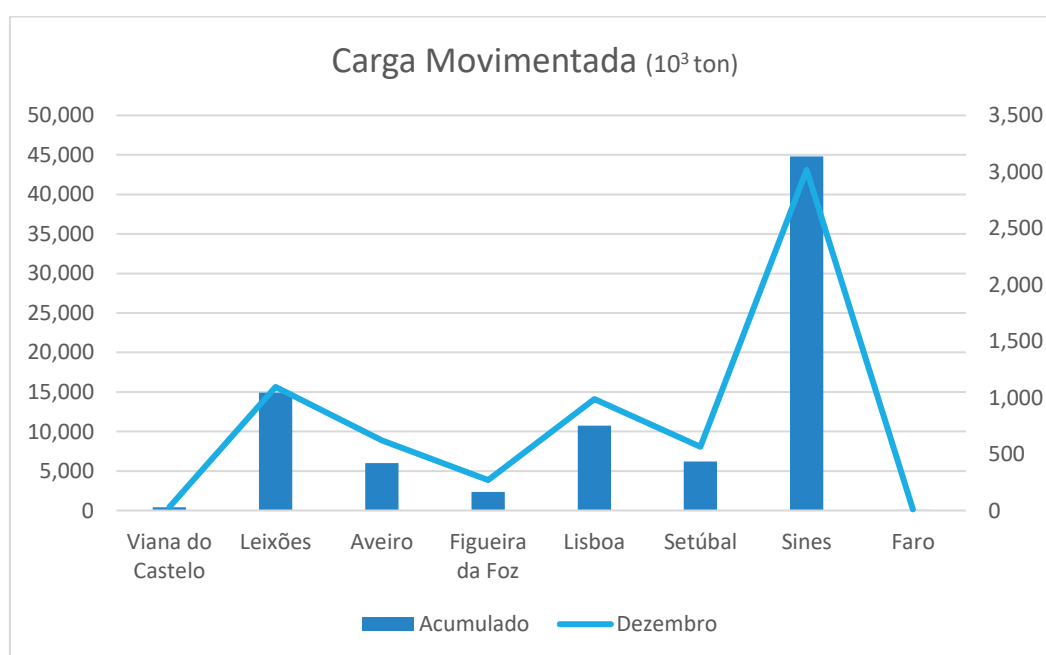
✓ Por Porto

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 52,4%, tendo movimentado em 2022, 44,8 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao ano transato -1,7 milhões de toneladas, representando -3,7%.

Esta evolução negativa em Sines foi também acompanhada pelos portos de Setúbal, que viu o seu tráfego, cifrado em 6,2 milhões de toneladas, reduzir-se em -378 mil toneladas, correspondente a -5,7%, e de Leixões com uma quebra de movimentação de -1,9% (-292 mil toneladas), correspondendo a um movimento de 14,9 milhões de toneladas.

Pela positiva, destaca-se particularmente o porto de Lisboa, que vê o seu tráfego crescer em quase +1,3 milhões de toneladas, para 10,7 milhões de toneladas, correspondente a um incremento de +13,7% relativamente ao ano anterior, bem como a Figueira da Foz que, com um movimento de 2,4 milhões de toneladas, registou uma variação homóloga acumulada de +30,3% (+549 mil toneladas), e ainda Aveiro que registou um crescimento de +5,5% (+313 mil toneladas) para 6 milhões de toneladas.

Nos portos cuja movimentação de mercadorias apresenta uma menor expressão, concretamente Viana do Castelo e Faro, registaram-se em 2022, respetivamente, de 410 mil toneladas e 73 mil toneladas, que representam incrementos de +8,7% e +60,8% relativamente ao ano anterior, sendo que o porto de Portimão, cuja componente de mercadorias se apresentava já no passado muito residual, não regista movimento de carga desde 2020.

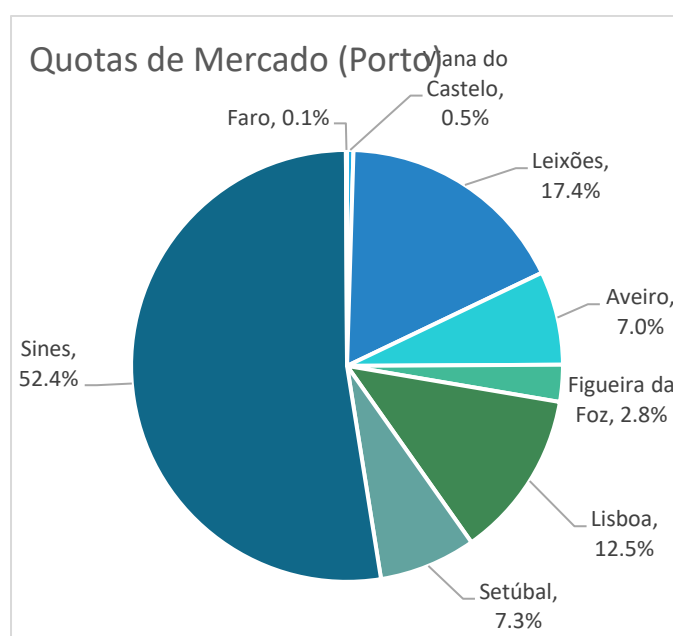


Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)
⊕ Viana do Castelo	31	0,5%	3 ●	9,6%	410	0,5%	33 ●	8,7%
⊕ Leixões	1.094	16,6%	-103 ▼	-8,6%	14.891	17,4%	-292 ▼	-1,9%
⊕ Aveiro	621	9,4%	106 ●	20,6%	5.992	7,0%	313 ●	5,5%
⊕ Figueira da Foz	269	4,1%	109 ●	68,3%	2.363	2,8%	549 ●	30,3%
⊕ Lisboa	987	15,0%	103 ●	11,6%	10.721	12,5%	1.291 ●	13,7%
⊕ Setúbal	566	8,6%	-49 ●	-8,0%	6.202	7,3%	-378 ▼	-5,7%
⊕ Sines	3.017	45,8%	-331 ▼	-9,9%	44.812	52,4%	-1.742 ▼	-3,7%
⊕ Faro	10	0,2%	10 ●		73	0,1%	28 ●	60,8%
Total	6.595	100,0%	-153 ▼	-2,3%	85.464	100,0%	-199 ▼	-0,2%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Para além de Sines deter a maioria absoluta da quota de mercado de movimentação de mercadorias, 52,4%, conforme anteriormente referido, regista-se a seguinte ordem decrescente nos restantes portos: Leixões (17,4%); Lisboa (12,5%); Setúbal (7,3%); Aveiro (7%); Figueira da Foz (2,8%); Viana do Castelo (0,5%) e Faro (0,1%).

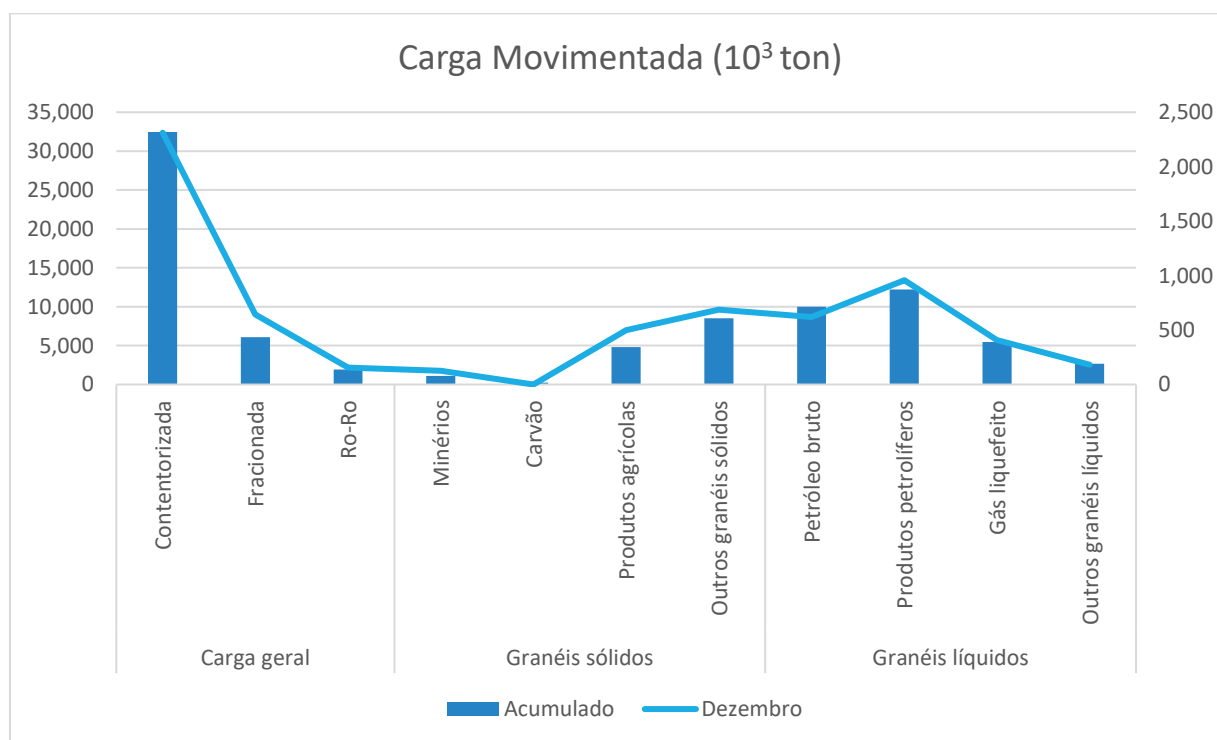
Releva o facto do porto de Aveiro, que ocupa a quinta posição em termos de movimentação de carga no sistema portuário e que no início da década passada detinha uma quota de mercado de apenas cerca de metade do porto de Setúbal, mas que por força da sua trajetória crescente de movimentação de carga, ter vindo a estreitar ao longo do tempo esse diferencial e, em 2022, quase igualado o movimento registado em Setúbal que ainda ocupa a quarta posição nos portos nacionais.



✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (38%), o Petróleo Bruto (11,7%) e os Outros Granéis Sólidos (9,9%), que representam no seu conjunto quase 59,6% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacente variações homólogas, respetivamente de -6,7% (-2,3 milhões de toneladas), +7,2% (+672 mil toneladas) e +24,8% (+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 no anterior 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), o que distorceria uma análise comparativa com o ano transato nestes dois últimos mercados específicos.



Período	Mensal				Acumulado			
	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	3.110	47,2%	-289 ▼	-8,5%	40.456	47,3%	-2.394 ▼	-5,6%
Contentorizada	2.312	35,1%	-424 ▼	-15,5%	32.444	38,0%	-2.328 ▼	-6,7%
Fracionada	643	9,7%	153 ●	31,2%	6.081	7,1%	-26 ●	-0,4%
Ro-Ro	155	2,3%	-17 ●	-10,1%	1.930	2,3%	-40 ●	-2,0%
Granéis sólidos	1.315	19,9%	27 ●	2,1%	14.637	17,1%	1.754 ●	13,6%
Minérios	127	1,9%	1 ●	0,6%	1.100	1,3%	-62 ●	-5,4%
Carvão			-14 ●	-100,0%	248	0,3%	63 ●	34,4%
Produtos agrícolas	500	7,6%	-21 ●	-4,1%	4.795	5,6%	68 ●	1,4%
Outros granéis sólidos	689	10,4%	62 ●	9,9%	8.494	9,9%	1.685 ●	24,8%
Granéis líquidos	2.169	32,9%	109 ●	5,3%	30.372	35,5%	441 ●	1,5%
Petróleo bruto	620	9,4%	135 ●	27,9%	9.996	11,7%	672 ●	7,2%
Produtos petrolíferos	959	14,5%	-400 ▼	-29,4%	12.229	14,3%	-6.049 ▼	-33,1%
Gás liquefeito	407	6,2%	407 ●		5.485	6,4%	5.485 ●	
Outros granéis líquidos	183	2,8%	-34 ●	-15,5%	2.662	3,1%	333 ●	14,3%
Total	6.595	100,0%	-153 ▼	-2,3%	85.464	100,0%	-199 ▼	-0,2%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte:

- A categoria da Carga Geral totalizou 40,5 milhões de toneladas, tendo observado uma redução acumulada de -5,6% (-2,4 milhões de toneladas), essencialmente pela já mencionada quebra no movimento de Carga Contentorizada (-6,7%), que somou 32,4 milhões de toneladas, em particular no porto de Sines que viu este segmento de carga cair -2,4 milhões de toneladas (-11%) para 19,6 milhões de toneladas, mas também de Leixões (-76 mil toneladas; -1,1%) e de Setúbal (-36 mil toneladas; -2%), e cujo desempenho positivo do porto de Lisboa (+223 mil toneladas; +6%), não foi suficiente para contrabalançar. A Figueira da Foz, com uma quota de mercado da carga contentorizada muito inferior ao dos outros portos que movimentam este tipo de carga, registou uma redução de -4,4%.

A Carga Fracionada observou um nível de movimentação similar ao do ano anterior, num total de 6,1 milhões de toneladas, para o qual contribuiu fundamentalmente a evolução positiva verificada nos portos de Aveiro (+228 mil toneladas; +11,6%) e da Figueira da Foz (+105 mil toneladas; +11,1%), mas particularmente contrariada pela quebra de -21,4% (-330 mil toneladas) ocorrida no porto de Setúbal.

Por sua vez, o tráfego *Roll On-Roll Off* (Ro-Ro) observou uma redução de -2% (-40 mil toneladas), totalizando 1,9 milhões de toneladas, tendo por base a quebra de -4,7% verificada no porto de Leixões (-71 mil toneladas), parcialmente compensada por Setúbal (+29 mil toneladas; +7,2%);

- Na categoria dos Granéis Sólidos constatou-se um crescimento de +13,6% (+1,8 milhões de toneladas), num total de movimento de 14,6 milhões de toneladas, essencialmente pelos Outros Granéis Sólidos que cresceram +24,8% (+1,7 milhões de toneladas) para 8,5 milhões de toneladas, com contributos particularmente relevantes dos portos de Aveiro (+678 mil toneladas; +48%), da Figueira da Foz (+444 mil toneladas; +65%), de Lisboa (+315 mil toneladas; 28,5%;) e de Leixões (+225 mil toneladas; +16%).

Os Minérios (1,1 milhões de toneladas) observaram uma redução de -5,4% (-62 mil toneladas), assente nos decréscimos registados em Setúbal (-28 mil toneladas; -4,8%), Leixões (-17 mil toneladas; -3,1%) e Sines (-16 mil toneladas; -100%), tendo o tráfego de Carvão, atualmente de expressão bastante reduzida no sistema portuário (248 mil toneladas), crescido +34,4% (+63 mil toneladas), suportado em incrementos observados em Setúbal (+46 mil toneladas; +26,7%) e Sines (+17 mil toneladas; +140,2%).

Os Produtos Agrícolas, que totalizam 4,8 milhões de toneladas, observaram um acréscimo de +1,4% (+68 mil toneladas), suportado no incremento constatado fundamentalmente nos portos de Lisboa (+565 mil toneladas; +17,1%) e de Leixões (+97 mil toneladas; +17,3%), mas em grande parte penalizado pela quebra de -78,6% observada no porto de Aveiro (-640 mil toneladas); e

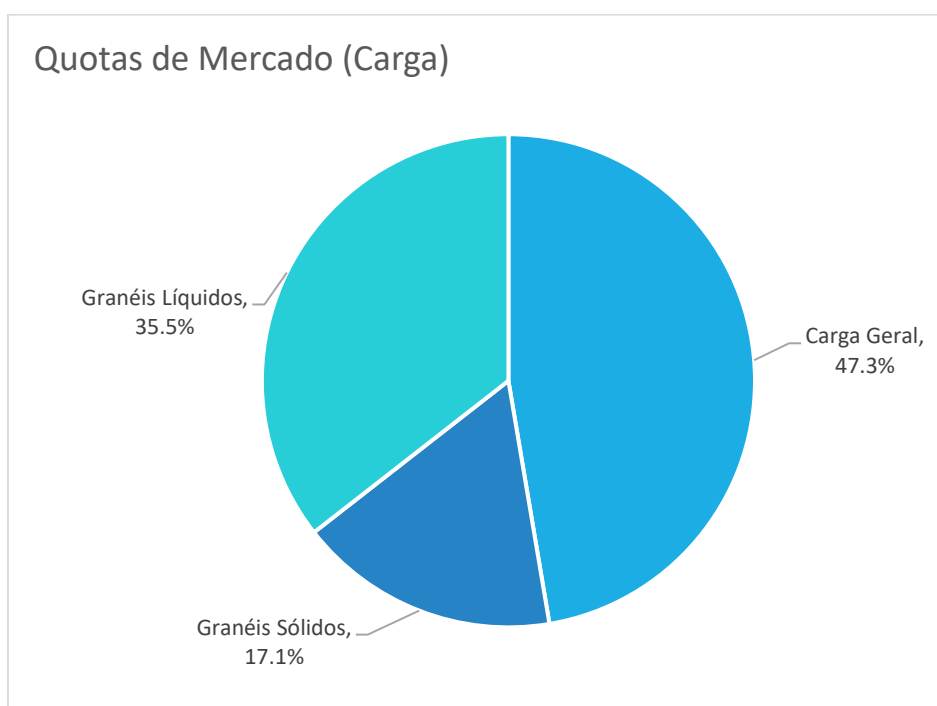
- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 30,4 milhões de toneladas e que cresceram globalmente +1,5% (+441 mil toneladas), não se afigura oportuna uma análise discriminada, atenta a já referida alteração da estrutura de desagregação de dados nesta categoria, em particular para 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 gases liquefeitos.

O Petróleo Bruto, único tipo de carga desta categoria não influenciado por essa condicionante, cresceu +7,2% (+672 mil toneladas), para um total de 10 milhões de toneladas, suportado no crescimento desse tráfego em Sines (+863 mil toneladas; +9,5%), mas parcialmente contrariado pela quebra de -78,2% registada em Leixões (-191 mil toneladas).

Poderá, ainda, assinalar-se que o valor do movimento acumulado de Gás Liquefeito em 2022, 5,5 milhões de toneladas, representa 90,7% do valor registado na redução dos Produtos Petrolíferos (-6 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 17,1% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 35,5%.



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	214	0,5%	160	1,1%	35	0,1%	410	0,5%
Leixões	9 703	24,0%	2 836	19,4%	2 353	7,7%	14 891	17,4%
Aveiro	2 202	5,4%	2 265	15,5%	1 524	5,0%	5 992	7,0%
Figueira da Foz	1 206	3,0%	1 141	7,8%	15	0,1%	2 363	2,8%
Lisboa	4 099	10,1%	5 292	36,2%	1 330	4,4%	10 721	12,5%
Setúbal	3 371	8,3%	2 542	17,4%	289	1,0%	6 202	7,3%
Sines	19 659	48,6%	327	2,2%	24 826	81,7%	44 812	52,4%
Faro		0,0%	73	0,5%		0,0%	73	0,1%
Totais Categoria	40 456	47,3% 100,0%	14 637	17,1% 100,0%	30 372	35,5% 100,0%	85 464	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 +4 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 16 mercados que num montante também de -4 milhões de toneladas.

Releva que, no seu todo, o conjunto de mercados relativos aos Produtos Petrolíferos, Gás Liquefeito e Outros Granéis Líquidos, observou uma redução de -231 mil toneladas, justificando um total de movimentação de carga do sistema portuário, ao mesmo nível, mas em termos numéricos precisos inferior a 2021.

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	214	21,9%	9 703	-2,4%	2 202	11,6%	1 206	8,8%	4 099	6,3%	3 371	-9,1%	19 659	-11,0%	0		40 455	-5,6%
Contentorizada		-100,0%	7 036	-1,1%	1 619	1,7%	163	-4,4%	3 914	6,0%	1 734	-2,0%	19 595	-11,0%			32 444	-6,7%
Fracionada	214	21,9%	1 209	-6,8%	2 202	11,6%	1 043	11,1%	185	11,9%	1 213	-21,4%	16	1,8%			6 081	-0,4%
Ro-Ro			1 458	-4,7%							424	7,2%	49	6,2%			1 930	-2,0%
Granéis sólidos	160	7,0%	2 836	12,1%	2 265	1,7%	1 141	64,3%	5 292	19,9%	2 542	0,4%	327	12,8%	73	60,8%	14 637	13,6%
Minérios		-100,0%	540	-3,1%							560	-4,8%		-100,0%			1 100	-5,4%
Carvão											218	26,7%	30	140,2%			248	34,4%
Produtos agrícolas	28	374,7%	660	17,3%	174	-78,6%	14	22,8%	3 873	17,1%	34	56,1%	7	136,5%	5		4 795	1,4%
Outros granéis sólidos	132	-7,6%	1 636	16,0%	2 091	48,0%	1 127	65,0%	1 420	28,5%	1 730	-1,2%	290	12,2%	69	50,7%	8 494	24,8%
Granéis líquidos	35	-31,7%	2 353	-13,3%	1 524	3,1%	15	54,1%	1 330	14,5%	289	-14,7%	24 826	2,7%	0		30 372	1,5%
Petróleo bruto			53	-78,2%								9 943	9,5%				9 996	7,2%
Produtos petrolíferos	35	-31,7%	2 141	-3,8%	86	-89,4%			914	23,7%	82	-19,2%	8 970	-37,5%			12 229	-33,1%
Gás liquefeito			130		63							5 292	#DIV/0!				5 485	
Outros granéis líquidos			28	-88,5%	1 375	107,4%	15	54,1%	415	-1,6%	208	-12,8%	621	-17,5%			2 662	14,3%
Total Geral	410	8,7%	14 891	-1,9%	5 992	5,5%	2 363	30,3%	10 721	13,7%	6 202	-5,7%	44 812	-3,7%	73	60,8%	85 464	-0,2%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (38%) e que é essencialmente movimentada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma redução de -6,7%, particularmente pela redução deste tráfego nos mercados dos portos de Sines, Leixões e Setúbal, tendo, por sua vez, evoluído favoravelmente em Lisboa.

A Carga Fracionada, que representa 7,1% do movimento do sistema portuário, tem a sua maior expressão em Aveiro, onde atingiu 2,2 milhões de toneladas, 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 anularam os crescimentos nos outros portos, saldando num movimento total nesta categoria similar ao do ano anterior.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2%, é particularmente relevante no porto de Leixões que condicionou a evolução negativa global (-4,7%), ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal e Sines onde se observaram incrementos de movimentação.

Os Minérios, com uma expressão de 1,3% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram quebras em todos os mercados, nomeadamente em Leixões, Setúbal e Sines, implicando um recuo global de -5,4% 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 +34,4%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,6% do tráfego total, foram movimentados em todos os portos, com evolução favorável, com exceção de Aveiro, permitindo um incremento global deste segmento de tráfego de +1,4%.

Os Outros Granéis Sólidos, também movimentados em todos os portos e representando 9,9% do tráfego do sistema portuário, cresceram globalmente +24,8%, pela evolução favorável em todos os mercados portuários com exceção de Setúbal e de Viana do Castelo.

Finalmente, o Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,7% do movimento total, registou um crescimento de +7,2%, tendo por base o seu incremento em Sines, embora parcialmente mitigado pela quebra observada em Leixões.

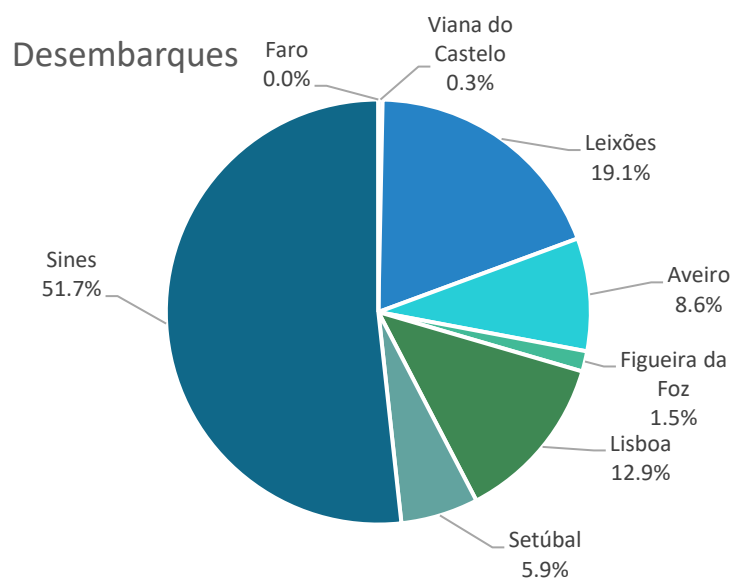
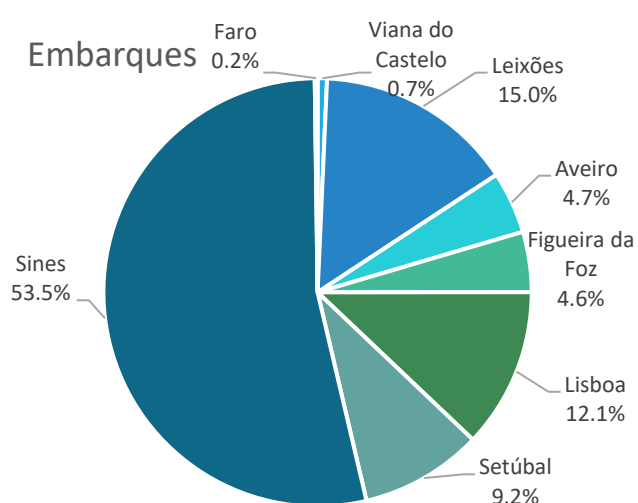
Em anexo apresentam-se quadros com os desempenhos observados nos vários mercados em função do tipo de carga por porto.

✓ 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 associados maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado em 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 59,4% do movimento portuário e registou um total de 50,8 milhões de toneladas, o que se traduz num crescimento de +885 mil toneladas (+1,8%) relativamente ao ano anterior.

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 34,7 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -1,1 milhões de toneladas (-3%).



Porto \ Fluxo	Jan-Dez / 2022 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	245	164	59,9%	40,1%	7	2,9%	26	18,7%
Leixões	5 212	9 680	35,0%	65,0%	-617	-10,6%	325	3,5%
Aveiro	1 626	4 366	27,1%	72,9%	192	13,4%	121	2,9%
Figueira da Foz	1 578	785	66,8%	33,2%	338	27,2%	211	36,8%
Lisboa	4 190	6 531	39,1%	60,9%	465	12,5%	826	14,5%
Setúbal	3 205	2 997	51,7%	48,3%	-350	-9,8%	-28	-0,9%
Sines	18 527	26 285	41,3%	58,7%	-1 147	-5,8%	-595	-2,2%
Faro	73	0	100,0%		28	60,8%		
Total Geral	34 656	50 808	40,6%	59,4%	-1 084	-3,0%	885	1,8%

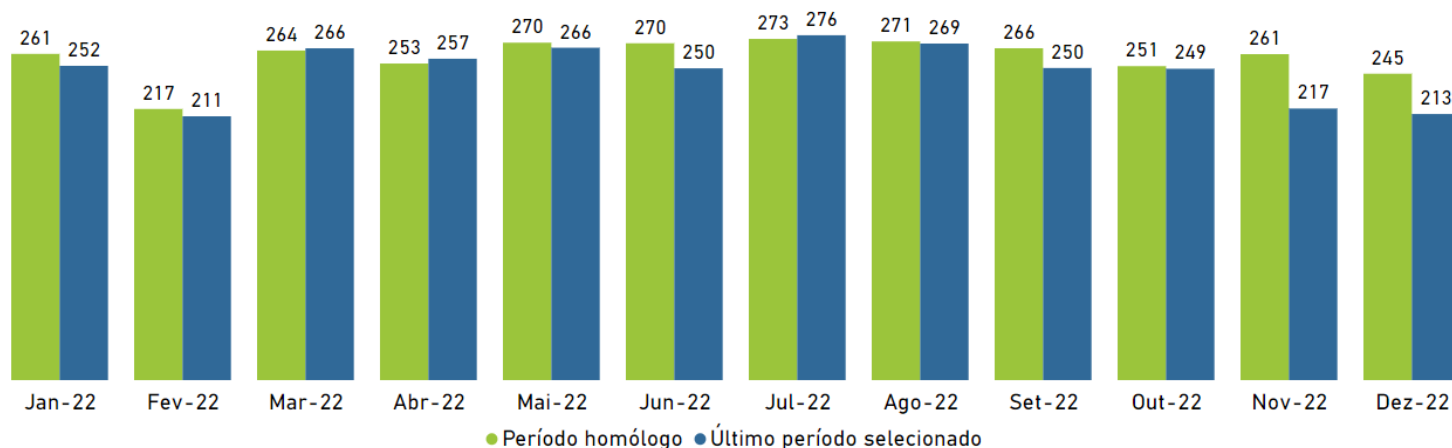
2.2 Movimento Geral de Contentores

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%, e ainda parte da quota de 2,3% relativa à 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 dezembro um movimento de 213 mil TEU, ou seja, um decréscimo de -13,3% (-32 mil TEU) relativamente ao mês homólogo de 2021, e contribuindo para um movimento global no ano de 2022 de 3 milhões de TEU, correspondendo a uma quebra de -4,1% (-127 mil TEU).

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



Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga (% do acumulado)
Viana do Castelo				-100,0%
Leixões	50,9	713,5	24,0%	-0,6%
Aveiro	0,2	0,2	0,0%	21.000,0%
Figueira da Foz	1,0	20,7	0,7%	-3,1%
Lisboa	34,4	410,7	13,8%	11,8%
Setúbal	16,1	168,7	5,7%	-2,1%
Sines	110,4	1.662,6	55,9%	-8,9%
Total	213,0	2.976,5	100,0%	-4,1%

Variação hómologa

	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	8,6%	-19,6%	20,0%	6,7%	-13,2%
Acumulado	0,5%	-8,8%	2,6%	10,8%	-4,1%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente à quebra de -8,9% (-161 mil TEU) deste tráfego no porto de Sines, para um total de 1,7 milhões de TEU, porto este que detém uma quota de 55,9% deste mercado no sistema portuário, tendo, pela positiva, se registado um incremento de +11,8% (+43 mil TEU) no porto de Lisboa, para um total de movimentação de 411 mil TEU.

Nos restantes portos que movimentam habitualmente este tráfego, concretamente Leixões (713 mil TEU), Setúbal (169 mil TEU) e Figueira da Foz (21 mil TEU), observaram-se reduções ligeiras, respetivamente de -0,6% (-4 mil TEU), -2,1% (-4 mil TEU) e -3,1% (-0,7 mil TEU).

Se analisarmos o 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 quase neutra (-0,1%), resultante do crescimento do tráfego de contentores nos portos de Leixões (+1,6%), Setúbal (+8,2%) e Figueira da Foz (+2,4%), contrabalançados por tendências decrescentes nos portos de Lisboa (-1%) e de Sines (-1,3%), 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, também do clima de instabilidade laboral que também se observou em anos anteriores.

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 [^] 3t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,2	0,1	0,0	0,0			0,1	-100,0%
Leixões	670,1	685,8	703,9	717,8	713,5	24,0%	698,2	1,6%
Aveiro	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0%	0,1	37,5%
Figueira da Foz	18,8	20,4	17,6	21,4	20,7	0,7%	19,8	2,4%
Lisboa	428,3	461,7	299,4	367,3	410,7	13,8%	393,5	-1,0%
Setúbal	123,3	136,6	166,9	172,3	168,7	5,7%	153,5	8,2%
Sines	1.750,5	1.423,2	1.612,0	1.824,1	1.662,6	55,9%	1.654,5	-1,3%
Faro								
Portimão								
Total	2.991,2	2.727,8	2.799,9	3.102,9	2.976,5	100,0%	2.919,7	-0,1%

✓ 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 2022 em operações *transshipment* (1,3 milhões de TEU) corresponde 42,1% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines em que atinge uma proporção de 67,8%, ocorrendo ainda nos portos de Setúbal, Leixões e Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de respetivamente 36,9%, 8,3% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 89,8%, a que se seguem os portos de Setúbal (5%), Leixões (4,7%), e Lisboa (0,4%), 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 57,9%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 38%, a que se seguem os portos de Sines com 31,1%, de Lisboa com 23,5%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal com 6,2% e, finalmente, o porto da Figueira da Foz com uma quota residual de 1,2%.

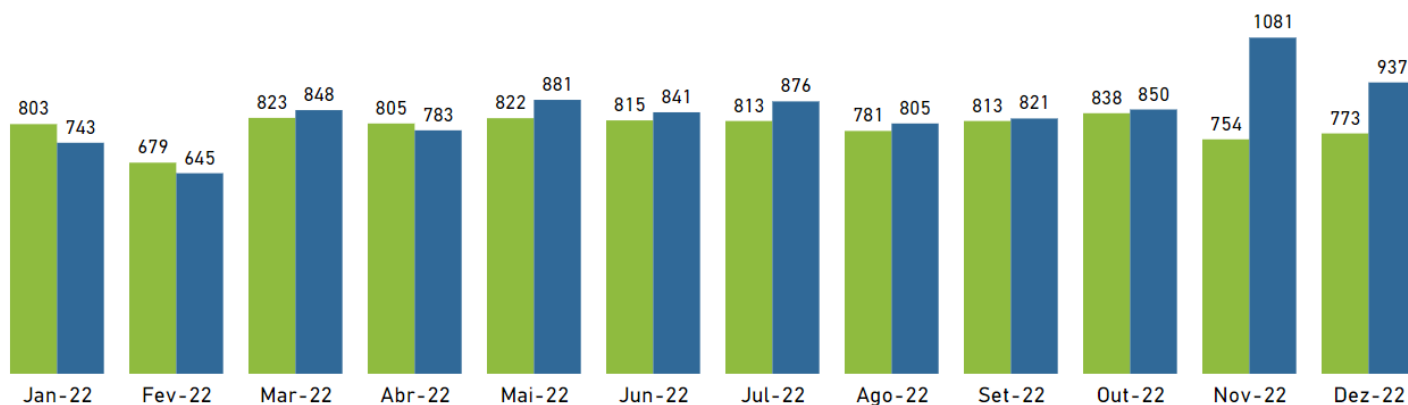
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 31,1%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 60% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	654	91,7%	38,0%	-0,6%	59	8,3%	4,7%	-0,4%	713
Figueira da Foz	21	100,0%	1,2%	-3,1%	0	0,0%	0,0%		21
Lisboa	405	98,7%	23,5%	12,5%	5	1,3%	0,4%	-22,9%	411
Setúbal	106	63,1%	6,2%	-38,2%	62	36,9%	5,0%		169
Sines	536	32,2%	31,1%	-1,0%	1 127	67,8%	89,9%	-12,2%	1 663
Total Geral	1 723	57,9%	100,0%	-1,8%	1 253	42,1%	100,0%	-7,1%	2 976

2.3 Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou no mês de dezembro, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 937 escalas de navios, o que representa um incremento de +21,2% em relação ao mês homólogo de 2021, contribuindo para o crescimento de +6,2% global em 2022 que totalizou 10 111 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 (%)	
Aveiro	259	1.316	13,0%	24,4%	
Leixões	167	2.430	24,0%	0,2%	
Lisboa	162	2.045	20,2%	21,5%	
Sines	143	1.927	19,1%	-1,1%	
Setúbal	119	1.512	15,0%	-10,9%	
Figueira da Foz	58	546	5,4%	30,9%	
Viana do Castelo	25	252	2,5%	0,8%	
Faro	3	19	0,2%	26,7%	
Portimão	1	64	0,6%	166,7%	
Total	937	10.111	100,0%	6,2%	
Variação hómologa					
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
Mensal	-7,9%	8,2%	-9,9%	2,0%	21,2%
Acumulado	-3,7%	1,2%	-11,3%	0,8%	6,2%

Analisando os últimos cinco anos, observa-se uma tendência ligeiramente decrescente da quantidade de navios que escala o sistema portuário (-1%), 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	184	200	202	250	252	2,5 %	82	8,2 %
Leixões	2.570	2.600	2.484	2.426	2.430	24,0 %	948	-1,4 %
Aveiro	1.116	1.031	972	1.058	1.316	13,0 %	603	4,2 %
Figueira da Foz	480	458	461	417	546	5,4 %	195	3,3 %
Lisboa	2.406	2.595	1.661	1.683	2.045	20,2 %	841	-4,0 %
Setúbal	1.514	1.533	1.616	1.697	1.512	15,0 %	587	0,0 %
Sines	2.107	2.119	1.995	1.949	1.927	19,1 %	811	-2,2 %
Faro	39	29	46	15	19	0,2 %	14	-16,5 %
Portimão	104	78	7	24	64	0,6 %	5	-11,4 %
Total	10.520	10.643	9.444	9.519	10.111	100,0 %	4.086	-1,0 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24% e totalizando em 2022, 2 430 escalas, o que representou um tráfego similar ao do ano anterior (+0,2%), a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 2 045 (+21,5%) e 1 927 escalas (-1,1%) e quotas de mercado de 20,2% e 19,1%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada observou um acréscimo de +17,7%, atingindo 191,5 milhões, com particular destaque nos portos de Lisboa (+96,8%) e de Portimão (+427,2%), 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 (43,5%), totalizando 83,2 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 43,2 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 - Dez / 2022			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	252	1 135	4,5	2,5%	0,6%	0,8%	32,1%	31,0%
Leixões	2 430	33 057	13,6	24,0%	17,3%	0,2%	22,8%	22,6%
Aveiro	1 316	4 716	3,6	13,0%	2,5%	24,4%	-18,8%	-34,7%
Figueira da Foz	546	1 572	2,9	5,4%	0,8%	30,9%	3,3%	-21,1%
Lisboa	2 045	45 679	22,3	20,2%	23,9%	21,5%	96,8%	62,0%
Setúbal	1 512	20 710	13,7	15,0%	10,8%	-10,9%	-6,1%	5,4%
Sines	1 927	83 249	43,2	19,1%	43,5%	-1,1%	1,6%	2,7%
Portimão	64	1 289	20,1	0,6%	0,7%	166,7%	427,2%	97,7%
Faro	19	61	3,2	0,2%	0,0%	26,7%	51,4%	19,5%
Total Geral	10 111	191 469	18,9	100,0%	100,0%	6,2%	17,7%	10,8%

Observa-se igualmente que a dimensão média dos navios cresceu +10,8% 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 2022 de +3%, comparativamente com o já referido nível de movimentação similar a 2021 observada no sistema portuário nacional (-0,2%), configurando uma dinâmica superior do conjunto dos portos do país vizinho.

Sistema Portuário	Jan - Dez / 2022							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	40 456	-5,6%	14 637	13,6%	30 372	1,5%	85 464	-0,2%
Espanha	271 124	-1,9%	94 204	10,9%	182 652	6,9%	547 980	3,0%

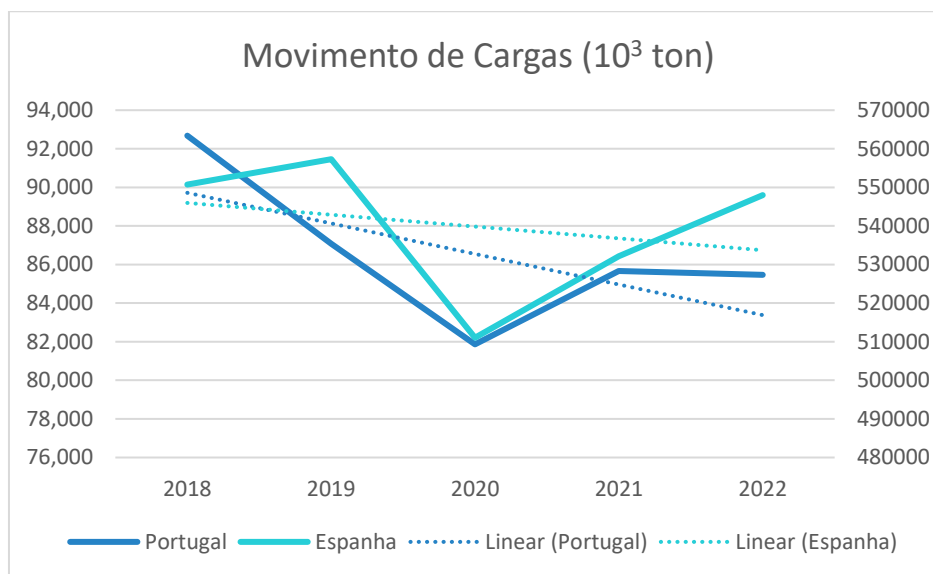
Efetivamente, os portos espanhóis movimentaram nesse período 548 milhões de toneladas, ou seja 6,4 vezes mais que o sistema portuário nacional (85,6 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,9 no que reporta ao Produto Interno Bruto.

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 -1,9%, em comparação com a quebra de -5,6% nos portos nacionais;
- Nos Granéis Sólidos o desempenho português foi melhor que o espanhol, na medida em que os crescimentos foram, respetivamente, +13,6% e +10,9%; e

- No que concerne aos Granéis Líquidos volta a ser o sistema portuário de Espanha a registar um melhor desempenho, com +6,9%, quando comparado com o sistema portuário nacional que registou um incremento de apenas +1,5%.

Se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos últimos cinco anos, poderá observar-se que os portos nacionais perderam -7,8% do movimento total de mercadorias, enquanto em Espanha essa redução foi de apenas -0,5%



3.2 Tráfego de Contentores

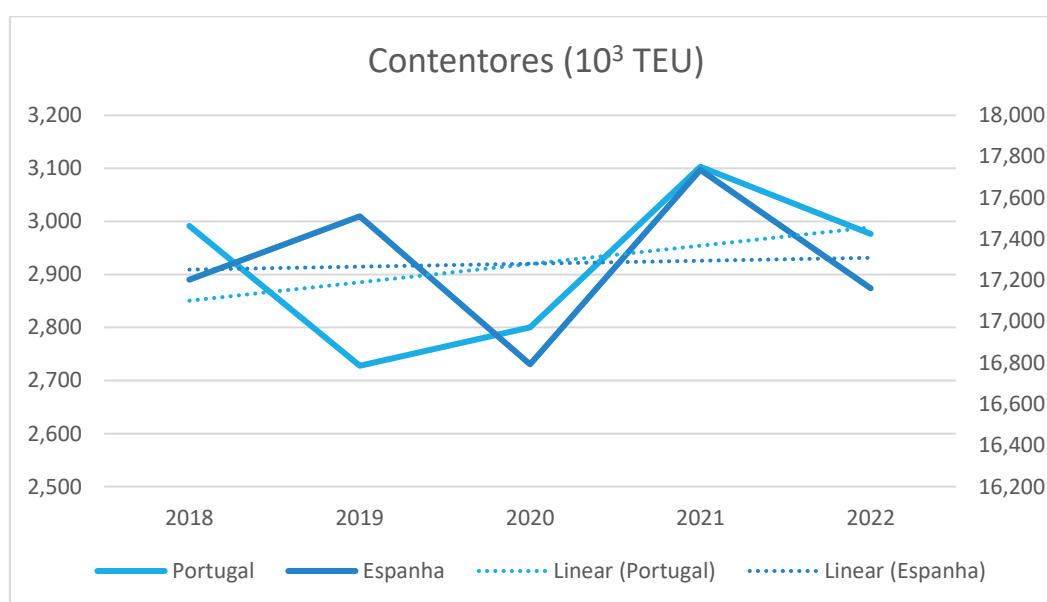
Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se igualmente um desempenho superior do sistema portuário espanhol que, embora registando uma redução de -3,2% em 2022, totalizando 17,2 milhões de TEU, se compara com a quebra de -4,1% dos portos nacionais que movimentaram 3 milhões de TEU.

Sistema Portuário	2022 mil ton	Varição (%)
Portugal	2 976	-4,1%
<i>Hinterland</i>	1 723	-1,8%
<i>Transshipment</i>	1 253	-7,1%
Espanha	17 162	-3,2%
<i>Hinterland</i>	8 338	0,2%
<i>Transshipment</i>	8 823	-6,3%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários verificaram redução de tráfego de *transshipment*, sendo de maior expressão em Portugal (-7,1%) do que em Espanha (-6,3%).

Por sua vez, no caso do tráfego com o *hinterland*, o sistema portuário espanhol registou um nível de movimento em 2022 similar ao do ano transato (+0,2%), enquanto os portos nacionais observaram no seu conjunto uma quebra de -1,8%.

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários desde 2018, ambos registaram níveis de movimentação em 2022 similares ao ano inicial, sendo que a um nível mais fino, o desempenho é melhor do lado de Espanha, onde o movimento de TEU verificou um decréscimo -0,2%, enquanto em Portugal foi de -0,5%.



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Dez. 2022	Variação		Acumul. 2022		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 312	-424	-15,5%	32 444	100,0% 38,0%	-2 328	-6,7%
Viana do Castelo					0,0%	0	
Leixões	481	-88	-15,5%	7 036	21,7%	-76	-1,1%
Aveiro	1	1		1	0,0%	1	
Figueira da Foz	10	-4	-29,0%	163	0,5%	-7	-4,4%
Lisboa	348	32	10,0%	3 914	12,1%	223	6,0%
Setúbal	157	21	15,7%	1 734	5,3%	-36	-2,0%
Sines	1 316	-386	-22,7%	19 595	60,4%	-2 432	-11,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	643	153	31,2%	6 081	100,0% 7,1%	-26	-0,4%
Viana do Castelo	14	3	26,4%	214	3,5%	39	21,9%
Leixões	113	51	81,1%	1 209	19,9%	-88	-6,8%
Aveiro	255	23	9,9%	2 202	36,2%	228	11,6%
Figueira da Foz	115	34	42,1%	1 043	17,1%	105	11,1%
Lisboa	26	2	7,7%	185	3,0%	20	11,9%
Setúbal	119	40	51,0%	1 213	19,9%	-330	-21,4%
Sines	1	0	2,4%	16	0,3%	0	1,8%
Faro		0			0,0%	0	
Ro-Ro	155	-17	-10,1%	1 930	100,0% 2,3%	-40	-2,0%
Viana do Castelo	0	0			0,0%	0	
Leixões	93	-19	-17,3%	1 458	75,5%	-71	-4,7%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	56	1	2,2%	424	22,0%	29	7,2%
Sines	6	1	19,7%	49	2,5%	3	6,2%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 110	-289	-8,5%	40 455	47,3%	-2 394	-5,6%

Granéis Sólidos	Dez. 2022	Variação		Acumul. 2022		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	127	1	0,6%	1 100	100,0% 1,3%	-62	-5,4%
Viana do Castelo		0			0,0%	-1	-100,0%
Leixões	70	10	16,9%	540	49,1%	-17	-3,1%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	56	-9	-14,3%	560	50,9%	-28	-4,8%
Sines		0			0,0%	-16	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	0	-14	-100,0%	248	100,0% 0,3%	63	34,4%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		-14	-100,0%	218	87,9%	46	26,7%
Sines		0		30	12,1%	17	140,2%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	500	-21	-4,1%	4 795	100,0% 5,6%	68	1,4%
Viana do Castelo	2	-1	-33,0%	28	0,6%	22	374,7%
Leixões	76	-5	-5,8%	660	13,8%	97	17,3%
Aveiro	82	-12	-13,0%	174	3,6%	-640	-78,6%
Figueira da Foz		0		14	0,3%	3	22,8%
Lisboa	333	-11	-3,1%	3 873	80,8%	565	17,1%
Setúbal		0		34	0,7%	12	56,1%
Sines	5	5		7	0,1%	4	136,5%
Faro	2	2		5	0,1%	5	
Outros Granéis Sólidos	689	62	9,9%	8 494	100,0% 9,9%	1 685	24,8%
Viana do Castelo	11	1	9,2%	132	1,6%	-11	-7,6%
Leixões	103	-10	-9,1%	1 636	19,3%	225	16,0%
Aveiro	108	40	59,9%	2 091	24,6%	678	48,0%
Figueira da Foz	144	79	122,5%	1 127	13,3%	444	65,0%
Lisboa	152	52	52,0%	1 420	16,7%	315	28,5%
Setúbal	159	-74	-31,9%	1 730	20,4%	-21	-1,2%
Sines	4	-34	-88,8%	290	3,4%	31	12,2%
Faro	8	8		69	0,8%	23	50,7%
Totais	1 315	27	2,1%	14 637	17,1%	1 754	13,6%

Granéis Líquidos	Dez. 2022	Variação		Acumul. 2022		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	620	135	27,9%	9 996	100,0% 11,7%	672	7,2%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0		53	0,5%	-191	-78,2%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	620	135	27,9%	9 943	99,5%	863	9,5%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	959	-400	-29,4%	12 229	100,0% 14,3%	-6 049	-33,1%
Viana do Castelo	4	0	-3,3%	35	0,3%	-16	-31,7%
Leixões	151	-31	-17,2%	2 141	17,5%	-85	-3,8%
Aveiro	52	-24	-31,5%	86	0,7%	-730	-89,4%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	91	46	101,9%	914	7,5%	175	23,7%
Setúbal	3	-3	-47,6%	82	0,7%	-19	-19,2%
Sines	659	-388	-37,1%	8 970	73,4%	-5 374	-37,5%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	407	407		5 485	100,0% 6,4%	5 485	
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	7	7		130	2,4%	130	
Aveiro	43	43		63	1,2%	63	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	358	358		5 292	96,5%	5 292	
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	183	-34	-15,5%	2 662	100,0% 3,1%	333	14,3%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	0	-17	-100,0%	28	1,1%	-216	-88,5%
Aveiro	82	35	76,3%	1 375	51,6%	712	107,4%
Figueira da Foz		0		15	0,6%	5	54,1%
Lisboa	37	-18	-32,9%	415	15,6%	-7	-1,6%
Setúbal	16	-11	-42,0%	208	7,8%	-30	-12,8%
Sines	48	-22	-31,6%	621	23,3%	-132	-17,5%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 169	109	5,3%	30 372	35,5%	441	1,5%

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**