



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Abril, 2023



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. Neste contexto, sublinha-se que o porto de Lisboa não está atualmente a disponibilizar dados da repartição do tráfego contentores entre *transshipment* e *hinterland*, resultando os valores indicados no relatório de uma chave de imputação com base em histórico anterior.
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. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica, e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o 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	8
✓ Por Tipologia de Carga	11
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	14
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	16
2.2 Movimento Geral de Contentores	18
✓ Tráfego Total (TEU)	18
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	20
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	27
ANEXO	28

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 7,8 milhões de toneladas de carga no mês de abril de 2023, representando um incremento de +13,8% quando comparado com o mês homólogo de 2022, permitindo que o tráfego acumulado do primeiro quadrimestre, de 27,9 milhões de toneladas, praticamente anulasse a quebra de movimentação que tinha sido observada no primeiro trimestre (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em abril e acumulado de 2023

Carga movimentada (10 ³ t)						Contentores movimentados (10 ³ TEU)						Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)		Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)		Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Viana do Castelo	37	123	0,4%	12,4%		Leixões	60,7	227,1	25,0%	-4,7%		Viana do Castelo	22	78	2,5%	6,8%	
Leixões	1.316	4.843	17,3%	-1,9%		Aveiro	0,7	2,2	0,2%			Leixões	207	752	23,8%	-0,8%	
Aveiro	543	2.184	7,8%	22,5%		Figueira da Foz	1,2	6,3	0,7%	15,8%		Aveiro	85	283	9,0%	3,7%	
Figueira da Foz	177	675	2,4%	3,6%		Lisboa	34,1	125,8	13,8%	-5,6%		Figueira da Foz	41	152	4,8%	7,8%	
Lisboa	1.304	4.124	14,8%	22,0%		Setúbal	12,3	55,2	6,1%	-2,1%		Lisboa	199	703	22,3%	9,5%	
Setúbal	604	2.217	7,9%	6,6%		Sines	142,0	492,6	54,2%	-10,8%		Setúbal	140	532	16,8%	8,8%	
Sines	3.814	13.721	49,2%	-8,7%		Total	251,0	909,2	100,0%	-7,8%		Sines	175	635	20,1%	2,4%	
Faro	7	28	0,1%	65,4%							Faro	2	7	0,2%	75,0%		
Total	7.803	27.914	100,0%	-0,2%							Total	884	3.158	100,0%	4,6%		
Varição homóloga						Varição homóloga						Varição homóloga					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023		2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023		2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-9,3%	-5,1%	5,6%	-4,1%	13,8%	Mensal	-19,7%	13,1%	7,3%	1,5%	-2,4%	Mensal	-5,8%	-19,0%	8,6%	-2,7%	12,9%
Acumulado	-0,0%	-4,1%	-0,2%	-2,1%	-0,2%	Acumulado	3,9%	-5,3%	9,3%	-1,0%	-7,8%	Acumulado	-1,2%	-5,7%	-3,6%	-2,9%	6,4%

Ao nível de cada porto e em termos acumulados, releva-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado nos portos de Lisboa, de +22% (+745 mil toneladas), e de Aveiro, de +22,5% (+401 mil toneladas), a que também se associou o porto de Setúbal, com +6,6% (+136 mil toneladas), mas que foi principalmente contrariado pela quebra de tráfego verificada no porto de Sines, com -8,7% (-1,3 milhões de toneladas) e, numa segunda linha, por Leixões, com -1,9% (-96 mil toneladas). Os restantes portos, com menor dimensão (Figueira da Foz, Viana do Castelo e Faro), observaram todos incrementos de tráfego, apesar de modestos em valor absoluto.

O movimento de contentores, e particularmente como consequência deste tráfego no porto de Sines, caiu -7,8% no primeiro quadrimestre de 2023, quando comparado com o período homólogo de 2022, cifrando-se em 909 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), sendo igualmente de assinalar que este tipo de tráfego registou um decréscimo no sistema portuário de -2,4% em abril, com variações negativas em todos os portos que movimentam contentores, com exceção de Aveiro (ver Quadro 1).

Concretamente, em termos acumulados, no porto de Sines observou-se a maior redução, de -10,8%, do movimento de contentores (-60 mil TEU), mas que igualmente ocorreu em Leixões (-11 mil TEU; -4,7%), Lisboa (-7 mil TEU; -5,6%) e Setúbal (- mil TEU; -2,1%), registando-se apenas uma evolução favorável na Figueira da Foz (+ mil TEU; +15,8%) e em Aveiro (+2 mil TEU).

Em abril do corrente ano de 2023 registaram-se 884 escalas de navios no sistema portuário, ou seja +12,9% que no mesmo mês de 2022, contribuindo para um crescimento acumulado no primeiro quadrimestre de +4,6%, correspondendo a 3 158 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+61 escalas) e de Setúbal (+43 escalas). Com exceção de Leixões e Portimão, todos os restantes portos observaram um incremento de escalas de navios neste quadrimestre (ver Quadro 1).

De forma sintética serão de relevar as seguintes evoluções mais relevantes nos mercados portuários, considerados pelo binómio porto-tipologia de carga movimentada:

- Destacam-se os acréscimos de movimentação de Outros Granéis Sólidos (+459 mil toneladas; +129,5%) e Outros Granéis Líquidos (+209 mil toneladas; +165,6%) no porto de Lisboa, da Carga Fracionada (+223 mil toneladas; +31,3%), Produtos Agrícolas (+277 mil toneladas) e Produtos Petrolíferos (+186 mil toneladas) em Aveiro, e também do Petróleo Bruto em Sines (+279 mil toneladas; +8,5%);

e

- As maiores quebras foram observadas nos mercados da Carga Contentorizada, Gás Liquefeito, Produtos Petrolíferos e Outros Granéis Líquidos no porto de Sines, respetivamente de -9,9% (-644 mil toneladas), -31,3% (-607 mil toneladas), -8,5% (-250 mil toneladas) e -46,5% (-102 mil toneladas), sendo também de referenciar os decréscimos de movimentação observados nos Outros Granéis Líquidos em Aveiro (-197 mil toneladas; -43,5%) e Sines (-102 mil toneladas; -46,5%), nos Outros Granéis Sólidos em Aveiro (-163 mil toneladas; -26,5%) e Leixões (-116 mil toneladas; -20%) e da Carga Contentorizada em Leixões (-112 mil toneladas; -4,7%).

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 entre janeiro e abril de 2023 foram desembarcadas 17,1 milhões de toneladas, que representam 61,4% do tráfego total, traduzindo um incremento de +3,6%, e embarcadas 10,8 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -5,8%.

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol nos primeiros quatro meses de 2023, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho melhor que o homólogo espanhol, na medida em que, conforme já mencionado, em Portugal constatou-se um nível de movimentação acumulado similar a 2022 (27,9 milhões de toneladas), e no conjunto dos portos espanhóis observou-se uma redução de -2,1%, correspondendo a 176,5 milhões de toneladas, invertendo a tendência qualitativa do primeiro trimestre.

No âmbito específico do movimento de contentores, ambos os sistemas portuários observaram evoluções negativas no primeiro quadrimestre de 2023, quando comparados com 2022, tendo essa penalização sido menos intensa no sistema portuário português (909 mil TEU) que verificou uma redução de -7,8%, enquanto no sistema portuário espanhol, que movimentou 5,2 milhões de TEU, a quebra foi de -8,1%.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

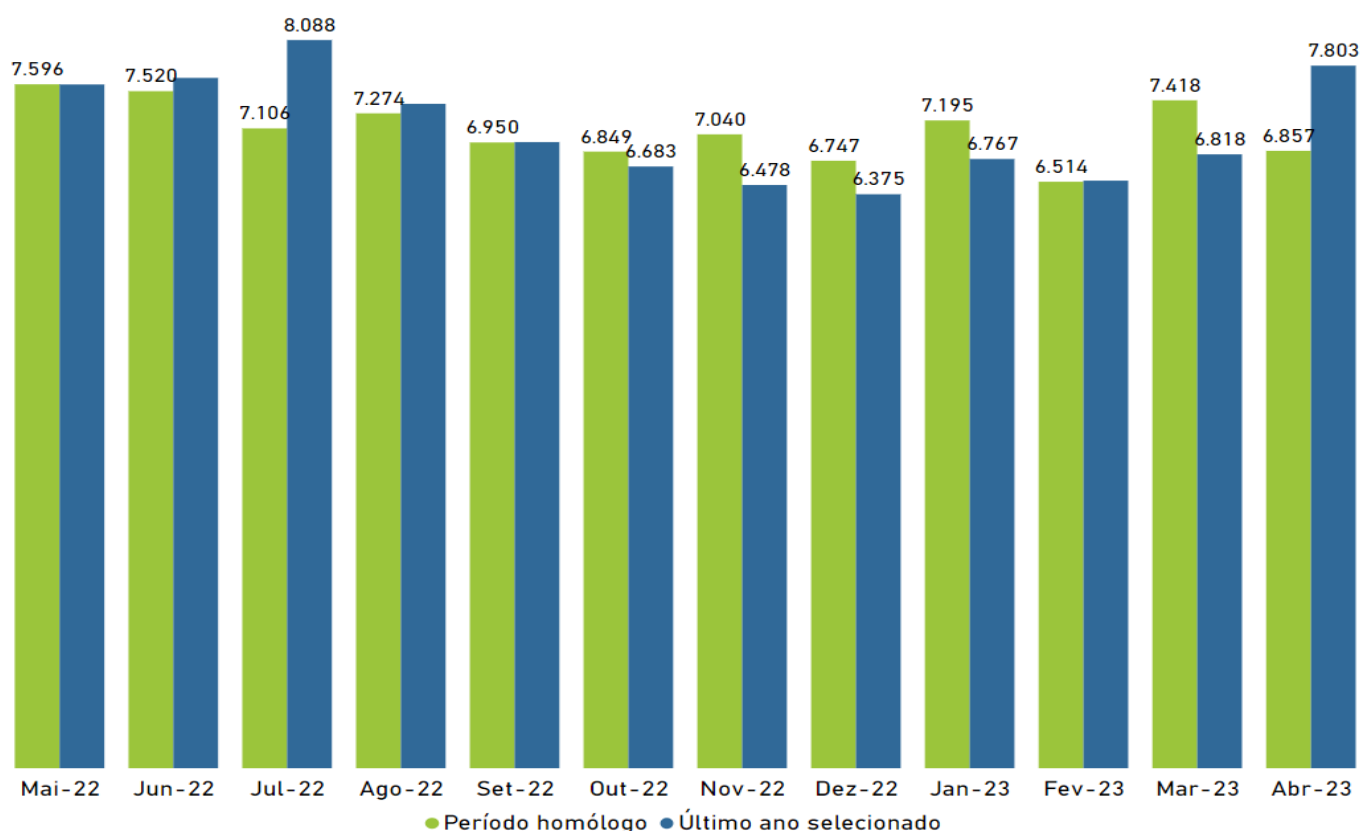
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do Continente no período de janeiro a abril de 2023, relativamente a:

- 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 abril cifrou-se em 7,8 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +13,8% relativamente ao mês homólogo de 2022, permitindo que o tráfego acumulado do primeiro quadrimestre, de 27,9 milhões de toneladas, praticamente anulasse a quebra de movimentação que tinha sido observada no primeiro trimestre (ver Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a abril de 2023 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em abril e acumulado de 2023

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	37	123	0,4%	12,4%
Leixões	1.316	4.843	17,3%	-1,9%
Aveiro	543	2.184	7,8%	22,5%
Figueira da Foz	177	675	2,4%	3,6%
Lisboa	1.304	4.124	14,8%	22,0%
Setúbal	604	2.217	7,9%	6,6%
Sines	3.814	13.721	49,2%	-8,7%
Faro	7	28	0,1%	65,4%
Total	7.803	27.914	100,0%	-0,2%

Variação homóloga					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-9,3%	-5,1%	5,6%	-4,1%	13,8%
Acumulado	-0,0%	-4,1%	-0,2%	-2,1%	-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 no período correspondente ao primeiro quadrimestre observa uma tendência de decréscimo de -1,7%, não podendo ser ignorado neste contexto o período pandémico de 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 (ver Quadro 3).

Acompanhando esta tendência decrescente, a observada nos dois portos nacionais com maior nível de movimentação, concretamente de Sines e Leixões, 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 -1,8% e sendo o porto nacional com maior quota de mercado (49,2%), 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; e

- Em Leixões (-7,3%), terá naturalmente de se considerar o efeito do encerramento da refinaria da GALP em Leça da Palmeira, que era responsável pela quase totalidade do movimento de granéis líquidos no porto em apreço, e apresentando um impacto estimado de quebra de tráfego superior a 5 milhões de toneladas.

A estes dois portos, juntam-se ainda Setúbal e Viana do Castelo, com taxas de variação média negativas, respetivamente -1,5% e -2,6%, constatando-se, por sua vez, evoluções médias de crescimento em Aveiro (+4,7%), Figueira da Foz (+4,7%), Lisboa (+3,1%) e Faro (+2,5%).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) nos primeiros quadrimestres do período 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
⊕ Viana do Castelo	136	148	122	109	123	0,4 %	128	-2,6 %
⊕ Leixões	6.563	6.588	5.030	4.939	4.843	17,3 %	5.593	-7,3 %
⊕ Aveiro	1.816	1.794	1.874	1.783	2.184	7,8 %	1.890	4,7 %
⊕ Figueira da Foz	561	650	533	651	675	2,4 %	614	4,7 %
⊕ Lisboa	3.649	2.758	3.082	3.379	4.124	14,8 %	3.398	3,1 %
⊕ Setúbal	2.358	2.107	2.184	2.081	2.217	7,9 %	2.190	-1,5 %
⊕ Sines	14.744	14.552	15.728	15.026	13.721	49,2 %	14.754	-1,8 %
⊕ Faro	25	39	29	17	28	0,1 %	28	2,5 %
⊕ Portimão								
Total	29.854	28.637	28.581	27.984	27.914	100,0 %	28.594	-1,7 %

✓ Por Porto

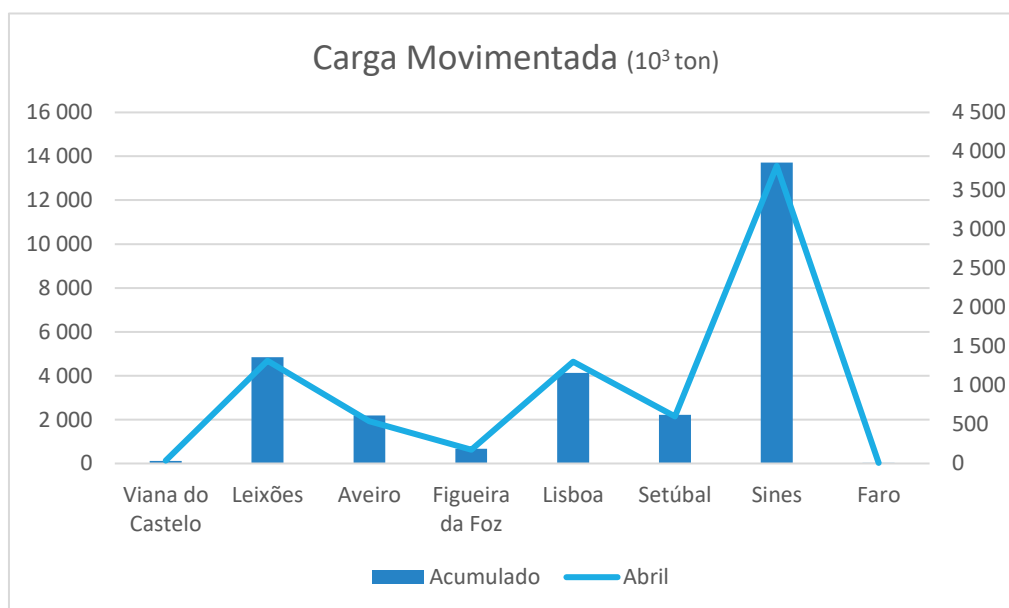
Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota de 49,2%, tendo movimentado entre janeiro e abril de 2023, 13,7 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao quadrimestre homólogo do ano transato -1,3 milhões de toneladas, representando -8,7%, assinalando-se no entanto que no mês de abril, e pela primeira vez no ano corrente, este porto regista uma evolução mensal favorável (+4%) relativamente ao mês homólogo de 2022 (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Leixões apresenta um movimento acumulado de 4,8 milhões de toneladas, continuando com um desempenho negativo no primeiro quadrimestre de 2023 (-96 mil toneladas; -1,9%), sendo que, à semelhança de Sines, apresenta uma evolução positiva considerando-se isoladamente o mês de abril (+3,4%).

Todos os restantes portos verificaram um crescimento entre janeiro e abril de 2023, praticamente compensando as quebras anteriormente referidas, relevando-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado nos portos de Lisboa, de +22% (+745 mil toneladas), para um total de 4,1 milhões de toneladas, e de Aveiro, de +22,5% (+401 mil toneladas) que movimentou 2,2 milhões de toneladas, aos quais ainda se associou o porto de Setúbal, com +6,6% (+136 mil toneladas), e movimentando também 2,2 milhões de toneladas.

Os restantes portos, com expressão mais reduzida, concretamente Figueira da Foz, Viana do Castelo e Faro, com movimentos acumulados de, respetivamente, 675 mil toneladas, 123 mil toneladas e 28 mil toneladas, observaram todos incrementos de tráfego, ou seja, +3,6%, +12,4% e +65,4%.

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em abril e acumulado de 2023



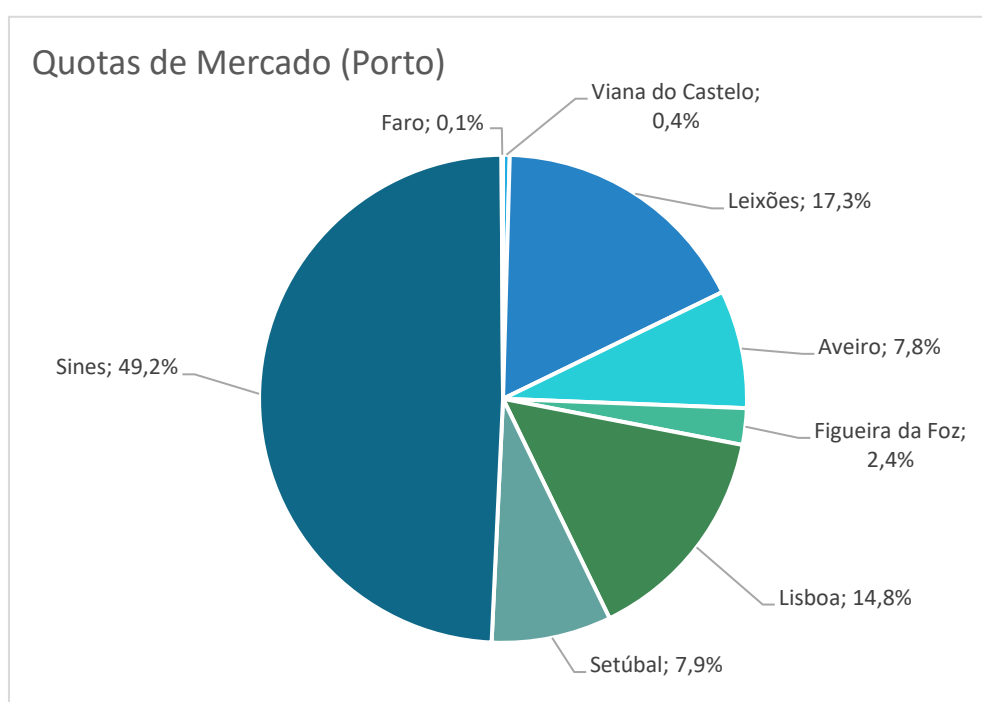
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em abril e acumulado de 2023

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	37	0,5%	19 ●	111,7%	123	0,4%	14 ●	12,4%
⊕ Leixões	1.316	16,9%	43 ●	3,4%	4.843	17,3%	-96 ●	-1,9%
⊕ Aveiro	543	7,0%	156 ●	40,3%	2.184	7,8%	401 ●	22,5%
⊕ Figueira da Foz	177	2,3%	-6 ●	-3,2%	675	2,4%	24 ●	3,6%
⊕ Lisboa	1.304	16,7%	547 ●	72,2%	4.124	14,8%	745 ●	22,0%
⊕ Setúbal	604	7,7%	43 ●	7,6%	2.217	7,9%	136 ●	6,6%
⊕ Sines	3.814	48,9%	147 ●	4,0%	13.721	49,2%	-1.305 ▼	-8,7%
⊕ Faro	7	0,1%	-2 ●	-24,1%	28	0,1%	11 ●	65,4%
Total	7.803	100,0%	946 ●	13,8%	27.914	100,0%	-70 ●	-0,2%

▼ < -100 ● -100 ≤ ≤ +100 ● > +100

Para além de Sines deter a maioria da quota de mercado de movimentação de mercadorias, 49,2%, conforme anteriormente referido, regista-se a seguinte ordem decrescente nos restantes portos: Leixões (17,3%); Lisboa (14,8%); Setúbal (7,9%), Aveiro (7,8%); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,4%) e Faro (0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2023)



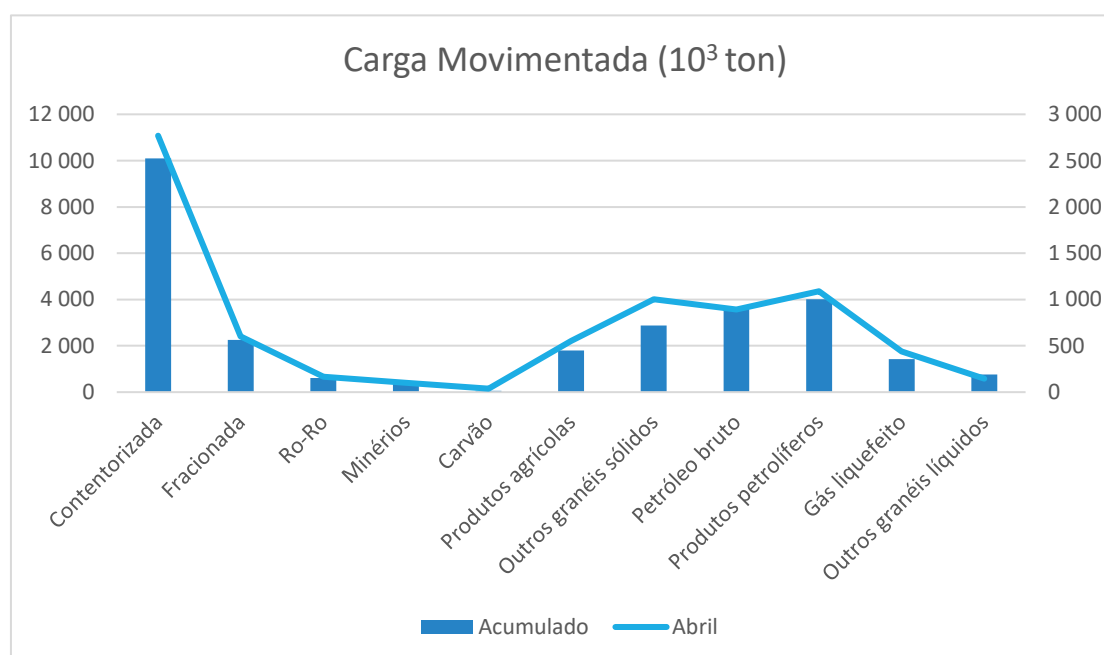
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (36,2%), os Produtos Petrolíferos (14,4%) e o Petróleo Bruto (12,9%), que representam no seu conjunto 63,4% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de -6,7% (-721 mil toneladas), +0,4% (+17 mil toneladas) e +8,7% (+289 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (10,3%), a Carga Fracionada (8,1%), os Produtos Agrícolas (6,4%) e o Gás Liquefeito (5,1%), as primeiras três observando acréscimos de movimentação entre janeiro e abril de 2023, respetivamente, +9,8% (+257 mil toneladas), +20,9% (+390 mil toneladas), e +20,7% (+309 mil toneladas), e, o Gás Liquefeito sofrendo uma quebra de -28,2% (-564 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se registou uma evolução positiva nos Minérios (+106 mil toneladas; +34,8%), tendo as restantes registado decréscimos de movimentação, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-94 mil toneladas; -10,9%), Carvão (-43 mil toneladas; -42,6%) e tráfego *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (-15 mil toneladas; -2,4%).

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em abril e acumulado de 2023



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em abril e acumulado de 2023

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)
☐ Carga geral	3.539	45,3%	211 ●	6,3%	12.965	46,4%	-347 ▼	-2,6%
☒ Contentorizada	2.769	35,5%	14 ●	0,5%	10.092	36,2%	-721 ▼	-6,7%
☒ Fracionada	601	7,7%	203 ●	50,9%	2.259	8,1%	390 ●	20,9%
☒ Ro-Ro	168	2,2%	-6 ●	-3,4%	614	2,2%	-15 ●	-2,4%
☐ Granéis sólidos	1.697	21,7%	628 ●	58,7%	5.141	18,4%	629 ●	13,9%
☒ Minérios	102	1,3%	48 ●	87,7%	409	1,5%	106 ●	34,8%
☒ Carvão	37	0,5%	-25 ●	-39,9%	58	0,2%	-43 ●	-42,6%
☒ Produtos agrícolas	553	7,1%	267 ●	93,6%	1.799	6,4%	309 ●	20,7%
☒ Outros granéis sólidos	1.004	12,9%	338 ●	50,7%	2.875	10,3%	257 ●	9,8%
☐ Granéis líquidos	2.568	32,9%	107 ●	4,4%	9.809	35,1%	-352 ▼	-3,5%
☒ Petróleo bruto	894	11,5%	14 ●	1,6%	3.591	12,9%	289 ●	8,7%
☒ Produtos petrolíferos	1.089	14,0%	167 ●	18,1%	4.016	14,4%	17 ●	0,4%
☒ Gás liquefeito	440	5,6%	-24 ●	-5,2%	1.433	5,1%	-564 ▼	-28,2%
☒ Outros granéis líquidos	145	1,9%	-49 ●	-25,4%	769	2,8%	-94 ●	-10,9%
Total	7.803	100,0%	946 ●	13,8%	27.914	100,0%	-70 ●	-0,2%

▼ < -100 ● -100 ≤ ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no acumulado do primeiro quadrimestre de 2023:

- A categoria da Carga Geral totalizou 13 milhões de toneladas, tendo observado uma redução de -2,6% (-347 mil toneladas), essencialmente pela quebra no movimento de Carga Contentorizada (-721 mil toneladas; -6,7%), que somou 10,1 milhões de toneladas, em particular no porto de Sines, onde este segmento de carga caiu -644 mil toneladas (-9,9%) para 5,9 milhões de toneladas, mas também de Leixões (-112 mil toneladas; -4,7%) e, com expressão mais baixa, em Setúbal (-7 mil toneladas; -1,2%) e na Figueira da Foz (-7 mil toneladas; -17,7%).

Por sua vez, no porto de Lisboa registou-se um acréscimo desta tipologia de carga (+21 mil toneladas; +1,6%), sendo ainda de assinalar o movimento de 29 mil toneladas em Aveiro, em contraponto com o período homólogo de 2022 onde neste porto não tinha sido movimentada qualquer carga em contentores.

A Carga Fracionada cresceu +20,9%, para um total de 2,3 milhões de toneladas, para o qual contribuiu a evolução positiva verificada nos portos de Aveiro (+223 mil toneladas; +31,3%), de Leixões (+73 mil toneladas; +21,1%), de Setúbal (+49 mil toneladas; +12,6%) e da Figueira da Foz (+36 mil toneladas; +11,7%).

Por sua vez, o tráfego Ro-Ro observou uma redução de -2,4% (-15 mil toneladas), totalizando 614 mil toneladas, tendo por base a quebra de -11,6% verificada no porto de Leixões (-58 mil toneladas), parcialmente compensada por Setúbal (+43 mil toneladas; +37,8%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 5,1 milhões de toneladas, cresceram +13,9% (+629 toneladas), particularmente com suporte nos acréscimos de movimento observados nos Produtos Agrícolas (1,8 milhões de toneladas) de +20,7% (+309 mil toneladas), em especial em Aveiro (+277 mil toneladas), e nos Outros Granéis Sólidos (2,9 milhões de toneladas) de +9,8% (+257 mil toneladas), com relevo para o porto de Lisboa (+459 mil toneladas; +129,5%).

Nesta categoria de carga verificou-se igualmente um crescimento dos Minérios (+106 mil toneladas; +34,8%), que totalizaram 409 mil toneladas, fundamentalmente com base no seu incremento em Leixões (+90 mil toneladas; +75,9%), a par da redução de -42,6% (-43 mil toneladas) verificada na movimentação de Carvão que apenas totalizou 58 mil toneladas no sistema portuário;

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 9,8 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -3,5% (-352 mil toneladas), a maior quebra ocorreu no Gás Liquefeito, cujo total de 1,4 milhões de toneladas representa um decréscimo de -28,2% (-564 mil toneladas), essencialmente pela diminuição de movimentação no porto de Sines (-607 mil toneladas; -31,3%), a que se associou também uma diminuição do movimento dos Outros Granéis Líquidos que, com um total de 769 mil toneladas, apresentou uma redução de -10,9% (-94 mil toneladas), essencialmente com origem em Aveiro (-197 mil toneladas; -43,5%) e Sines (-102 mil toneladas; -46,5%) e em que o incremento observado em Lisboa (+209 mil toneladas; +165,6%), não foi suficiente para contrabalançar.

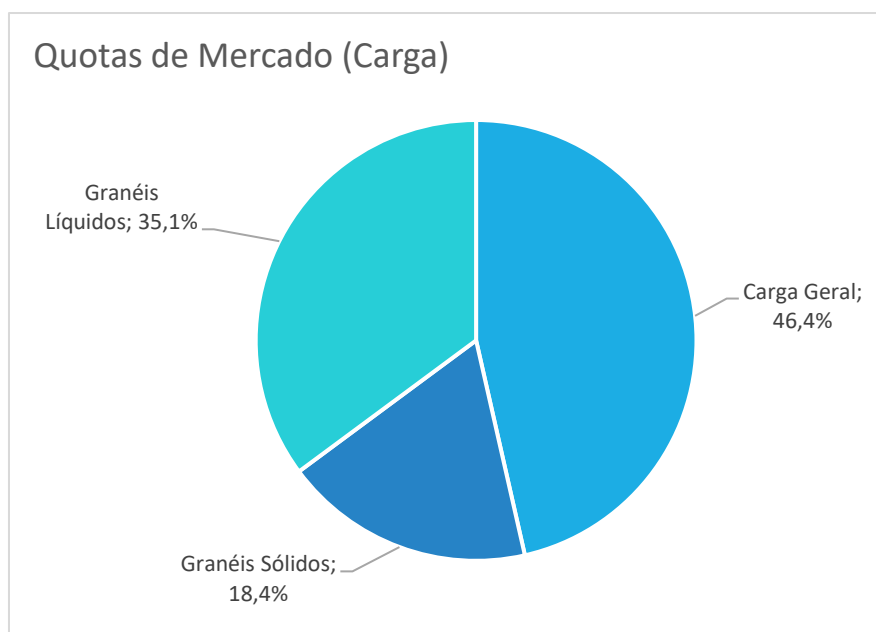
Por sua vez, quer o Petróleo Bruto, quer os Produtos Petrolíferos, com movimentos de 3,6 milhões de toneladas e 4 milhões de toneladas, registaram, respetivamente, um incremento de +8,7% (+289 mil toneladas) e um nível de tráfego similar ao ano anterior.

A evolução do Petróleo Bruto espelha essencialmente o respetivo mercado no porto de Sines, o qual representou praticamente a totalidade do movimento desta tipologia de carga no sistema portuário, contudo, já no caso dos Produtos Petrolíferos, o saldo praticamente nulo relativamente ao ano transato, deriva do crescimento observado nos portos de Leixões, Aveiro e Lisboa, contrabalançado pela quebra observada essencialmente em Sines e, em expressão muito mais reduzida, em Setúbal.

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 46,4% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 18,4% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 35,1% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Acumulado/2023)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2023)

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	68	0,5%	48	0,9%	7	0,1%	123	0,4%
Leixões	3 133	24,2%	863	16,8%	846	8,6%	4 843	17,3%
Aveiro	965	7,4%	730	14,2%	489	5,0%	2 184	7,8%
Figueira da Foz	375	2,9%	300	5,8%	0	0,0%	675	2,4%
Lisboa	1 369	10,6%	2 094	40,7%	660	6,7%	4 124	14,8%
Setúbal	1 165	9,0%	973	18,9%	79	0,8%	2 217	7,9%
Sines	5 889	45,4%	105	2,0%	7 727	78,8%	13 721	49,2%
Faro		0,0%	28	0,5%	0	0,0%	28	0,1%
Totais Categoria	12 965	46,4% 100,0%	5 141	18,4% 100,0%	9 809	35,1% 100,0%	27 914	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 30 mercados, no valor global de +2,3 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 23 mercados representando -2,4 milhões de toneladas, originado um nível de movimentação global do sistema portuário similar a 2022 (-0,2%) (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado /2023)

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	68	23,7%	3 133	-3,0%	965	35,3%	375	8,2%	1 369	1,2%	1 165	7,9%	5 889	-9,8%	0		12 965	-2,6%
Contentorizada			2 276	-4,7%	29		34	-17,7%	1 316	1,6%	570	-1,2%	5 868	-9,9%			10 092	-6,7%
Fracionada	68	23,7%	415	21,1%	936	31,3%	342	11,7%	53	-8,4%	438	12,6%	6	44,7%			2 259	20,9%
Ro-Ro			442	-11,6%	0						157	37,8%	14	-1,7%			614	-2,4%
Granéis sólidos	48	1,1%	863	-7,3%	730	18,4%	300	-0,2%	2 094	31,6%	973	5,6%	105	20,2%	28	65,4%	5 141	13,9%
Minérios			208	75,9%							201	8,5%					409	34,8%
Carvão											58	-26,5%		-100,0%			58	-42,6%
Produtos agrícolas	16	152,4%	190	-18,1%	277				1 281	3,6%	33	161,2%	2			-100,0%	1 799	20,7%
Outros granéis sólidos	32	-21,6%	465	-20,0%	453	-26,5%	300	-0,2%	813	129,5%	682	5,6%	103	57,4%	28	91,7%	2 875	9,8%
Granéis líquidos	7	0,0%	846	9,1%	489	7,9%	0	-100,0%	660	52,0%	79	0,0%	7 727	-8,1%	0		9 809	-3,5%
Petróleo bruto			18	124,0%		0,0%					0		3 573	8,5%			3 591	8,7%
Produtos petrolíferos	7	0,0%	771	10,1%	186	0,0%			325	5,4%	24	-20,1%	2 702	-8,5%			4 016	0,4%
Gás liquefeito			51	-8,0%	47	0,0%					0		1 334	-31,3%			1 433	-28,2%
Outros granéis líquidos			6	-50,8%	256	0,0%		-100,0%	335	165,6%	55	12,5%	117	-46,5%			769	-10,9%
Total Geral	123	12,4%	4 843	-1,9%	2 184	22,5%	675	3,6%	4 124	22,0%	2 217	6,6%	13 721	-8,7%	28	65,4%	27 914	-0,2%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (36,2%) e que foi movimentada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou uma redução de -6,7%, particularmente pela redução deste tráfego nos mercados de Sines, Leixões, Setúbal e Figueira da Foz, tendo apenas sido registadas evoluções favoráveis em Lisboa e Aveiro.

A Carga Fracionada, que representa 8,1% do movimento do sistema portuário, tem a sua maior expressão em Aveiro, onde atingiu 936 mil toneladas, pese embora tenha sido movimentada em todos os portos com exceção de Faro, e tendo observado incrementos em todos os mercados portuários com exceção de Lisboa, saldando num crescimento global de +20,9%.

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 (-2,4%), ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal e Sines onde se observaram, respetivamente, um incremento e um nível de movimentação similar a 2022.

Os Minérios, com uma expressão de 1,5% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram crescimentos nos mercados associados aos portos de Leixões e Setúbal, originando uma evolução positiva deste segmento de tráfego de +34,8%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado em Setúbal e registando uma quebra global de -42,6%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,4% do tráfego total, foram também movimentados em todos os portos, excluindo Faro, e apresentaram uma evolução favorável, com exceção de Leixões e de Faro, permitindo um incremento global deste segmento de tráfego de +20,7%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 10,3% do tráfego do sistema portuário, observaram um incremento global de +9,8%, essencialmente pelo crescimento observado em Lisboa, e em menor escala apoiado por Setúbal, Sines e Faro, e mitigado pelas reduções observadas em Aveiro e Leixões, mas também, apesar de em expressão muito mais reduzida, em Viana do Castelo e Figueira da Foz.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,9% do movimento total, registou um crescimento de +8,7%, tendo essencialmente por base o seu incremento em Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,4% do movimento de carga no sistema portuário, mantiveram um nível de movimentação semelhante a 2022, com suporte nos incrementos verificados em Aveiro, Leixões e Lisboa, e quebra de tráfego fundamentalmente em Sines, e apoiada, em muito menor expressão, por Setúbal.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,1%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Leixões e Aveiro, tendo verificado uma redução de -28,2%, essencialmente pela quebra verificada em Sines.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 2,8% do sistema portuário, constatou-se uma redução de -10,9%, principalmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Aveiro e Sines, e com bem menor expressão na Figueira da Foz, e cujas evoluções favoráveis em Lisboa e Setúbal não foram suficientes para compensar.

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

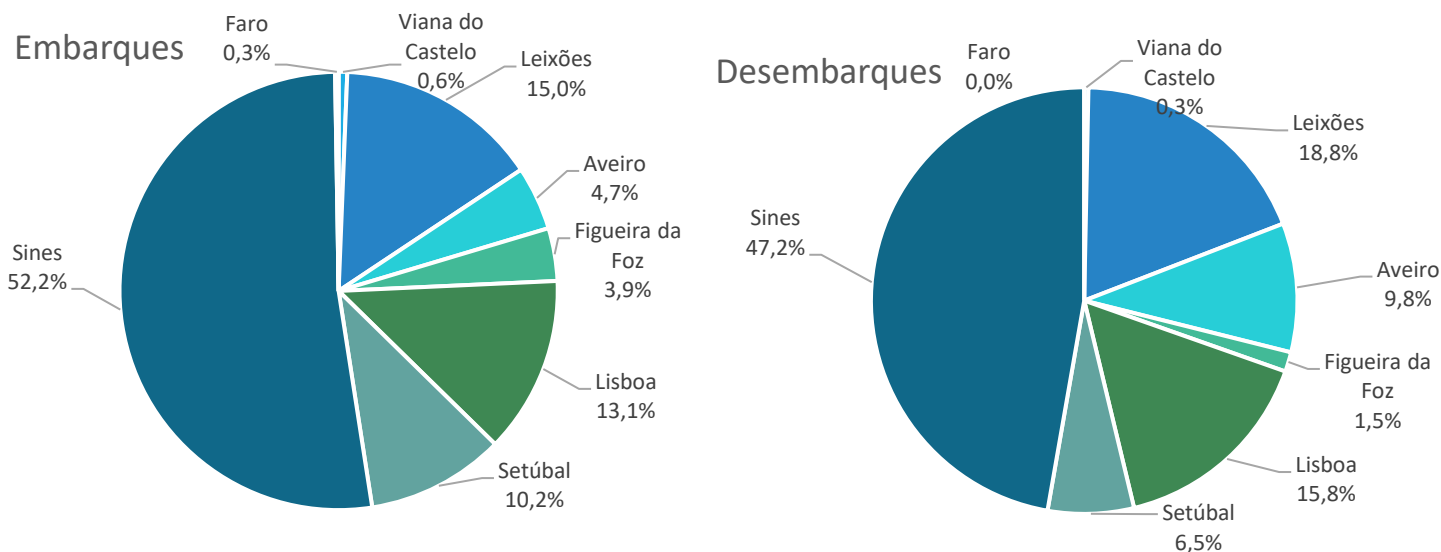
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 nos primeiros quatro meses de 2023, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 61,4% do movimento portuário e registou um total de 17,1 milhões de toneladas, o que se traduz num crescimento de +591 mil toneladas (+3,6%) relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 10,8 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -661 mil toneladas (-5,8%).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2023)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Acumulado/2023)

Porto \ Fluxo	Jan-Abr / 2023 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	68	55	55,5%	44,5%	3	3,9%	11	25,4%
Leixões	1 618	3 225	33,4%	66,6%	-123	-7,0%	27	0,8%
Aveiro	507	1 676	23,2%	76,8%	51	11,2%	350	26,4%
Figueira da Foz	419	256	62,1%	37,9%	-46	-10,0%	70	37,8%
Lisboa	1 406	2 718	34,1%	65,9%	68	5,1%	677	33,2%
Setúbal	1 100	1 117	49,6%	50,4%	-14	-1,3%	151	15,6%
Sines	5 619	8 102	41,0%	59,0%	-610	-9,8%	-695	-7,9%
Faro	28	0	100,0%		11	65,4%		
Total Geral	10 765	17 149	38,6%	61,4%	-661	-5,8%	591	3,6%

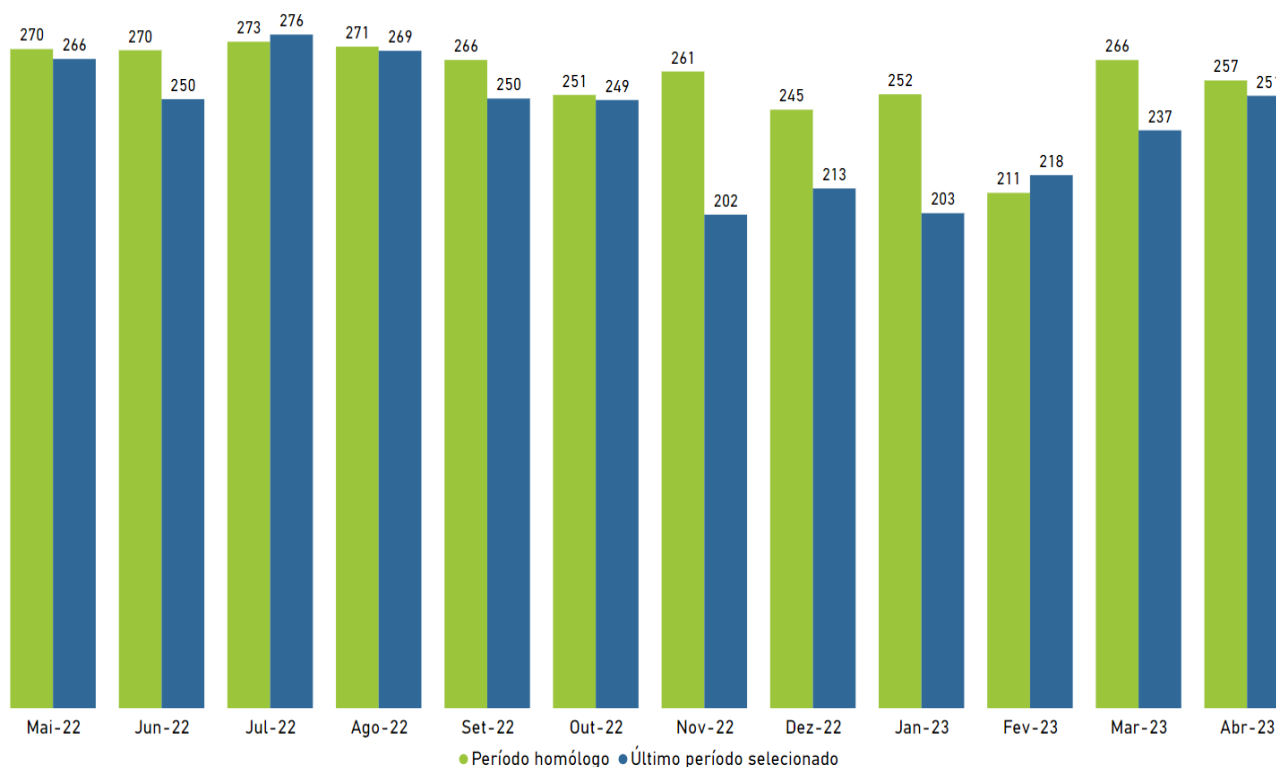
2.2 Movimento Geral de Contentores

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, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 36,2%, e ainda parte da quota de 2,2% relativa à carga Ro-Ro, o que justifica uma 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 entre janeiro e abril de 2023 um movimento de 909 mil TEU, ou seja, um decréscimo de -7,8% (-77 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2022, ou seja, prolongando-se pelo mês de abril, onde foram manuseados 251 mil TEU (-6 mil TEU; -2,4%), a tendência negativa que se observou no primeiro trimestre (ver Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a abril de 2023 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em abril e acumulado de 2023

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	60,7	227,1	25,0%	-4,7%
Aveiro	0,7	2,2	0,2%	
Figueira da Foz	1,2	6,3	0,7%	15,8%
Lisboa	34,1	125,8	13,8%	-5,6%
Setúbal	12,3	55,2	6,1%	-2,1%
Sines	142,0	492,6	54,2%	-10,8%
Total	251,0	909,2	100,0%	-7,8%

Variação homóloga					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-19,7%	15,1%	7,3%	1,5%	-2,4%
Acumulado	3,9%	-5,3%	9,3%	-1,0%	-7,8%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente à quebra de -10,8% (-60 mil TEU) deste tráfego no porto de Sines para um total de 493 mil TEU, porto este que detém uma quota de 54,2% deste mercado no sistema portuário, mas também nos portos de Leixões (-11 mil TEU; -4,7%), com um movimento de 227 mil TEU, Lisboa (-7 mil TEU; -5,6%), movimentando 126 mil TEU, e Setúbal (- mil TEU; -2,1%) com um movimento de 55 mil TEU.

Apenas os portos da Figueira da Foz, com um movimento de 6 mil TEU (+ mil TEU; +15,8%) e de Aveiro (+2 mil TEU) registaram uma evolução positiva deste tráfego no período em análise.

Se analisarmos o primeiro quadrimestre dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual do movimento de contentores (em TEU) no sistema portuário observa uma tendência negativa (-1,4%), resultando essencialmente da tendência negativa observada nos portos de Sines (-1,8%) e de Lisboa (-3,6%), 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 deste período de cinco anos (ver Quadro 10).

Será igualmente de assinalar, sem prejuízo do antedito, o facto desta análise particular se reportar apenas aos primeiros quatro meses de cada ano, bem como ocorrer normalmente uma variabilidade dos mercados portuários ao longo do ano, condicionando naturalmente eventuais projeções de evolução futura de tráfego no corrente ano.

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos primeiros quadrimestres do período 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	230,0	245,8	229,6	238,4	227,1	25,0%	234,2	-0,3%
Aveiro	0,0	0,0			2,2	0,2%	0,5	297,5%
Figueira da Foz	7,3	6,5	6,8	5,5	6,3	0,7%	6,5	-3,4%
Lisboa	145,4	91,7	112,4	133,2	125,8	13,8%	121,7	-3,6%
Setúbal	50,0	52,1	61,7	56,4	55,2	6,1%	55,1	2,5%
Sines	529,4	514,9	585,0	552,3	492,6	54,2%	534,8	-1,8%
Total	962,0	911,0	995,5	985,7	909,2	100,0%	952,7	-1,4%

✓ 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 (ver Quadro 11).

Quadro 11 – Contentores movimentados para o *hinterland* e em *transshipment* (Acumulado/2023)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	210	92,4%	42,2%	-5,1%	17	7,6%	4,2%	-0,8%	227
Aveiro	2	100,0%	0,5%		0	0,0%	0,0%		2
Figueira da Foz	6	100,0%	1,3%	15,8%	0	0,0%	0,0%		6
Lisboa	124	98,7%	25,0%	-5,6%	2	1,3%	0,4%	-5,6%	126
Setúbal	34	60,8%	6,7%	-8,9%	22	39,2%	5,2%		55
Sines	121	24,5%	24,3%	-33,9%	372	75,5%	90,2%	0,6%	493
Total Geral	497	54,6%	100,0%	-13,9%	413	45,4%	100,0%	1,0%	909

O volume de TEU movimentado nos primeiros quatro meses de 2023 em operações *transshipment* (413 mil TEU) corresponde a 45,4% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines em que atinge uma proporção de 75,5%, ocorrendo ainda nos portos de Setúbal, Leixões e Lisboa*, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 39,2%, 7,6% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 90,2%, a que se seguem os portos de Setúbal (5,2%), Leixões (4,2%), e Lisboa (0,4%).

O movimento de contentores com o *hinterland*, que apresenta uma proporção geral de 54,6%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 42,2%, a que se seguem os portos Lisboa com 25% e de Sines com 24,3%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal com 6,7% e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro com quotas residuais de, respetivamente, 1,3% e 0,5%.

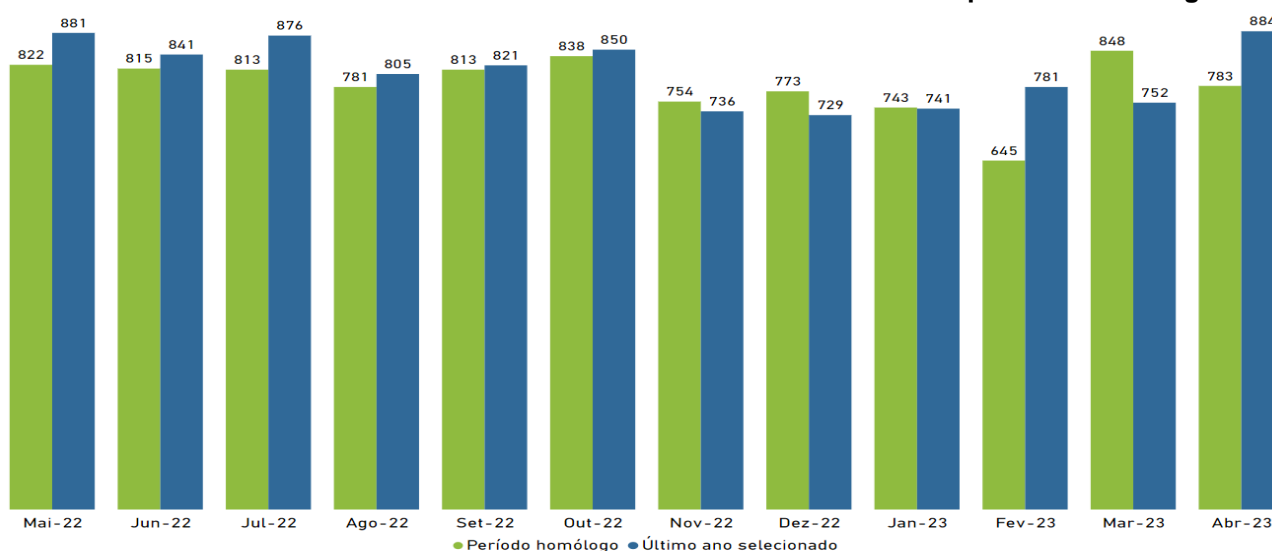
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 24,5%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 60% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e em Aveiro.

* Os valores de repartição dos tráfegos para o *hinterland* e *transshipment* no porto de Lisboa foram estimados com base em histórico anterior, em face da não disponibilização atual destes dados pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A..

2.3 Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou no mês de abril, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 884 escalas de navios, o que representa um incremento de +12,9% em relação ao mês homólogo de 2022, contribuindo para o crescimento de +4,6% nos primeiros quatro meses de 2023, totalizando 3 158 escalas de navios (ver Quadro 12).

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a abril de 2023 e períodos homólogos



Quadro 12 – Escalas de navios em abril e acumulado de 2023

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
Viana do Castelo	22	78	2,5%	6,8%	
Leixões	207	752	23,8%	-0,8%	
Aveiro	85	283	9,0%	3,7%	
Figueira da Foz	41	152	4,8%	7,8%	
Lisboa	199	703	22,3%	9,5%	
Setúbal	140	532	16,8%	8,8%	
Sines	175	635	20,1%	2,4%	
Faro	2	7	0,2%	75,0%	
Portimão	13	16	0,5%	-15,8%	
Total	884	3.158	100,0%	4,6%	
Variação hómologa					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-5,8%	-19,0%	8,6%	-2,7%	12,9%
Acumulado	-1,2%	-5,7%	-3,6%	-2,9%	4,6%

Analisando os primeiros quadrimestres dos últimos cinco anos, observa-se uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-2%), 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, com especial impacto no porto de Lisboa (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios nos primeiros quadrimestres do período 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ^{^3} t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	72	68	82	73	78	2,5 %	91	2,0 %
Leixões	839	843	814	758	752	23,8 %	1.045	-2,7 %
Aveiro	340	342	361	273	283	9,0 %	417	-4,5 %
Figueira da Foz	135	155	138	141	152	4,8 %	191	3,0 %
Lisboa	795	608	518	642	703	22,3 %	875	-3,0 %
Setúbal	535	514	543	489	532	16,8 %	667	-0,1 %
Sines	684	679	646	620	635	20,1 %	799	-1,8 %
Faro	7	13	7	4	7	0,2 %	9	0,0 %
Portimão	13	4	1	19	16	0,5 %	34	5,3 %
Total	3.420	3.226	3.110	3.019	3.158	100,0 %	4.128	-2,0 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 23,8% e totalizando 752 escalas nos primeiros quatro meses de 2023, o que representou uma quebra de -0,8% relativamente ao mesmo período de 2022, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 703 (+9,5%) e 635 (+2,4%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22,3% e 20,1%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou um acréscimo de +12,1%, atingindo 65,1 milhões, com mais destaque, no caso dos portos de maior dimensão, no porto de Sines (+21,7%), cuja dimensão média de navio cresceu +32%, contribuindo igualmente para o incremento deste parâmetro médio no sistema portuário para 20,6 mil (+7,2%) (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (46,3%), totalizando 30,1 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 47,5 mil.

Poderá ainda sublinhar-se o crescimento conjunto da arqueação bruta acumulada e da dimensão média dos navios nos portos de Aveiro e de Portimão, sendo que o único porto que observou reduções, de forma conjunta, nestes dois parâmetros, foi o de Viana do Castelo.

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Acumulado/2023)

Porto \ Navios	Jan - Abr / 2023			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	78	309	4,0	2,5%	0,5%	6,8%	-8,9%	-14,7%
Leixões	752	9 905	13,2	23,8%	15,2%	-0,8%	-0,4%	0,4%
Aveiro	283	1 660	5,9	9,0%	2,6%	3,7%	9,7%	5,8%
Figueira da Foz	152	520	3,4	4,8%	0,8%	7,8%	7,8%	0,0%
Lisboa	703	15 104	21,5	22,3%	23,2%	9,5%	7,1%	-2,2%
Setúbal	532	7 006	13,2	16,8%	10,8%	8,8%	7,5%	-1,2%
Sines	635	30 134	47,5	20,1%	46,3%	2,4%	21,7%	18,8%
Portimão	16	401	25,1	0,5%	0,6%	-15,8%	11,1%	32,0%
Faro	7	19	2,7	0,2%	0,0%	75,0%	46,9%	-16,0%
Total Geral	3 158	65 059	20,6	100,0%	100,0%	4,6%	12,1%	7,2%

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Para uma apreciação mais realista 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 disponibilizada no [Portal do Puertos del Estado](#) sustenta uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha no primeiro quadrimestre de 2023, de -2,1%, que se pode comparar com um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um nível de movimentação similar ao período homólogo de 2002, e invertendo a tendência qualitativa mais penalizante que se observou no primeiro trimestre (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2023)

Sistema Portuário	Jan - Abr / 2023							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	12 965	-2,6%	5 141	13,9%	9 809	-3,5%	27 914	-0,2%
Espanha	85 008	-5,5%	31 343	3,4%	60 158	0,3%	176 510	-2,1%

Contudo, os portos espanhóis movimentaram nesse período 176,5 milhões de toneladas, ou seja 6,3 vezes mais que o sistema portuário nacional (27,9 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.

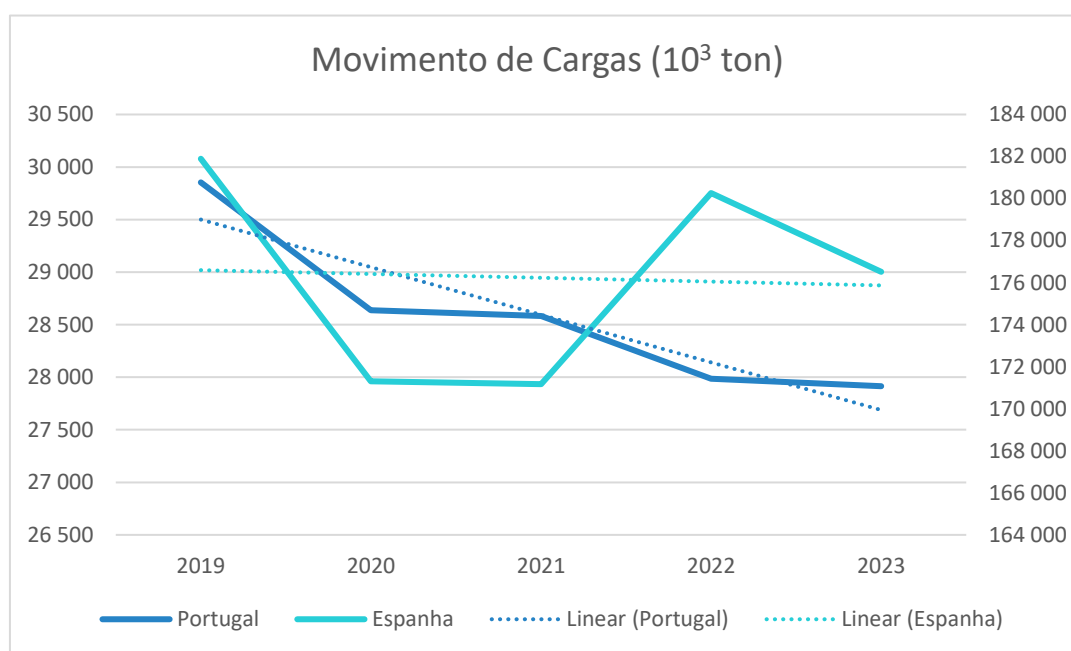
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral ambos os sistemas portuários observaram recuos, tendo, no entanto, o desempenho dos portos nacionais sido menos penalizante, verificando uma redução de -2,6%, em comparação com a quebra de -5,5% nos portos espanhóis;

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal também foi melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional se verificou um crescimento de +13,9% e no sistema portuário espanhol o incremento deste tipo de tráfego foi de apenas +3,4%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, constatando-se um melhor desempenho portuário em Espanha, observando um tráfego análogo a 2022, sendo que nos portos portugueses se verificou uma redução de -3,5%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro quadrimestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que os portos nacionais perderam -6,5% do movimento total de mercadorias, enquanto em Espanha essa redução foi de apenas 3% (ver Gráfico 9).

Gráfico 9 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Abr)



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se igualmente um desempenho menos penalizante do sistema portuário nacional que, embora registando uma redução de -7,8% entre janeiro e abril de 2023, totalizando 909 mil TEU, se compara com a quebra de -8,1% dos portos espanhóis que movimentaram 5,2 milhões de TEU (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2023)

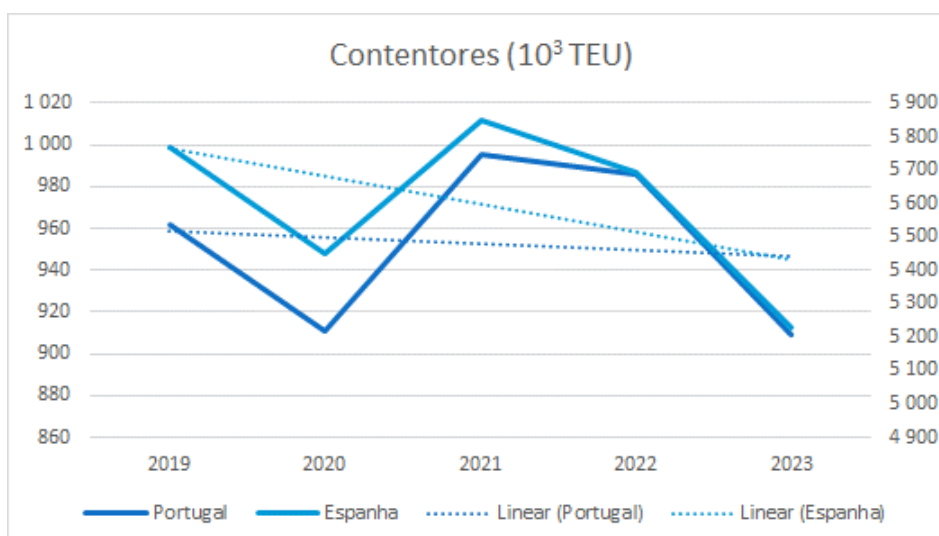
Sistema Portuário	Jan - Abr / 2023 mil TEU	Varição (%)
Portugal	909	-7,8%
<i>Hinterland</i>	497	-13,9%
<i>Transshipment</i>	413	1,0%
Espanha	5 230	-8,1%
<i>Hinterland</i>	2 566	-2,8%
<i>Transshipment</i>	2 664	-12,8%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registam uma redução de tráfego com o *hinterland*, sendo de maior expressão em Portugal (-13,9%) do que em Espanha (-2,8%).

Ao contrário, no caso do tráfego de *transshipment*, o sistema portuário português registou um movimento no primeiro quadrimestre de 2023 ligeiramente superior ao observado no período análogo do ano anterior (+1%), enquanto os portos espanhóis observaram no seu conjunto uma quebra de -12,8%.

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários nos primeiros quadrimestres desde 2019, os portos nacionais perderam -5,5% do tráfego observado no início desse quinquénio, tendo a quebra correspondente sido superior em Espanha (-9,3%) (ver Gráfico 10).

Gráfico 10 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Abr)



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Abr. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 769	14	0,5%	10 092	100,0%	-721	-6,7%
Viana do Castelo					36,2%	0	
Leixões	589	-25	-4,0%	2 276	22,5%	-112	-4,7%
Aveiro	9	9		29	0,3%	29	
Figueira da Foz	9	-6	-38,3%	34	0,3%	-7	-17,7%
Lisboa	357	-13	-3,6%	1 316	13,0%	21	1,6%
Setúbal	132	-16	-10,6%	570	5,6%	-7	-1,2%
Sines	1 673	64	4,0%	5 868	58,1%	-644	-9,9%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	601	203	50,9%	2 259	100,0%	390	20,9%
Viana do Castelo	23	16	228,3%	68	3,0%	13	23,7%
Leixões	129	34	35,4%	415	18,4%	73	21,1%
Aveiro	220	111	101,4%	936	41,4%	223	31,3%
Figueira da Foz	93	9	10,4%	342	15,1%	36	11,7%
Lisboa	17	2	13,7%	53	2,4%	-5	-8,4%
Setúbal	119	32	36,2%	438	19,4%	49	12,6%
Sines	1	0	22,4%	6	0,3%	2	44,7%
Faro		0			0,0%	0	
Ro-Ro	168	-6	-3,4%	614	100,0%	-15	-2,4%
Viana do Castelo		0		0	0,0%	0	
Leixões	125	-10	-7,5%	442	72,0%	-58	-11,6%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	41	6	16,3%	157	25,6%	43	37,8%
Sines	2	-2	-50,1%	14	2,3%	0	-1,7%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 539	211	6,3%	12 965	46,4%	-347	-2,6%

Granéis Sólidos	Abr. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	102	48	87,7%	409	100,0%	106	34,8%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	64	56	730,2%	208	50,9%	90	75,9%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	38	-9	-18,6%	201	49,1%	16	8,5%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	37	-25	-39,9%	58	100,0%	-43	-42,6%
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	37	-3	-7,2%	58	100,0%	-21	-26,5%
Sines		-22	-100,0%		0,0%	-22	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	553	267	93,6%	1 799	100,0%	309	20,7%
Viana do Castelo	3	0	-0,7%	16	0,9%	9	152,4%
Leixões	59	-12	-17,4%	190	10,6%	-42	-18,1%
Aveiro	103	103		277	15,4%	277	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	388	177	83,8%	1 281	71,2%	45	3,6%
Setúbal		0		33	1,8%	20	161,2%
Sines		0		2	0,1%	2	
Faro		0			0,0%	-2	-100,0%
Outros Granéis Sólidos	1 004	338	50,7%	2 875	100,0%	257	9,8%
Viana do Castelo	7	0	-1,9%	32	1,1%	-9	-21,6%
Leixões	123	-23	-15,7%	465	16,2%	-116	-20,0%
Aveiro	80	-99	-55,3%	453	15,8%	-163	-26,5%
Figueira da Foz	75	-9	-10,6%	300	10,4%	-1	-0,2%
Lisboa	442	394	826,4%	813	28,3%	459	129,5%
Setúbal	226	41	22,1%	682	23,7%	36	5,6%
Sines	42	36	632,0%	103	3,6%	37	57,4%
Faro	7	-2	-24,1%	28	1,0%	13	91,7%
Totais	1 697	628	58,7%	5 141	18,4%	629	13,9%

Granéis Líquidos	Abr. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	894	14	1,6%	3 591	100,0%	289	8,7%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	18	10	124,0%	18	0,5%	10	124,0%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	876	5	0,5%	3 573	99,5%	279	8,5%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 089	167	18,1%	4 016	100,0%	17	0,4%
Viana do Castelo	4	4		7	0,2%	0	0,0%
Leixões	194	15	8,6%	771	19,2%	71	10,1%
Aveiro	48	48		186	4,6%	186	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	80	-10	-10,9%	325	8,1%	17	5,4%
Setúbal	4	3	160,0%	24	0,6%	-6	-20,1%
Sines	759	107	16,4%	2 702	67,3%	-250	-8,5%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	440	-24	-5,2%	1 433	100,0%	-564	-28,2%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	12	0	0,1%	51	3,6%	-5	-8,0%
Aveiro	7	7		47	3,3%	47	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	422	-31	-6,8%	1 334	93,1%	-607	-31,3%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	145	-49	-25,4%	769	100,0%	-94	-10,9%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	2	-2	-48,2%	6	0,7%	-6	-50,8%
Aveiro	76	-22	-22,3%	256	33,3%	-197	-43,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	-4	-100,0%
Lisboa	21	-3	-12,9%	335	43,6%	209	165,6%
Setúbal	6	-11	-65,8%	55	7,1%	6	12,5%
Sines	40	-11	-21,9%	117	15,3%	-102	-46,5%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 568	107	4,4%	9 809	35,1%	-352	-3,5%

**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS**



**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS**



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**