



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Maio, 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 & reshipe* 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	9
✓ 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)	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	27
ANEXO	28

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 7,5 milhões de toneladas de carga no mês de maio de 2023, representando uma redução de -1,6% quando comparado com o mês homólogo de 2022, contribuindo para uma quebra de -0,5% no período acumulado dos primeiros cinco meses do ano, cujo total de movimento de carga se cifrou em 35,4 milhões de toneladas (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em maio 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 acumulado (%)	Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)			
Viana do Castelo	27	150	0,4%	-2,3%	Leixões	61,9	289,1	24,6%	-5,5%	Viana do Castelo	22	100	2,5%	2,0%			
Leixões	1.307	6.151	17,4%	-1,5%	Aveiro	0,6	2,8	0,2%		Leixões	228	980	24,2%	-0,4%			
Aveiro	527	2.711	7,7%	12,6%	Figueira da Foz	2,0	8,3	0,7%	10,1%	Aveiro	73	356	8,8%	2,3%			
Figueira da Foz	199	874	2,5%	1,6%	Lisboa	36,5	162,3	13,8%	-1,9%	Figueira da Foz	45	197	4,9%	7,7%			
Lisboa	884	5.008	14,2%	17,5%	Setúbal	14,1	69,3	5,9%	-2,3%	Lisboa	198	901	22,3%	8,8%			
Setúbal	525	2.742	7,7%	6,0%	Sines	151,6	644,2	54,8%	-8,2%	Setúbal	141	673	16,6%	8,4%			
Sines	3.995	17.716	50,1%	-6,9%	Total	266,8	1.176,0	100,0%	-6,1%	Sines	166	801	19,8%	-0,1%			
Faro	12	40	0,1%	54,9%						Faro	6	13	0,3%	85,7%			
Total	7.477	35.391	100,0%	-0,5%						Portimão	8	24	0,6%	-17,2%			
Variação hómologa					Variação hómologa					Variação hómologa							
	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	-9,2%	-28,9%	36,4%	-0,0%	-1,6%	Mensal	-16,3%	-11,8%	31,6%	-1,5%	0,3%	Mensal	-3,7%	-23,8%	10,3%	7,2%	0,7%
Acumulado	-2,1%	-9,2%	5,0%	-1,7%	-0,5%	Acumulado	-0,8%	-6,6%	11,4%	-1,1%	-6,1%	Acumulado	-1,7%	-9,7%	-1,0%	-0,8%	3,7%

Ao nível de cada porto e em termos acumulados, releva-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado nos portos de Lisboa, de +17,5% (+744 mil toneladas), e de Aveiro, de +12,6% (+304 mil toneladas), a que também se associou o porto de Setúbal, com +6% (+156 mil toneladas), mas que foi contrariado e superado pela quebra de tráfego verificada no porto de Sines, com -6,9% (-1,3 milhões de toneladas) e, numa segunda linha, por Leixões, com -1,5% (-93 mil toneladas). A movimentação de carga nos restantes portos, com menor dimensão, registou incrementos na Figueira da Foz (+14 mil toneladas; +1,6%) e Faro (+14 mil toneladas; +54,9%) e um decréscimo em Viana do Castelo (-3 mil toneladas; -2,3%).

O movimento de contentores, e particularmente como consequência do tráfego no porto de Sines, caiu -6,1% entre janeiro e maio de 2023, quando comparado com o período homólogo de 2022, cifrando-se em 1,2 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com variações negativas nos principais portos que movimentam contentores, apesar de se ter registado uma evolução praticamente neutra no sistema portuário a considerar-se apenas o mês de maio (ver Quadro 1).

Concretamente, em termos acumulados, no porto de Sines observou-se a maior redução, de -8,2%, do movimento de contentores (-58 mil TEU), mas que igualmente ocorreu em Leixões (-17 mil TEU; -5,5%), Lisboa (-3 mil TEU; -1,9%) e Setúbal (- 2 mil TEU; -2,3%), registando-se apenas uma evolução favorável em Aveiro (+3 mil TEU) e na Figueira da Foz (+ mil TEU; +10,1%).

Em maio do corrente ano registaram-se 887 escalas de navios no sistema portuário, ou seja +0,7% que no mesmo mês de 2022, contribuindo para um crescimento acumulado nos primeiros cinco meses de 2023 de +3,7%, correspondendo a 4 045 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+73 escalas) e de Setúbal (+52 escalas). Com exceção de Leixões, Sines e Portimão, todos os restantes portos observaram um incremento de escalas de navios neste período (ver Quadro 1).

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

- Destacam-se os acréscimos de movimentação de Carga Fracionada (+501 mil toneladas; +20,9%), concretamente em Aveiro (+236 mil toneladas; +23,5%), Leixões (+106 mil toneladas; +23%) e Setúbal (+105 mil toneladas; +23,1%); dos Produtos Agrícolas (+317 mil toneladas; +16,9%), essencialmente no porto de Aveiro (+362 mil toneladas); dos Produtos Petrolíferos (+259 mil toneladas; +5,2%), particularmente em Aveiro (+242 mil toneladas) e (Leixões (+104 mil toneladas; +12%); e do Petróleo Bruto (+214 mil toneladas; +5%), concretamente no porto de Sines; e, ainda, no caso específico do porto de Lisboa, dos outros Granéis Sólidos (+490 mil toneladas; +112,2%) e dos Outros Granéis Líquidos (+233 mil toneladas; +163,3%);
e
- As maiores quebras foram observadas nos mercados do Gás Liquefeito e da Carga Contentorizada, no porto de Sines, respetivamente de -31,7% (-799 mil toneladas) e -6,5% (-534 mil toneladas); sendo também de referenciar os decréscimos expressivos de movimentação de Outros Granéis Sólidos (-349 mil toneladas; -39,2%) e de Outros Granéis Líquidos (-282 mil toneladas; -48,3%) no porto de Aveiro; de Carga Contentorizada (-188 mil toneladas; -6,1%) e Outros Granéis Sólidos (-133 mil toneladas; -19,1%) em Leixões; e, ainda, de Outros Granéis Líquidos (-144 mil toneladas; -50,3%) no porto de Sines.

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 maio de 2023 foram desembarcadas 21,6 milhões de toneladas, que representam 61,1% do tráfego total, traduzindo um incremento de +2,4%, e embarcadas 13,8 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -4,8%.

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol nos primeiros cinco 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 ligeiramente inferior a 2022 (-0,5%, no total de 35,4 milhões de toneladas), e no conjunto dos portos espanhóis observou-se uma redução de -3,5%, correspondendo a 222,4 milhões de toneladas, consolidando a inversão da tendência qualitativa desfavorável para os portos nacionais observada no primeiro trimestre.

No âmbito específico do movimento de contentores, ambos os sistemas portuários observaram evoluções negativas entre janeiro e maio de 2023, quando comparados com o período homólogo do ano anterior, tendo essa penalização sido menos intensa no sistema portuário português (1,2 milhões de TEU), representando uma redução de -6,1%, enquanto no sistema portuário espanhol, que movimentou 6,7 milhões de TEU, a quebra foi de -8,3%.

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 maio 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 maio cifrou-se em 7,5 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -1,6% relativamente ao mês homólogo de 2022, contribuindo para uma quebra de -0,5% no período acumulado dos primeiros cinco meses do ano, cujo total de movimento de carga se cifrou em 35,4 milhões de toneladas (ver Quadro 2).

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



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

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	27	150	0,4%	-2,3%	
Leixões	1.307	6.151	17,4%	-1,5%	
Aveiro	527	2.711	7,7%	12,6%	
Figueira da Foz	199	874	2,5%	1,6%	
Lisboa	884	5.008	14,2%	17,5%	
Setúbal	525	2.742	7,7%	6,0%	
Sines	3.995	17.716	50,1%	-6,9%	
Faro	12	40	0,1%	54,9%	
Total	7.477	35.391	100,0%	-0,5%	
Variação homóloga					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-9,2%	-28,9%	36,4%	-0,0%	-1,6%
Acumulado	-2,1%	-9,2%	5,8%	-1,7%	-0,5%

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 período de janeiro a maio observa uma tendência de decréscimo de -1,6%, 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 -1,3% e sendo o porto nacional com maior quota de mercado (50,1%), 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 (-7,2%), 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 -1,1% e -3,2%, constatando-se, por sua vez, evoluções médias de crescimento em Aveiro (+5%), Figueira da Foz (+4%), Lisboa (+1,7%) e Faro (+1,5%).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) no período de janeiro a maio em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	171	173	148	153	150	0,4 %	159	-3,2 %
⊕ Leixões	8.278	7.868	6.377	6.244	6.151	17,4 %	6.983	-7,2 %
⊕ Aveiro	2.230	2.132	2.335	2.407	2.711	7,7 %	2.363	5,0 %
⊕ Figueira da Foz	746	837	674	860	874	2,5 %	798	4,0 %
⊕ Lisboa	4.684	3.601	3.936	4.264	5.008	14,2 %	4.298	1,7 %
⊕ Setúbal	2.868	2.685	2.796	2.586	2.742	7,7 %	2.735	-1,1 %
⊕ Sines	18.677	16.859	19.884	19.039	17.716	50,1 %	18.435	-1,3 %
⊕ Faro	38	53	29	26	40	0,1 %	37	1,5 %
⊕ Portimão								
Total	37.691	34.207	36.177	35.579	35.391	100,0 %	35.809	-1,6 %

✓ Por Porto

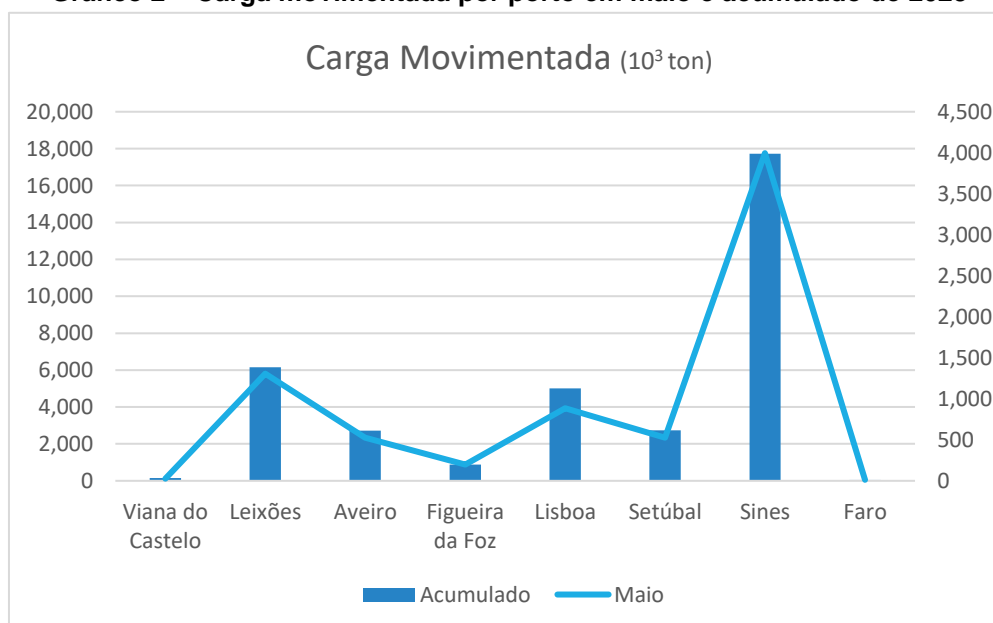
Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (50,1%), tendo movimentado entre janeiro e maio de 2023, 17,7 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao período homólogo do ano transato -1,3 milhões de toneladas, representando -6,9% (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Leixões apresenta um movimento acumulado de 6,2 milhões de toneladas, mantém o desempenho negativo (-93 mil toneladas; -1,5%), sendo que a evolução desfavorável dos dois maior portos referidos, não foi suficiente para contrabalançar o desempenho positivo dos demais portos relevantes, concretamente:

- Lisboa, com um movimento de 5 milhões de toneladas e um crescimento de +17,5% (+744 mil toneladas);
- Aveiro, que movimentou 2,7 milhões de toneladas que corresponde a um incremento de +12,6% (+304 mil toneladas);
- Setúbal que atingiu também 2,7 milhões de toneladas, crescendo +6% (+156 mil toneladas);
- Figueira da Foz, movimentando 874 mil toneladas e crescendo +1,6% (+14 mil toneladas).

Os portos de menor expressão, ou seja Viana do Castelo e Faro, com movimentos de, respetivamente, 150 mil toneladas e 40 mil toneladas, e com uma quebra de -2,3% (-3 mil toneladas) no primeiro caso e uma evolução positiva de +54,9% (+14 mil toneladas) no porto algarvio.

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



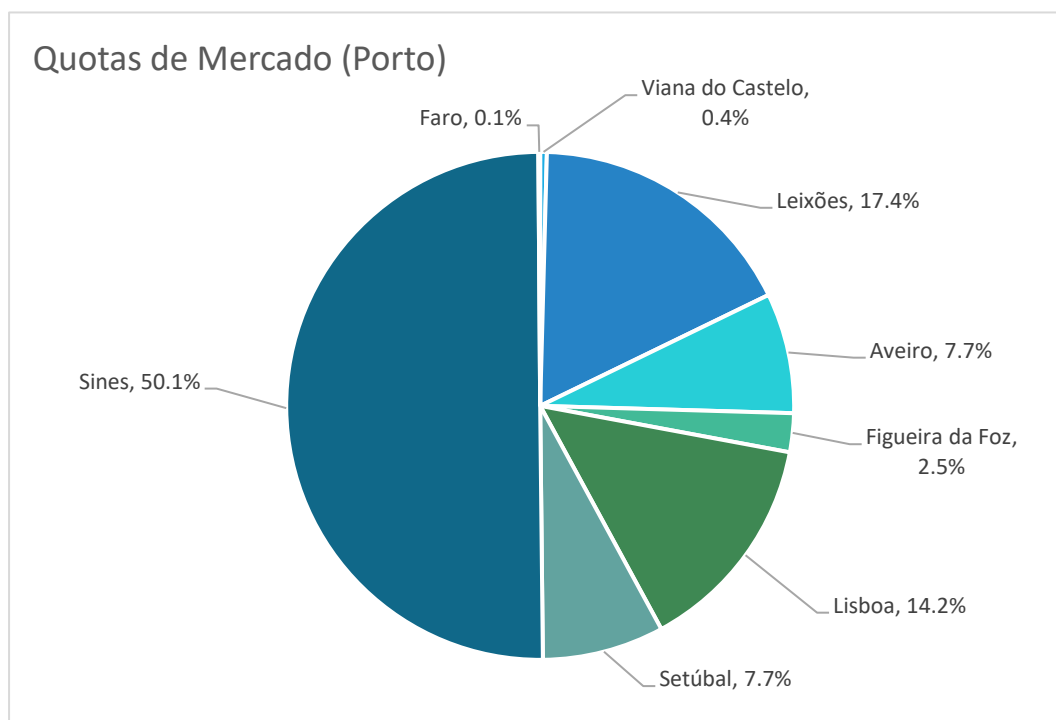
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em maio e acumulado de 2023

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	27	0,4%	-17 ●	-38,8%	150	0,4%	-3 ●	-2,3%
+	Leixões	1.307	17,5%	3 ●	0,2%	6.151	17,4%	-93 ●	-1,5%
+	Aveiro	527	7,1%	-97 ●	-15,5%	2.711	7,7%	304 ●	12,6%
+	Figueira da Foz	199	2,7%	-10 ●	-4,8%	874	2,5%	14 ●	1,6%
+	Lisboa	884	11,8%	-1 ●	-0,1%	5.008	14,2%	744 ●	17,5%
+	Setúbal	525	7,0%	19 ●	3,8%	2.742	7,7%	156 ●	6,0%
+	Sines	3.995	53,4%	-18 ●	-0,5%	17.716	50,1%	-1.323 ▼	-6,9%
+	Faro	12	0,2%	3 ●	35,4%	40	0,1%	14 ●	54,9%
	Total	7.477	100,0%	-118 ▼	-1,6%	35.391	100,0%	-188 ▼	-0,5%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Para além de Sines deter a maioria absoluta da quota de mercado de movimentação de mercadorias, com 50,1%, conforme anteriormente referido, regista-se a seguinte ordem decrescente nos restantes portos: Leixões (17,4%); Lisboa (14,2%); Setúbal (7,7%), Aveiro (7,7%); Figueira da Foz (2,5%); Viana do Castelo (0,4%) e Faro (0,1%) (ver Gráfico 3).

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



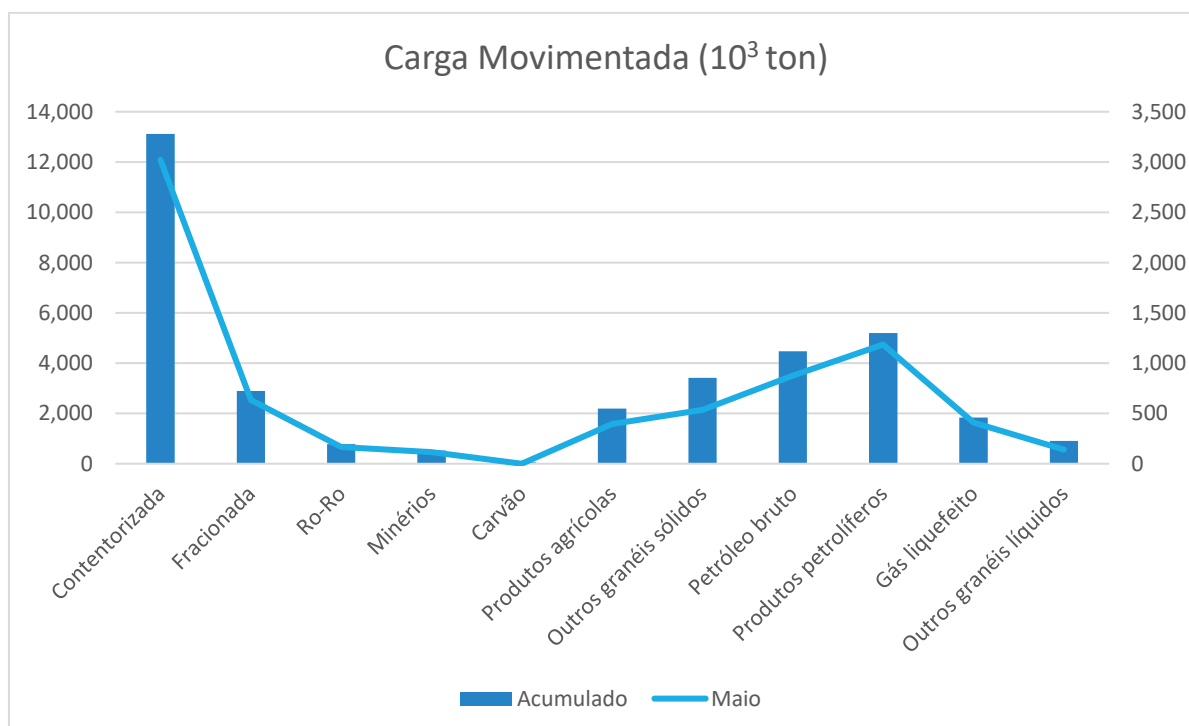
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (37,1%), os Produtos Petrolíferos (14,7%) e o Petróleo Bruto (12,6%), que representam no seu conjunto 64,4% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de -4,6% (-632 mil toneladas), +5,2% (+259 mil toneladas) e +5% (+214 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (9,6%), a Carga Fracionada (8,2%), os Produtos Agrícolas (6,2%) e o Gás Liquefeito (5,2%), as primeiras três observando acréscimos de movimentação entre janeiro e maio de 2023, respetivamente, +1,5% (+51 mil toneladas), +20,9% (+501 mil toneladas) e +16,9% (+317 mil toneladas), e, o Gás Liquefeito sofrendo uma quebra de -28,8% (-746 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 (+135 mil toneladas; +34,4%), tendo as restantes registado decréscimos de movimentação, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-192 mil toneladas; -17,4%), Carvão (-73 mil toneladas; -56%) e tráfego *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (-22 mil toneladas; -2,7%).

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



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em maio 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	3.821	51,1%	194 ●	5,4%	16.786	47,4%	-152 ▼	-0,9%
☒ Contentorizada	3.021	40,4%	90 ●	3,1%	13.113	37,1%	-632 ▼	-4,6%
☒ Fracionada	633	8,5%	110 ●	21,1%	2.892	8,2%	501 ●	20,9%
☒ Ro-Ro	167	2,2%	-6 ●	-3,6%	780	2,2%	-22 ●	-2,7%
☒ Granéis sólidos	1.046	14,0%	-199 ▼	-16,0%	6.187	17,5%	430 ●	7,5%
☒ Minérios	116	1,6%	29 ●	33,1%	525	1,5%	135 ●	34,4%
☒ Carvão			-30 ●	-100,0%	58	0,2%	-73 ●	-56,0%
☒ Produtos agrícolas	395	5,3%	8 ●	2,2%	2.194	6,2%	317 ●	16,9%
☒ Outros granéis sólidos	535	7,2%	-206 ▼	-27,8%	3.411	9,6%	51 ●	1,5%
☒ Granéis líquidos	2.609	34,9%	-113 ▼	-4,1%	12.418	35,1%	-465 ▼	-3,6%
☒ Petróleo bruto	876	11,7%	-75 ●	-7,9%	4.467	12,6%	214 ●	5,0%
☒ Produtos petrolíferos	1.186	15,9%	242 ●	25,6%	5.202	14,7%	259 ●	5,2%
☒ Gás liquefeito	407	5,4%	-182 ▼	-30,9%	1.840	5,2%	-746 ▼	-28,8%
☒ Outros granéis líquidos	140	1,9%	-98 ●	-41,1%	909	2,6%	-192 ▼	-17,4%
Total	7.477	100,0%	-118 ▼	-1,6%	35.391	100,0%	-188 ▼	-0,5%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no acumulado dos primeiros cinco meses de 2023:

- A categoria da Carga Geral totalizou 16,8 milhões de toneladas, tendo observado uma redução de -0,9% (-152 mil toneladas), essencialmente pela quebra no movimento de Carga Contentorizada (-632 mil toneladas; -4,6%), que somou 13,1 milhões de toneladas, em particular no porto de Sines, onde este segmento de carga caiu -534 mil toneladas (-6,5%) para 7,7 milhões de toneladas, mas também de Leixões (-188 mil toneladas; -6,1%) e, com expressão mais baixa, em Setúbal (-8 mil toneladas; -1,1%) e na Figueira da Foz (-10 mil toneladas; -18,5%).

Por sua vez, no porto de Lisboa registou-se um acréscimo desta tipologia de carga (+73 mil toneladas; +4,5%), sendo ainda de assinalar o movimento de 36 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% (+501 mil toneladas), para um total de 2,9 milhões de toneladas, para o qual contribuiu a evolução positiva verificada nos portos de Aveiro (+236 mil toneladas; +25,3%), de Leixões (+106 mil toneladas; +23%), de Setúbal (+105 mil toneladas; +23,1%) e da Figueira da Foz (+41 mil toneladas; +10,6%).

Por sua vez, o tráfego Ro-Ro observou uma redução de -2,7% (-22 mil toneladas), totalizando 780 mil toneladas, tendo por base a quebra de -10,5% verificada no porto de Leixões (-66 mil toneladas), parcialmente compensada por Setúbal (+45 mil toneladas; +29,5%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 6,2 milhões de toneladas, cresceram +7,5% (+430 mil toneladas), particularmente com suporte nos acréscimos de movimento observados nos Produtos Agrícolas (2,2 milhões de toneladas) de +16,9% (+317 mil toneladas), em especial em Aveiro (+362 mil toneladas), e nos Minérios (525 mil toneladas) de +34,4% (+135 mil toneladas), neste caso com particular relevância no porto de Leixões (+117 mil toneladas; +78,2%)

Nesta categoria de carga verificou-se igualmente um crescimento dos Outros Granéis Sólidos (+51 mil toneladas; +1,5%), que totalizaram 3,4 milhões de toneladas, fundamentalmente com base no seu incremento em Lisboa (+490 mil toneladas; +112,2%), a par da redução de -56% (-73 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 12,4 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -3,6% (-465 mil toneladas), a maior quebra ocorreu no Gás Liquefeito, cujo total de 1,8 milhões de toneladas representa um decréscimo de -28,8% (-746 mil toneladas), essencialmente pela diminuição de movimentação no porto de Sines (-799 mil toneladas; -31,7%), a que se associou também uma diminuição do movimento dos Outros Granéis Líquidos que, com um total de 909 mil toneladas, apresentou uma redução de -17,4% (-192 mil toneladas), essencialmente com origem em Aveiro (-282 mil toneladas; -48,3%) e Sines (-144 mil toneladas; -50,3%) e em que o incremento observado em Lisboa (+233 mil toneladas; +163,3%), não foi suficiente para contrabalançar.

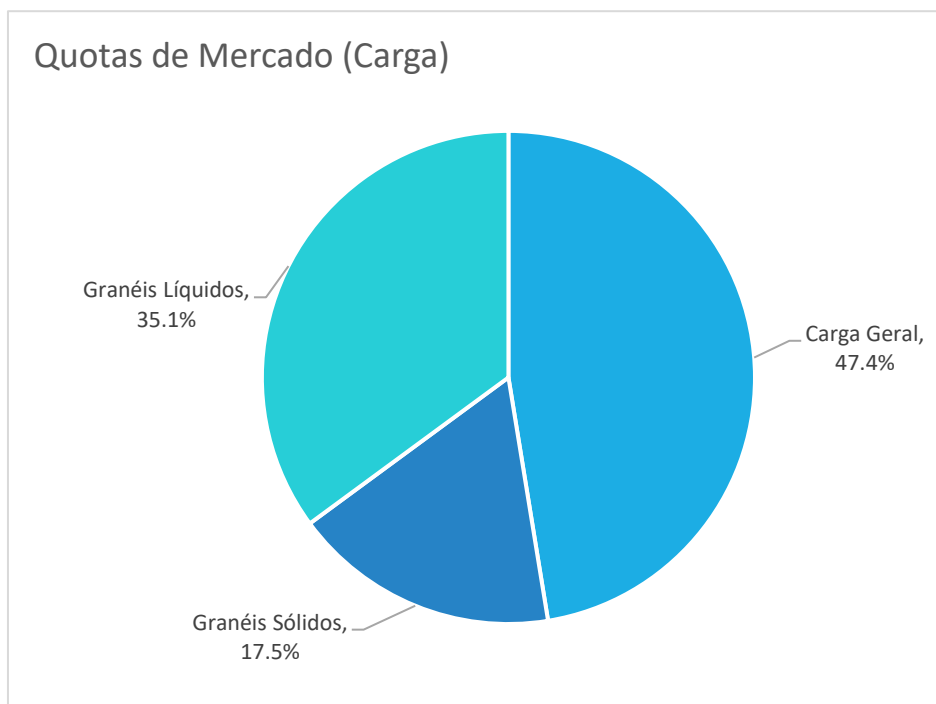
Por sua vez, quer o Petróleo Bruto, quer os Produtos Petrolíferos, com movimentos de 4,5 milhões de toneladas e 5,2 milhões de toneladas, registaram, respetivamente, incrementos de +5% (+214 mil toneladas) e de +5,2% (+259 mil toneladas).

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, a evolução positiva deve-se em especial aos portos de Aveiro (+242 mil toneladas) e de Leixões (+104 mil toneladas, +12%), tendo-se, por sua vez, constatado no porto de Sines uma quebra de -2,6% (-93 mil toneladas).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 47,4% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17,5% 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	77	0,5%	64	1,0%	9	0,1%	150	0,4%
Leixões	4 014	23,9%	1 075	17,4%	1 061	8,5%	6 151	17,4%
Aveiro	1 206	7,2%	903	14,6%	602	4,8%	2 711	7,7%
Figueira da Foz	476	2,8%	398	6,4%	0	0,0%	874	2,5%
Lisboa	1 778	10,6%	2 446	39,5%	784	6,3%	5 008	14,2%
Setúbal	1 482	8,8%	1 146	18,5%	114	0,9%	2 742	7,7%
Sines	7 749	46,2%	118	1,9%	9 848	79,3%	17 716	50,1%
Faro	3	0,0%	37	0,6%		0,0%	40	0,1%
Totais Categoria	16 786	47,4% 100,0%	6 187	17,5% 100,0%	12 418	35,1% 100,0%	35 391	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 29 mercados, no valor global de +2,6 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 25 mercados representando -2,8 milhões de toneladas, originado uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário relativamente a 2022 de -0,5% (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	77	4,1%	4 014	-3,6%	1 206	29,2%	476	7,0%	1 778	4,5%	1 482	10,6%	7 749	-6,4%	3		16 786	-0,9%
Contentorizada			2 886	-6,1%	36		46	-18,5%	1 701	4,5%	723	-1,1%	7 721	-6,5%			13 113	-4,6%
Fracionada	77	4,1%	565	23,0%	1 170	25,3%	430	10,6%	77	5,2%	561	23,1%	9	40,7%	3		2 892	20,9%
Ro-Ro			563	-10,5%							198	29,5%	19	-3,6%			780	-2,7%
Granéis sólidos	64	-7,0%	1 075	-3,2%	903	1,6%	398	-3,2%	2 446	20,8%	1 146	0,9%	118	29,1%	37	43,3%	6 187	7,5%
Minérios			266	78,2%							259	7,4%					525	34,4%
Carvão											58	-47,1%		-100,0%			58	-56,0%
Produtos agrícolas	21	241,6%	248	-7,4%	362				1 519	-4,3%	41	224,6%	2				2 194	16,9%
Outros granéis sólidos	43	-31,5%	561	-19,1%	541	-39,2%	398	-3,2%	927	112,2%	789	2,0%	116	66,8%	37	57,3%	3 411	1,5%
Granéis líquidos	9	-16,5%	1 061	9,3%	602	3,1%	0	-100,0%	784	45,6%	114	3,2%	9 848	-7,7%	0		12 418	-3,6%
Petróleo bruto			18	-21,8%									4 449	5,2%			4 467	5,0%
Produtos petrolíferos	9	-16,5%	976	12,0%	242				409	3,2%	32	-15,3%	3 534	-2,6%			5 202	5,2%
Gás liquefeito			60	-7,1%	58								1 722	-31,7%			1 840	-28,8%
Outros granéis líquidos			7	-35,9%	302	-48,3%		-100,0%	376	163,3%	82	12,8%	143	-50,3%			909	-17,4%
Total Geral	150	-2,3%	6 151	-1,5%	2 711	12,6%	874	1,6%	5 008	17,5%	2 742	6,0%	17 716	-6,9%	40	54,9%	35 391	-0,5%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (37,1%) e que foi movimentada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou uma redução de -4,6%, 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 8,2% do movimento do sistema portuário, tem a sua maior expressão em Aveiro, onde atingiu 1,2 milhões de toneladas, pese embora tenha sido movimentada em todos os portos, tendo observado incrementos em todos os mercados portuários, 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 (-10,5%), ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal e Sines onde se observaram, respetivamente, um incremento e um decréscimo de movimento comparativamente com 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 +34,4%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado em Setúbal e registando uma quebra global de -56%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,2% do tráfego total, foram movimentados em todos os portos, excluindo a Figueira da Foz e Faro, e apresentaram uma evolução favorável, com exceção de Leixões e de Lisboa, permitindo um incremento global deste segmento de tráfego de +16,9%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 9,6% do tráfego do sistema portuário, observaram um incremento global de +1,5%, 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 12,6% do movimento total, registou um crescimento de +5%, tendo essencialmente por base o seu incremento em Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,7% do movimento de carga no sistema portuário, incrementaram em +5,2% a sua movimentação relativamente a 2022, com suporte nos incrementos verificados em Aveiro e Lisboa, e quebra de tráfego fundamentalmente em Sines, e apoiada, em muito menor expressão, por Setúbal e Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,2%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Leixões e Aveiro, tendo verificado uma redução de -28,8%, essencialmente pela quebra verificada em Sines.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 2,6% do sistema portuário, constatou-se uma redução de -17,4%, principalmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Aveiro e Sines, e com bem menor expressão em Leixões e 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.

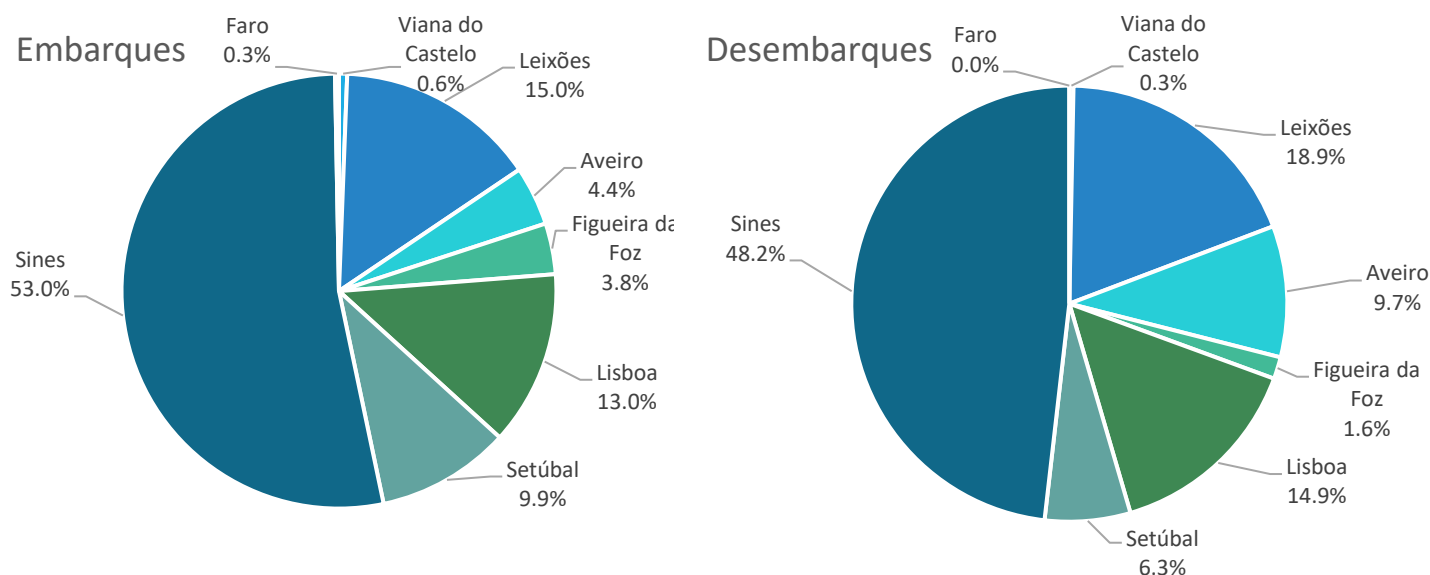
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 cinco meses de 2023, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 61,1% do movimento portuário e registou um total de 21,6 milhões de toneladas, o que se traduz num crescimento de +510 mil toneladas (+2,4%) relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 13,8 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -698 mil toneladas (-4,8%).

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-Mai / 2023 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	84	66	55,8%	44,2%	-9	-9,3%	5	8,3%
Leixões	2 060	4 090	33,5%	66,5%	-190	-8,4%	96	2,4%
Aveiro	607	2 104	22,4%	77,6%	-54	-8,1%	358	20,5%
Figueira da Foz	522	352	59,7%	40,3%	-90	-14,7%	104	41,9%
Lisboa	1 791	3 218	35,8%	64,2%	126	7,6%	618	23,8%
Setúbal	1 370	1 371	50,0%	50,0%	-43	-3,1%	199	17,0%
Sines	7 302	10 414	41,2%	58,8%	-453	-5,8%	-870	-7,7%
Faro	40	0	100,0%		14	54,9%		
Total Geral	13 775	21 616	38,9%	61,1%	-698	-4,8%	510	2,4%

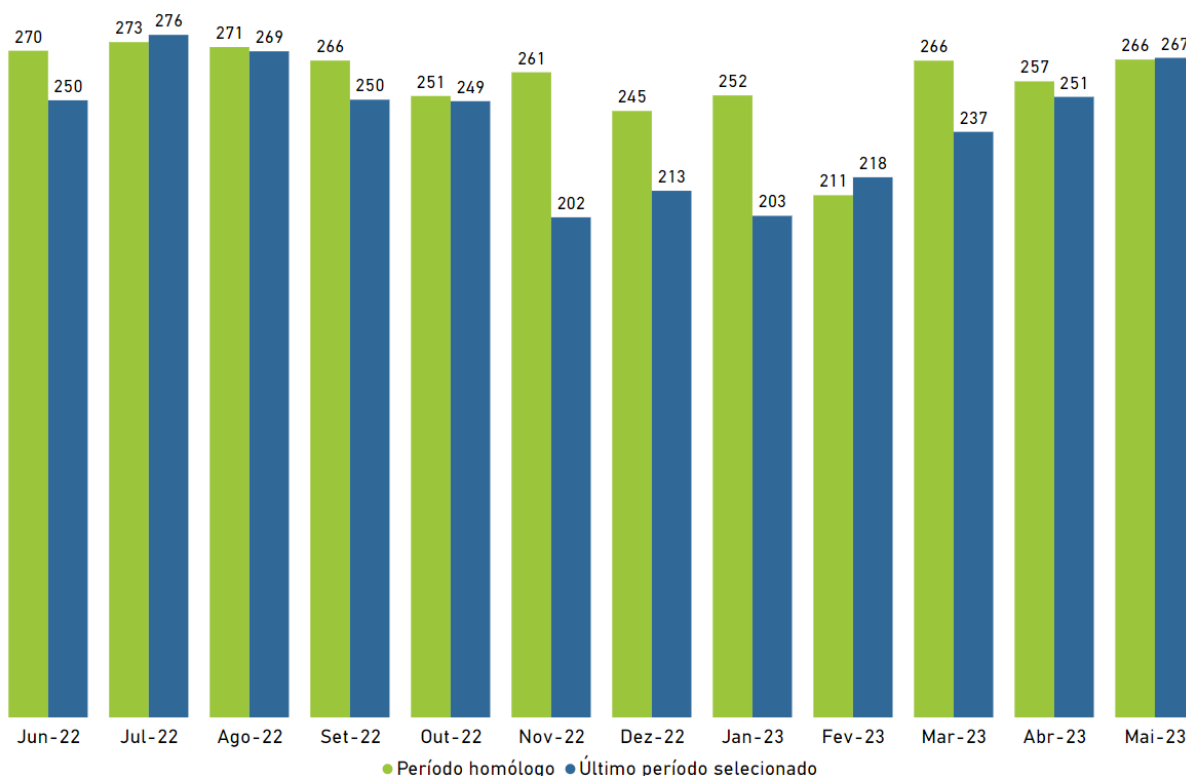
2.2 Movimento Geral de Contentores

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 37,1%, 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 maio de 2023 um movimento de 1,2 milhões de TEU, ou seja, um decréscimo de -6,1% (-76 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2022, pese embora especificamente no mês de maio de 2023 o nível de movimentação tenha sido similar ao mês correspondente do ano anterior, com o manuseamento de 267 mil TEU (+ mil TEU; +0,3%) (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

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



Quadro 9 – Contentores movimentados em maio e acumulado de 2023

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	61,9	289,1	24,6%	-5,5%
Aveiro	0,6	2,8	0,2%	
Figueira da Foz	2,0	8,3	0,7%	10,1%
Lisboa	36,5	162,3	13,8%	-1,9%
Setúbal	14,1	69,3	5,9%	-2,3%
Sines	151,6	644,2	54,8%	-8,2%
Total	266,8	1.176,0	100,0%	-6,1%

Variação homóloga					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-16,3%	-11,8%	31,6%	-1,5%	0,3%
Acumulado	-0,8%	-6,6%	13,4%	-1,1%	-6,1%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente à quebra de -8,2% (-58 mil TEU) deste tráfego no porto de Sines para um total de 644 mil TEU, porto este que detém uma quota de 54,8% deste mercado no sistema portuário, mas também nos portos de Leixões (-17 mil TEU; -5,5%), com um movimento de 289 mil TEU, Lisboa (-3 mil TEU; -1,9%), movimentando 162 mil TEU, e Setúbal (- 2 mil TEU; -2,3%) com um movimento de 69 mil TEU.

Apenas os portos da Figueira da Foz, com um movimento de 8 mil TEU (+ mil TEU; +10,1%) e de Aveiro, que movimentou 3 mil TEU (+3 mil TEU), registaram uma evolução positiva deste tráfego no período em análise.

Se analisarmos o período de janeiro a maio dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual do movimento de contentores (em TEU) no sistema portuário observa uma tendência de alguma estabilidade (-0,4%), resultando essencialmente da tendência negativa observada no porto de Lisboa (-3,8%), a que não poderá ser omisso o clima de instabilidade laboral que se observou em anos anteriores deste período de cinco anos nesse porto, e, numa perspetiva mais generalizada para o sistema portuário, o período agudo da pandemia de covid-19, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo, naturalmente restringindo uma maior dinâmica do mercado portuário de contentores (ver Quadro 10).

Será igualmente de assinalar, sem prejuízo do antedito, o facto desta análise particular se reportar apenas aos primeiros cinco 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) no período de janeiro a maio em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,0	0,0					0,0	-100,0%
Leixões	291,2	301,0	292,9	305,9	289,1	24,6%	296,0	-0,2%
Aveiro	0,0	0,0			2,8	0,2%	0,6	321,8%
Figueira da Foz	9,4	7,1	9,1	7,6	8,3	0,7%	8,3	-3,0%
Lisboa	189,6	112,2	144,9	165,3	162,3	13,8%	154,9	-3,8%
Setúbal	62,8	67,8	76,3	70,9	69,3	5,9%	69,4	2,5%
Sines	641,5	628,1	742,5	702,1	644,2	54,8%	671,7	0,1%
Faro								
Portimão								
Total	1.194,6	1.116,2	1.265,7	1.251,8	1.176,0	100,0%	1.200,9	-0,4%

✓ 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	268	92,5%	42,3%	-5,2%	22	7,5%	4,0%	-8,8%	289
Aveiro	3	100,0%	0,5%		0	0,0%	0,0%		3
Figueira da Foz	8	100,0%	1,3%	10,1%	0	0,0%	0,0%		8
Lisboa	160	98,7%	25,3%	-1,5%	2	1,3%	0,4%	-21,6%	162
Setúbal	43	61,6%	6,7%	-8,2%	27	38,4%	4,9%		69
Sines	151	23,4%	23,8%	-36,2%	494	76,6%	90,7%	5,9%	644
Total Geral	632	53,7%	100,0%	-14,0%	544	46,3%	100,0%	5,2%	1 176

O volume de TEU movimentado nos primeiros cinco meses de 2023 em operações *transshipment* (544 mil TEU) corresponde a 46,3% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines em que atinge uma proporção de 76,6%, ocorrendo ainda nos portos de Setúbal, Leixões e Lisboa*, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 38,4%, 7,5% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 90,7%, a que se seguem os portos de Setúbal (4,9%), Leixões (4%), e Lisboa (0,4%).

O movimento de contentores com o *hinterland* (632 mil TEU), que apresenta uma proporção geral de 53,7%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 42,3%, a que se seguem os portos Lisboa com 25,3% e de Sines com 23,8%, 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%.

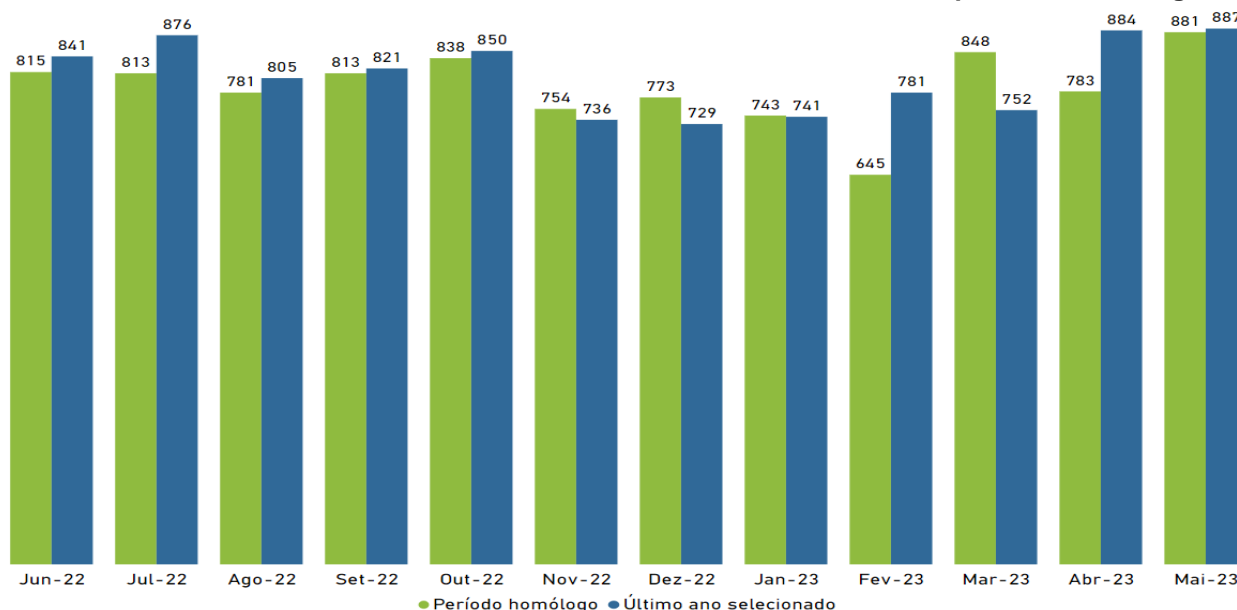
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 23,4%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 60% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e 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 maio, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 887 escalas de navios, o que representa um incremento de +0,7% em relação ao mês homólogo de 2022, contribuindo para o crescimento de +3,7% nos período de janeiro a maio de 2023, totalizando 4 045 escalas de navios (ver Quadro 12).

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



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

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	22	100	2,5%	2,0%
Leixões	228	980	24,2%	-0,4%
Aveiro	73	356	8,8%	2,3%
Figueira da Foz	45	197	4,9%	7,7%
Lisboa	198	901	22,3%	8,8%
Setúbal	141	673	16,6%	8,4%
Sines	166	801	19,8%	-0,1%
Faro	6	13	0,3%	85,7%
Portimão	8	24	0,6%	-17,2%
Total	887	4.045	100,0%	3,7%
Varição hómologa				
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022 / 2023
Mensal	-3,7%	-23,8%	10,3%	7,2%
Acumulado	-1,7%	-9,7%	-1,0%	3,7%

Analisando os primeiros cinco meses dos últimos cinco anos, observa-se uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-2,1%), o que foi influenciado significativamente pelo mencionado 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 no período de janeiro a maio em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ^{^3} t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	87	82	110	98	100	2,5 %	104	3,5 %
Leixões	1.082	1.033	1.019	984	980	24,2 %	1.092	-2,4 %
Aveiro	430	409	449	348	356	8,8 %	393	-4,6 %
Figueira da Foz	180	200	169	183	197	4,9 %	208	2,3 %
Lisboa	1.050	747	653	828	901	22,3 %	913	-3,8 %
Setúbal	666	643	700	621	673	16,6 %	690	0,3 %
Sines	872	837	821	802	801	19,8 %	869	-2,1 %
Faro	10	16	7	7	13	0,3 %	15	6,8 %
Portimão	21	4	4	29	24	0,6 %	29	3,4 %
Total	4.398	3.971	3.932	3.900	4.045	100,0 %	4.313	-2,1 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,2% e totalizando 980 escalas nos primeiros cinco meses de 2023, o que representou um nível de movimentação sensivelmente similar ao ano anterior (-0,4%), a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 901 (+8,8%) e 801 (-0,1%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22,3% e 19,8%.

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 +11,1%, atingindo 85,1 milhões, com mais destaque, no caso dos portos de maior dimensão, no porto de Sines (+17,9%), cuja dimensão média de navio cresceu +18,1%, contribuindo igualmente para o incremento deste parâmetro médio no sistema portuário para 21 mil (+7,1%) (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (45,3%), totalizando 38,5 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 48,1 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios, ou seja, o porto de Lisboa (com dimensão média de navios de 22,3 milhões).

Poderá ainda sublinhar-se o crescimento conjunto da arqueação bruta acumulada e da dimensão média dos navios, juntamente com Sines, nos portos de Leixões e de Aveiro, sendo que os únicos portos que observaram reduções, de forma conjunta, nestes dois parâmetros, foram os de Viana do Castelo e de Portimão.

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

Porto \ Navios	Jan - Mai / 2023			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	100	403	4,0	2,5%	0,5%	2,0%	-12,7%	-14,4%
Leixões	980	13 832	14,1	24,2%	16,2%	-0,4%	6,5%	7,0%
Aveiro	356	2 140	6,0	8,8%	2,5%	2,3%	5,9%	3,5%
Figueira da Foz	197	682	3,5	4,9%	0,8%	7,7%	7,3%	-0,3%
Lisboa	901	20 117	22,3	22,3%	23,6%	8,8%	7,3%	-1,4%
Setúbal	673	8 919	13,3	16,6%	10,5%	8,4%	5,0%	-3,1%
Sines	801	38 537	48,1	19,8%	45,3%	-0,1%	17,9%	18,1%
Portimão	24	476	19,8	0,6%	0,6%	-17,2%	-18,3%	-1,3%
Faro	13	30	2,3	0,3%	0,0%	85,7%	45,2%	-21,8%
Total Geral	4 045	85 137	21,0	100,0%	100,0%	3,7%	11,1%	7,1%

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 período de janeiro a maio de 2023, de -3,5%, que se pode comparar com um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um nível de movimentação acumulado muito ligeiramente inferior a 2022 (-0,5%), e invertendo a tendência qualitativa mais penalizante que se observou anteriormente (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Mai / 2023							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	16 786	-0,9%	6 187	7,5%	12 418	-3,6%	35 391	-0,5%
Espanha	109 122	-5,8%	38 780	1,0%	74 451	-2,1%	222 353	-3,5%

Contudo, os portos espanhóis movimentaram nesse período 222,5 milhões de toneladas, ou seja 6,3 vezes mais que o sistema portuário nacional (35,4 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.

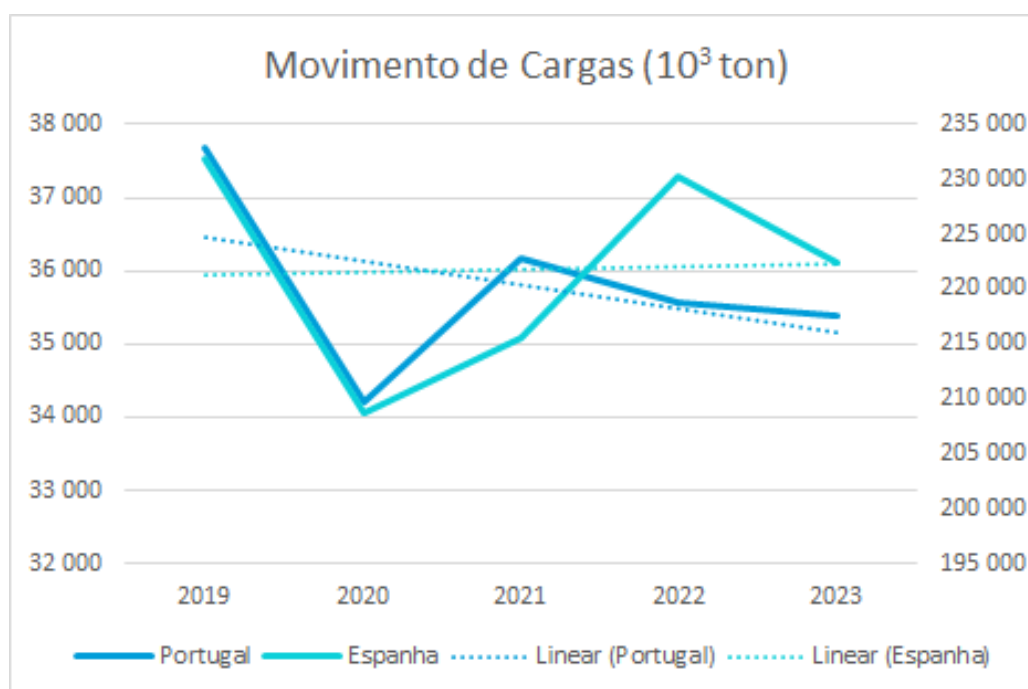
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- 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 -0,9%, em comparação com a quebra de -5,8% 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 +7,5% e no sistema portuário espanhol o incremento deste tipo de tráfego foi de apenas +1%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, constatando-se um melhor desempenho portuário em Espanha, observando uma redução de -2,1%, sendo que nos portos portugueses se verificou uma quebra de -3,6%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros cinco meses dos últimos cinco anos, poderá observar-se que os portos nacionais perderam -6,1% do movimento total de mercadorias, enquanto em Espanha essa redução foi de apenas -4,1% (ver Gráfico 9).

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



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 -6,1% entre janeiro e maio de 2023, totalizando 1,2 milhões de TEU, se compara com a quebra de -8,3% dos portos espanhóis que movimentaram 6,7 milhões de TEU (ver Quadro 16).

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

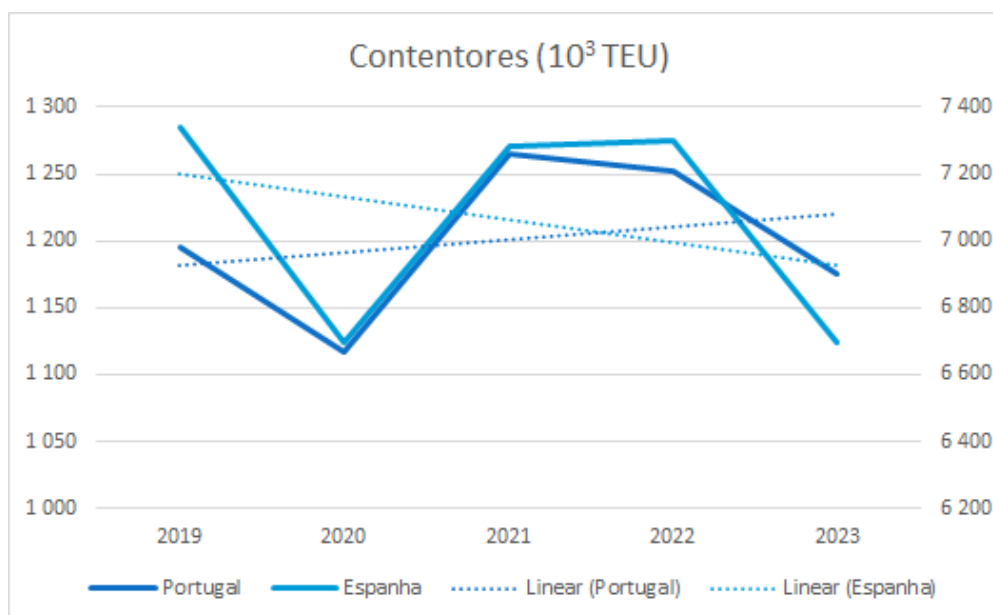
Sistema Portuário	Jan - Mai / 2023 mil TEU	Variação (%)
Portugal	1 176	-6,1%
<i>Hinterland</i>	632	-14,0%
<i>Transshipment</i>	544	5,2%
Espanha	6 694	-8,3%
<i>Hinterland</i>	3 279	-4,2%
<i>Transshipment</i>	3 415	-11,9%

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 (-14%) do que em Espanha (-4,2%).

Ao contrário, no caso do tráfego de *transshipment*, o sistema portuário português cresceu +5,2% no período de janeiro a maio de 2023 quando comparado com o período análogo do ano anterior, enquanto os portos espanhóis observaram no seu conjunto uma quebra de -11,9%.

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários nos primeiros cinco meses desde 2019, os portos nacionais perderam -1,6% do tráfego observado no início desse quinquénio, tendo a quebra correspondente sido superior em Espanha (-8,8%) (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Mai. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 021	90	3,1%	13 113	100,0%	-632	-4,6%
Viana do Castelo					37,1%	0	
Leixões	610	-76	-11,1%	2 886	22,0%	-188	-6,1%
Aveiro	7	7		36	0,3%	36	
Figueira da Foz	12	-3	-20,9%	46	0,3%	-10	-18,5%
Lisboa	385	53	15,8%	1 701	13,0%	73	4,5%
Setúbal	153	-1	-0,8%	723	5,5%	-8	-1,1%
Sines	1 853	110	6,3%	7 721	58,9%	-534	-6,5%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	633	110	21,1%	2 892	100,0%	501	20,9%
Viana do Castelo	9	-10	-52,9%	77	2,7%	3	4,1%
Leixões	150	33	28,5%	565	19,5%	106	23,0%
Aveiro	234	13	6,0%	1 170	40,5%	236	25,3%
Figueira da Foz	89	6	6,9%	430	14,9%	41	10,6%
Lisboa	23	9	59,0%	77	2,7%	4	5,2%
Setúbal	123	56	83,9%	561	19,4%	105	23,1%
Sines	2	1	30,2%	9	0,3%	2	40,7%
Faro	3	3		3	0,1%	3	
Ro-Ro	167	-6	-3,6%	780	100,0%	-22	-2,7%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	121	-8	-6,0%	563	72,1%	-66	-10,5%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	41	2	4,9%	198	25,4%	45	29,5%
Sines	5	0	-8,4%	19	2,5%	-1	-3,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 821	194	5,4%	16 786	47,4%	-152	-0,9%

Granéis Sólidos	Mai. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	116	29	33,1%	525	100,0%	135	34,4%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	58	27	86,9%	266	50,6%	117	78,2%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	58	2	3,7%	259	49,4%	18	7,4%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	0	-30	-100,0%	58	100,0%	-73	-56,0%
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		-30	-100,0%	58	100,0%	-51	-47,1%
Sines		0			0,0%	-22	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	395	8	2,2%	2 194	100,0%	317	16,9%
Viana do Castelo	6	6		21	1,0%	15	241,6%
Leixões	58	22	62,8%	248	11,3%	-20	-7,4%
Aveiro	86	86		362	16,5%	362	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	238	-113	-32,2%	1 519	69,2%	-68	-4,3%
Setúbal	8	8		41	1,9%	28	224,6%
Sines		0		2	0,1%	2	
Faro		0			0,0%	-2	-100,0%
Outros Granéis Sólidos	535	-206	-27,8%	3 411	100,0%	51	1,5%
Viana do Castelo	11	-11	-50,3%	43	1,3%	-20	-31,5%
Leixões	97	-16	-14,6%	561	16,5%	-133	-19,1%
Aveiro	88	-185	-67,9%	541	15,8%	-349	-39,2%
Figueira da Foz	98	-13	-11,4%	398	11,7%	-13	-3,2%
Lisboa	113	31	37,6%	927	27,2%	490	112,2%
Setúbal	107	-21	-16,3%	789	23,1%	15	2,0%
Sines	13	9	205,7%	116	3,4%	46	66,8%
Faro	9	0	2,4%	37	1,1%	14	57,3%
Totais	1 046	-199	-16,0%	6 187	17,5%	430	7,5%

Granéis Líquidos	Mai. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	876	-75	-7,9%	4 467	100,0% 12,6%	214	5,0%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		-15	-100,0%	18	0,4%	-5	-21,8%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	876	-60	-6,4%	4 449	99,6%	219	5,2%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 186	242	25,6%	5 202	100,0% 14,7%	259	5,2%
Viana do Castelo	2	-2	-49,1%	9	0,2%	-2	-16,5%
Leixões	205	34	19,6%	976	18,8%	104	12,0%
Aveiro	56	56		242	4,7%	242	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	84	-4	-4,5%	409	7,9%	13	3,2%
Setúbal	8	0	4,6%	32	0,6%	-6	-15,3%
Sines	832	157	23,3%	3 534	67,9%	-93	-2,6%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	407	-182	-30,9%	1 840	100,0% 5,2%	-746	-28,8%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	8	0	-0,8%	60	3,3%	-5	-7,1%
Aveiro	10	10		58	3,1%	58	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	388	-192	-33,1%	1 722	93,6%	-799	-31,7%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	140	-98	-41,1%	909	100,0% 2,6%	-192	-17,4%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	2	2		7	0,8%	-4	-35,9%
Aveiro	46	-85	-64,9%	302	33,2%	-282	-48,3%
Figueira da Foz		0			0,0%	-4	-100,0%
Lisboa	41	24	145,5%	376	41,3%	233	163,3%
Setúbal	27	3	13,5%	82	9,0%	9	12,8%
Sines	25	-42	-62,6%	143	15,7%	-144	-50,3%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 609	-113	-4,1%	12 418	35,1%	-465	-3,6%

**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS**



**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS**



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**