

Portos do Continente movimentaram 21,1 milhões de toneladas de carga e 727 mil TEU, no primeiro trimestre de 2022

A atividade de movimentação de carga desenvolvida nos portos comerciais do Continente, no primeiro trimestre de 2022, é traduzida pelo movimento de

- 21,1 milhões de toneladas, ficando a -1,4% do volume registado no mesmo período de 2021; e de
- 727,3 mil TEU, o que reflete uma diminuição de -2% também face ao período homólogo anterior, sendo de sublinhar que esta diminuição resulta da conjugação de um acréscimo de cerca de +5,5% no tráfego com o *hinterland* com uma quebra de cerca de -11,4% no *transshipment*;

sendo que o movimento de navios, nas suas diversas tipologias, é caracterizado pelo registo de

- 2293 escalas, ficando a -0,5% do homólogo anterior, tendo, contudo, sido apurado um acréscimo de +6,5% no respetivo volume de arqueação bruta, o que significa que a sua dimensão média registou um aumento de +7,1%.

No primeiro trimestre de 2022, os portos comerciais do Continente movimentaram 21,1 milhões de toneladas, correspondendo a uma diminuição de -304 mil toneladas (mt) e que reflete um recuo de -1,4%, comparativamente ao observado no mesmo período de 2021, sendo, ainda, de salientar o facto de ter ficado a -14,2% do máximo registado em 2017, o que corresponde a quase -3,5 milhões de toneladas.

Este resultado da atividade portuária de movimentação de carga é maioritariamente marcado pelo que se observou no mercado de Carga Contentorizada, que globalmente registou uma quebra de -497,2 mt, refletindo um recuo de -5,8%, que tem Sines como principal responsável, ao registar uma diminuição de -649 mt (-11,7%). Importa, contudo, realçar o facto de a responsabilidade pela retração verificada neste mercado de Sines ser cometida ao tráfego de *transshipment*, uma vez que nas operações com o *hinterland* se regista um acréscimo significativo, tendo, em TEU, registado respetivamente uma quebra de -11,3% e um acréscimo de +7,4% (+5,5% no conjunto dos portos).

Sendo a que apresenta um impacto mais expressivo, a contração do mercado da Carga Contentorizada é acompanhada pelo comportamento negativo do mercado do Petróleo Bruto de Leixões, que perde integralmente as 244,8 mt movimentadas no período homólogo de 2021, bem como dos Produtos Agrícolas e Outros Granéis Líquidos de Aveiro, que apresentam quebras respetivas de -127,9 mt (-61,8%) e de -74,8 mt (-34,3%).

Com impacto positivo no comportamento global, assume mais relevância o comportamento do mercado de Produtos Agrícolas de Lisboa, que regista um aumento de +225,6 mt (+28,2%), seguido dos Outros Granéis Sólidos e Carga Contentorizada de Leixões com variações respetivas de +138,4 mt (+46,7%) e de +111,7 mt (+6,7%), da Carga Fracionada de Aveiro com +111,4 mt (+22,3%), dos Produtos Petrolíferos de Sines com um acréscimo de +108,5 mt (+3%) e ainda os Outros Granéis Sólidos da Figueira da Foz com +99,9 mt (+85,9%).

Não obstante o abrandamento da atividade no primeiro trimestre de 2022, o porto de Sines mantém a liderança do mercado da movimentação de carga com uma quota maioritária absoluta que ascende a 53,5%, seguindo-se-lhe Leixões com 17,4%, Lisboa com 12,4%, Setúbal com 7,4%, Aveiro com 6,6%, Figueira da Foz com 2,2%, Viana do Castelo com 0,4% e Faro com 0,1%.

O resultado final da atividade de movimentação de carga, decorre do encontro entre os fluxos de embarque e de desembarque, maioritariamente associados às operações de exportação e de importação, que no período em análise apresentam comportamentos distintos. O volume de carga embarcada, associada às operações de exportação, representou 40,5% do total e registou um decréscimo de -869,9 mt (-9,2%) do que no período homólogo de 2021, enquanto a carga desembarcada reflete um acréscimo de +565,9 mt (+4,7%).

Salienta-se, no entanto, que Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro apresentam rácios de embarque sobre total com valores maioritários de 58,9%, 71,7%, 55,2% e 100%.

No tráfego de Contentores foram registados 445,6 mil movimentos para um total de 727,3 mil TEU (com um rácio de 1,63 TEU por contentor). Este volume de atividade corresponde a uma diminuição de -14,8 mil TEU, ou seja a -2%, face ao mesmo período de 2021, ficando, contudo a -9,8% (-78,9 mil TEU) do valor mais elevado, observado em 2017.

Atendendo que este tráfego contém os segmentos de *transshipment* e *hinterland*, de natureza distinta, importa assinalar que a responsabilidade da redução observada é cometida integralmente ao *transshipment* de Sines (que representa cerca de 95% do total de TEU movimentados neste segmento) que observa uma quebra de -36,2 mil TEU, correspondente a -11,4%. Nas operações com o *hinterland* verificam-se variações positivas em Leixões, Lisboa e Sines (com acréscimos semelhantes em valor absoluto), que embora contrariados por Setúbal e Figueira da Foz não deixam de proporcionar o registo do valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, com um total de 431,8 mil TEU (superior em +1,3% à anterior melhor marca, observada em 2019).

No total do tráfego de Contentores, o porto de Sines detém a quota maioritária absoluta representando 56,9%, inferior em -2,5 pontos percentuais (pp) à do primeiro trimestre de 2021 e em -4,5 pp a do valor máximo, apurado em 2017. Nas posições seguintes surgem os portos de Leixões com 24,3% do total de TEU movimentado, Lisboa com 12,6%, Setúbal com 5,8% e Figueira da Foz com 0,5%.

A liderança do segmento de tráfego com o *hinterland* é detida por Leixões, que exhibe uma quota de 38,1%, seguido de Sines com 30,5%, Lisboa com 20,8% e Setúbal com 9,8%, sendo de salientar que Sines se aproxima progressivamente de Leixões, reduzindo de -17,8 pp em 2017 para os atuais -7,5 pp.

O movimento de navios observado no primeiro trimestre de 2022 é traduzido por 2293 escalas, inferior em -12 ao do período homólogo de 2021, refletindo um recuo de 0,5%. Contudo, este recuo no número de escalas não é acompanhado pelo volume de arqueação bruta, que neste período cresce +6,5%, o que traduz um acréscimo da dimensão média dos navios de +7,1%, passando de uma GT de 16,7 mil para 17,9 mil.

Não tocante ao número de escalas, importa salientar que o porto de Lisboa registou +84 escalas do que no período homólogo de 2021 (+22%), tendo contado com 48 escalas de

navios de cruzeiro (sendo que no primeiro trimestre de 2021 não havia registado nenhuma). Assinala-se também um acréscimo do número de escalas nos portos de Figueira da Foz (+6) e por Portimão (+5), tendo os restantes visto diminuir esse número, sendo de destacar Douro e Leixões, com -39 escalas, seguidos por Aveiro e Sines com -27 e -24 escalas.

Como nota final, importa recordar que na metodologia subjacente ao presente acompanhamento do mercado portuário se consideram apenas os portos comerciais do Continente, e na tonelagem da carga movimentada em contentores, inclui-se a respetiva tara, divergindo, por conseguinte, da utilizada pelo INE que nos seus reportes sobre transporte de mercadorias por água, considera os portos nacionais, incluindo, naturalmente, os das Regiões Autónomas, e o peso bruto das mercadorias sem a tara dos contentores que as acondicionam.

Assim, no relatório relativo ao primeiro trimestre de 2022, o INE anuncia um movimento de mercadorias num total de 20,85 milhões de toneladas, que excedem em +0,8% o valor do período homólogo de 2021, sendo que este indicador resulta da conjugação de uma diminuição de -0,4% nos portos do Continente (excluindo Viana do Castelo e Faro) e de um aumento de +28,2% das mercadorias movimentadas nos portos das Regiões Autónomas.

5 de julho de 2022

Consulte:

- [Relatório de Acompanhamento do Mercado Portuário relativo a março de 2022](#)