

Portos do Continente movimentaram 58,6 milhões de toneladas de carga e 2 milhões de TEU, nos primeiros oito meses de 2022

O atividade de movimentação de carga desenvolvida nos portos comerciais do Continente, no período de janeiro a agosto de 2022, traduz-se num movimento de

- 58,6 milhões de toneladas, excedendo em +540 mil toneladas, ou +0,9%, o volume homólogo de 2021; e de
- 2,04 milhões de TEU, reduzindo para -1,8% a diferença face ao do mesmo período de 2021, o que significa o movimento de -36,7 milhões de TEU, sendo que esta variação resulta da conjugação de uma diminuição de -77,6 mil TEU (-8,6%) no tráfego de *transshipment* e de um aumento de +41 mil TEU (+3,5%) no tráfego com o *hinterland*;

e ainda por um movimento de navios que corresponde a

- 6595 escalas, excedendo em +4% o número registado no período de janeiro a agosto de 2021, e estando associado a um acréscimo de +20,2% no respetivo volume de arqueação bruta, determinando um aumento de +15,6% na sua dimensão média.

A atividade portuária de movimentação de carga desenvolvida nos portos comerciais do Continente no período de janeiro a agosto de 2022 determinou um movimento total de 58,6 milhões de toneladas, excedendo em +541,8 mil toneladas (mt), correspondente a +0,9%, o volume apurado no mesmo período de 2021, estando, contudo, a cerca de -4,5 milhões de toneladas (correspondente a -7%) do volume máximo registado no período homólogo de 2018.

Este desempenho positivo do sistema portuário comercial do Continente foi mais fortemente influenciado pelo comportamento do mercado dos Outros Granéis Sólidos, que induziu um acréscimo de +988,2 mil toneladas, correspondente a +22,4%, tendo contado com um significativo apoio dos mercados dos Produtos Petrolíferos e dos Produtos Agrícolas, que cresceram respetivamente +487,4 mt (+4%) e +277,5 mt (+8,6%), logrando anular, nomeadamente, o resultado do desempenho negativo dos mercados da Carga Contentorizada, do Petróleo Bruto e ainda dos Outros Granéis Líquidos, que exibem variações negativas respetivas de -763,5 mt (-3,3%), de 246,6 mt (-3,5%) e de -143,1 mt (-9,1%).

Atendendo a que o mercado da Carga Contentorizada é constituído por dois segmentos distintos, o tráfego com o *hinterland* e o de *transshipment*, importa sublinhar que a responsabilidade pela diminuição da tonelagem movimentada é exclusivamente do *transshipment*, que regista uma quebra de -77,6 mil TEU, correspondente a -8,6%, anulando o efeito do crescimento do tráfego com o *hinterland* de quase +41 mil TEU, correspondente a +3,5%. A propósito, sublinha-se que movimento do tráfego com o *hinterland* ultrapassa 1,2 milhões de TEU, constituindo a marca mais elevada de sempre nos períodos homólogos.

Na perspetiva do movimento total de carga por porto, salienta-se que o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta, de 53,7%, não obstante ter registado a quebra mais expressiva, que ascende a -604,5 mt (-1,9%), determinada pela diminuição de -1,05

milhões de toneladas (-7,1%) de Carga Contentorizada. Na segunda posição do ranking dos portos com maior volume de carga movimentada surge Leixões, com 17,3%, apresentando no período em análise um acréscimo de +133,2 mt (+1,3%), alavancado no aumento de +252,1 mt nos Outros Granéis Sólidos (+29,6%), seguido por Lisboa com uma quota de 12,1% e após registo do acréscimo de +763,1 mt (+12,1%), o mais expressivo observado no período, que reflete o aumento de +423 mt (+19,2%) verificado nos Produtos Agrícolas.

As posições seguintes do ranking são ocupadas sucessivamente por Setúbal com uma quota de 7,2%, Aveiro com 6,6%, Figueira da Foz com 2,6%, Viana do Castelo com 0,5% e Faro com 0,1%.

Considerando o movimento de carga por fluxos de embarque e de desembarque, associados maioritariamente às operações de exportação e de importação, sem esquecer que ambos contêm uma importante quota relativa ao *transshipment* (que representa cerca de 20% nos embarques e cerca de 14% nos desembarques), assinala-se que foram expedidas 24 milhões de toneladas, que traduzem uma diminuição de -671,8 mil toneladas (-2,7%) face ao volume do período homólogo de 2021, enquanto a tonelagem de carga desembarcada cresceu +1,2 milhões de toneladas (+3,6%) para 34,6 milhões de toneladas.

Considerando que em termos globais a tonelagem da carga desembarcada representa 59% do total, importa referir que nos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro se verifica uma situação inversa, com este rácio a assumir valores respetivos de 60,5%, 69,9%, 53,1% e 100%.

O tráfego de Contentores verificado no período de janeiro a agosto de 2022 e face ao mesmo período de 2021, traduz uma diminuição de -36,7 mil TEU para um total de 2,04 milhões de TEU, a que corresponde um recuo de -1,8%. A responsabilidade deste desempenho negativo é atribuída maioritariamente a Sines, que movimenta -64,9 mil TEU (-5,3%), por efeito da quebra de -77,7 mil TEU verificada no segmento de *transshipment* (-9%), anulando o acréscimo de +12,8 mil TEU (+3,5%) apurado no *hinterland*. Não obstante, Sines mantém uma quota maioritária absoluta de 57,1%, seguido de Leixões com 24%, de Lisboa com 12,7%, de Setúbal com 5,6% e Figueira da Foz com 0,7%.

Considerando apenas o segmento de tráfego com o *hinterland* a liderança é assegurada por Leixões que mantém a quota de 37,2%, seguido de Sines com 31,3%, Lisboa com 21%, Setúbal com 9,4% (-1,1 pp) e Figueira da Foz com 1,1%.

O movimento de navios verificado nos primeiros oito meses do ano nos portos comerciais do Continente, considerando as suas várias tipologias e independentemente do tipo de operações realizadas aquando da sua estadia, excede o do período homólogo de 2021 em +254 para um total de 6595 escalas, correspondente a +4%, sendo que o volume total de arqueação bruta que lhes corresponde reflete uma variação de +20,2%. Para esta assimetria de comportamento, contribui de forma relevante a retoma do tráfego de navios de cruzeiro de passageiros, nomeadamente no porto de Lisboa, que rondou as 178 escalas quando se haviam registado três no período homólogo de 2021, mas também Leixões e Portimão.

Importa realçar que o acréscimo do número de escalas decorre maioritariamente do próprio porto de Lisboa, que regista +264 escalas, seguindo-se a Figueira da Foz com +39, Portimão com +31 e Leixões com +21.

Em termos de número de escalas, a maior quota é detida pelos portos do Douro e Leixões, representando 24,9%, seguindo-se Sines e Lisboa com 20,1% e 20%, respetivamente, Setúbal com 15,9%, Aveiro com 10,8% e a Figueira da Foz com 4,9%. No que se refere ao volume de arqueação bruta a quota do porto de Sines sobe para 44%, seguido de Lisboa com 22,5%, Douro e Leixões com 17% e Aveiro com 11,1%

AMT, 4 de novembro de 2022