



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Maio, 2024



Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias do Continente, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT.
2. Alguns dados, principalmente os relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção posterior.
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à Carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva 2009/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, (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	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	7
2.1. Movimento Geral de Carga	7
✓ Por Porto	9
✓ Por Tipologia de Carga	11
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	15
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	17
2.2. Movimento Geral de Contentores	19
✓ Tráfego Total (TEU)	19
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transhipment</i> (TEU)	21
2.3. Movimento Geral de Navios	23
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	27
3.1. Movimentação de Carga	27
3.2. Tráfego de Contentores	28
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	30

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) registou uma evolução positiva de +7% de janeiro a maio de 2024, totalizando 37,7 milhões de toneladas, por comparação com o período homólogo de 2023, para o qual contribuiu o incremento de +6,6% observado no mês de maio, movimentando 8 milhões de toneladas (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em maio e acumulado de 2024

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	18	123	0,3%	-18,0%	Leixões	61,7	285,5	21,1%	-1,2%	Viana do Castelo	17	77	1,9%	-23,0%			
Leixões	1.252	5.832	15,5%	-5,2%	Aveiro	1,7	9,0	0,7%	58,9%	Leixões	221	966	24,2%	-1,4%			
Aveiro	445	2.345	6,2%	-4,9%	Figueira da Foz	1,6	7,7	0,6%	-8,0%	Aveiro	76	395	9,9%	-12,0%			
Figueira da Foz	190	893	2,4%	-1,5%	Lisboa	39,0	178,1	13,2%	9,7%	Figueira da Foz	41	185	4,6%	-5,6%			
Lisboa	1.043	5.058	13,4%	1,0%	Setúbal	15,1	65,0	4,8%	-4,9%	Lisboa	206	904	22,6%	0,3%			
Setúbal	583	2.750	7,3%	-0,8%	Sines	182,1	806,1	59,7%	25,1%	Setúbal	139	667	16,7%	-1,2%			
Sines	4.422	20.660	54,8%	16,6%	Total	301,3	1.351,3	100,0%	14,7%	Sines	168	773	19,3%	-3,5%			
Faro		18	0,0%	-56,1%						Faro		6	0,2%	-53,8%			
Total	7.953	37.678	100,0%	7,0%						Portimão	10	25	0,6%	4,2%			
Variação homóloga					Variação homóloga					Variação homóloga							
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023		
Mensal	-28,9%	36,4%	-0,0%	-1,8%	6,6%	Mensal	-11,8%	31,6%	-1,5%	0,4%	12,8%	Mensal	-23,8%	10,3%	7,2%	3,1%	-3,3%
Acumulado	-9,2%	5,8%	-1,7%	-1,0%	7,0%	Acumulado	-6,6%	13,4%	-1,1%	-5,9%	14,7%	Acumulado	-9,7%	-1,0%	-0,8%	6,1%	-3,4%

O acréscimo de movimento acumulado nestes primeiros cinco meses de 2024 suportou-se praticamente no crescimento expressivo observado no porto de Sines, de +16,6% (+2,9 milhões de toneladas), tendo apenas sido apoiado, mas numa expressão residual, por Lisboa (+49 mil toneladas; +1%).

Todos os demais portos comerciais do Continente registaram quebras de movimentação acumulada, nesse mesmo período, concretamente: Leixões (-319 mil toneladas; -5,2%); Aveiro (-121 mil toneladas; -4,9%); Viana do Castelo (-27 mil toneladas; -18%); Faro (-23 mil toneladas; -56,1%); Setúbal (-23 mil; toneladas; -0,8%) e Figueira da Foz (-13 mil toneladas; -1,5%).

O movimento de contentores aumentou +14,7% nos primeiros cinco meses de 2024, quando comparado com o período homólogo de 2023, cifrando-se em 1,4 milhões de TEU (Unidade

Equivalente do Contentor de 20 Pés), com o contributo da movimentação do mês de maio, cifrada em 301 mil TEU (+12,8%) (ver Quadro 1).

Este crescimento do tráfego de contentores teve origem nas variações positivas observadas nos portos de Sines (+162 mil TEU; +25,1%), de Lisboa (+16 mil TEU; +9,7%) e de Aveiro (+3 mil TEU; +58,9%), tendo, em contrapartida, este tipo de tráfego decrescido em Leixões (-4 mil TEU; -1,2%), Setúbal (-3 mil TEU; -4,9%) e Figueira da Foz (-1 mil TEU; -8%).

As 878 escalas de navios no mês de maio, representam uma redução de -3,3%, quando comparados com o mesmo mês do ano transato, contribuindo para o registo negativo do período acumulado de janeiro a maio de 2024, de -3,4%, com 3 998 escalas. Será igualmente de assinalar que, com exceção dos portos de Lisboa e de Portimão, que observaram ligeiros incrementos de entradas de navios, em todas as demais infraestruturas portuárias comerciais do continente constatou-se uma redução do número de escalas (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:

- O acréscimo de movimentação da Carga Contentorizada (+2,5 milhões de toneladas; +31,8%), dos Produtos Petrolíferos (+632 mil toneladas; +17,9%) e de Minérios (+144 mil toneladas) no porto de Sines, a que se juntaram os incrementos de Carga Fracionada (+290 mil toneladas; +377,3%) e da Carga Contentorizada (+280 mil toneladas; +16,5%) em Lisboa e do movimento de Carvão (+116 mil toneladas; +200,3%) em Setúbal; e
- As reduções dos Outros Granéis Sólidos (-411 mil toneladas; -44,3%) e dos Outros Granéis Líquidos (-145 mil toneladas; -38,5%) no porto de Lisboa, do Gás Liquefeito (-239 mil toneladas; -13,9%) e dos Outros Granéis Líquidos (-102 mil toneladas; -71,9%) em Sines, da carga *Roll On – Roll Off* (Ro-Ro) (-143 mil toneladas; -25,4%), dos Outros Granéis Sólidos (-130 mil toneladas; -23,2%) e dos Produtos Petrolíferos (-106 mil toneladas; -10,8%) no porto de Leixões, bem como, ainda, da Carga Fracionada (-136 mil toneladas; -14,4%) no porto de Aveiro.

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 2024, foram desembarcadas 22,1 milhões de toneladas, que representaram 58,7% do tráfego total, traduzindo um incremento de movimentação de +3,2% (+686 mil toneladas) relativamente ao período homólogo de 2023, e embarcadas 15,6 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +12,9% (+1,8 milhões de toneladas), também comparativamente com os cinco meses equivalentes de 2023.

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol nos primeiros cinco meses de 2024, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho melhor, concretizado num maior crescimento do lado português, ou seja, de +7%, quando o homólogo espanhol se limitou a +3,5%.

No âmbito específico do movimento de contentores, em que ambos os sistemas portuários evoluíram positivamente, os portos nacionais também registaram um crescimento superior, com +14,7%, tendo o conjunto dos portos espanhóis constatado um incremento de +12%.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

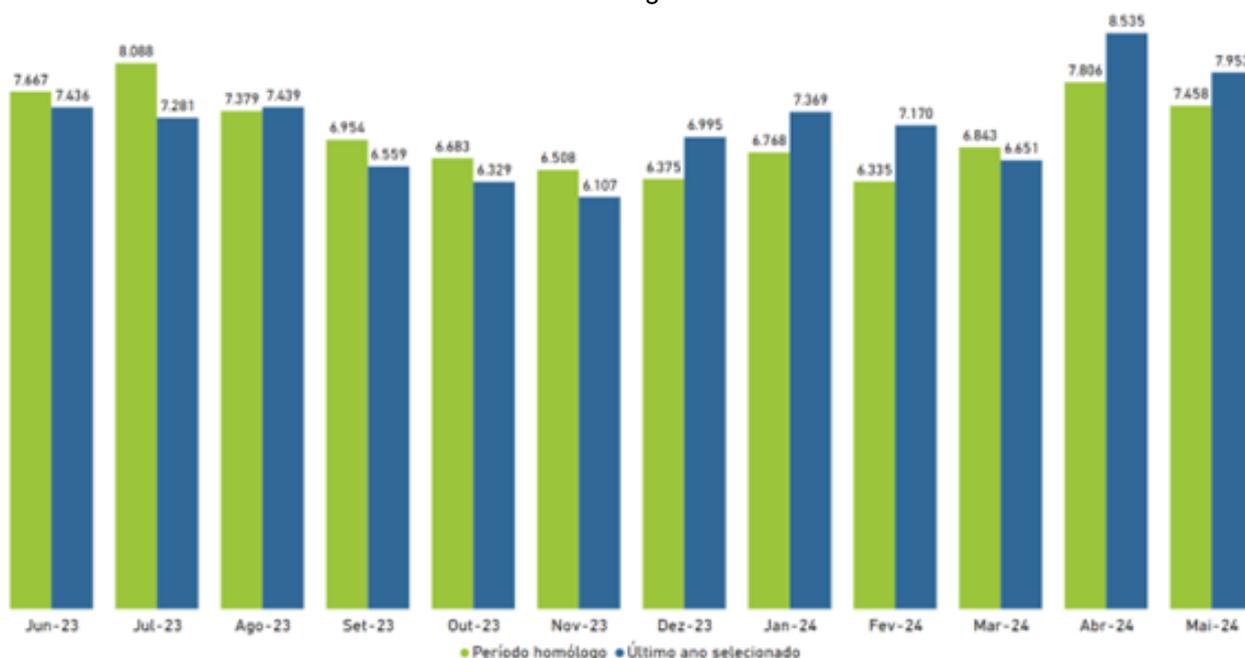
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente nos primeiros cinco meses de 2024, relativamente a:

- 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, 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 8 milhões de toneladas, o que representa um incremento de +6,6% relativamente ao mês homólogo de 2023, contribuindo para o crescimento acumulado no período de janeiro a maio, de +7%, num movimento total de 37,7 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a maio de 2024 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em maio e acumulado de 2024

Carga movimentada (10 ³ t)					
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	18	123	0,3%	-18,0%	
Leixões	1.252	5.832	15,5%	-5,2%	
Aveiro	445	2.345	6,2%	-4,9%	
Figueira da Foz	190	893	2,4%	-1,5%	
Lisboa	1.043	5.058	13,4%	1,0%	
Setúbal	583	2.750	7,3%	-0,8%	
Sines	4.422	20.660	54,8%	16,6%	
Faro		18	0,0%	-56,1%	
Total	7.953	37.678	100,0%	7,0%	
Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-28,9%	36,4%	-0,0%	-1,8%	6,6%
Acumulado	-9,2%	5,8%	-1,7%	-1,0%	7,0%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no período de janeiro a maio dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de crescimento de +2,5%, particularmente influenciada pelo incremento médio de tráfego de +8,9% no porto de Lisboa, seguido de Sines (+5,2%), de Aveiro (+2,4%), da Figueira da Foz (+2%) e de Setúbal (+0,6%), mas contrariado pelas reduções médias de tráfego nos portos de Leixões (-7,2%), de Viana do Castelo (-8,2%) e de Faro (-23,9%) (ver Quadro 3).

Releva, no caso do porto de Leixões, que 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 anuais.

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) no período de janeiro a maio, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
⊕ Viana do Castelo	173	148	153	150	123	0,3 %	150	-8,2 %
⊕ Leixões	7.868	6.377	6.244	6.151	5.832	15,5 %	6.494	-7,2 %
⊕ Aveiro	2.132	2.335	2.407	2.465	2.345	6,2 %	2.337	2,4 %
⊕ Figueira da Foz	824	674	860	906	893	2,4 %	831	2,0 %
⊕ Lisboa	3.601	3.936	4.264	5.008	5.058	13,4 %	4.373	8,9 %
⊕ Setúbal	2.685	2.796	2.586	2.773	2.750	7,3 %	2.718	0,6 %
⊕ Sines	16.859	19.884	19.039	17.716	20.660	54,8 %	18.832	5,2 %
⊕ Faro	53	29	26	40	18	0,0 %	33	-23,9 %
Total	34.195	36.177	35.579	35.210	37.678	100,0 %	35.768	2,5 %

✓ Por Porto

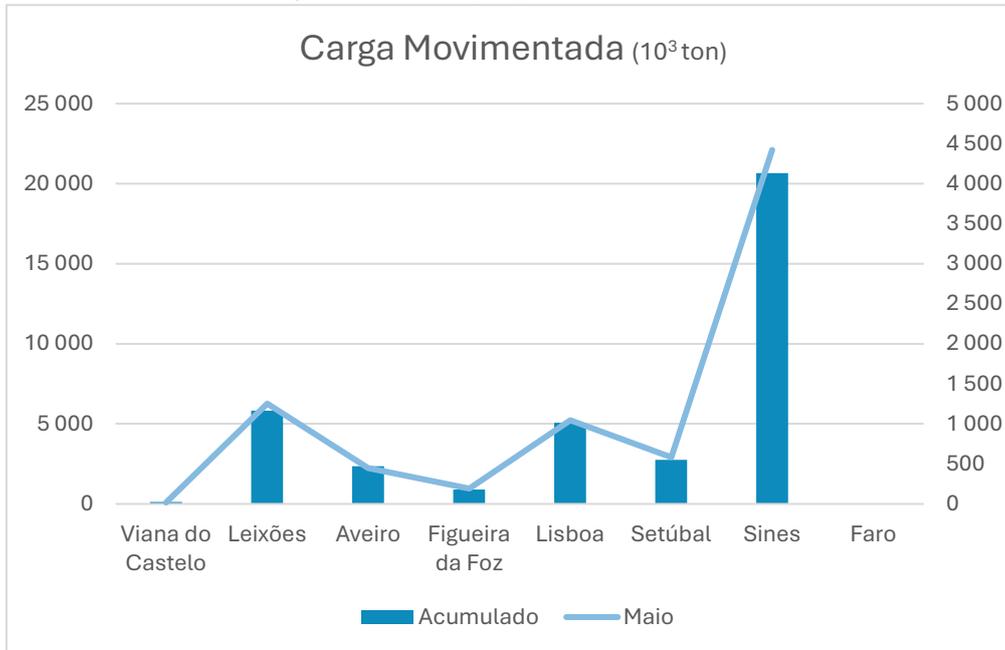
No que concerne ao movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário, ao deter uma quota maioritária absoluta (54,8%), tendo movimentado nos primeiros cinco meses de 2024, 20,7 milhões de toneladas, representando um incremento significativo de tráfego (+2,9 milhões de toneladas; +16,6%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Esta evolução positiva apenas foi acompanhada, embora traduzida numa expressão residual, pelo porto de Lisboa, que, com um movimento de 5,1 toneladas, cresceu +1% (+49 mil toneladas), tendo os demais portos comerciais do Continente verificado reduções de movimentação, conforme identificadas de seguida:

- Leixões: 5,8 milhões de toneladas, com uma redução de -5,2% (-319 mil toneladas);
- Setúbal: 2,8 milhões de toneladas, assinalando um decréscimo de -0,8% (-23 mil toneladas);
- Aveiro: 2,3 milhões de toneladas, representando uma diminuição de -4,9% (-121 mil toneladas);
- Figueira da Foz: 893 mil toneladas, com uma quebra de -1,5% (-13 mil toneladas);
- Viana do Castelo: 123 mil toneladas, constatando uma redução de -18% (-27 mil toneladas); e

- Faro: 18 mil toneladas, com uma quebra associada de -56,1% (-23 mil toneladas)

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em maio e acumulado de 2024



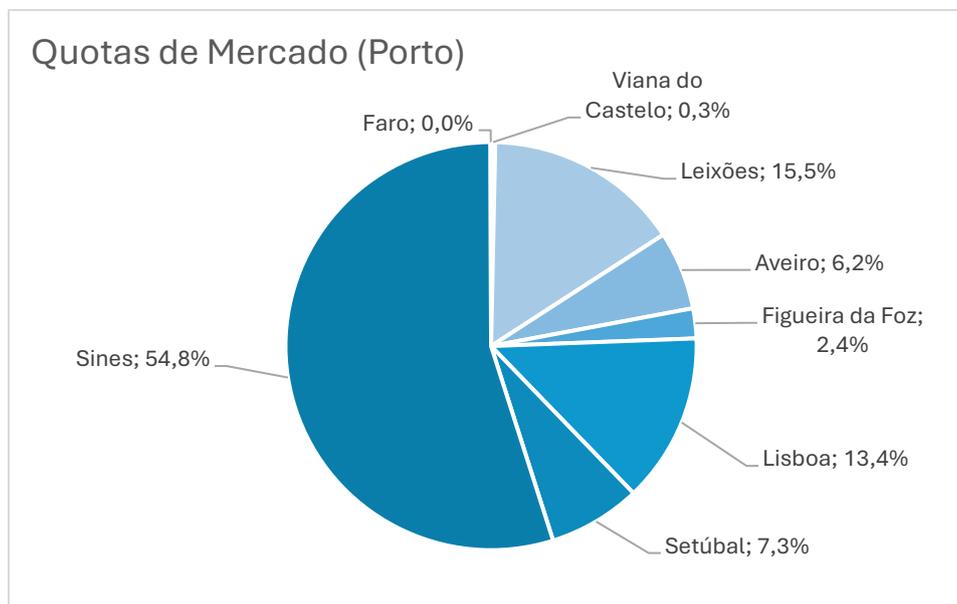
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em maio e acumulado de 2024

Período	Porto	Mensal				Acumulado			
		Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲									
⊕	Viana do Castelo	18	0,2%	-9	-34,5%	123	0,3%	-27	-18,0%
⊕	Leixões	1.252	15,7%	-55	-4,2%	5.832	15,5%	-319	-5,2%
⊕	Aveiro	445	5,6%	-51	-10,3%	2.345	6,2%	-121	-4,9%
⊕	Figueira da Foz	190	2,4%	-37	-16,1%	893	2,4%	-13	-1,5%
⊕	Lisboa	1.043	13,1%	159	18,0%	5.058	13,4%	49	1,0%
⊕	Setúbal	583	7,3%	74	14,5%	2.750	7,3%	-23	-0,8%
⊕	Sines	4.422	55,6%	427	10,7%	20.660	54,8%	2.944	16,6%
⊕	Faro			-12	-100,0%	18	0,0%	-23	-56,1%
	Total	7.953	100,0%	495	6,6%	37.678	100,0%	2.468	7,0%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 54,8%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (15,5%); Lisboa (13,4%); Setúbal (7,3%); Aveiro (6,2%); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,3%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2024)



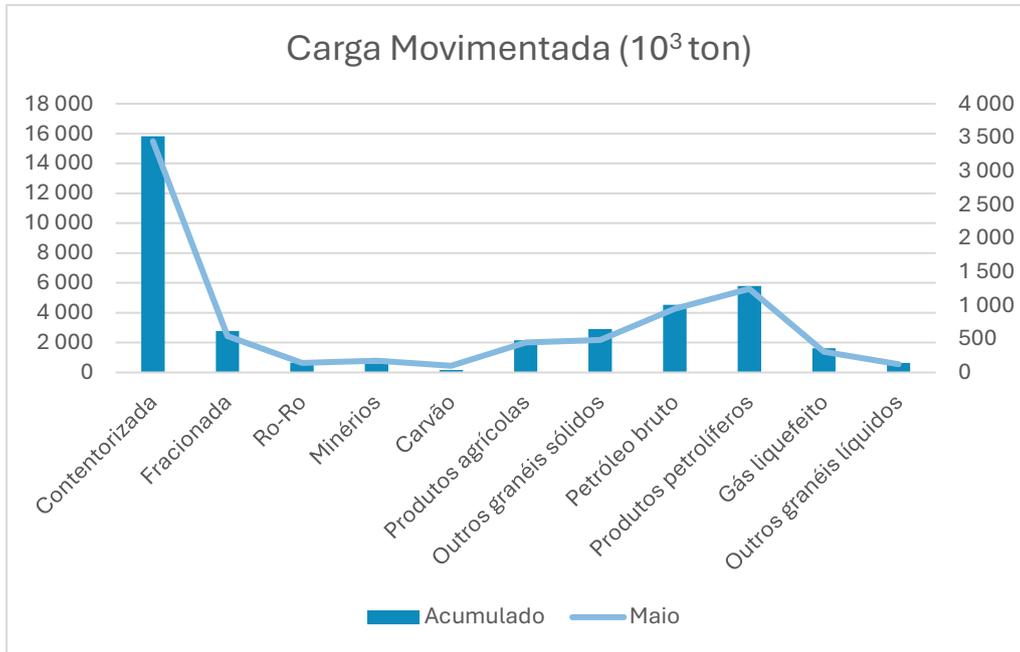
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (42%), os Produtos Petrolíferos (15,4%) e o Petróleo Bruto (12%), que representam no seu conjunto 69,4% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +20,5% (+2,7 milhões de toneladas), de +11,2% (+584 mil toneladas) e de +1,2% (+55 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (7,7%), da Carga Fracionada (7,4%) e dos Produtos Agrícolas (5,7%), dos quais apenas a Carga Fracionada registou uma evolução positiva (+115 mil toneladas; +4,3%), tendo os Outros Granéis Sólidos registado uma quebra bastante mais significativa (-519 mil toneladas; -15,1%) que os Produtos Agrícolas (-38 mil toneladas; -1,7%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, registaram-se desempenhos positivos ao nível dos Granéis Sólidos, concretamente no Carvão (+115 mil toneladas; +200,3%) e nos Minérios (+67 mil toneladas; +12,7%), tendo, em contrapartida, sido registados decréscimos nos Outros Granéis Líquidos (-274 mil toneladas; -29,9%), no Gás Liquefeito (-204 mil toneladas; -11,1%) e na Carga Ro-Ro (-122 mil toneladas; -15,5%).

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em maio e acumulado de 2024



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em maio e acumulado de 2024

Período	Mensal				Acumulado			
	Categoria AMT	Valor (10³t)	Quota (%)	Var. homóloga (10³t)	Var. homóloga (%)	Valor (10³t)	Quota (%)	Var. homóloga (10³t)
☐ Carga geral	4.125	51,9%	368	9,8%	19.268	51,1%	2.682	16,2%
☐ Contentorizada	3.442	43,3%	416	13,8%	15.821	42,0%	2.688	20,5%
☐ Fracionada	542	6,8%	-20	-3,5%	2.785	7,4%	115	4,3%
☐ Ro-Ro	140	1,8%	-29	-17,0%	662	1,8%	-122	-15,5%
☐ Granéis sólidos	1.205	15,2%	118	10,9%	5.830	15,5%	-375	-6,0%
☐ Minérios	176	2,2%	60	51,8%	592	1,6%	67	12,7%
☐ Carvão	100	1,3%	100		173	0,5%	115	200,3%
☐ Produtos agrícolas	444	5,6%	50	12,6%	2.156	5,7%	-38	-1,7%
☐ Outros granéis sólidos	485	6,1%	-91	-15,8%	2.909	7,7%	-519	-15,1%
☐ Granéis líquidos	2.623	33,0%	8	0,3%	12.580	33,4%	161	1,3%
☐ Petróleo bruto	948	11,9%	72	8,3%	4.523	12,0%	55	1,2%
☐ Produtos petrolíferos	1.243	15,6%	51	4,3%	5.788	15,4%	584	11,2%
☐ Gás liquefeito	310	3,9%	-96	-23,6%	1.626	4,3%	-204	-11,1%
☐ Outros granéis líquidos	122	1,5%	-20	-13,9%	645	1,7%	-274	-29,9%
Total	7.953	100,0%	495	6,6%	37.678	100,0%	2.468	7,0%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte entre janeiro e maio de 2024:

- A categoria da Carga Geral totalizou 19,3 milhões de toneladas, tendo observado um incremento de +16,2% (+2,7 milhões de toneladas) relativamente aos primeiros cinco meses de 2023, basicamente suportado no crescimento da Carga Contentorizada (+2,7 milhões de toneladas; +20,5%), atingindo 15,8 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Sines (+2,5 milhões de toneladas; +31,8%), a que se seguiu Lisboa (+280 mil toneladas; +16,5%) e Aveiro (+27 mil toneladas; +57,2%). Por sua vez, os portos de Setúbal e da Figueira da Foz observaram quebras de, respetivamente, -9,2% (-66 mil toneladas) e de -17,9% (-11 mil toneladas), a que ainda se juntou um ligeiro decréscimo de movimentação em Leixões (-2 mil toneladas; -0,1%).

Constatou-se igualmente o contributo positivo da Carga Fracionada que incrementou +4,3% (+115 mil toneladas), para um total de 2,8 milhões de toneladas, suportado fundamentalmente no seu crescimento no porto de Lisboa (+290 mil toneladas; +377,3%) e, em bastante menor expressão, em Leixões (+9 mil toneladas; +1,6%) e Sines (+3 mil toneladas; +38,4%), tendo todos os demais portos registado perdas neste tráfego, concretamente, em Aveiro (-136 mil toneladas; -14,4%), Setúbal (-30 mil toneladas; -5,5%), Viana do Castelo (-11 mil toneladas; -14,8%), Figueira da Foz (-7 mil toneladas; -1,5%) e Faro (-3 mil toneladas; -100%).

No tráfego Ro-Ro observou-se uma redução de -15,5% (-122 mil toneladas), totalizando 662 mil toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-143 mil toneladas; -25,4%) e de Sines (-6 mil toneladas; -29,9%), apenas parcialmente compensadas por Setúbal (+16 mil toneladas; +7,8%) e Lisboa (+11 mil toneladas) que voltou este ano a registar este tipo de tráfego;

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 5,8 milhões de toneladas, verificaram um decréscimo de -6% (-375 mil toneladas), fundamentalmente em consequência da redução dos Outros Granéis Sólidos (-519 mil toneladas; -15,1%), onde se registou um movimento de 2,9 milhões de toneladas, derivada de quebras observadas nos vários portos, com exceção de Setúbal (+42 mil toneladas; +5%) e de Aveiro (+26 mil toneladas; +5%), sendo a redução mais relevante em Lisboa (-411 mil toneladas; -44,3%), a que se seguiram Leixões (-130 mil toneladas; -23,2%), Faro (-19 mil toneladas; -52,5%), Sines (-18 mil toneladas; -15,6%), Viana do Castelo (-4 mil toneladas; -10,4%) e Figueira da Foz (-3 mil toneladas; -0,8%).

Também os Produtos Agrícolas, ascendendo a 2,2 milhões de toneladas, contribuíram para o mencionado decréscimo, ao registarem uma quebra de -1,7% (-38 mil toneladas), com base essencialmente na evolução negativa do porto de Aveiro (-75 mil toneladas; -20,8%), mas também em Lisboa (-20 mil toneladas; -1,3%), Viana do Castelo (-9 mil toneladas; -42,7%) e Sines (-2 mil toneladas; -100%), apenas parcialmente compensadas pelos incrementos constatados em Leixões (+65 mil toneladas; +26,2%) e Setúbal (+4 mil toneladas, +9,1%).

O movimento do Carvão, embora na sua expressão diminuta de 173 mil toneladas, aumentou +200,3% (+115 mil toneladas), com base na movimentação exclusiva no porto de Setúbal, tendo os Minérios, com um movimento de 592 mil toneladas, constatado, também, um aumento de +12,7% (+67 mil toneladas), com suporte nos crescimentos verificados essencialmente nos portos de Sines (+144 mil toneladas) e de Leixões (+11 mil toneladas; +4,2%), mitigados pela redução deste tráfego em Setúbal (-88 mil toneladas; -33,9%); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizou 12,6 milhões de toneladas e que teve globalmente um incremento de +1,3% (+161 mil toneladas), a evolução favorável deveu-se, principalmente, aos Produtos Petrolíferos que, com um total de 5,8 milhões de toneladas, cresceram +11,2% (+584 mil toneladas), essencialmente com o incremento significativo observado no porto de Sines (+632 mil toneladas; +17,9%), ligeiramente apoiado por Lisboa (+33 mil toneladas; +8,1%) e Aveiro (+28 mil toneladas; +11,5%), e parcialmente contrariado, fundamentalmente, pela redução registada em Leixões (-106 mil toneladas; -10,8%).

O incremento de tráfego dos Granéis Líquidos também foi apoiado, apesar de ligeiramente, na movimentação do Petróleo Bruto que, totalizando 4,5 milhões de toneladas, verificou um crescimento de +1,2% (+55 mil toneladas), tendo por base um incremento de +1,7% (+73 mil toneladas) no porto de Sines, mitigado pela ausência de movimentação em Leixões.

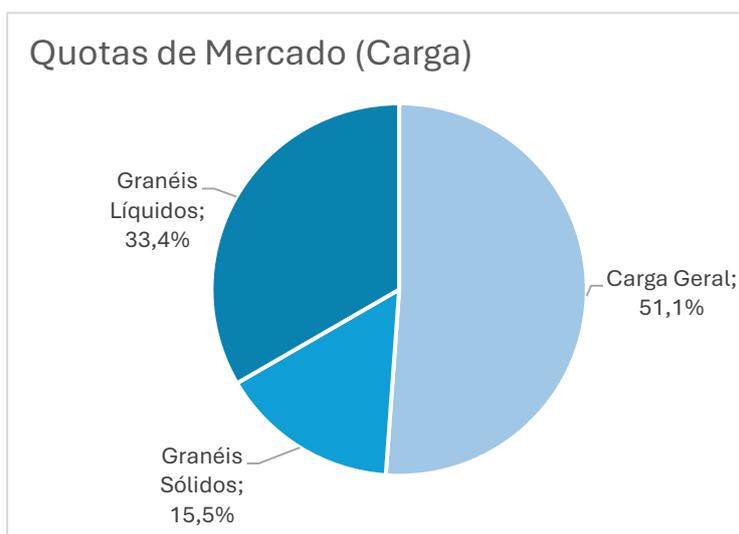
Os demais tipos de Granéis Líquidos observaram quebras, provindo a maior redução dos Outros Granéis Líquidos que, movimentando globalmente 645 mil toneladas, caíram -29,9% (-274 mil toneladas), com origem principalmente em Lisboa (-145 mil toneladas; -38,5%) e Sines (-102 mil toneladas, -71,9%), tendo, por sua vez, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 1,6 milhões de toneladas, registado uma quebra de -11,1% (-204 mil toneladas), com base nas reduções dos mercados de Sines (-239 mil toneladas; -13,9%) e de Leixões (-5 mil toneladas; -8,6%), apenas parcialmente

compensadas pelos crescimentos nos portos de Aveiro (+30 mil toneladas; +63,5%) e de Lisboa (+10 mil toneladas).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 51,1% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,5% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,4% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Acumulado/2024)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2024)

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	66	0,3%	51	0,9%	7	0,1%	123	0,3%
Leixões	3 878	20,1%	1 021	17,5%	933	7,4%	5 832	15,5%
Aveiro	879	4,6%	825	14,2%	640	5,1%	2 345	6,2%
Figueira da Foz	489	2,5%	396	6,8%	8	0,1%	893	2,4%
Lisboa	2 360	12,2%	2 015	34,6%	683	5,4%	5 058	13,4%
Setúbal	1 390	7,2%	1 262	21,7%	98	0,8%	2 750	7,3%
Sines	10 206	53,0%	242	4,1%	10 212	81,2%	20 660	54,8%
Faro		0,0%	18	0,3%	0	0,0%	18	0,0%
Totais Categoria	19 268	51,1% 100,0%	5 830	15,5% 100,0%	12 580	33,4% 100,0%	37 678	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 25 mercados, no valor global de +4,3 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 31 mercados, representando -1,8 milhões de toneladas, originando um crescimento do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com os primeiros cinco meses de 2023, de +2,5 milhões de toneladas, ou seja, +7%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado/2024)

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	66	-14,7%	3 878	-3,4%	879	-11,0%	489	-3,5%	2 360	32,7%	1 390	-5,5%	10 206	31,7%	0		19 268	16,2%
Contentorizada	0		2 884	-0,1%	75	57,2%	51	-17,9%	1 982	16,5%	649	-9,2%	10 181	31,8%			15 821	20,5%
Fracionada	66	-14,8%	574	1,6%	804	-14,4%	438	-1,5%	367	377,3%	524	-5,5%	12	38,4%		-100,0%	2 785	4,3%
Ro-Ro	0	336,7%	420	-25,4%					11		216	7,8%	14	-29,9%			662	-15,5%
Granéis sólidos	51	-21,0%	1 021	-5,1%	825	-5,7%	396	-0,8%	2 015	-17,6%	1 262	6,1%	242	104,5%	18	-52,5%	5 830	-6,0%
Minérios			277	4,2%							171	-33,9%	144				592	12,7%
Carvão											173	200,3%					173	200,3%
Produtos agrícolas	12	-42,7%	313	26,2%	287	-20,8%			1 499	-1,3%	45	9,1%		-100,0%			2 156	-1,7%
Outros granéis sólidos	39	-10,4%	431	-23,2%	538	5,0%	396	-0,8%	516	-44,3%	874	5,0%	98	-15,6%	18	-52,5%	2 909	-15,1%
Granéis líquidos	7	-24,9%	933	-12,1%	640	6,2%	8		683	-12,9%	98	-13,8%	10 212	3,7%	0		12 580	1,3%
Petróleo bruto				-100,0%									4 523	1,7%			4 523	1,2%
Produtos petrolíferos	7	-24,9%	870	-10,8%	272	11,5%			442	8,1%	31	-3,9%	4 166	17,9%			5 788	11,2%
Gás liquefeito			55	-8,6%	77	63,5%			10				1 483	-13,9%			1 626	-11,1%
Outros granéis líquidos			8	3,4%	291	-6,6%	8		231	-38,5%	67	-17,7%	40	-71,9%			645	-29,9%
Total Geral	123	-18,0%	5 832	-5,2%	2 345	-4,9%	893	-1,5%	5 058	1,0%	2 750	-0,8%	20 660	16,6%	18	-56,1%	37 678	7,0%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (42%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz, a qual observou um incremento de movimentação de +20,5% em relação aos primeiros cinco meses do ano anterior, e onde se constatarem crescimentos de tráfego nos mercados de Sines, Lisboa e Aveiro, e reduções em Setúbal, Figueira da Foz e Leixões.

A Carga Fracionada, que representa 7,4% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos com exceção de Faro, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Lisboa, de Leixões e de Sines, e quebras nos restantes portos.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 1,8%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -25,4%, condicionando uma evolução negativa global de -15,5%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal, onde cresceu +7,8%, de Lisboa, que voltou a movimentar este tipo de tráfego no corrente ano, e de Sines, que constatou uma redução de -29,9%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,6% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram crescimentos nos mercados associados aos portos de Sines e de Leixões, e uma redução em Setúbal, originando uma evolução global positiva deste segmento de tráfego de +12,7%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,5% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando um aumento de +200,3%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,7% do tráfego total, registaram uma quebra de -1,7%, devido essencialmente à evolução negativa nos portos de Aveiro e de Lisboa, parcialmente contrariada pelos acréscimos constatados em Leixões e Setúbal.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 7,7% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -15,1%, devido a decréscimos observados em todos os portos, com exceção de Setúbal e de Aveiro.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12% do movimento total, registou um crescimento de +1,2%, tendo por base o crescimento do porto de Sines e a ausência deste tráfego em Leixões.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,4% do movimento de carga no sistema portuário, cresceram +11,2%, com suporte nos incrementos verificados, principalmente, em Sines e, assessoramente, em Lisboa e Aveiro, mitigados pela redução registada, com maior significado, no porto de Leixões.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,3%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma redução de -11,1%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-13,9%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,7% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -29,9%, essencialmente com suporte nas quebras ocorridas em todos os portos, com exceção da Figueira da Foz e de Leixões.

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

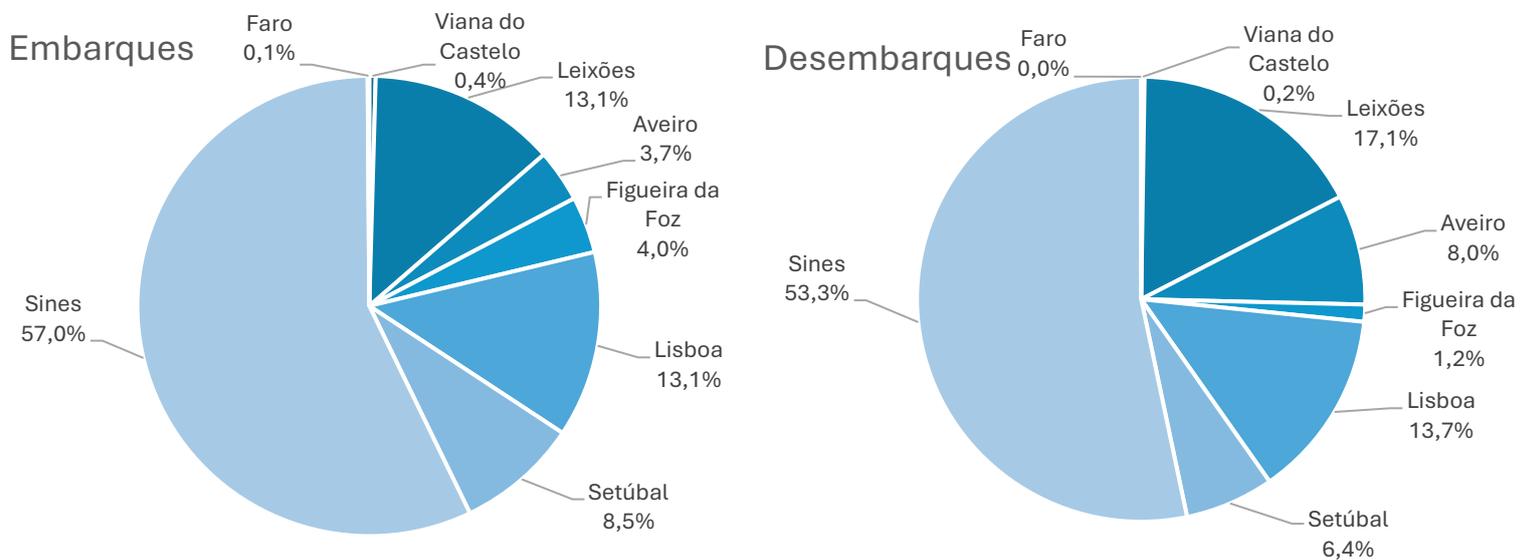
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado entre janeiro e maio de 2024, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 58,7% do movimento portuário e registou um total de 22,1 milhões de toneladas, representando um crescimento de +3,2% (+686 mil toneladas), relativamente aos cinco meses homólogos do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 15,6 milhões de toneladas, refletindo um incremento de +12,9% (+1,8 milhões de toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2024)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Acumulado/2024)

Porto \ Fluxo	Jan-Mai / 2024 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	69	54	56,1%	43,9%	-15	-17,5%	-12	-18,6%
Leixões	2 042	3 790	35,0%	65,0%	-19	-0,9%	-300	-7,3%
Aveiro	574	1 770	24,5%	75,5%	-10	-1,7%	-111	-5,9%
Figueira da Foz	618	275	69,2%	30,8%	70	12,7%	-83	-23,2%
Lisboa	2 035	3 023	40,2%	59,8%	244	13,6%	-195	-6,1%
Setúbal	1 329	1 421	48,3%	51,7%	-38	-2,8%	14	1,0%
Sines	8 873	11 787	42,9%	57,1%	1 572	21,5%	1 372	13,2%
Faro	18		100,0%		-23	-56,1%		
Total Geral	15 557	22 120	41,3%	58,7%	1 782	12,9%	686	3,2%

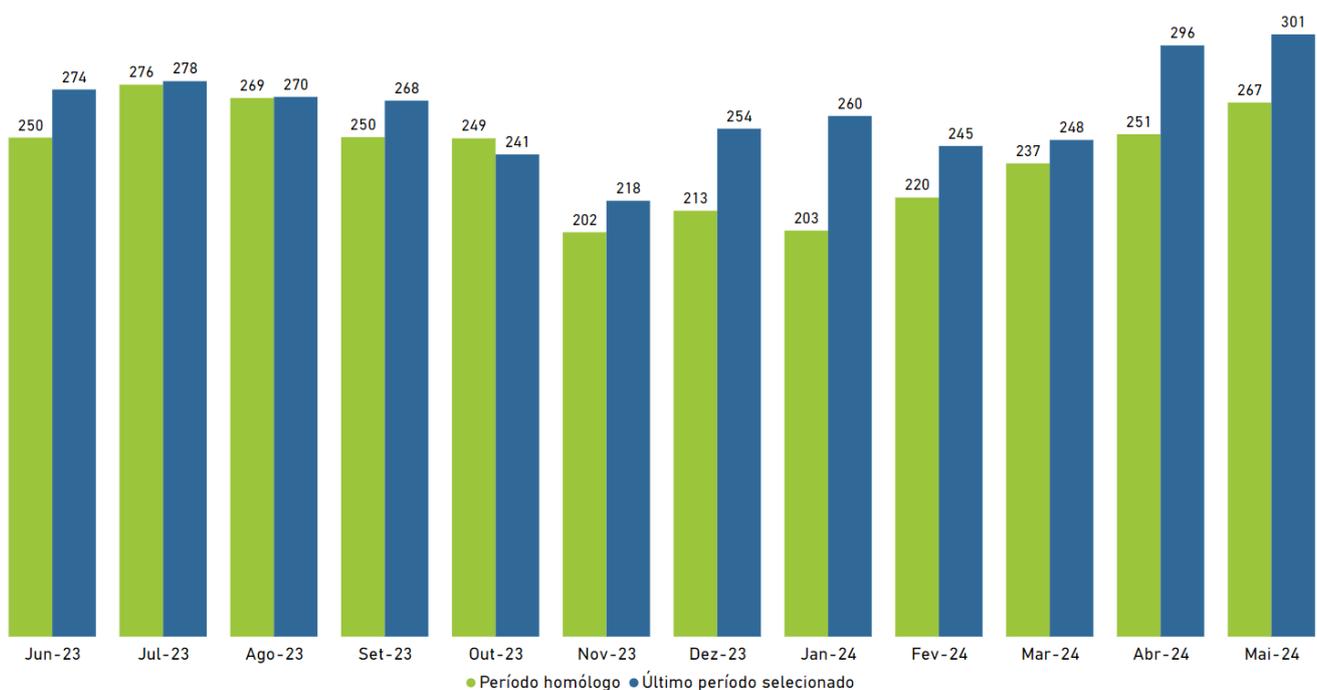
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 42%, e ainda parte da quota de 1,8% 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 *transhipment*.

✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transhipment* e com o *hinterland*, foi registado entre janeiro e maio de 2024 um movimento de 1,4 milhões de TEU, crescendo +14,7% (+173 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2023, tendo, por sua vez, o mês de maio observado um crescimento de +12,8% (+34 mil TEU), cifrando-se em 301 mil TEU, continuando a tendência de crescimento do tráfego de contentores já constatada desde o início do ano (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a maio de 2024 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em maio e acumulado de 2024

Contentores movimentados (10³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	61,7	285,5	21,1%	-1,2%
Aveiro	1,7	9,0	0,7%	58,9%
Figueira da Foz	1,6	7,7	0,6%	-8,0%
Lisboa	39,0	178,1	13,2%	9,7%
Setúbal	15,1	65,0	4,8%	-4,9%
Sines	182,1	806,1	59,7%	25,1%
Total	301,3	1.351,3	100,0%	14,7%

Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-11,8%	31,6%	-1,5%	0,4%	12,8%
Acumulado	-6,6%	13,4%	-1,1%	-5,9%	14,7%

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela evolução significativamente positiva (+162 mil TEU; +25,1%) observada no porto Sines que, movimentando 806 mil TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (59,7%) deste tipo de tráfego no sistema portuário.

Assinalam-se também os registos positivos dos portos de Lisboa, com um movimento de 178 mil TEU (+16 mil TEU; +9,7%) e de Aveiro, com 9 mil TEU (+3 mil TEU; +58,9%), bem como a evolução negativa constatada nos portos de Leixões, com um movimento de 285 mil TEU (-4 mil TEU; -1,2%), de Setúbal, que manuseou 65 mil TEU (-3 mil TEU; -4,9%), e da Figueira da Foz, com 8 mil TEU (-1 mil TEU; -8%).

Se analisarmos o período de janeiro a maio dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência crescente (+4,9%), resultando essencialmente da tendência

positiva nos vários portos, com exceção de Leixões (-1,3%) e de Setúbal (-1,1%), relevando particularmente o crescimento médio deste tráfego nos portos de Lisboa (+12,3%) e de Sines (+6,4%). Por sua vez, um aumento médio muito expressivo no porto de Aveiro tem a ver com o facto deste tipo de tráfego apenas ter começado a ser movimentado de forma mais expressiva neste porto desde o ano transato (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) no período de janeiro a maio, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,0						0,0	-100,0%
Leixões	301,0	292,9	305,9	289,1	285,5	21,1%	294,9	-1,3%
Aveiro	0,0			5,7	9,0	0,7%	2,9	522,7%
Figueira da Foz	7,1	9,1	7,6	8,3	7,7	0,6%	7,9	2,0%
Lisboa	112,2	144,9	165,3	162,3	178,1	13,2%	152,6	12,3%
Setúbal	67,8	76,3	70,9	68,3	65,0	4,8%	69,6	-1,1%
Sines	628,1	742,5	702,1	644,2	806,1	59,7%	704,6	6,4%
Total	1.116,2	1.265,7	1.251,8	1.177,8	1.351,3	100,0%	1.232,6	4,9%

✓ 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 apreciação 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/2024)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	262	91,7%	38,5%	-2,1%	24	8,3%	3,5%	9,4%	285
Aveiro	9	100,0%	1,3%			0,0%	0,0%		9
Figueira da Foz	8	100,0%	1,1%	-8,0%		0,0%	0,0%		8
Lisboa	176	98,7%	25,8%	9,8%	2	1,3%	0,3%	7,6%	178
Setúbal	60	93,1%	8,9%	-5,0%	4	6,9%	0,7%	-3,2%	65
Sines	165	20,5%	24,3%	9,7%	641	79,5%	95,5%	29,9%	806
Total Geral	680	50,3%	100,0%	3,7%	671	49,7%	100,0%	28,6%	1 351

O volume de TEU movimentado entre janeiro e maio de 2024 em operações *transshipment*, 671 mil TEU, que correspondeu a 49,7% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 79,5%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,3%, 6,9% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 95,5%, a que se seguem os portos de Leixões (3,5%), de Setúbal (0,7%) e de Lisboa (0,3%).

O movimento de contentores com o *hinterland*, 680 mil TEU, que apresentou uma proporção geral de 50,3%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 38,5%, a que se seguiram os portos Lisboa, com 25,8%, e de Sines, com 24,3%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,9%, e, finalmente, os portos de Aveiro e da Figueira da Foz, com quotas residuais, respetivamente, de 1,3% e de 1,1%.

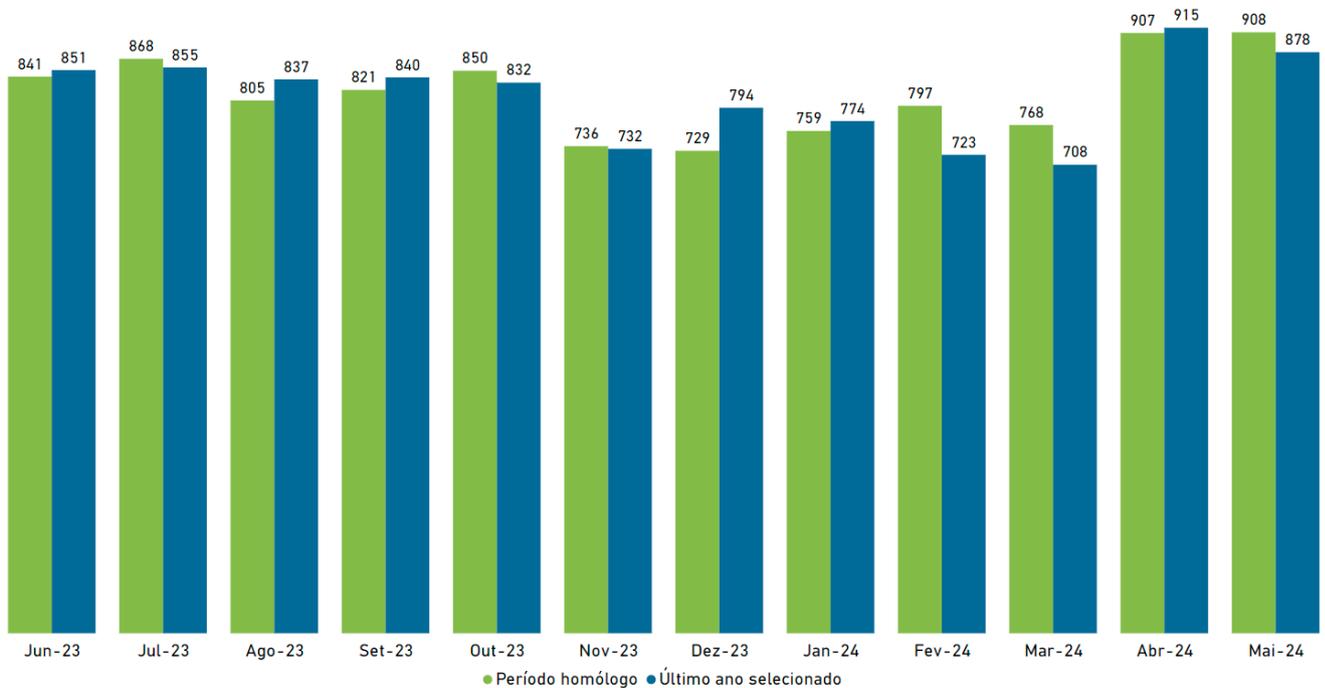
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 20,5%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% em Aveiro e na Figueira da Foz.

2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou em maio uma redução de -3,3% do movimento de navios, cifrando-se em 878 escalas, contribuindo para o saldo acumulado negativo entre janeiro e maio de 2024, totalizando 3 998 escalas de navios, e representando uma evolução de -3,4%.

Será igualmente de assinalar que se constatou uma redução de escalas em todas as infraestruturas portuárias, com exceção dos portos de Lisboa e de Portimão, os quais observaram ligeiros incrementos dos números de navios que escalaram estes portos (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a maio de 2024 e períodos homólogos



Quadro 12 – Escalas de navios em maio e acumulado de 2024

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	17	77	1,9%	-23,0%	
Leixões	221	966	24,2%	-1,4%	
Aveiro	76	395	9,9%	-12,0%	
Figueira da Foz	41	185	4,6%	-5,6%	
Lisboa	206	904	22,6%	0,3%	
Setúbal	139	667	16,7%	-1,2%	
Sines	168	773	19,3%	-3,5%	
Faro		6	0,2%	-53,8%	
Portimão	10	25	0,6%	4,2%	
Total	878	3.998	100,0%	-3,4%	
Variação hómologa					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-23,8%	10,3%	7,2%	3,1%	-3,3%
Acumulado	-9,7%	-1,0%	-0,8%	6,1%	-3,4%

Analisando os meses de janeiro a maio dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência quase neutra de variação do número de navios que escalam o sistema portuário (+0,2%), que resulta de um balanço entre as tendências (ver Quadro 13):

- Crescentes, nos portos de Portimão (+58,1%), de Lisboa (+4,9%) e de Setúbal (+0,9%);
- Decrescentes, nos portos de Faro (-21,7%), de Sines (-2%), da Figueira da Foz (-1,9%), de Leixões (-1,7%), de Viana do Castelo (-1,6%) e de Aveiro (-0,9%).

Quadro 13 – Escalas de navios no período de janeiro a maio, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	82	110	98	100	77	1,9 %	106	-1,6 %
Leixões	1.033	1.019	984	980	966	24,2 %	1.070	-1,7 %
Aveiro	409	449	348	449	395	9,9 %	398	-0,9 %
Figueira da Foz	200	169	183	196	185	4,6 %	204	-1,9 %
Lisboa	747	653	828	901	904	22,6 %	864	4,9 %
Setúbal	643	700	621	675	667	16,7 %	700	0,9 %
Sines	837	821	802	801	773	19,3 %	849	-2,0 %
Faro	16	7	7	13	6	0,2 %	12	-21,7 %
Portimão	4	4	29	24	25	0,6 %	31	58,1 %
Total	3.971	3.932	3.900	4.139	3.998	100,0 %	4.234	0,2 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,2% e totalizando 966 escalas entre janeiro e maio de 2024, o que representou uma quebra de movimentação de -1,4% relativamente ao mesmo período de 2023, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 904 (+0,3%) e 773 (-3,5%) escalas, e com quotas de mercado, respetivamente, de 22,6% e 19,3%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou um decréscimo menos expressivo que o número de escalas, concretamente -1,5%, atingindo 84,6 milhões, e em que o porto de maior dimensão, ou seja, Sines, observou uma redução de -2,2% (ver Quadro 14).

Assinale-se igualmente os incrementos da AB, pese embora a redução do número de escalas, nos portos de Setúbal (+13,1%) e de Viana do Castelo (+4,4%).

Globalmente para o sistema portuário, e como já referido, a AB reduziu-se mais ligeiramente que o número de navios (-1,5%, face a -3,4%), contribuindo para o incremento da dimensão média do navio para 21,2 mil (+2%).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (44,6%), totalizando 37,7 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 48,8 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios (porto de Lisboa, com uma dimensão média de navio, em termos de AB, de 21,3 mil).

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Acumulado/2024)

Porto \ Navios	Jan - Mai / 2024			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	77	421	5,5	1,9%	0,5%	-23,0%	4,4%	35,6%
Leixões	966	13 282	13,7	24,2%	15,7%	-1,4%	-4,0%	-2,6%
Aveiro	395	2 632	6,7	9,9%	3,1%	-12,0%	-3,8%	9,3%
Figueira da Foz	185	665	3,6	4,6%	0,8%	-5,6%	-0,7%	5,2%
Lisboa	904	19 248	21,3	22,6%	22,8%	0,3%	-4,3%	-4,6%
Setúbal	667	10 230	15,3	16,7%	12,1%	-1,2%	13,1%	14,5%
Sines	773	37 686	48,8	19,3%	44,6%	-3,5%	-2,2%	1,3%
Portimão	25	406	16,3	0,6%	0,5%	4,2%	-14,6%	-18,1%
Faro	6	14	2,3	0,2%	0,0%	-53,8%	-54,5%	-1,5%
Total Geral	3 998	84 583	21,2	100,0%	100,0%	-3,4%	-1,5%	2,0%

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 com os portos espanhóis, com os quais partilham significativa área de *hinterland* e se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas, em particular, 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 positiva do sistema portuário de Espanha, nos primeiros cinco meses de 2024, de +3,5%, mas que se pode comparar com um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um crescimento de movimentação no mesmo período de +7%, comparativamente com o período equivalente de 2023 (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Mai / 2024							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	19 268	16,2%	5 830	-6,0%	12 580	1,3%	37 678	7,0%
Espanha	117 858	8,0%	35 079	-9,4%	77 011	3,6%	229 948	3,5%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 229,9 milhões de toneladas, ou seja 6,1 vezes mais que o sistema portuário nacional (37,7 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Produto.

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

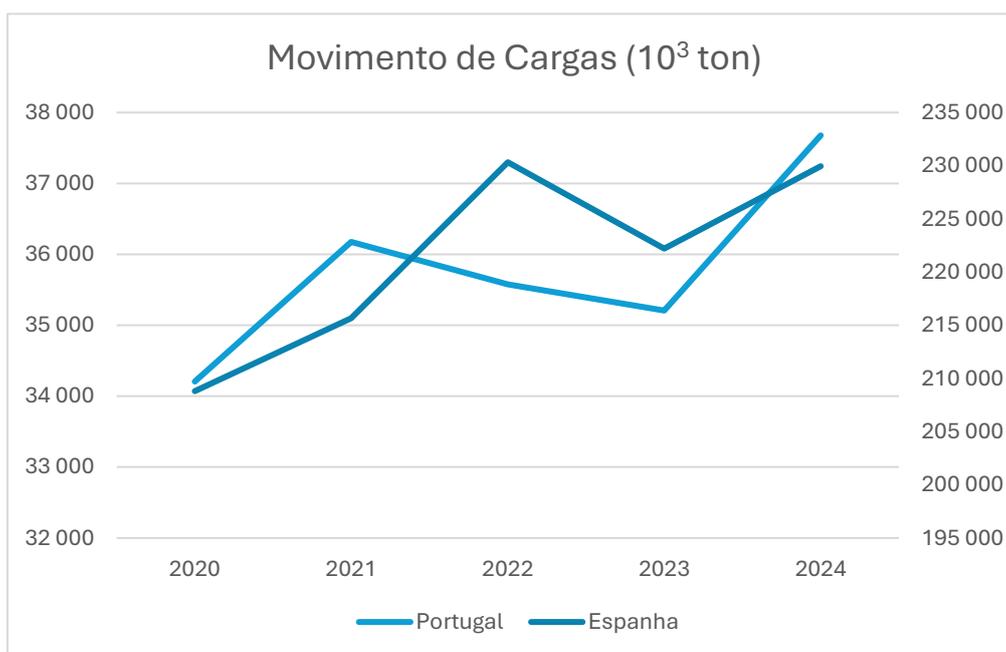
- Na categoria da Carga Geral, o sistema portuário nacional observou um crescimento de +16,2%, ou seja, expressivamente melhor que o acréscimo constatado no mesmo período no conjunto dos portos espanhóis e que foi de +8%;
- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional, apesar de ter verificado uma

evolução negativa de -6%, foi menos penalizado que o sistema portuário espanhol, em que esta categoria de mercadorias observou uma redução -9,4%; e

- Já no que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, sendo mais favorável para o sistema portuário espanhol, que registou um crescimento de +3,6%, por comparação com o crescimento inferior (+1,3%) verificado no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – entre janeiro e maio dos últimos cinco anos, poderá observar-se que ambos os sistemas portuários cresceram +10,1% relativamente ao início do quinquénio (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 também um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, que registou um incremento de +14,7% entre janeiro e maio de 2024, relativamente ao mesmo período do ano transato, e totalizando 1,4 milhões de TEU, comparando-se com o crescimento de +12% dos portos espanhóis que movimentaram 7,5 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

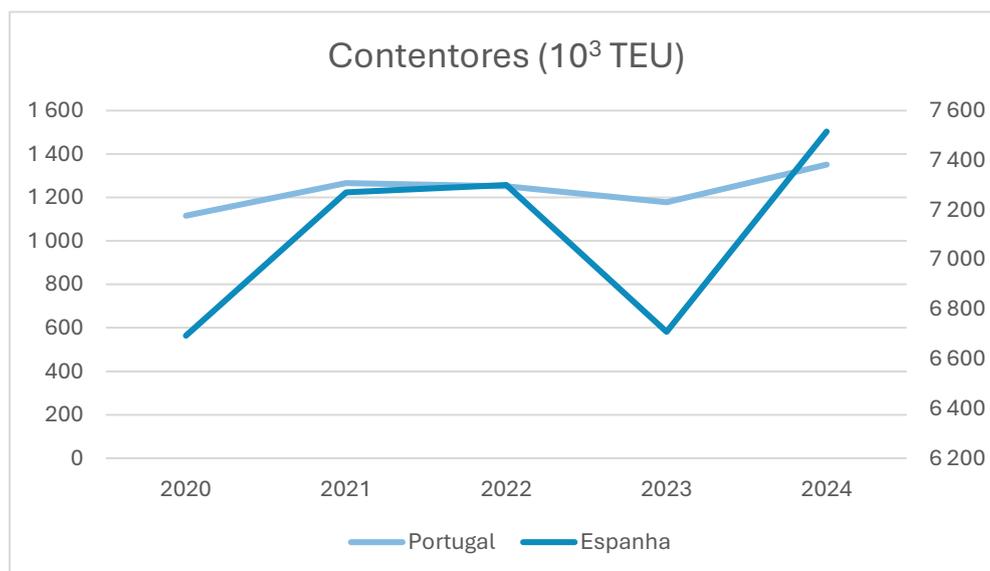
Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Mai / 2024 mil TEU	Varição (%)
Portugal	1 351	14,7%
<i>Hinterland</i>	680	3,7%
<i>Transshipment</i>	671	28,6%
Espanha	7 516	12,0%
<i>Hinterland</i>	3 444	4,8%
<i>Transshipment</i>	4 071	19,0%

Por tipos de tráfego, ambos os sistemas portuários cresceram, quer para o *transshipment*, quer com o *hinterland*, sendo que a evolução foi mais favorável para os portos portugueses no primeiro caso (*transshipment* - PT: +28,6%; ES: +19%) e para o sistema portuário espanhol no segundo caso (*hinterland* – PT: +3,7%; ES: +4,8%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários nos primeiros cinco meses, desde 2020, os portos nacionais ganharam +21,1% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou apenas um crescimento de +12,3% (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Mai.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 442	416	13,8%	15 821	100,0% 42,0%	2 688	20,5%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	
Leixões	626	15	2,5%	2 884	18,2%	-2	-0,1%
Aveiro	15	5	58,6%	75	0,5%	27	57,2%
Figueira da Foz	10	-6	-37,5%	51	0,3%	-11	-17,9%
Lisboa	440	55	14,2%	1 982	12,5%	280	16,5%
Setúbal	153	1	0,9%	649	4,1%	-66	-9,2%
Sines	2 199	346	18,7%	10 181	64,3%	2 459	31,8%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	542	-20	-3,5%	2 785	100,0% 7,4%	115	4,3%
Viana do Castelo	11	2	25,5%	66	2,4%	-11	-14,8%
Leixões	134	-15	-10,3%	574	20,6%	9	1,6%
Aveiro	162	-42	-20,5%	804	28,9%	-136	-14,4%
Figueira da Foz	79	-32	-28,9%	438	15,7%	-7	-1,5%
Lisboa	38	14	60,5%	367	13,2%	290	377,3%
Setúbal	117	57	94,5%	524	18,8%	-30	-5,5%
Sines	2	-1	-30,6%	12	0,4%	3	38,4%
Faro		-3	-100,0%		0,0%	-3	-100,0%
Ro-Ro	140	-29	-17,0%	662	100,0% 1,8%	-122	-15,5%
Viana do Castelo	0	0	60,0%	0	0,0%	0	336,7%
Leixões	99	-22	-17,9%	420	63,5%	-143	-25,4%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	3		11	1,7%	11	
Setúbal	37	-6	-14,6%	216	32,7%	16	7,8%
Sines	2	-4	-70,7%	14	2,1%	-6	-29,9%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	4 125	368	9,8%	19 268	51,1%	2 682	16,2%

Granéis Sólidos	Mai.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	176	60	51,8%	592	0,0% 1,6%	67	12,7%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões	67	10	16,7%	277		11	4,2%
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	40	-18	-31,5%	171		-88	-33,9%
Sines	69	69		144		144	
Faro		0				0	
Carvão	100	100		173	0,0% 0,5%	115	200,3%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões		0				0	
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	100	100		173		115	200,3%
Sines		0				0	
Faro		0				0	
Produtos Agrícolas	444	50	12,6%	2 156	0,0% 5,7%	-38	-1,7%
Viana do Castelo		-6	-100,0%	12		-9	-42,7%
Leixões	104	46	80,5%	313		65	26,2%
Aveiro	39	-46	-53,8%	287		-75	-20,8%
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa	301	63	26,4%	1 499		-20	-1,3%
Setúbal		-8	-100,0%	45		4	9,1%
Sines		0				-2	-100,0%
Faro		0				0	
Outros Granéis Sólidos	485	-91	-15,8%	2 909	0,0% 7,7%	-519	-15,1%
Viana do Castelo	6	-4	-39,7%	39		-4	-10,4%
Leixões	23	-74	-76,4%	431		-130	-23,2%
Aveiro	95	15	18,2%	538		26	5,0%
Figueira da Foz	101	1	1,5%	396		-3	-0,8%
Lisboa	119	6	5,3%	516		-411	-44,3%
Setúbal	119	-34	-22,1%	874		42	5,0%
Sines	21	8	59,6%	98		-18	-15,6%
Faro		-9	-100,0%	18		-19	-52,5%
Totais	1 205	118	10,9%	5 830	15,5%	-375	-6,0%

Granéis Líquidos	Mai.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	948	72	8,3%	4 523	100,0% 12,0%	55	1,2%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	-18	-100,0%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	948	72	8,3%	4 523	100,0%	73	1,7%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 243	51	4,3%	5 788	100,0% 15,4%	584	11,2%
Viana do Castelo		-2	-100,0%	7	0,1%	-2	-24,9%
Leixões	188	-16	-8,0%	870	15,0%	-106	-10,8%
Aveiro	83	21	34,9%	272	4,7%	28	11,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	76	-8	-9,6%	442	7,6%	33	8,1%
Setúbal	3	-5	-60,9%	31	0,5%	-1	-3,9%
Sines	893	61	7,3%	4 166	72,0%	632	17,9%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	310	-96	-23,6%	1 626	100,0% 4,3%	-204	-11,1%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	9	0	0,3%	55	3,4%	-5	-8,6%
Aveiro	19	10	108,5%	77	4,8%	30	63,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	2		10	0,6%	10	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	282	-107	-27,5%	1 483	91,3%	-239	-13,9%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	122	-20	-13,9%	645	100,0% 1,7%	-274	-29,9%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	2	0	15,8%	8	1,2%	0	3,4%
Aveiro	33	-15	-30,4%	291	45,1%	-21	-6,6%
Figueira da Foz		0		8	1,2%	8	
Lisboa	66	25	62,2%	231	35,9%	-145	-38,5%
Setúbal	14	-13	-48,4%	67	10,4%	-14	-17,7%
Sines	7	-18	-71,1%	40	6,2%	-102	-71,9%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 623	8	0,3%	12 580	33,4%	161	1,3%

