



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Novembro, 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. Neste contexto, sublinha-se que o porto de Lisboa não disponibilizou dados de 2023, relativamente à repartição do tráfego de contentores entre *transshipment* e *hinterland*, resultando os valores indicados no relatório, para o ano anterior, de uma chave de imputação com base no ano de 2024.
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	18
2.2. Movimento Geral de Contentores	20
• Tráfego Total (TEU)	20
• Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	22
2.3. Movimento Geral de Navios	24
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	28
3.1. Movimentação de Carga	28
3.2. Tráfego de Contentores	29
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	31

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 +9,3% entre janeiro e novembro de 2024, totalizando 83,4 milhões de toneladas, por comparação com o período homólogo de 2023, contando com o contributo do mês de novembro, movimentando 6,7 milhões de toneladas, que observou um incremento de movimentação de +9,1% quando comparado com o mesmo mês do ano passado (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em novembro 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 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	30	295	0,4%	4,3%	Leixões	64,6	657,5	21,8%	2,0%	Viana do Castelo	21	178	2,0%	-14,8%			
Leixões	1.236	13.129	15,7%	-2,8%	Aveiro		12,1	0,4%	-23,4%	Leixões	186	2.149	24,2%	-2,5%			
Aveiro	470	5.120	6,1%	0,4%	Figueira da Foz	1,4	16,8	0,6%	-0,0%	Aveiro	84	880	9,9%	-6,7%			
Figueira da Foz	166	1.911	2,3%	3,2%	Lisboa	42,4	424,0	14,1%	11,7%	Figueira da Foz	37	402	4,5%	-0,2%			
Lisboa	898	10.255	12,3%	-1,7%	Setúbal	13,6	143,7	4,8%	-0,3%	Lisboa	215	2.072	23,3%	1,0%			
Setúbal	470	6.026	7,2%	4,3%	Sines	127,4	1.759,8	58,4%	15,3%	Setúbal	125	1.466	16,5%	-1,3%			
Sines	3.394	46.684	55,9%	18,7%	Total	249,4	3.013,8	100,0%	10,5%	Sines	141	1.680	18,9%	-2,0%			
Faro		27	0,0%	-64,8%	Variação homóloga					Faro		10	0,1%	-56,5%			
Total	6.663	83.448	100,0%	9,3%		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	Portimão	4	61	0,7%	10,9%		
Variação homóloga						Mensal	15,0%	0,3%	-22,5%	7,8%	14,4%	Total	813	8.898	100,0%	-2,1%	
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	Acumulado	1,3%	11,2%	-3,8%	-0,8%	10,5%	Variação homóloga					
Mensal	0,8%	-3,8%	-7,6%	-6,2%	9,1%		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	Mensal	1,7%	-10,9%	-2,4%	-0,5%	11,1%
Acumulado	-6,3%	5,0%	-0,1%	-3,2%	9,3%		Acumulado	-11,4%	0,7%	0,9%	3,0%	Acumulado	-11,4%	0,7%	0,9%	3,0%	-2,1%

O acréscimo de movimento acumulado nestes 11 meses de 2024, suportou-se principalmente no crescimento expressivo observado no porto de Sines, de +18,7% (+7,4 milhões de toneladas), apoiado, apesar de em expressão mais reduzida, pela maioria dos restantes portos, concretamente por Setúbal (+247 mil toneladas; +4,3%), pela Figueira da Foz (+58 mil toneladas; +3,2%), por Aveiro (+21 mil toneladas; +0,4%) e por Viana do Castelo (+12 mil toneladas; +4,3%).

Continuam com registos negativos os portos de Leixões (-379 mil toneladas; -2,8%), de Lisboa (-180 mil toneladas; -1,7%) e de Faro (-51 mil toneladas; -64,8%), mas confirmando-se uma melhoria global de desempenho de vários portos do sistema portuário, desde o mês de outubro, na medida em que a evolução positiva anterior se centrava no porto de Sines, apenas ligeiramente apoiada pela Figueira da Foz e, a partir de setembro, também por Setúbal.

O movimento de contentores aumentou +10,5% nos primeiros 11 meses de 2024, quando comparado com o período homólogo de 2023, cifrando-se em 3 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), apoiado pelo desempenho positivo, de +14,4%, do mês de novembro, com uma movimentação de 249 mil TEU, em comparação com o mês homólogo de 2023 (ver Quadro 1).

O crescimento acumulado do tráfego de contentores teve origem nas variações positivas observadas nos portos de Sines (+234 mil TEU; +15,3%), de Lisboa (+44 mil TEU; +11,7%) e de Leixões (+13 mil TEU; +2%), tendo, em contrapartida, este tipo de tráfego decrescido em Aveiro (-4 mil TEU; -23,4%) e Setúbal (-414 TEU; -0,3%). No porto da Figueira da Foz o movimento de contentores foi similar ao do período homólogo de 2023.

As 813 escalas de navios no mês de novembro, representam um crescimento de +11,1%, quando comparado com o mesmo mês do ano anterior, contribuindo para reduzir o registo negativo do período acumulado dos primeiros 11 meses de 2024, que foi de -2,1%, com 8 898 escalas. Observou-se uma redução das escalas na larga maioria das infraestruturas portuárias comerciais do continente, sendo apenas exceções os portos de Lisboa e de Portimão que registaram uma evolução positiva deste indicador (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 dos Produtos Petrolíferos (+3,8 milhões de toneladas; +49,1%), da Carga Contentorizada (+3 milhões de toneladas; +16,3%) e do Petróleo Bruto (+935 mil toneladas; +10,8%) no porto de Sines, da Carga Contentorizada (+596 mil toneladas; +14,9%) em Lisboa e dos Outros Granéis Sólidos (+295 mil toneladas; +17,2%) em Setúbal; e
- As reduções dos Outros Granéis Sólidos (-362 mil toneladas; -23,8%), dos Produtos Agrícolas (-289 mil toneladas; -9%) e dos Outros Granéis Líquidos (-252 mil toneladas; -44,6%) no porto de Lisboa, a par do Gás Liquefeito (-247 mil toneladas; -6,5%) em 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, nos primeiros 11 meses de 2024, foram desembarcadas 50,2 milhões de toneladas, que representaram 60,2% do tráfego total, traduzindo um incremento de movimentação de +8,6% (+4 milhões de toneladas) relativamente ao mesmo período de 2023, e embarcadas 33,2 milhões de toneladas, o que

representa um crescimento de +10,3% (+3,1 milhões de toneladas), também comparativamente com o período correspondente de 2023.

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e novembro 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 +9,3%, comparado com o homólogo espanhol que se cifrou em +2,9%.

Contudo, no âmbito específico do movimento de contentores, o desempenho do sistema portuário espanhol foi melhor, com uma evolução de +11,2% relativamente ao ano anterior, que o sistema portuário nacional, cujo crescimento foi ligeiramente inferior (+10,5%).

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

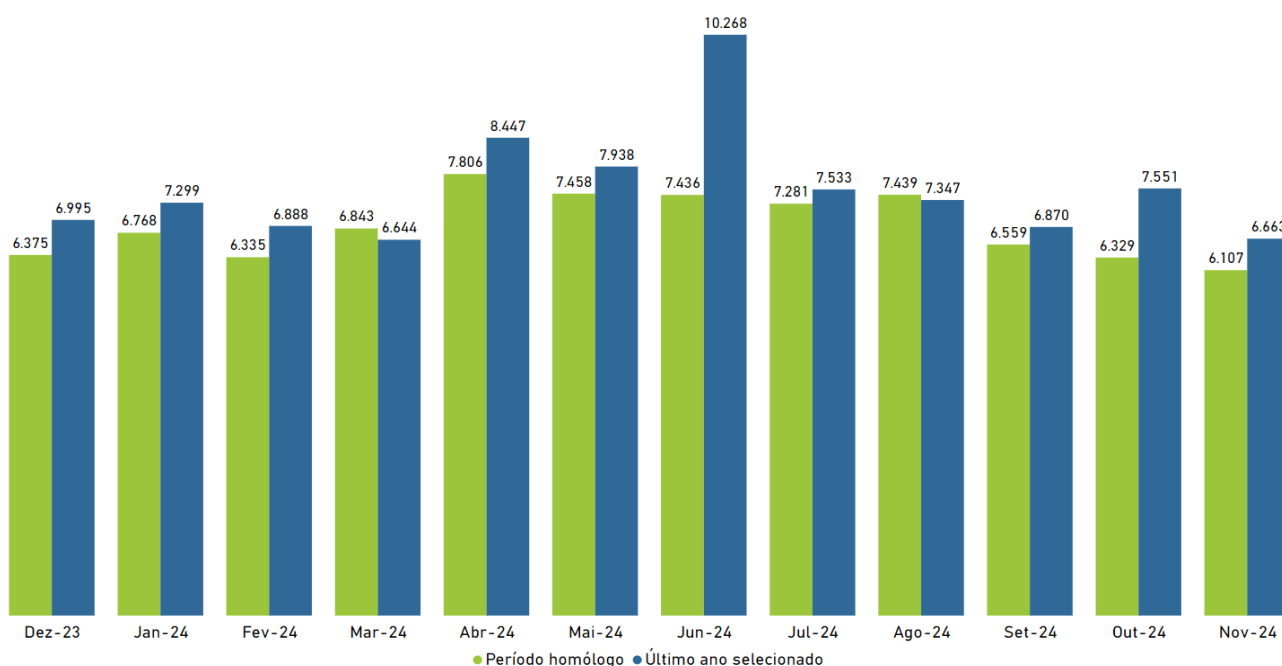
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e novembro de 2024, relativamente:

- Ao movimento de carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- Ao movimento geral de contentores, em termos globais e em cada um dos segmentos de tráfego de *transhipment* e com o *hinterland*; e
- Ao 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 novembro cifrou-se em 6,7 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +9,1% relativamente ao mês homólogo de 2023, apoiando um crescimento acumulado dos 11 primeiros meses do ano, em +9,3%, num movimento total de 83,4 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em novembro 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	30	295	0,4%	4,3%	
Leixões	1.236	13.129	15,7%	-2,8%	
Aveiro	470	5.120	6,1%	0,4%	
Figueira da Foz	166	1.911	2,3%	3,2%	
Lisboa	898	10.255	12,3%	-1,7%	
Setúbal	470	6.026	7,2%	4,3%	
Sines	3.394	46.684	55,9%	18,7%	
Faro		27	0,0%	-64,8%	
Total	6.663	83.448	100,0%	9,3%	
Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	0,8%	-3,8%	-7,6%	-6,2%	9,1%
Acumulado	-6,3%	5,0%	-0,1%	-3,2%	9,3%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no acumulado dos 11 primeiros meses dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de crescimento de +2,7%, particularmente influenciada pelos incrementos médios de tráfego nos portos de Lisboa (+5,6%) e de Sines (+5%), seguidos de Aveiro (+3,8%), de Setúbal (+1,1%) e da Figueira da Foz (+1,1%), sendo em parte contrariado pelas reduções médias de tráfego nos portos de Leixões (-4,8%), de Viana do Castelo (-2,6%) e de Faro (-36%) (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) entre janeiro e novembro, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
⊕ Viana do Castelo	328	349	409	283	295	0,4 %	333	-2,6 %
⊕ Leixões	15.957	13.986	13.797	13.508	13.129	15,7 %	14.075	-4,8 %
⊕ Aveiro	4.402	5.164	5.388	5.098	5.120	6,1 %	5.034	3,8 %
⊕ Figueira da Foz	1.830	1.654	2.036	1.852	1.911	2,3 %	1.857	1,1 %
⊕ Lisboa	8.259	8.547	9.735	10.435	10.255	12,3 %	9.446	5,6 %
⊕ Setúbal	5.757	5.965	5.637	5.779	6.026	7,2 %	5.833	1,1 %
⊕ Sines	38.446	43.206	41.795	39.327	46.684	55,9 %	41.892	5,0 %
⊕ Faro	164	46	63	78	27	0,0 %	76	-36,0 %
Total	75.143	78.916	78.859	76.360	83.448	100,0 %	78.545	2,7 %

✓ 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 (55,9%), tendo movimentado nos primeiros 11 meses de 2024, 46,7 milhões de toneladas, representando um incremento significativo de tráfego (+7,4 milhões de toneladas; +18,7%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

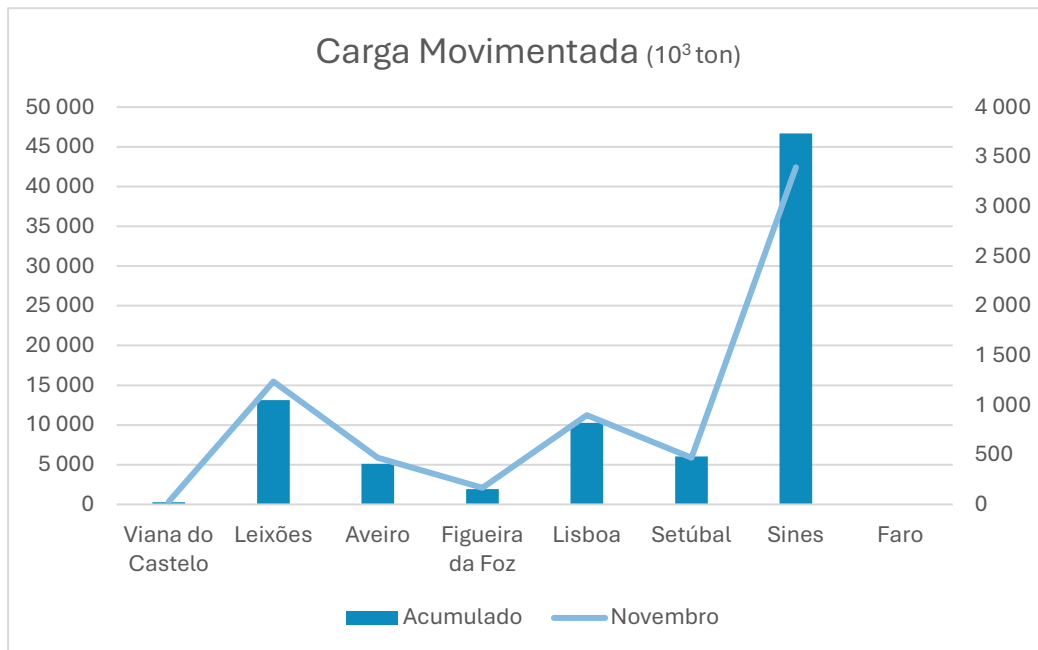
Esta evolução positiva em Sines foi acompanhada, apesar de em expressão mais reduzida, pela maioria dos restantes portos, concretamente, por Setúbal, com um movimento de 6 milhões de toneladas (+247 mil toneladas; +4,3%), por Aveiro, que manuseou 5,1 milhões de toneladas (+21 mil toneladas; +0,4%), pela Figueira da Foz, por onde passaram 1,9 milhões de toneladas (+58 mil toneladas; +3,2%), e por Viana do Castelo, que movimentou 295 mil toneladas (+12 mil toneladas; +4,3%).

Permanecem com registos negativos os portos de Leixões, que movimentou 13,1 milhões de toneladas (-379 mil toneladas; -2,8%), de Lisboa, com um movimento de 10,3 milhões de toneladas (-180 mil toneladas; -1,7%), e de Faro, que manuseou apenas 27 mil toneladas (-51 mil toneladas; -64,8%).

É, contudo, de sublinhar a confirmação da melhoria global de desempenho de vários portos do sistema portuário, desde o mês de outubro, na medida em que a evolução positiva anterior se

centrava no porto de Sines, apenas ligeiramente apoiada pela Figueira da Foz e, a partir de setembro, também por Setúbal.

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



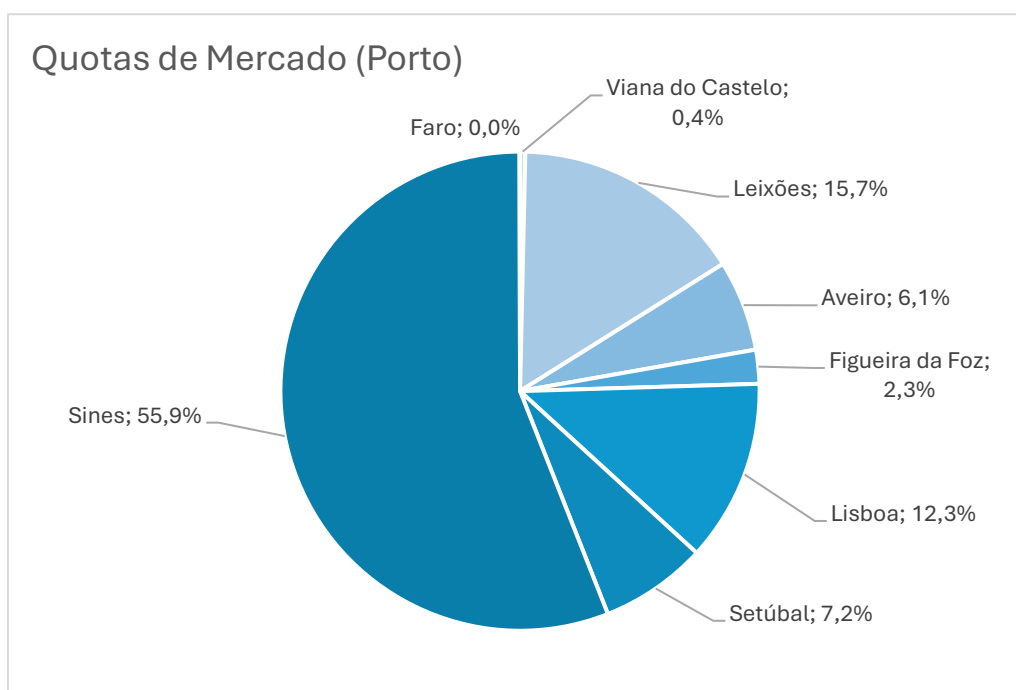
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em novembro e acumulado de 2024

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		30	0,4%	2 ●	7,9%	295	0,4%	12 ●	4,3%
⊕ Leixões		1.236	18,5%	79 ●	6,8%	13.129	15,7%	-379 ▼	-2,8%
⊕ Aveiro		470	7,0%	-41 ●	-8,0%	5.120	6,1%	21 ●	0,4%
⊕ Figueira da Foz		166	2,5%	32 ●	24,1%	1.911	2,3%	58 ●	3,2%
⊕ Lisboa		898	13,5%	21 ●	2,4%	10.255	12,3%	-180 ●	-1,7%
⊕ Setúbal		470	7,1%	26 ●	5,8%	6.026	7,2%	247 ●	4,3%
⊕ Sines		3.394	50,9%	441 ●	14,9%	46.684	55,9%	7.358 ●	18,7%
⊕ Faro				-5 ●	-100,0%	27	0,0%	-51 ●	-64,8%
Total		6.663	100,0%	557 ●	9,1%	83.448	100,0%	7.087 ●	9,3%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 55,9%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (15,7%); Lisboa (12,3%); Setúbal (7,2%); Aveiro (6,1%); Figueira da Foz (2,3%); Viana do Castelo (0,4%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

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



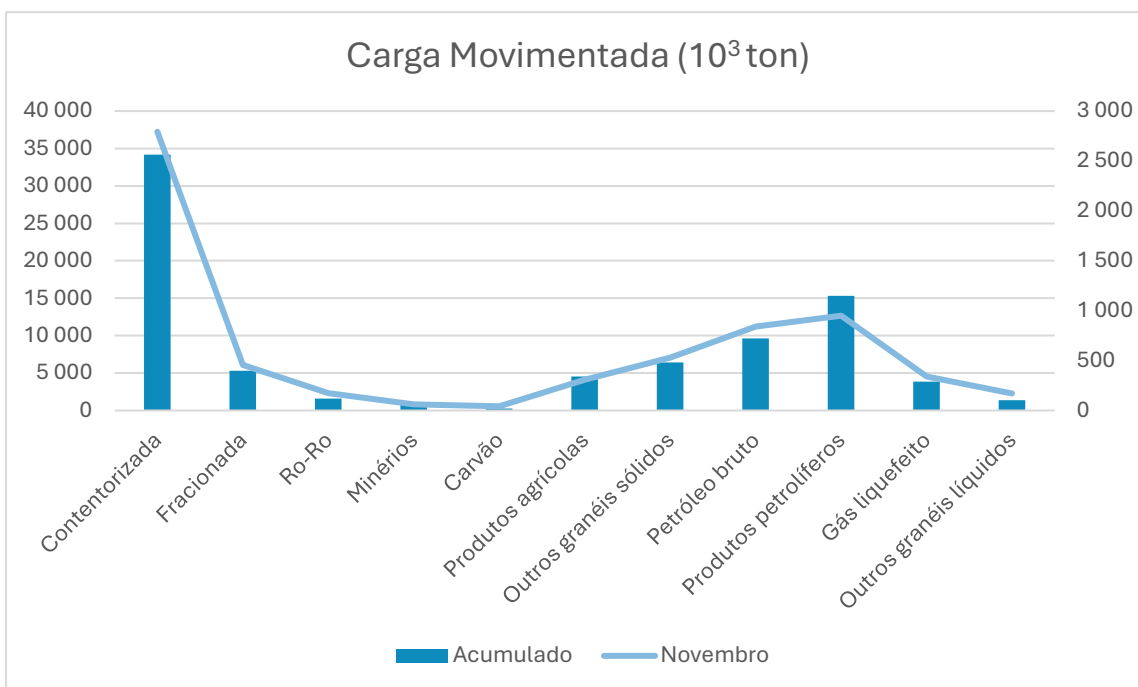
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (41%), os Produtos Petrolíferos (18,4%) e o Petróleo Bruto (11,5%), que representam no seu conjunto 70,9% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +12,2% (+3,7 milhões de toneladas), de +33,8% (+3,9 milhões de toneladas) e de +10,5% (+917 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 (6,4%) e dos Produtos Agrícolas (5,5%), das quais apenas a Carga Fracionada registou um crescimento, de +1,6% (+82 mil toneladas), tendo as demais tipologias verificado tendências de evolução negativas, com maior expressão nos Produtos Agrícolas (-430 mil toneladas; -8,6%) do que nos Outros Granéis Sólidos (-272 mil toneladas; -4,1%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se observou um desempenho positivo ao nível do Carvão (+87 mil toneladas; +48%), pese embora a sua expressão residual no tráfego do sistema portuário nacional (quota de mercado de apenas 0,3%), tendo-se verificado nos restantes mercados quebras de tráfego, concretamente, nos Minérios (-309 mil toneladas; -24%), nos Outros Granéis Líquidos (-268 mil toneladas; -16,5%), no Gás Liquefeito (-203 mil toneladas; -5%) e na Carga Ro-Ro (-97 mil toneladas; -5,8%).

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



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

Período	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 (%)
Carga geral	3.425	51,4%	458	15,4%	41.076	49,2%	3.694	9,9%
+ Contentorizada	2.793	41,9%	328	13,3%	34.195	41,0%	3.709	12,2%
+ Fracionada	457	6,9%	103	29,2%	5.302	6,4%	82	1,6%
+ Ro-Ro	175	2,6%	26	17,7%	1.579	1,9%	-97	-5,8%
Granéis sólidos	940	14,1%	-360	-27,7%	12.232	14,7%	-923	-7,0%
+ Minérios	61	0,9%	-173	-73,9%	975	1,2%	-309	-24,0%
+ Carvão	42	0,6%	35	487,5%	268	0,3%	87	48,0%
+ Produtos agrícolas	307	4,6%	-186	-37,7%	4.550	5,5%	-430	-8,6%
+ Outros granéis sólidos	530	7,9%	-36	-6,3%	6.439	7,7%	-272	-4,1%
Granéis líquidos	2.299	34,5%	458	24,9%	30.140	36,1%	4.317	16,7%
+ Petróleo bruto	839	12,6%	305	57,0%	9.619	11,5%	917	10,5%
+ Produtos petrolíferos	949	14,2%	43	4,7%	15.328	18,4%	3.871	33,8%
+ Gás liquefeito	340	5,1%	85	33,2%	3.838	4,6%	-203	-5,0%
+ Outros granéis líquidos	170	2,6%	26	18,2%	1.355	1,6%	-268	-16,5%
Total	6.663	100,0%	557	9,1%	83.448	100,0%	7.087	9,3%

< -200 -200 ≤ ≤ 200 > +200

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 41,1 milhões de toneladas, tendo observado um incremento de +9,9% (+3,7 milhões de toneladas) relativamente aos 11 primeiros meses de 2023, fundamentalmente suportado no crescimento da Carga Contentorizada (+3,7 milhões de toneladas; +12,2%), atingindo 34,2 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Sines (+3 milhões de toneladas; +16,3%), de Lisboa (+596 mil toneladas; +14,9%), de Leixões (+147 mil toneladas; +2,3%) e de Setúbal (+11 mil toneladas; +0,8%). Por sua vez, os portos de Aveiro e da Figueira da Foz observaram quebras de, respetivamente, -24,6% (-32 mil toneladas) e de -8,3% (-10 mil toneladas).

O movimento de Carga Fracionada registou uma evolução favorável de +1,6% (+82 mil toneladas), para um total de 5,3 milhões de toneladas, essencialmente devido aos crescimentos em Leixões (+52 mil toneladas; +4,1%) e Lisboa (+43 mil toneladas;

+21,5%), mas também apoiados por Viana do Castelo (+20 mil toneladas; +13,7%), Aveiro (+14 mil toneladas; +0,9%), Sines (+4 mil toneladas; +29,6%) e Faro (+2 mil toneladas; +75,3%). Este crescimento foi apenas atenuado pelos decréscimos verificados nos portos de Setúbal (-49 mil toneladas; -4,1%) e da Figueira da Foz (-4 mil toneladas; -0,5%).

No tráfego Ro-Ro continua a registar-se uma quebra, presentemente e em termos acumulados, de -5,8% (-97 mil toneladas), totalizando 1,6 milhões de toneladas, tendo por base as reduções verificadas nos portos de Leixões (-134 mil toneladas; -10,9%) e de Sines (-11 mil toneladas; -37,2%), parcialmente compensadas pelos crescimentos de Setúbal (+20 mil toneladas; +4,9%) e de Lisboa (+28 mil toneladas) que voltou em 2024 a registar este tipo de tráfego;

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 12,2 milhões de toneladas, verificaram um decréscimo de -7% (-923 mil toneladas), em consequência da redução, principalmente, dos Produtos Agrícolas, os quais registaram um movimento de 4,6 milhões de toneladas, verificando uma redução de -8,6% (-430 mil toneladas), com base essencialmente nas evoluções negativas constatadas em Lisboa (-289 mil toneladas; -9%), Aveiro (-146 mil toneladas; -14%) e Viana do Castelo (-10 mil toneladas; -31,8%), parcialmente contrapostas pelos incrementos deste tráfego em Leixões (+12 mil toneladas; +2,1%), Sines (+2 mil toneladas; +82,5%) e Setúbal (+1 mil toneladas; +1,6%).

Os Minérios, apesar de apenas com um movimento de 975 mil toneladas, também contribuíram expressivamente para a quebra do tráfego de Granéis Sólidos, observando uma redução de -24% (-309 mil toneladas), devido às quebras de tráfego em Setúbal (-178 mil toneladas; -32%) e Leixões (-129 mil toneladas; -22,2%), a que se seguiram os Outros Granéis Sólidos, ascendendo a 6,4 milhões de toneladas (-272 mil toneladas; -4,1%), com reduções observadas em vários portos, concretamente em Lisboa (-362 mil toneladas; -23,8%), Leixões (-195 mil toneladas; -17,5%), Faro (-53 mil toneladas; -70,4%) e Sines (-47 mil toneladas; -17%), parcialmente compensadas pelos incrementos verificados nos portos de Setúbal (+295 mil toneladas; +17,2%), da Figueira da Foz (+60 mil toneladas; +7,1%) e de Aveiro (+25 mil toneladas; +2,3%).

O movimento do Carvão, embora na sua expressão diminuta de 268 mil toneladas, aumentou +48% (+87 mil toneladas), com base na movimentação exclusiva no porto de Setúbal; e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizou 30,1 milhões de toneladas e que teve globalmente um incremento de +16,7% (+4,3 milhões de toneladas), a evolução favorável deveu-se, principalmente, aos Produtos Petrolíferos que, com um total de 15,3 milhões de toneladas, cresceram +33,8% (+3,9 milhões de toneladas), essencialmente com o aumento observado no porto de Sines (+3,9 milhões de toneladas; +49,1%), ligeiramente apoiado por Aveiro (+82 mil toneladas; +17%), Lisboa (+39 mil toneladas; +4,1%) e Setúbal (+20 mil toneladas; +29,9%), mas parcialmente contrariado pela redução registada em Leixões (-114 mil toneladas; -5,4%) e Viana do Castelo (-6 mil toneladas; -23,7%).

Esta categoria de tráfego também beneficiou do aumento de movimentação de petróleo bruto (+917 mil toneladas; +10,5%), totalizando 9,6 milhões de toneladas, exclusivamente operada no porto de Sines (+935 mil toneladas; +10,8%), e sem movimentação em Leixões (-18 mil toneladas; -100%).

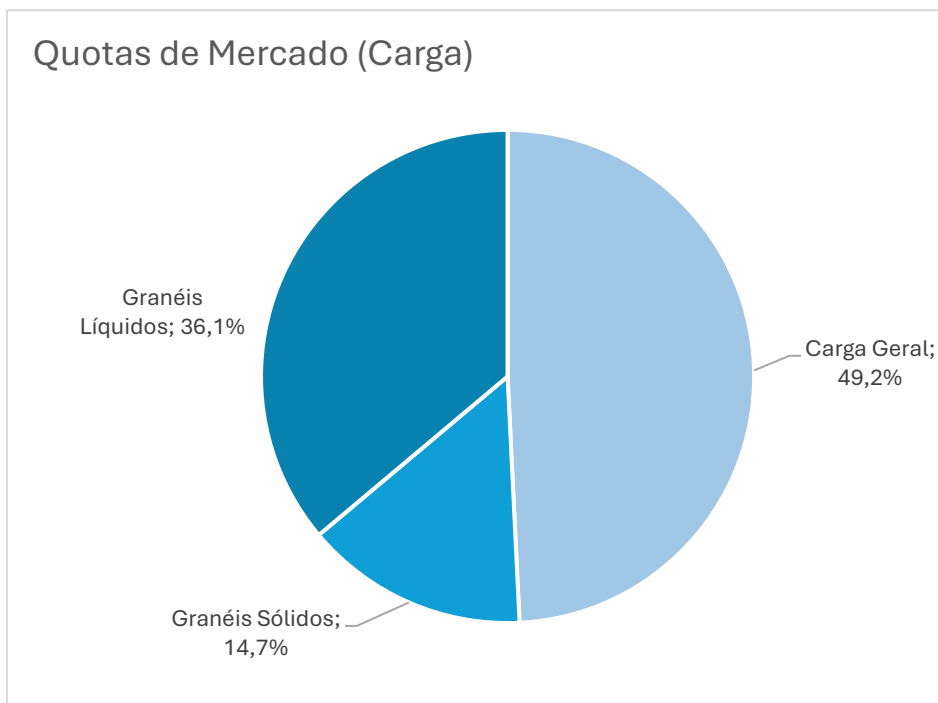
Os demais tipos de Granéis Líquidos observaram quebras, provindo a maior redução dos Outros Granéis Líquidos que, movimentando globalmente 1,4 milhões de toneladas, caíram -16,5% (-268 mil toneladas), com origem principalmente em Lisboa (-252 mil toneladas; -44,6%) e Sines (-123 mil toneladas, -60,2%), e cuja tendência foi apenas parcialmente contrariada pelos crescimentos dos outros portos.

Por sua vez, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 3,8 milhões de toneladas, registou uma quebra de -5% (-203 mil toneladas), com base nas reduções dos mercados de Sines (-247 mil toneladas; -6,5%) e de Leixões (-2 mil toneladas; -2%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos nos portos de Aveiro (+28 mil toneladas; +20,1%) e de Lisboa (+18 mil toneladas).

✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 49,2% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 14,7% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 36,1% (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	164	0,4%	110	0,9%	22	0,1%	295	0,4%
Leixões	9 018	22,0%	1 994	16,3%	2 117	7,0%	13 129	15,7%
Aveiro	1 636	4,0%	1 997	16,3%	1 486	4,9%	5 120	6,1%
Figueira da Foz	985	2,4%	912	7,5%	13	0,0%	1 911	2,3%
Lisboa	4 863	11,8%	4 082	33,4%	1 311	4,3%	10 255	12,3%
Setúbal	3 029	7,4%	2 735	22,4%	262	0,9%	6 026	7,2%
Sines	21 376	52,0%	380	3,1%	24 928	82,7%	46 684	55,9%
Faro	5	0,0%	22	0,2%		0,0%	27	0,0%
Totais Categoria	41 076	49,2%	12 232	14,7%	30 140	36,1%	83 448	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 34 mercados, no valor global de +9,5 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 25 mercados, representando -2,4 milhões de toneladas, originando um crescimento do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período de janeiro a novembro de 2023, de +7,1 milhões de toneladas, ou seja, +9,3%, 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	164	13,8%	9 018	0,7%	1 636	-1,1%	985	-1,5%	4 863	15,9%	3 029	-0,6%	21 376	16,3%	5	75,3%	41 076	9,9%
Contentorizada	0	1036,4%	6 586	2,3%	98	-24,6%	114	-8,3%	4 594	14,9%	1 466	0,8%	21 337	16,3%			34 195	12,2%
Fracionada	163	13,7%	1 334	4,1%	1 539	0,9%	872	-0,5%	241	21,5%	1 129	-4,1%	19	29,6%	5	75,3%	5 302	1,6%
Ro-Ro	0	97,9%	1 098	-10,9%					28		434	4,9%	19	-37,2%			1 579	-5,8%
Granéis sólidos	110	-4,8%	1 994	-13,5%	1 997	-5,7%	912	7,0%	4 082	-13,8%	2 735	8,1%	380	-11,0%	22	-70,4%	12 232	-7,0%
Minérios		-100,0%	452	-22,2%							378	-32,0%	144	-0,9%			975	-24,0%
Carvão											268	48,0%					268	48,0%
Produtos agrícolas	21	-31,8%	621	2,1%	897	-14,0%	6	-5,0%	2 922	-9,0%	78	1,6%	4	82,5%			4 550	-8,6%
Outros granéis sólidos	88	5,7%	920	-17,5%	1 100	2,3%	907	7,1%	1 159	-23,8%	2 010	17,2%	232	-17,0%	22	-70,4%	6 439	-4,1%
Granéis líquidos	22	-9,1%	2 117	-5,9%	1 486	12,1%	13		1 311	-13,0%	262	28,8%	24 928	21,5%	0		30 140	16,7%
Petróleo bruto				-100,0%									9 619	10,8%			9 619	10,5%
Produtos petrolíferos	19	-23,7%	1 991	-5,4%	561	17,0%			979	4,1%	89	29,9%	11 689	49,1%			15 328	33,8%
Gás liquefeito			112	-2,0%	168	20,1%			18		0		3 539	-6,5%			3 838	-5,0%
Outros granéis líquidos	4		14	13,9%	757	7,2%	13		313	-44,6%	173	28,2%	81	-60,2%			1 355	-16,5%
Total Geral	295	4,3%	13 129	-2,8%	5 120	0,4%	1 911	3,2%	10 255	-1,7%	6 026	4,3%	46 684	18,7%	27	-64,8%	83 448	9,3%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou um incremento de movimentação de +12,2% em relação aos primeiros 11 meses do ano anterior, e onde se constatarem crescimentos de tráfego nos mercados de Sines, Lisboa, Leixões e Setúbal, e reduções em Aveiro e Figueira da Foz.

A Carga Fracionada, que representa 6,4% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Leixões, de Lisboa, de Aveiro, de Viana do Castelo, de Sines e de Faro, e quebras nos portos de Setúbal e da Figueira da Foz.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 1,9%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -10,9%, condicionando uma evolução negativa global de -5,8%, ocorrendo este mercado também nos portos de Lisboa, de Setúbal e de Sines, onde cresceu, nos dois primeiros portos e caiu no terceiro.

Os Minérios, com uma expressão de 1,2%, caíram em todos os mercados portuários, mas com maior expressão em Setúbal e Leixões, implicando uma redução global de -24%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,3% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando um aumento de +48%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,5% do tráfego total, registaram uma quebra de -8,6%, devido principalmente à evolução negativa nos mercados dos portos de Lisboa e de Aveiro.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 7,7% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -4,1%, devido a decréscimos observados na maioria dos portos, com exceção de Setúbal, da Figueira da Foz, de Aveiro e de Viana do Castelo.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,5% do movimento total, registou um crescimento de +10,5%, suportado no acréscimo de movimentação do porto de Sines e ausência deste tráfego em Leixões.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 18,4% do movimento de carga no sistema portuário, cresceram +33,8%, com suporte nos incrementos verificados, principalmente, em Sines, e, assessoriamente, em Aveiro, Lisboa e Setúbal, mitigados pelas reduções registadas nos portos de Leixões e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,6%, foi movimentado fundamentalmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma redução de -5%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-6,5%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -16,5%, essencialmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Lisboa e de Sines.

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

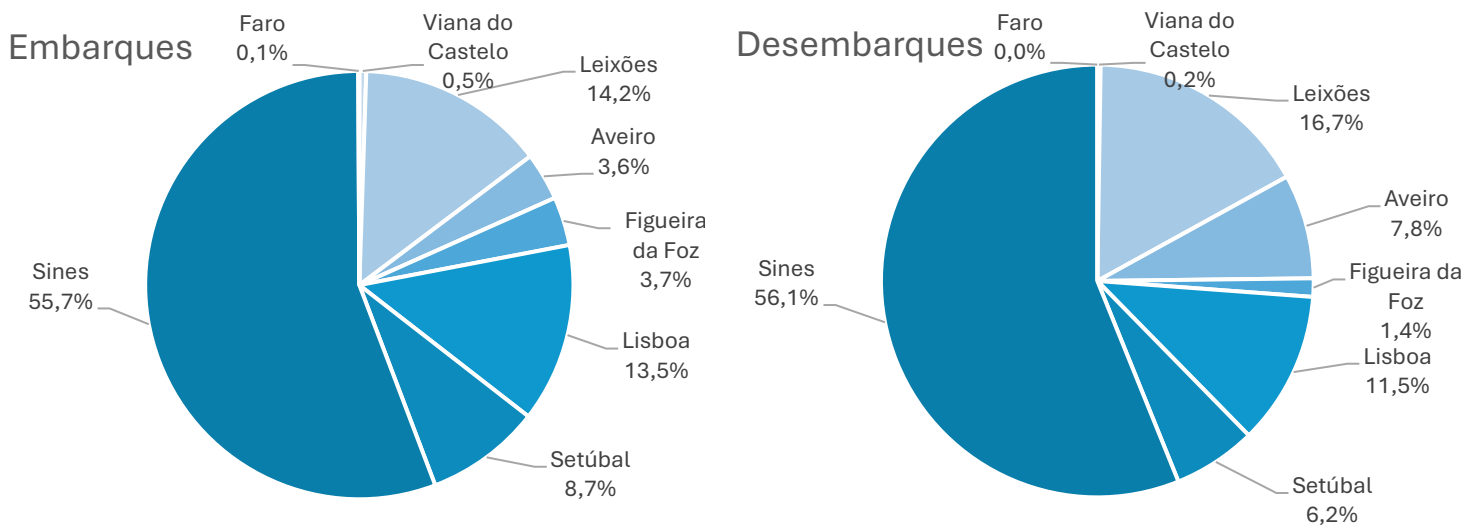
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 movimentos em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado nos primeiros 11 meses de 2024, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,2% do movimento portuário e registou um total de 50,2 milhões de toneladas, representando um crescimento de +8,6% (+4 milhões de toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 33,2 milhões de toneladas, refletindo um incremento de +10,3% (+3,1 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-Nov / 2024 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	173	122	58,6%	41,4%	18	11,8%	-6	-4,8%
Leixões	4 721	8 408	36,0%	64,0%	57	1,2%	-436	-4,9%
Aveiro	1 197	3 923	23,4%	76,6%	-68	-5,4%	90	2,3%
Figueira da Foz	1 221	690	63,9%	36,1%	54	4,6%	4	0,6%
Lisboa	4 493	5 762	43,8%	56,2%	522	13,1%	-701	-10,9%
Setúbal	2 898	3 128	48,1%	51,9%	-17	-0,6%	264	9,2%
Sines	18 511	28 173	39,7%	60,3%	2 598	16,3%	4 760	20,3%
Faro	27		100,0%		-51	-64,8%		
Total Geral	33 241	50 207	39,8%	60,2%	3 113	10,3%	3 974	8,6%

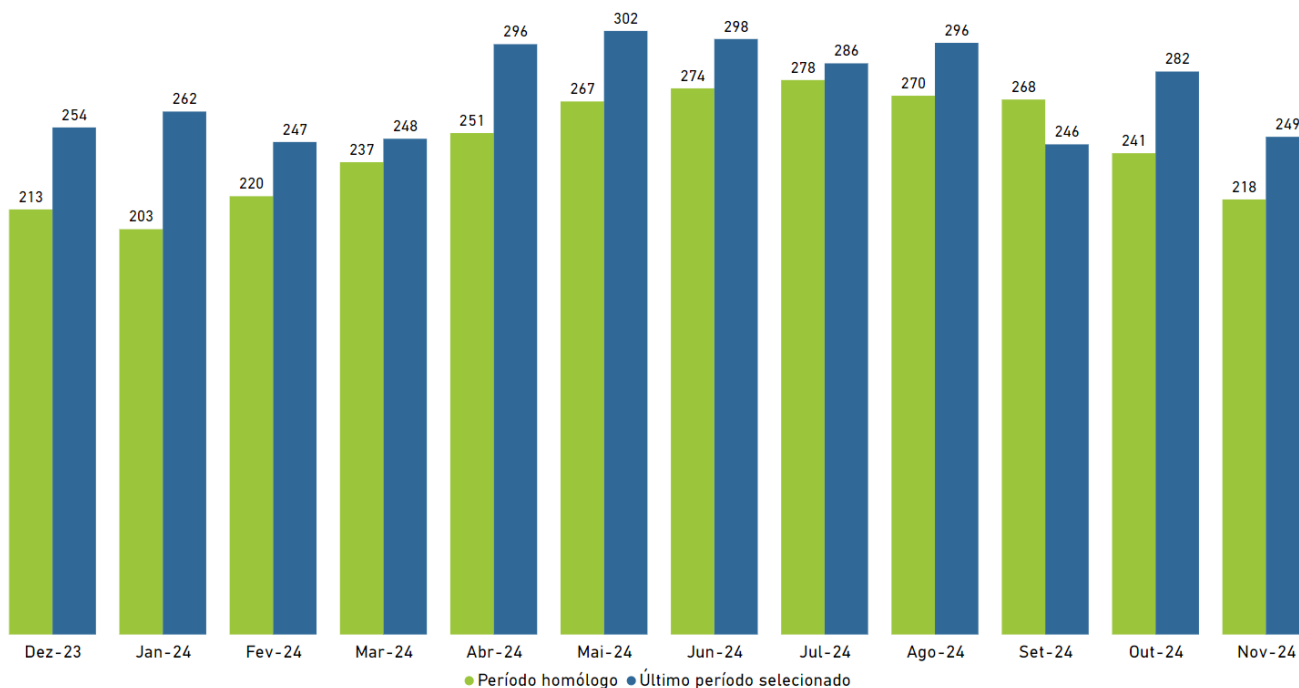
2.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 41%, e ainda parte da quota de 1,9% 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 novembro de 2024 um movimento de 3 milhões de TEU, crescendo +10,5% (+287 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2023, para o qual contribui o incremento observado no mês de novembro de +14,4% (+31 mil TEU), cifrando-se em 249 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

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



Quadro 9 – Contentores movimentados em novembro e acumulado de 2024

Contentores movimentados (10³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲ Leixões	64,6	657,5	21,8%	2,0%
Aveiro		12,1	0,4%	-23,4%
Figueira da Foz	1,4	16,8	0,6%	-0,0%
Lisboa	42,4	424,0	14,1%	11,7%
Setúbal	13,6	143,7	4,8%	-0,3%
Sines	127,4	1.759,8	58,4%	15,3%
Total	249,4	3.013,8	100,0%	10,5%

Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	15,0%	0,3%	-22,5%	7,8%	14,4%
Acumulado	1,3%	11,2%	-3,8%	-0,8%	10,5%

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela evolução significativamente positiva (+234 mil TEU; +15,3%) observada no porto Sines que, movimentando 1,8 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (58,4%) deste tipo de tráfego no sistema portuário.

Assinalam-se também os registos positivos do porto de Lisboa, com um movimento de 424 mil TEU (+44 mil TEU; +11,7%), e do porto de Leixões, movimentando 658 mil TEU (+13 mil TEU; +2%), o qual iniciou, no passado mês de outubro, a evolução favorável deste tipo de tráfego.

Em contrapartida, identifica-se a evolução negativa verificada nos portos de Aveiro, com 12 mil TEU (-4 mil TEU; -23,4%), e de Setúbal, que manuseou 144 mil TEU (-414 TEU; -0,3%).

Por sua vez, no porto da Figueira da Foz, movimentando 17 mil TEU, observou-se um tráfego de contentores similar ao verificado em igual período do ano anterior.

Se analisarmos os 11 primeiros meses 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 (+4,1%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Setúbal (-1,7%), relevando o crescimento médio deste tráfego nos portos de Lisboa (+11,5%), de Sines (+4,5%), da Figueira da Foz (+0,6%) e de Leixões (+0,2%). 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 significativa neste porto desde o ano anterior (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) entre janeiro e novembro, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	651,1	660,2	662,5	644,6	657,5	21,8%	655,2	0,2%
Aveiro	0,0	0,0	0,1	15,7	12,1	0,4%	5,6	569,4%
Figueira da Foz	16,3	19,7	19,7	16,8	16,8	0,6%	17,9	0,6%
Lisboa	273,9	333,4	361,2	379,6	424,0	14,1%	354,4	11,5%
Setúbal	153,9	159,5	152,7	144,1	143,7	4,8%	150,8	-1,7%
Sines	1.474,8	1.684,7	1.552,2	1.525,9	1.759,8	58,4%	1.599,5	4,5%
Total	2.570,0	2.857,6	2.748,3	2.726,7	3.013,8	100,0%	2.783,3	4,1%

✓ 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	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	602	91,5%	37,8%	0,2%	56	8,5%	3,9%	25,6%	658
Aveiro	12	100,0%	0,8%	-23,4%		0,0%	0,0%		12
Figueira da Foz	17	100,0%	1,1%	0,0%		0,0%	0,0%		17
Lisboa	416	98,1%	26,1%	12,2%	8	1,9%	0,6%	-8,4%	424
Setúbal	134	93,1%	8,4%	-3,2%	10	6,9%	0,7%	67,7%	144
Sines	412	23,4%	25,9%	16,7%	1 348	76,6%	94,8%	14,9%	1 760
Total Geral	1 592	52,8%	100,0%	6,5%	1 421	47,2%	100,0%	15,4%	3 014

O volume de TEU movimentado nos primeiros 11 meses de 2024 em operações *transshipment*, 1,4 milhões de TEU, que correspondeu a 47,2% do tráfego de contentores no sistema portuário e que cresceu +15,4%, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 76,6%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa*, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,5%, 6,9% e 1,9%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 94,8%, a que se seguem os portos de Leixões (3,9%), de Setúbal (0,7%) e de Lisboa (0,6%).

O movimento de contentores com o *hinterland*, 1,6 milhões de TEU, que aumentou +6,5% e apresentou uma proporção geral de 52,8%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37,8%, a que se seguiram os portos Lisboa, com 26,1%, e de Sines, com 25,9%, depois, num patamar inferior, o porto de Setúbal, com 8,4%, e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro, com quotas residuais, respetivamente, de 1,1% e de 0,8%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 23,4%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e em Aveiro.

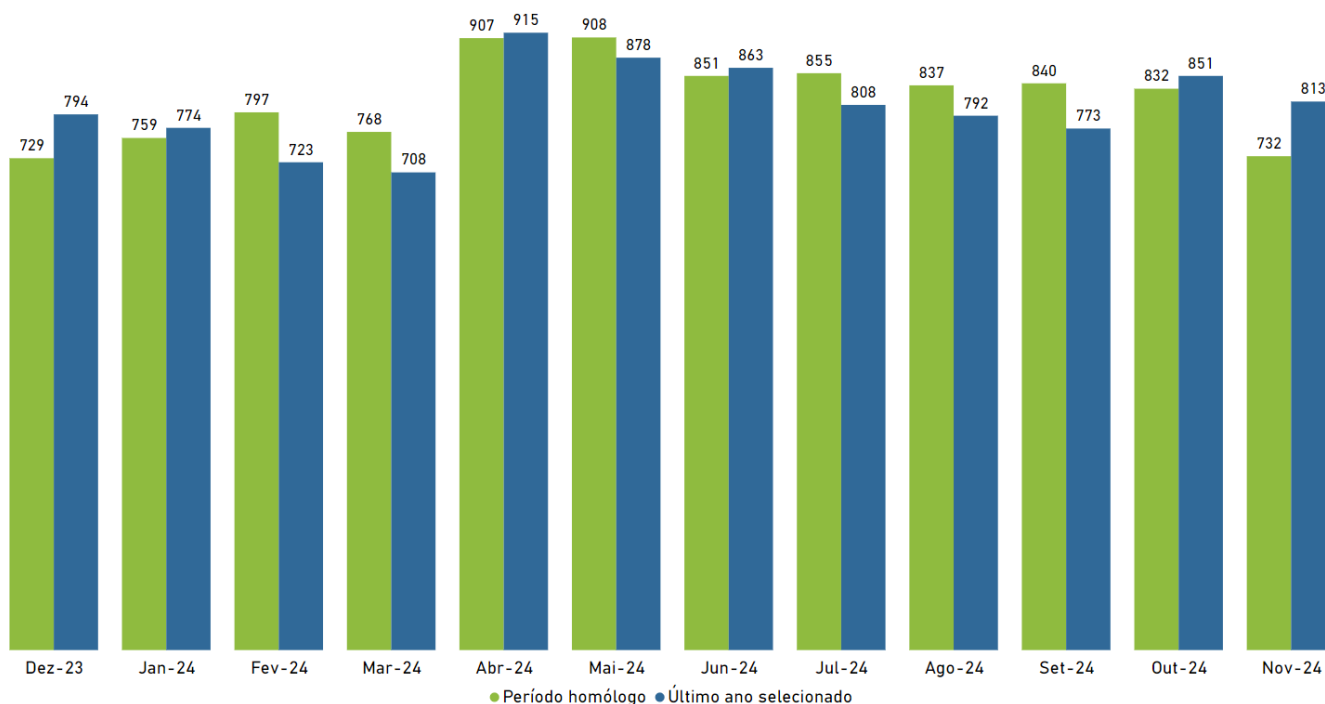
* Os valores de repartição dos tráfegos entre o *hinterland* e o *transshipment* no porto de Lisboa, no ano de 2023, foram estimados com base no ano de 2024, em face da não disponibilização desses dados do ano anterior, pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A..

2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou em novembro um crescimento de +11,1% do movimento de navios, cifrando-se em 813 escalas, contribuindo para reduzir o saldo acumulado negativo entre janeiro e novembro de 2024, que totalizou 8 898 escalas de navios, e representando uma evolução de -2,1%.

Será igualmente de assinalar que se constatou uma redução de escalas acumuladas na larga maioria das infraestruturas portuárias, sendo apenas exceção os portos de Lisboa e de Portimão, que observaram uma evolução favorável deste indicador (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

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



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

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	21	178	2,0%	-14,8%	
Leixões	186	2.149	24,2%	-2,5%	
Aveiro	84	880	9,9%	-6,7%	
Figueira da Foz	37	402	4,5%	-0,2%	
Lisboa	215	2.072	23,3%	1,0%	
Setúbal	125	1.466	16,5%	-1,3%	
Sines	141	1.680	18,9%	-2,0%	
Faro		10	0,1%	-56,5%	
Portimão	4	61	0,7%	10,9%	
Total	813	8.898	100,0%	-2,1%	
Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	1,7%	-10,9%	-2,4%	-0,5%	11,1%
Acumulado	-11,4%	0,7%	0,9%	3,0%	-2,1%

Analisando os períodos de janeiro a novembro dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência ligeira de crescimento do número de navios que escalam o sistema portuário (+0,6%), que resulta de um balanço entre as tendências (ver Quadro 13):

- Crescente, nos portos de Portimão (+78,6%) e de Lisboa (+7,7%);
- Decrescente, nos portos de Faro (-29,7%), de Sines (-2,1%), da Figueira da Foz (-1,7%), de Leixões (-1,5%), de Viana do Castelo (-0,6%), de Aveiro (-0,4%) e de Setúbal (-0,3%).

Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e novembro, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	182	237	227	209	178	2,0 %	94	-0,6 %
Leixões	2.281	2.240	2.263	2.203	2.149	24,2 %	953	-1,5 %
Aveiro	895	973	774	943	880	9,9 %	408	-0,4 %
Figueira da Foz	430	383	426	403	402	4,5 %	170	-1,7 %
Lisboa	1.538	1.516	1.875	2.051	2.072	23,3 %	849	7,7 %
Setúbal	1.481	1.563	1.393	1.485	1.466	16,5 %	654	-0,3 %
Sines	1.832	1.796	1.784	1.714	1.680	18,9 %	725	-2,1 %
Faro	41	15	16	23	10	0,1 %	10	-29,7 %
Portimão	6	23	63	55	61	0,7 %	18	78,6 %
Total	8.686	8.746	8.821	9.086	8.898	100,0 %	3.881	0,6 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,2% e totalizando 2 149 escalas nos primeiros 11 meses de 2024, o que representou uma quebra de movimento de -2,5% relativamente ao mesmo período de 2023, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente, com 2 072 (+1%) e 1 680 (-2%) escalas, e com quotas de mercado, respetivamente, de 23,3% e 18,9%.

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 -0,4%, atingindo 196,1 milhões, e em que o porto de maior dimensão, ou seja, Sines, observou uma redução de -3,7% (ver Quadro 14).

Assinale-se, por sua vez, o incremento da AB nos portos de Setúbal (+4,5%), da Figueira da Foz (+2,6%) e de Leixões (+1,6%), apesar da redução do número de escalas de navios nesses portos. Também, pode verificar-se que o crescimento da AB no porto de Lisboa (+3%) foi superior ao número de navios escalados no porto (+1%).

Globalmente para o sistema portuário, e como já referido, a AB reduziu-se mais ligeiramente que o número de navios (-0,4%, face a -2,1%), contribuindo para o incremento da dimensão média do navio para 22 mil (+1,7%).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (42,4%), totalizando 83 milhões, sendo igualmente a

infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 49,4 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 24,2 mil).

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

Porto \ Navios	Jan - Nov / 2024			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	178	896	5,0	2,0%	0,5%	-14,8%	-1,0%	16,2%
Leixões	2 149	32 496	15,1	24,2%	16,6%	-2,5%	1,6%	4,1%
Aveiro	880	5 902	6,7	9,9%	3,0%	-6,7%	-0,2%	7,0%
Figueira da Foz	402	1 458	3,6	4,5%	0,7%	-0,2%	2,6%	2,9%
Lisboa	2 072	50 153	24,2	23,3%	25,6%	1,0%	3,0%	2,0%
Setúbal	1 466	21 307	14,5	16,5%	10,9%	-1,3%	4,5%	5,8%
Sines	1 680	83 046	49,4	18,9%	42,4%	-2,0%	-3,7%	-1,8%
Portimão	61	801	13,1	0,7%	0,4%	10,9%	-37,0%	-43,2%
Faro	10	29	2,9	0,1%	0,0%	-56,5%	-51,0%	12,7%
Total Geral	8 898	196 088	22,0	100,0%	100,0%	-2,1%	-0,4%	1,7%

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Na apreciação do desempenho dos portos comerciais do continente no que respeita à atividade de movimentação de carga, é também 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, entre os meses de janeiro e novembro de 2024, de +2,9%.

Salvaguardadas as devidas diferenças entre os dois sistemas portuários em termos de volume e dimensão, constatou-se um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, em termos percentuais e na sua globalidade, onde, conforme anteriormente referido, se verificou um crescimento de movimentação no mesmo período de +9,3%, 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 - Nov / 2024							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	41 076	9,9%	12 232	-7,0%	30 140	16,7%	83 448	9,3%
Espanha	257 472	6,5%	77 973	-6,7%	164 531	2,6%	499 976	2,9%

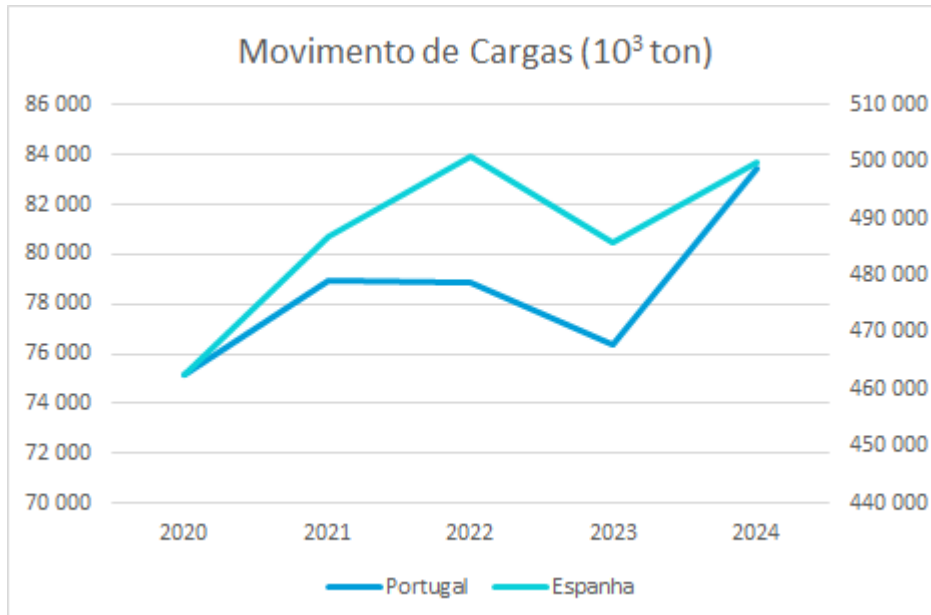
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 500 milhões de toneladas, ou seja 6 vezes mais que o sistema portuário nacional (83,4 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,7 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Produto.

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

- Na categoria da Carga Geral, o sistema portuário nacional observou um crescimento de +9,9%, ou seja, melhor que o acréscimo constatado no mesmo período no conjunto dos portos espanhóis e que foi de +6,5%;
- Nos Granéis Sólidos, a situação inverte-se, com um desempenho ligeiramente menos penalizante do sistema portuário espanhol (-6,7%), comparativamente com os portos nacionais (-7%); e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação volta a ser mais favorável para o conjunto dos portos nacionais, que cresceram mais que o sistema portuário espanhol, ou seja, respetivamente +16,7% e +2,6%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros 11 meses dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário nacional cresceu +11,1%, enquanto o sistema portuário espanhol apenas observou um incremento de +8,1% relativamente ao início do quinquénio (ver Gráfico 9).

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



3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, ambos os sistemas portuários evoluíram favoravelmente, no entanto, o desempenho do sistema portuário espanhol, com um

tráfego de 16,7 milhões de TEU e uma evolução de +11,2% relativamente ao ano anterior, foi melhor que o do sistema portuário nacional, cujo crescimento foi menor, de +10,5%, para um tráfego de 3 milhões de TEU (ver Quadro 16).

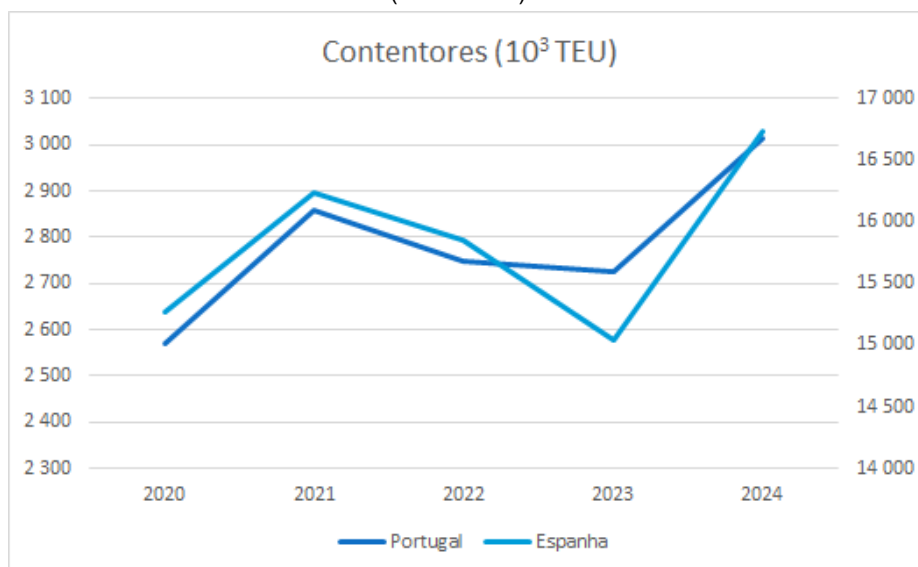
Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Nov / 2024 mil TEU	Variação (%)
Portugal	3 014	10,5%
<i>Hinterland</i>	1 592	6,5%
<i>Transshipment</i>	1 421	15,4%
Espanha	16 729	11,2%
<i>Hinterland</i>	7 797	6,3%
<i>Transshipment</i>	8 931	16,0%

Por tipos de tráfego, os sistemas portuários de Portugal e de Espanha registam crescimentos na *transshipment* e no *hinterland*, sendo que os portos espanhóis apresentam uma evolução ligeiramente mais favorável na *transshipment* (PT: +15,4%; ES: +16%), invertendo-se essa tendência em termos de tráfego com destino ou origem no *hinterland* (PT: +6,5%; ES: +6,3%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários nos períodos de janeiro a novembro, desde 2020, os portos nacionais ganharam +17,3% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou apenas um crescimento de +9,5% (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Nov.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 793	328	13,3%	34 195	100,0% 41,0%	3 709	12,2%
Viana do Castelo	0	0		0	0,0%	0	1036,4%
Leixões	631	78	14,1%	6 586	19,3%	147	2,3%
Aveiro		-9	-100,0%	98	0,3%	-32	-24,6%
Figueira da Foz	10	1	7,1%	114	0,3%	-10	-8,3%
Lisboa	435	37	9,3%	4 594	13,4%	596	14,9%
Setúbal	137	12	10,0%	1 466	4,3%	11	0,8%
Sines	1 580	209	15,3%	21 337	62,4%	2 997	16,3%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	457	103	29,2%	5 302	100,0% 6,4%	82	1,6%
Viana do Castelo	18	2	16,3%	163	3,1%	20	13,7%
Leixões	124	7	6,1%	1 334	25,2%	52	4,1%
Aveiro	122	59	93,7%	1 539	29,0%	14	0,9%
Figueira da Foz	88	26	42,9%	872	16,4%	-4	-0,5%
Lisboa	30	13	80,8%	241	4,5%	43	21,5%
Setúbal	75	-4	-5,2%	1 129	21,3%	-49	-4,1%
Sines		-1	-100,0%	19	0,4%	4	29,6%
Faro		0		5	0,1%	2	75,3%
Ro-Ro	175	26	17,7%	1 579	100,0% 1,9%	-97	-5,8%
Viana do Castelo	0	0	-27,1%	0	0,0%	0	97,9%
Leixões	122	5	4,1%	1 098	69,5%	-134	-10,9%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	3		28	1,8%	28	
Setúbal	50	19	60,6%	434	27,5%	20	4,9%
Sines		0		19	1,2%	-11	-37,2%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 425	458	15,4%	41 076	49,2%	3 694	9,9%

Granéis Sólidos	Nov.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	61	-173	-73,9%	975	100,0%	-309	-24,0%
Viana do Castelo		-1	-100,0%		0,0%	-1	-100,0%
Leixões	30	-16	-34,8%	452	46,4%	-129	-22,2%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	31	-11	-26,6%	378	38,8%	-178	-32,0%
Sines		-145	-100,0%	144	14,8%	-1	-0,9%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	42	35	487,5%	268	100,0%	87	48,0%
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	42	35	487,5%	268	100,0%	87	48,0%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	307	-186	-37,7%	4 550	100,0%	-430	-8,6%
Viana do Castelo		-3	-100,0%	21	0,5%	-10	-31,8%
Leixões	38	-6	-13,2%	621	13,7%	12	2,1%
Aveiro	68	-101	-59,8%	897	19,7%	-146	-14,0%
Figueira da Foz		0		6	0,1%	0	-5,0%
Lisboa	195	-81	-29,4%	2 922	64,2%	-289	-9,0%
Setúbal	5	5		78	1,7%	1	1,6%
Sines		0		4	0,1%	2	82,5%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	530	-36	-6,3%	6 439	100,0%	-272	-4,1%
Viana do Castelo	9	0	5,2%	88	1,4%	5	5,7%
Leixões	83	-16	-16,6%	920	14,3%	-195	-17,5%
Aveiro	109	-20	-15,2%	1 100	17,1%	25	2,3%
Figueira da Foz	68	5	8,2%	907	14,1%	60	7,1%
Lisboa	136	71	108,0%	1 159	18,0%	-362	-23,8%
Setúbal	114	-37	-24,6%	2 010	31,2%	295	17,2%
Sines	11	-34	-76,1%	232	3,6%	-47	-17,0%
Faro		-5	-100,0%	22	0,3%	-53	-70,4%
Totais	940	-360	-27,7%	12 232	14,7%	-923	-7,0%

Granéis Líquidos	Nov.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	839	305	57,0%	9 619	100,0% 11,5%	917	10,5%
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	839	305	57,0%	9 619	100,0%	935	10,8%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	949	43	4,7%	15 328	100,0% 18,4%	3 871	33,8%
Viana do Castelo	3	2	384,9%	19	0,1%	-6	-23,7%
Leixões	193	28	16,9%	1 991	13,0%	-114	-5,4%
Aveiro	18	0	1,0%	561	3,7%	82	17,0%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	74	-17	-18,6%	979	6,4%	39	4,1%
Setúbal	7	1	21,7%	89	0,6%	20	29,9%
Sines	653	28	4,5%	11 689	76,3%	3 850	49,1%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	340	85	33,2%	3 838	100,0% 4,6%	-203	-5,0%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	14	2	13,9%	112	2,9%	-2	-2,0%
Aveiro	15	-3	-17,2%	168	4,4%	28	20,1%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0		18	0,5%	18	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	311	86	38,4%	3 539	92,2%	-247	-6,5%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	170	26	18,2%	1 355	100,0% 1,6%	-268	-16,5%
Viana do Castelo		0		4	0,3%	4	
Leixões		-2	-100,0%	14	1,0%	2	13,9%
Aveiro	136	33	32,4%	757	55,8%	51	7,2%
Figueira da Foz		0		13	1,0%	13	
Lisboa	24	-5	-16,0%	313	23,1%	-252	-44,6%
Setúbal	9	6	151,5%	173	12,8%	38	28,2%
Sines		-6	-100,0%	81	6,0%	-123	-60,2%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 299	458	24,9%	30 140	36,1%	4 317	16,7%

