



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Janeiro, 2025



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	12
✓ 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>Transhipment</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 sistema portuário comercial do continente iniciou o corrente ano de 2025 de forma negativa, tendo movimentado no mês de janeiro, 5,7 milhões de toneladas de carga, correspondendo a -22,2%, quando comparado com o primeiro mês do ano transato (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em janeiro de 2025

Carga movimentada (10 ³ t)				
Portos	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Viana do Castelo	44	0,8%	37,6%	
Leixões	929	16,4%	-15,7%	
Aveiro	392	6,9%	-8,8%	
Figueira da Foz	174	3,1%	-4,0%	
Lisboa	730	12,9%	-17,2%	
Setúbal	368	6,5%	-34,6%	
Sines	3.044	53,6%	-25,8%	
Faro			-100,0%	
Total	5.680	100,0%	-22,2%	

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-0,2%	-3,7%	-5,9%	7,8%	-22,2%
Acumulado	-0,2%	-3,7%	-5,9%	7,8%	-22,2%

Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Leixões	46,7	22,4%	-10,1%	
Aveiro			-100,0%	
Figueira da Foz	1,6	0,8%	-25,5%	
Lisboa	29,3	14,1%	-13,8%	
Setúbal	11,3	5,4%	-6,1%	
Sines	119,7	57,4%	-25,3%	
Total	208,6	100,0%	-20,4%	

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	18,8%	-3,7%	-19,3%	29,0%	-20,4%
Acumulado	18,8%	-3,7%	-19,3%	29,0%	-20,4%

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Viana do Castelo	16	2,4%	6,7%	
Leixões	183	27,0%	0,5%	
Aveiro	65	9,6%	-17,7%	
Figueira da Foz	36	5,3%	-2,7%	
Lisboa	148	21,8%	-14,9%	
Setúbal	105	15,5%	-18,6%	
Sines	124	18,3%	-20,5%	
Faro			-100,0%	
Portimão	1	0,1%		
Total	678	100,0%	-12,4%	

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-7,5%	-7,5%	2,2%	2,0%	-12,4%
Acumulado	-7,5%	-7,5%	2,2%	2,0%	-12,4%

Ao nível de cada porto assinala-se que apenas Viana do Castelo verificou uma evolução positiva (+12 mil toneladas; +37,6%), sendo que a queda mais expressiva se registou em Sines (-1,1 milhões de toneladas; -25,8%), a que se seguiram, por ordem decrescente, Setúbal (-195 mil toneladas; -34,6%), Leixões (-173 mil toneladas; -15,7%), Lisboa (-152 mil toneladas; -17,2%), Aveiro (-38 mil toneladas; -8,8%), Faro (-9 mil toneladas; -100%) e Figueira da Foz (-7 mil toneladas; -4%).

O valor da carga movimentada no sistema portuário em janeiro de 2025 é o mais baixo dos últimos doze meses, bem como dos meses homólogos dos últimos 10 anos, em que se têm registado valores acima dos 7 milhões de toneladas, com exceção de 2023 em que esse valor caiu ligeiramente para 6,8 milhões de toneladas.

Importa, contudo, sublinhar o significado bastante limitado do nível de movimentação de apenas um mês no início do ano, face à significativa volatilidade dos mercados portuários, sendo necessário um período temporal alargado para se poder avaliar uma eventual continuidade ou

alteração da tendência regressiva observada em janeiro, tendo designadamente em consideração, possíveis cenários evolutivos da atual conjuntura macroeconómica internacional, seja ao nível da dinâmica da economia mundial, seja dos desafios, decorrentes dos riscos mas também das oportunidades, associados a potenciais ajustamentos nos fluxos de comércio internacional, bem como ao estímulo a inovações, quer tecnológicas e operacionais, quer de disponibilização de serviços nos mercados globais da logística e do transporte marítimo.

O movimento de contentores reduziu-se em -20,4% em janeiro de 2025, quando comparado com o mês homólogo de 2024, cifrando-se em 209 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com origem nas variações negativas em todos os portos, mas com maior relevância em Sines (-40 mil TEU; -25,3%), a que se seguiram Lisboa (-5 mil TEU; -13,8%), Leixões (-5 mil TEU; -10,1%), Aveiro (-2 mil TEU) que continua praticamente sem movimento de contentores desde meados do ano passado), Figueira da Foz (-1 mil TEU; -25,5%) e Setúbal (-1 mil TEU; -6,1%) (ver Quadro 1).

Em janeiro do corrente ano registaram-se 678 escalas de navios no sistema portuário, representando -12,4% que no mês homólogo do ano passado, com base em evoluções negativas na larga maioria dos portos, com exceção de Viana do Castelo, de Leixões e de Portimão, em que o número de entradas de navios incrementou muito ligeiramente (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 de Produtos Agrícolas no porto de Aveiro (+72 mil toneladas; +344,3%); e
- A redução nas seguintes infraestruturas portuárias e tipos de carga:
 - ❖ No porto de Sines, da Carga Contentorizada (-609 mil toneladas; -29,8%), dos Produtos Petrolíferos (-244 mil toneladas; -30,5%) e do Petróleo Bruto (-199 mil toneladas; -21,9%);
 - ❖ No porto de Lisboa, dos Produtos Agrícolas (-99 mil toneladas; -33,5%) e da Carga Contentorizada (-51 mil toneladas; -13,9%);
 - ❖ No porto de Leixões, dos Outros Granéis Sólidos (-81 mil toneladas; -52,5%) e da Carga Contentorizada (-56 mil toneladas; -10,3%);
 - ❖ No porto de Setúbal, dos Outros Granéis Sólidos (-71 mil toneladas; -38,7%);
 - ❖ No porto de Aveiro, da Carga Fracionada (-57,2 mil toneladas; -33,2%).

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 em janeiro de 2025 foram desembarcadas 3,3 milhões de toneladas, que representaram 58,9% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -22,1% (- 946 mil toneladas) relativamente ao mês homólogo de 2024, e embarcadas 2,3 milhões de toneladas, o que representa também um decréscimo de -22,3% (-672 mil toneladas), também comparativamente com o mesmo mês do ano anterior.

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro mês de 2025, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho significativamente inferior, concretizado numa redução do lado de português de -22,2%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -6,1%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho significativamente melhor do sistema portuário espanhol, que cresceu +2,9%, comparativamente com a redução expressiva de -20,4% dos portos nacionais.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

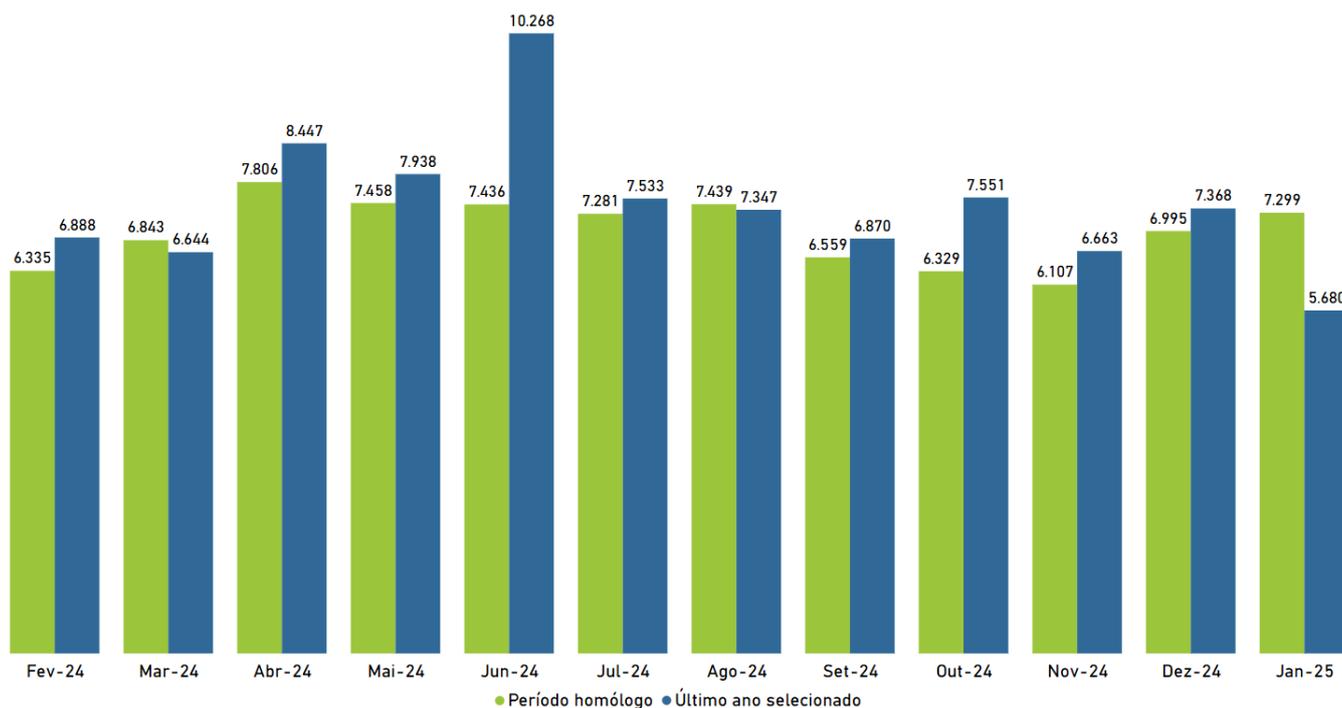
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente em janeiro de 2025, relativamente a:

- 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 *transhipment* e com o *hinterland*; e
- Movimento de navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

2.1. Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de janeiro cifrou-se em 5,7 milhões de toneladas, o que representa uma quebra de -22,2% relativamente ao mês homólogo de 2024, refletindo uma redução de movimentação em todos os portos, com exceção de Viana do Castelo (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a janeiro de 2025 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em janeiro de 2025

Carga movimentada (10³ t)					
Portos	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)		
Viana do Castelo	44	0,8%	37,6%		
Leixões	929	16,4%	-15,7%		
Aveiro	392	6,9%	-8,8%		
Figueira da Foz	174	3,1%	-4,0%		
Lisboa	730	12,9%	-17,2%		
Setúbal	368	6,5%	-34,6%		
Sines	3.044	53,6%	-25,8%		
Faro			-100,0%		
Total	5.680	100,0%	-22,2%		

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-0,2%	-3,7%	-5,9%	7,8%	-22,2%
Acumulado	-0,2%	-3,7%	-5,9%	7,8%	-22,2%

O valor da carga movimentada no sistema portuário em janeiro de 2025 é o mais baixo dos últimos doze meses, bem como dos meses homólogos dos últimos 10 anos, em que se têm registado valores acima dos 7 milhões de toneladas, com exceção de 2023 em que esse valor caiu ligeiramente para 6,8 milhões de toneladas.

Importa, contudo, sublinhar o significado bastante limitado do nível de movimentação de apenas um mês no início do ano, face à significativa volatilidade dos mercados portuários, sendo necessário um período temporal alargado para se poder avaliar uma eventual continuidade ou alteração da tendência regressiva observada em janeiro, tendo designadamente em consideração, possíveis cenários evolutivos da atual conjuntura macroeconómica internacional, seja ao nível da dinâmica da economia mundial, seja dos desafios, decorrentes dos riscos mas também das oportunidades, associados a potenciais ajustamentos nos fluxos de comércio internacional, bem como ao estímulo a inovações, quer tecnológicas e operacionais, quer de disponibilização de serviços nos mercados globais da logística e do transporte marítimo.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nos meses de janeiro dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo de -6,6%, particularmente influenciado pela quebra média de tráfego de -7,9% nos portos de Sines e de Aveiro, a que se seguem Setúbal (-7%), Leixões (-6,8%) e Lisboa (-1,9%) (ver Quadro 3).

Apresentam apenas evoluções médias positivas no primeiro mês de cada ano os portos de Viana do Castelo (+10,5%) e da Figueira da Foz (+4,2%).

No caso do porto de Faro, a expressão dessa redução média é praticamente integral, para o qual contribui o facto de em janeiro de 2025 não se ter registado movimentação de carga.

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) em janeiro de 2021-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	29	23	30	32	44	0,8 %	31	10,5 %
⊕ Leixões	1.233	1.247	1.184	1.103	929	16,4 %	1.139	-6,8 %
⊕ Aveiro	545	495	565	429	392	6,9 %	485	-7,9 %
⊕ Figueira da Foz	148	152	176	181	174	3,1 %	166	4,2 %
⊕ Lisboa	790	858	848	882	730	12,9 %	821	-1,9 %
⊕ Setúbal	493	489	543	563	368	6,5 %	491	-7,0 %
⊕ Sines	4.223	3.929	3.418	4.100	3.044	53,6 %	3.743	-7,9 %
⊕ Faro	8	2	3	9			5	-100,0 %
Total	7.468	7.195	6.768	7.299	5.680	100,0 %	6.882	-6,6 %

✓ Por Porto

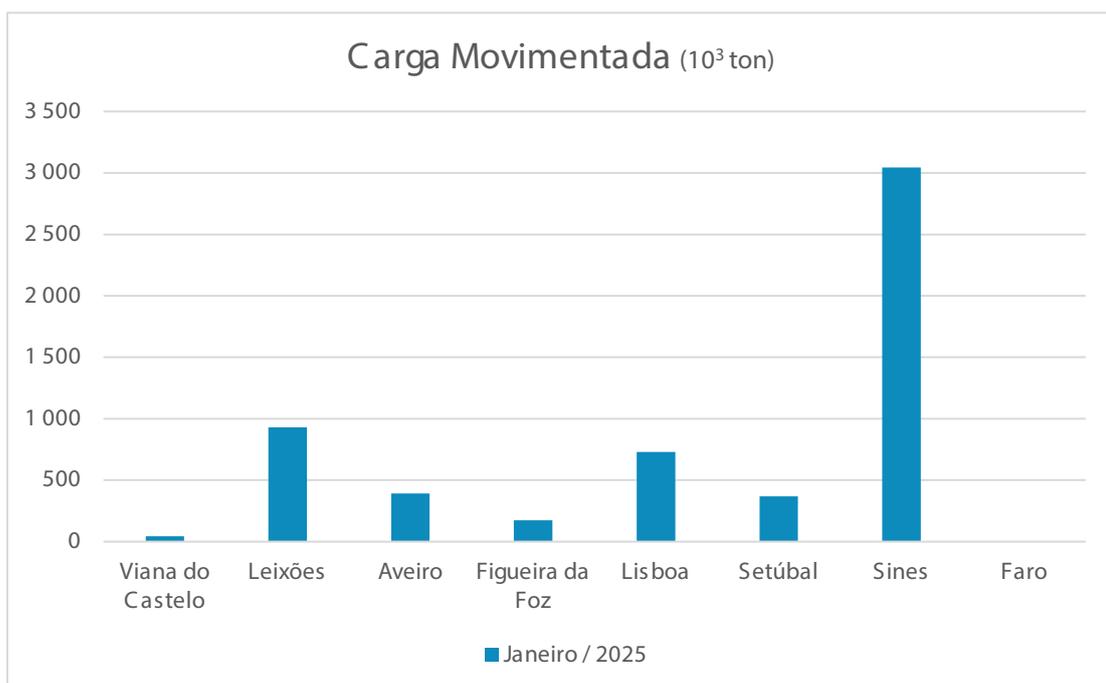
Importa sublinhar a sazonalidade dos mercados portuários, pelo que a análise de um período muito curto, de apenas um mês, apresenta um significado de interpretação bastante limitado.

Feita essa ressalva, constata-se que apenas o porto de Viana do Castelo verificou uma evolução positiva relativamente ao primeiro mês do ano transato, movimentando 44 mil toneladas (+12 mil toneladas; +37,6%), pese embora a sua expressão muito modesta no sistema portuário.

Em todas as demais infraestruturas portuárias registaram-se quebras de movimentação de carga relativamente a janeiro de 2024, concretamente:

- O porto de Sines, que é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (53,6%), movimentando 3 milhões de toneladas, verificou uma redução de -25,8% (-1,1 milhões de toneladas);
- Pelo porto de Leixões, ou seja, o segundo maior porto nacional na movimentação de carga, passaram 929 mil toneladas, a que corresponde um decréscimo de -15,7% (-173 mil toneladas);
- No porto de Lisboa, que é o terceiro maior porto nacional no movimento de carga, foram manuseadas 730 mil toneladas, ou seja, -17,2% (-152 mil toneladas);
- Foram movimentadas 392 mil toneladas no porto de Aveiro, correspondendo a uma diminuição de -8,8% (-38 mil toneladas);
- Pelo porto de Setúbal passaram 368 mil toneladas, representando uma quebra de -34,6% (-195 mil toneladas);
- No porto da Figueira da Foz foram movimentadas 174 mil toneladas, a que corresponde uma redução de -4% (-7 mil toneladas);
- O porto de Faro não movimentou qualquer carga, ou seja, -100% (-9 mil toneladas).

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em janeiro de 2025



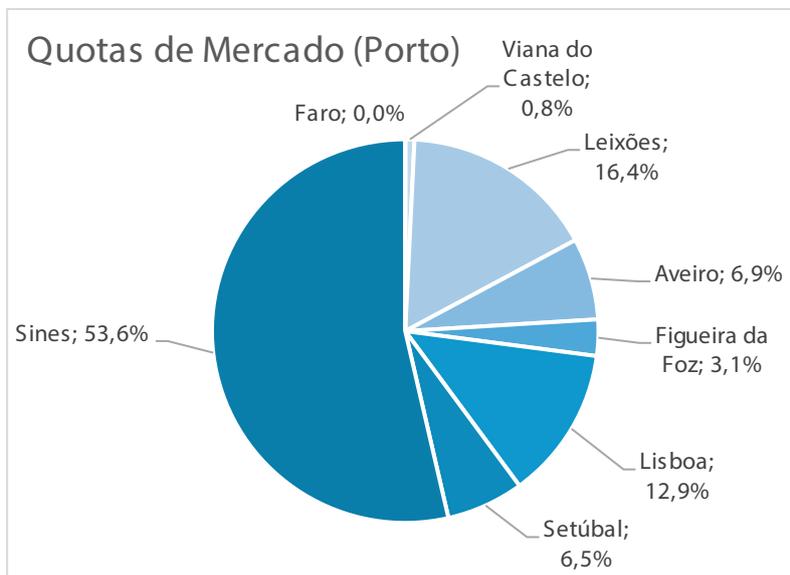
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em janeiro de 2025

Período	Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲				
⊕ Viana do Castelo	44	0,8%	12 ●	37,6%
⊕ Leixões	929	16,4%	-173 ▼	-15,7%
⊕ Aveiro	392	6,9%	-38 ●	-8,8%
⊕ Figueira da Foz	174	3,1%	-7 ●	-4,0%
⊕ Lisboa	730	12,9%	-152 ▼	-17,2%
⊕ Setúbal	368	6,5%	-195 ▼	-34,6%
⊕ Sines	3.044	53,6%	-1.056 ▼	-25,8%
⊕ Faro			-9 ●	-100,0%
Total	5.680	100,0%	-1.618 ▼	-22,2%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 53,6%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,4%), Lisboa (12,9%), Aveiro (6,9%), o qual, no mês de janeiro, ultrapassou Setúbal (6,5%); Figueira da Foz (3,1%), Viana do Castelo (0,8%) e Faro (0,0%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Janeiro/2025)



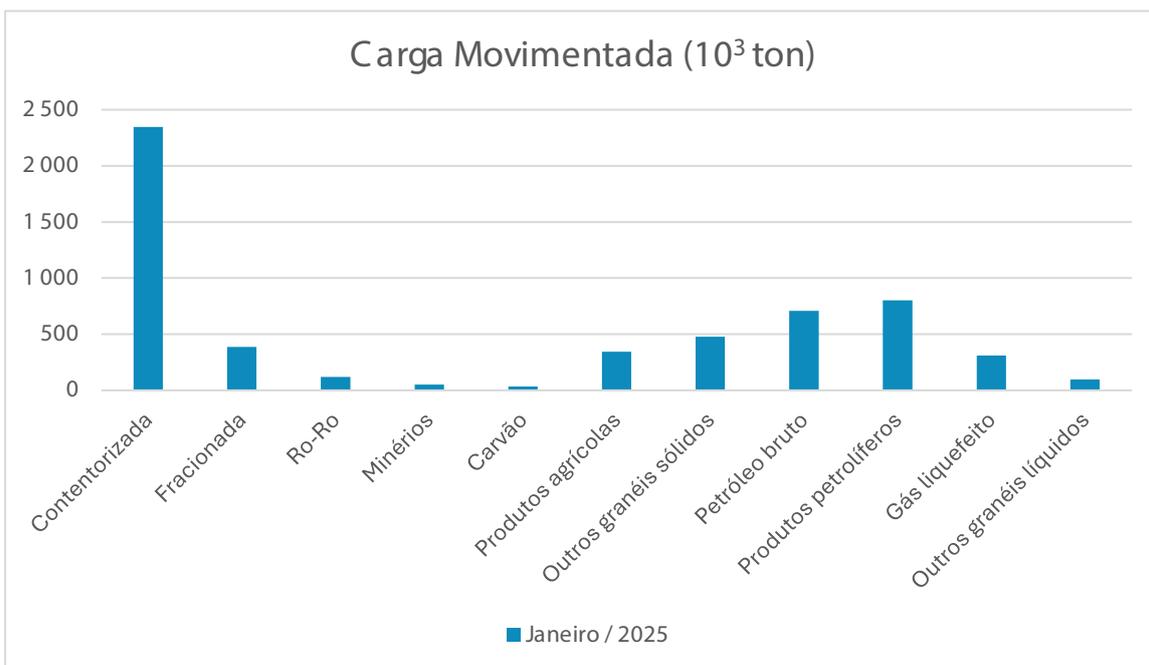
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (41,3%), os Produtos Petrolíferos (14,1%) e o Petróleo Bruto (12,5%), que representam no seu conjunto 67,9% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no mês de janeiro tiveram todas variações homólogas negativas de, respetivamente, -24,1% (-747 mil toneladas), -25,8% (-278 mil toneladas) e de -21,9% (-199 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,4%), da Carga Fracionada (6,8%), dos Produtos Agrícolas (6,1%) e do Gás Liquefeito (5,5%), as quais registaram também evoluções negativas, concretamente e respetivamente, de -27,8% (-184 mil toneladas), de -17,9% (-84 mil toneladas), de -13,6% (-54 mil toneladas) e de -5,7% (-19 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas a Carga *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) registou um desempenho positivo, tendo crescido +16,7% (+17 mil toneladas), tendo as remanescentes tipologias registado quebras de movimento, ou seja, -44,8% (-42 mil toneladas) nos Minérios, -12,9% (-14 mil toneladas) nos Outros Granéis Líquidos e -27,3% (-13 mil toneladas) no Carvão.

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em janeiro de 2025



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em janeiro de 2025

Período	Acumulado			
	Categoria AMT	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)
[-] Carga geral	2.853	50,2%	-815 ▼	-22,2%
[+] Contentorizada	2.347	41,3%	-747 ▼	-24,1%
[+] Fracionada	387	6,8%	-84 ●	-17,9%
[+] Ro-Ro	120	2,1%	17 ●	16,7%
[-] Granéis sólidos	909	16,0%	-293 ▼	-24,4%
[+] Minérios	51	0,9%	-42 ●	-44,8%
[+] Carvão	36	0,6%	-13 ●	-27,3%
[+] Produtos agrícolas	344	6,1%	-54 ●	-13,6%
[+] Outros granéis sólidos	478	8,4%	-184 ▼	-27,8%
[-] Granéis líquidos	1.918	33,8%	-510 ▼	-21,0%
[+] Petróleo bruto	710	12,5%	-199 ▼	-21,9%
[+] Produtos petrolíferos	801	14,1%	-278 ▼	-25,8%
[+] Gás liquefeito	310	5,5%	-19 ●	-5,7%
[+] Outros granéis líquidos	98	1,7%	-14 ●	-12,9%
Total	5.680	100,0%	-1.618 ▼	-22,2%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no primeiro mês de 2025:

- A categoria da Carga Geral totalizou 2,9 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -22,2% relativamente a janeiro de 2024 (-815 mil toneladas), fundamentalmente como consequência na redução da Carga Contentorizada (-747 mil toneladas; -24,1%), que se cifrou em 2,3 milhões de toneladas, com base nos decréscimos verificados em todos os portos, mas com mais incidência em Sines onde a quebra foi mais significativa (-609 mil toneladas; -29,8%), seguido por Leixões (-56 mil toneladas; -10,3%), Lisboa (-51 mil toneladas; -13,9%), Aveiro (-15 mil toneladas; -100%)

que praticamente não movimentou contentores desde meados do ano passado, Setúbal (-14 mil toneladas; -12,2%) e Figueira da Foz (-2 mil toneladas; -10,8%).

A Carga Fracionada também contribuiu, mas em menor expressão, para o desempenho negativo da categoria da Carga Geral, caindo -17,9% (-84 mil toneladas), para um total de 387 mil toneladas, fundamentalmente em resultado das reduções observadas em Aveiro (-57 mil toneladas; -33,2%), Setúbal (-9 mil toneladas; -10,2%), Leixões (-7 mil toneladas; -6,8%), Figueira da Foz (-6 mil toneladas; -6,4%), Lisboa (-3 mil toneladas; -44,9%), Viana do Castelo (-2 mil toneladas; -13,6%) e Sines (-1 mil toneladas; -41,4%).

O tráfego Ro-Ro foi o único tipo de carga que observou um crescimento de forma global no sistema portuário nacional, concretamente de +16,7% (+17 mil toneladas), totalizando 120 mil toneladas, suportado pelos crescimentos verificados nos portos de Leixões (+24 mil toneladas; +38,3%) e de Sines (+7 mil toneladas; +1189,6%), parcialmente mitigados pela redução constatada no porto de Setúbal (-15 mil toneladas; -40,5%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 909 mil toneladas, reduziram-se em -24,4% (-293 mil toneladas), devido à quebra observada em todos os mercados globais desta categoria, mas maioritariamente dos Outros Granéis Sólidos que, com um movimento de 478 mil toneladas, decresceram -27,8% (-184 mil toneladas), com base nas quebras constatadas nos portos de Leixões (-81 mil toneladas; -52,5%), de Setúbal (-71 mil toneladas; -38,7%), de Aveiro (-38 mil toneladas; -38,8%), de Faro (-9 mil toneladas; -100%), da Figueira da Foz (-7 mil toneladas; -8,4%) e de Sines (-6 mil toneladas; -15,5%). Apenas os portos de Viana do Castelo e de Lisboa observaram evoluções favoráveis na tipologia dos Outros Granéis Sólidos, com, respetivamente, +22 mil toneladas (+369,4%) e +5 mil toneladas (+5,5%).

Seguiram-se os Produtos Agrícolas, que se reduziram em -13,6% (-54 mil toneladas), para 344 mil toneladas, devido às quebras nos portos de Lisboa (-99 mil toneladas; -33,5%), de Setúbal (-29 mil toneladas; -100%) e de Viana do Castelo (-12 mil toneladas; -100%), parcialmente mitigadas pelo crescimento deste mercado nos portos de Aveiro (+72 mil toneladas; +344,3%), de Leixões (+7 mil toneladas; +15,8%) e da Figueira da Foz (+7 mil toneladas).

O movimento do Carvão, na sua expressão diminuta de 36 mil toneladas, reduziu-se em -27,3% (-13 mil toneladas), tendo sido movimentado nos portos de Setúbal (-29 mil toneladas; -59,2%) e de Sines (+16 mil toneladas), tendo os Minérios também caído em -44,8% (-42 mil toneladas) para 51 mil toneladas, com base nas evoluções negativas

verificadas em Leixões (-26mil toneladas; -45,8%) e Setúbal (-16 mil toneladas; -43,2%);
e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 1,9 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -21% (-510 mil toneladas), a maior redução provém dos Produtos Petrolíferos que, movimentando globalmente 801 mil toneladas, caíram -25,8% (-278 mil toneladas), com origem maioritária no porto de Sines (-244 mil toneladas; -30,5%), mas também apoiada por Leixões (-31 mil toneladas; -24,4%), Lisboa (-12 mil toneladas; -12%) e Setúbal (-10 mil toneladas; -66,6%), tendo apenas sido observada uma evolução favorável no porto de Aveiro (+14 mil toneladas; +36,5%).

Igualmente, o Petróleo Bruto, com 710 mil toneladas, contribuiu também expressivamente para a quebra da categoria dos Granéis Líquidos, com uma redução de -21,9% (-199 mil toneladas) exclusivamente verificada no porto de Sines.

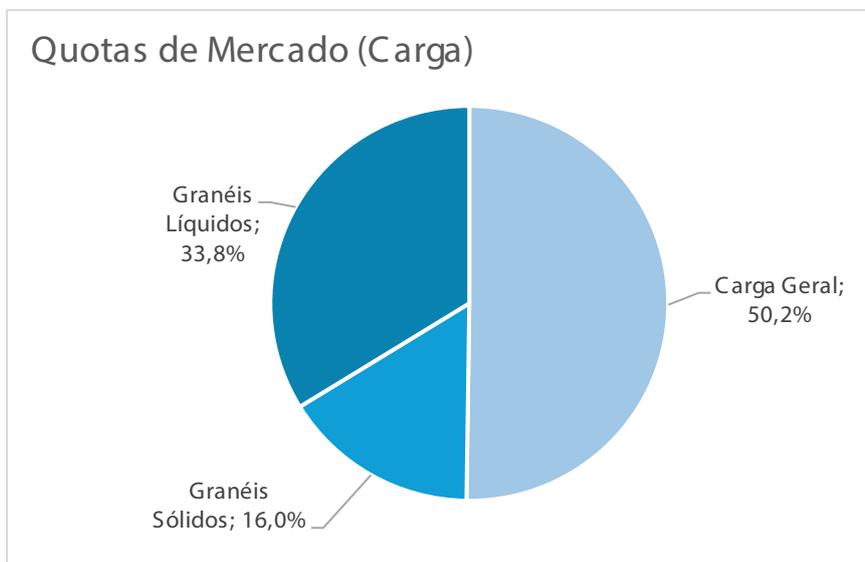
Entretanto, o movimento de Gás Liquefeito também se reduziu em -5,7% (-19 mil toneladas), para 310 mil toneladas, principalmente pela quebra constatada no porto de Sines (-15 mil toneladas; -5%), apoiada em menor expressão pelos decréscimos em Leixões (-2 mil toneladas; -13,8%), Lisboa (-1 mil toneladas; -48,3%) e Aveiro (-1 mil toneladas; -6,3%).

Por último, os Outros Granéis Líquidos, com um movimento global de 98 mil toneladas, registaram um decréscimo de -12,9% (-14 mil toneladas), com base nas reduções verificadas nos portos de Aveiro (-13 mil toneladas; -18,8%), de Sines (-4 mil toneladas; -100%), de Setúbal (-4 mil toneladas; -25,7%) e de Leixões (-2 mil toneladas; -100%). Apenas o porto de Lisboa observou uma evolução positiva neste mercado (+9 mil toneladas; +39,2%).

✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 50,2% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 16% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,8% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Janeiro/2025)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Janeiro/2025)

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	12	0,4%	28	3,1%	4	0,2%	44	0,8%
Leixões	672	23,5%	151	16,7%	107	5,6%	929	16,4%
Aveiro	115	4,0%	154	16,9%	123	6,4%	392	6,9%
Figueira da Foz	94	3,3%	80	8,8%		0,0%	174	3,1%
Lisboa	319	11,2%	293	32,2%	119	6,2%	730	12,9%
Setúbal	200	7,0%	153	16,9%	15	0,8%	368	6,5%
Sines	1 443	50,6%	49	5,4%	1 552	80,9%	3 044	53,6%
Faro		0,0%		0,0%		0,0%	0	0,0%
Totais Categoria	2 853	50,2%	909	16,0%	1 918	33,8%	5 680	100,0%
		100,0%		100,0%		100,0%		

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 12 mercados, no valor global de +187 mil toneladas, a par de uma quebra em 40 mercados, representando -1,8 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o primeiro mês de 2024, de -1,6 milhões de toneladas, ou seja, -22,2%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Janeiro /2025)

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	12	-13,6%	672	-5,5%	115	-38,7%	94	-7,1%	319	-14,4%	200	-15,8%	1 443	-29,5%	0		2 853	-22,2%
Contentorizada			485	-10,3%		-100,0%	13	-10,8%	313	-13,9%	102	-12,2%	1 434	-29,8%			2 347	-24,1%
Fracionada	12	-13,6%	98	-6,8%	115	-33,2%	81	-6,4%	4	-44,9%	76	-10,2%	1	-41,4%			387	-17,9%
Ro-Ro	0	0,0%	88	38,3%					2	14,8%	22	-40,5%	8	1189,6%			120	16,8%
Granéis sólidos	28	55,5%	151	-39,8%	154	28,6%	80	-0,2%	293	-24,3%	153	-48,5%	49	23,8%	0	-100,0%	909	-24,4%
Minérios			30	-45,8%							21	-43,2%					51	-44,8%
Carvão							7				20	-59,2%	16				36	-27,3%
Produtos agrícolas		-100,0%	48	15,8%	93	344,3%	7		196	-33,5%		-100,0%					344	-13,6%
Outros granéis sólidos	28	369,4%	73	-52,5%	60	-38,8%	73	-8,4%	97	5,5%	112	-38,7%	34	-15,5%		-100,0%	478	-27,8%
Granéis líquidos	4		107	-24,6%	123	0,5%	0		119	-3,6%	15	-46,4%	1 552	-23,0%	0		1 918	-21,0%
Petróleo bruto													710	-21,9%			710	-21,9%
Produtos petrolíferos	4		96	-24,4%	54	36,5%			86	-12,0%	5	-66,6%	556	-30,5%			801	-25,8%
Gás liquefeito			10	-13,8%	12	-6,3%			2	-48,3%	0		286	-5,0%			310	-5,7%
Outros granéis líquidos				-100,0%	56	-18,8%			31	39,2%	10	-25,7%		-100,0%			98	-12,9%
Total Geral	44	37,7%	929	-15,7%	392	-8,8%	174	-4,0%	730	-17,2%	368	-34,6%	3 044	-25,8%	0	-100,0%	5 680	-22,2%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41,3%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -24,1% em relação a janeiro do ano anterior, e onde se constataram reduções de tráfego em todos os mercados, mas com maior expressão em Sines, e sendo ainda de assinalar a inexistência de movimentação em Aveiro.

A Carga Fracionada, que representa 6,8% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos com exceção de Faro, tendo observado reduções em todos esses mercados portuários, mas com maior expressão em Aveiro.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,1% e, tal como já assinalado, sendo o único tipo de carga a evoluir globalmente de forma positivamente no sistema portuário, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +38,3%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal, onde se reduziu em -40,5%, de Lisboa, onde manteve sensivelmente o nível de movimentação do ano anterior, e de Sines, em que se constatou um aumento de +1189,6%.

Os Minérios, com uma expressão de 0,9% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram reduções nos mercados associados aos portos de Leixões e de Setúbal, originando uma evolução negativa deste segmento de tráfego de -44,8%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,6% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado nos portos de Setúbal e de Sines, e registando globalmente uma quebra de -27,3%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,1% do tráfego total, sofreram reduções nos portos de Lisboa, de Setúbal e de Viana do Castelo, observando um comportamento inverso em Aveiro, Leixões e Figueira da Foz, originando um saldo global de movimentação negativo de -13,6%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos com exceção de Faro e representando 8,4% do tráfego do sistema portuário, observaram um decréscimo global de -27,8%, com base nas reduções nos portos de Leixões, de Setúbal, de Aveiro, de Faro, da Figueira da Foz e de Sines, parcialmente mitigados por incrementos de movimentação em Viana do Castelo e Lisboa.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,5% do movimento total, registou uma redução de -21,9%, tendo por base a quebra deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,1% do movimento de carga no sistema portuário, caíram -25,8%, devido às reduções verificadas em Sines, Leixões, Lisboa e Setúbal, ligeiramente mitigadas pelos crescimentos nos portos de Aveiro e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,5%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado um desempenho negativo de -5,7%, em resultado de decréscimos em todos os mercados portuários.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,7% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -12,9%, como consequência das quebras ocorridas nos portos de Aveiro, de Sines, de Setúbal e de Leixões, e cuja evolução favorável em Lisboa não foi suficiente para compensar.

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

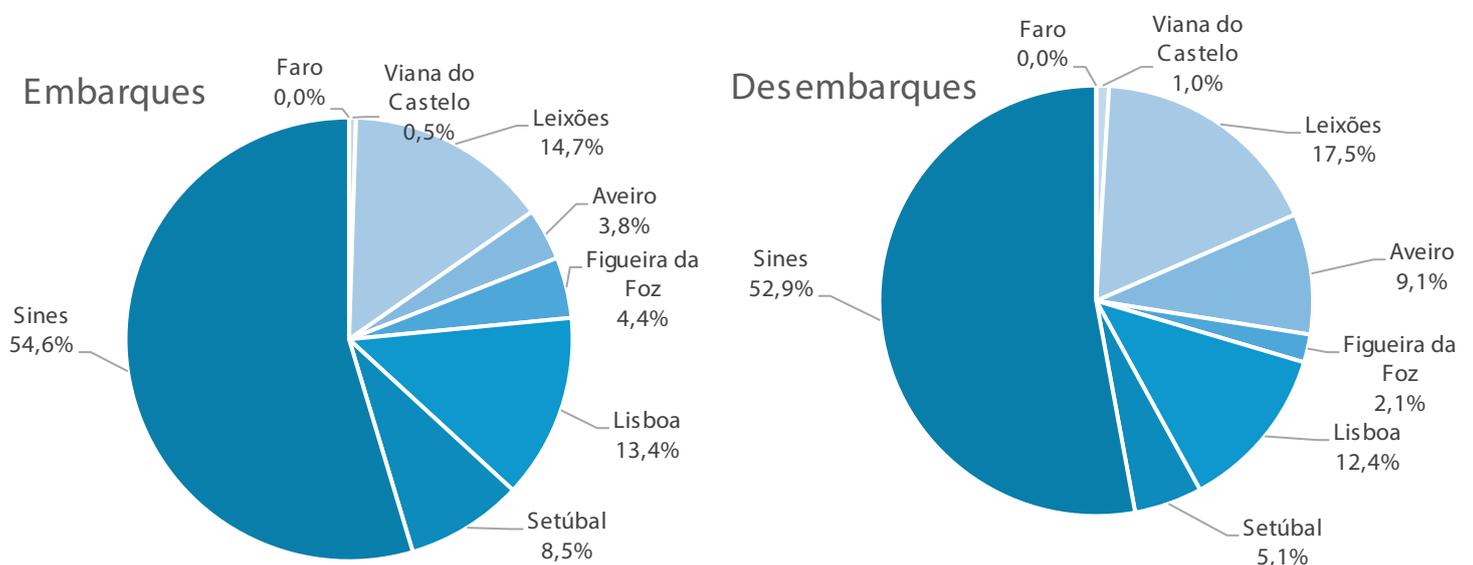
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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

O volume de desembarques registado em janeiro de 2025, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 58,9% do movimento portuário e registou um total de 3,3 milhões de toneladas, representando uma quebra de -22,1% (-946 mil toneladas), relativamente ao mês homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias foi de 2,3 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -22,3% (-672 mil toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Janeiro/2025)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Janeiro/2025)

Porto \ Fluxo	Janeiro / 2025 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	12	32	26,7%	73,3%	-2	-13,6%	14	75,6%
Leixões	345	585	37,1%	62,9%	-36	-9,5%	-137	-19,0%
Aveiro	88	303	22,6%	77,4%	-17	-16,1%	-21	-6,5%
Figueira da Foz	103	70	59,5%	40,5%	-21	-16,9%	14	24,5%
Lisboa	314	416	43,0%	57,0%	-32	-9,3%	-120	-22,3%
Setúbal	198	169	53,9%	46,1%	-74	-27,0%	-121	-41,8%
Sines	1 276	1 768	41,9%	58,1%	-481	-27,4%	-575	-24,5%
Faro					-9	-100,0%		
Total Geral	2 336	3 344	41,1%	58,9%	-672	-22,3%	-946	-22,1%

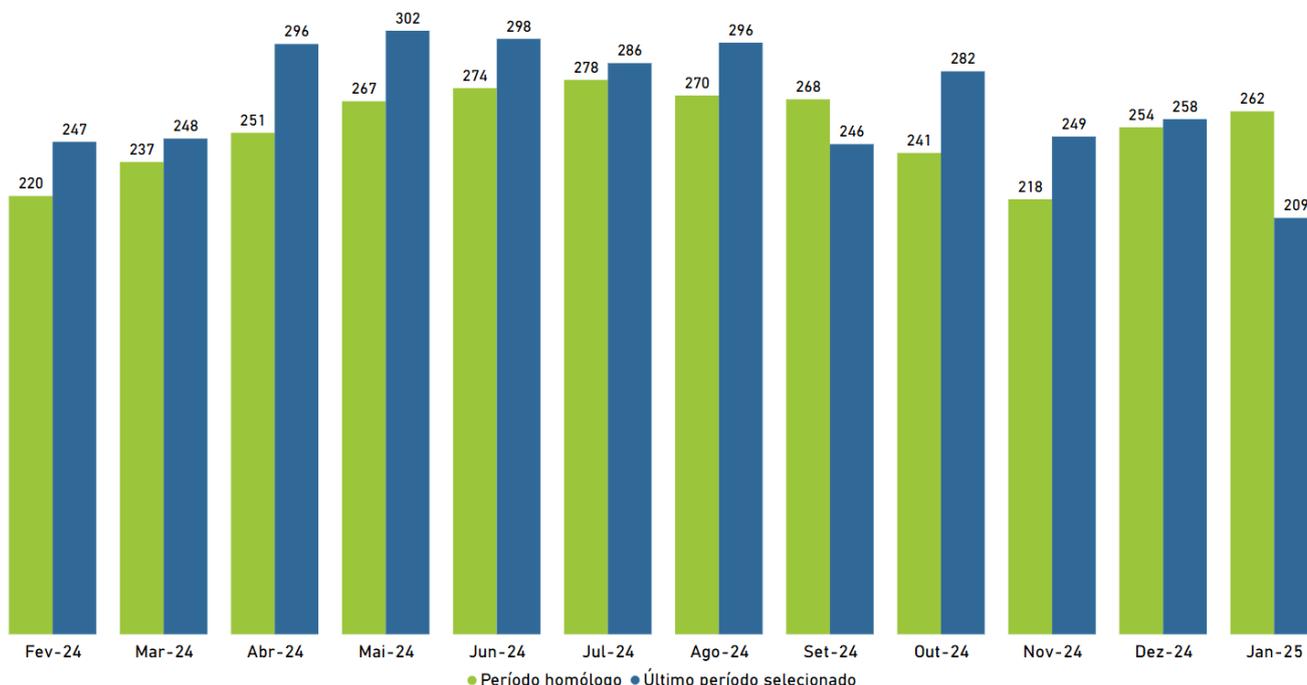
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 41,3%, e ainda parte da quota de 2,1% 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 em janeiro de 2025 um movimento de 209 mil TEU, que representa o valor mais baixo dos últimos 12 meses, com base numa redução em todos os portos que movimentam contentores (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a janeiro de 2025 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em janeiro de 2025

Contentores movimentados (10³ TEU)					
Portos	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga (%)		
Leixões	46,7	22,4%	-10,1%		
Aveiro			-100,0%		
Figueira da Foz	1,6	0,8%	-25,5%		
Lisboa	29,3	14,1%	-13,8%		
Setúbal	11,3	5,4%	-6,1%		
Sines	119,7	57,4%	-25,3%		
Total	208,6	100,0%	-20,4%		

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	18,8%	-3,7%	-19,3%	29,0%	-20,4%
Acumulado	18,8%	-3,7%	-19,3%	29,0%	-20,4%

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela quebra (-40 mil TEU; -25,3%) observada no porto Sines que, movimentando 120 mil TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (57,4%) deste tipo de tráfego no sistema portuário.

Seguiram-se os registos negativos dos portos de Leixões, que movimentou 47 mil TEU (-5 mil TEU; -10,1%), de Lisboa, com um movimento de 29 mil TEU (-5 mil TEU; -13,8%), de Setúbal, que manuseou 11 mil TEU (-1 mil TEU; -6,1%) e da Figueira da Foz, com 2 mil TEU (-1 mil TEU; -25,5%), bem como a ausência de movimentação deste tipo de tráfego em Aveiro (-2 mil TEU; -100%) e que se mantém praticamente desde meados do ano passado.

Se analisarmos o primeiro mês 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 decrescente (-5,5%), resultando essencialmente da tendência negativa nos vários portos, com exceção de Lisboa (+2%), relevando particularmente a redução média deste tráfego nos portos de Setúbal (-8,5%), de Sines (-7,2%), da Figueira da Foz (-4,4%) e de Leixões (-3,9%).

No caso do porto de Aveiro, apenas se registou movimento de contentores no mês de janeiro, no biénio anterior (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) em janeiro de 2021-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	54,7	59,2	52,0	51,9	46,7	22,4%	52,9	-3,9%
Aveiro			1,7	1,7			0,7	
Figueira da Foz	1,9	2,2	1,1	2,1	1,6	0,8%	1,8	-4,4%
Lisboa	27,1	29,4	28,6	34,0	29,3	14,1%	29,7	2,0%
Setúbal	16,1	14,4	13,1	12,0	11,3	5,4%	13,4	-8,5%
Sines	161,4	146,4	106,6	160,2	119,7	57,4%	138,9	-7,2%
Total	261,2	251,6	203,1	262,1	208,6	100,0%	237,3	-5,5%

✓ 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* (Janeiro/2025)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	42	89,1%	35,4%	-13,3%	5	10,9%	5,6%	29,3%	47
Aveiro			0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	2	100,0%	1,3%	-25,5%		0,0%	0,0%		2
Lisboa	29	98,9%	24,7%	-13,5%	0	1,1%	0,3%	-35,6%	29
Setúbal	11	98,6%	9,5%	-3,9%	0	1,4%	0,2%		11
Sines	34	28,6%	29,1%	14,1%	85	71,4%	93,9%	-34,3%	120
Total Geral	118	56,4%	100,0%	-7,4%	91	43,6%	100,0%	-32,6%	209

O volume de TEU movimentado em janeiro de 2025 em operações *transshipment* (91 mil TEU), que correspondeu a 43,6% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, em que atingiu uma proporção de 71,4%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 10,9%, 1,4% e 1,1%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 93,9%, a que se seguem os portos de Leixões (5,6%), de Lisboa (0,3%) e de Setúbal (0,2%).

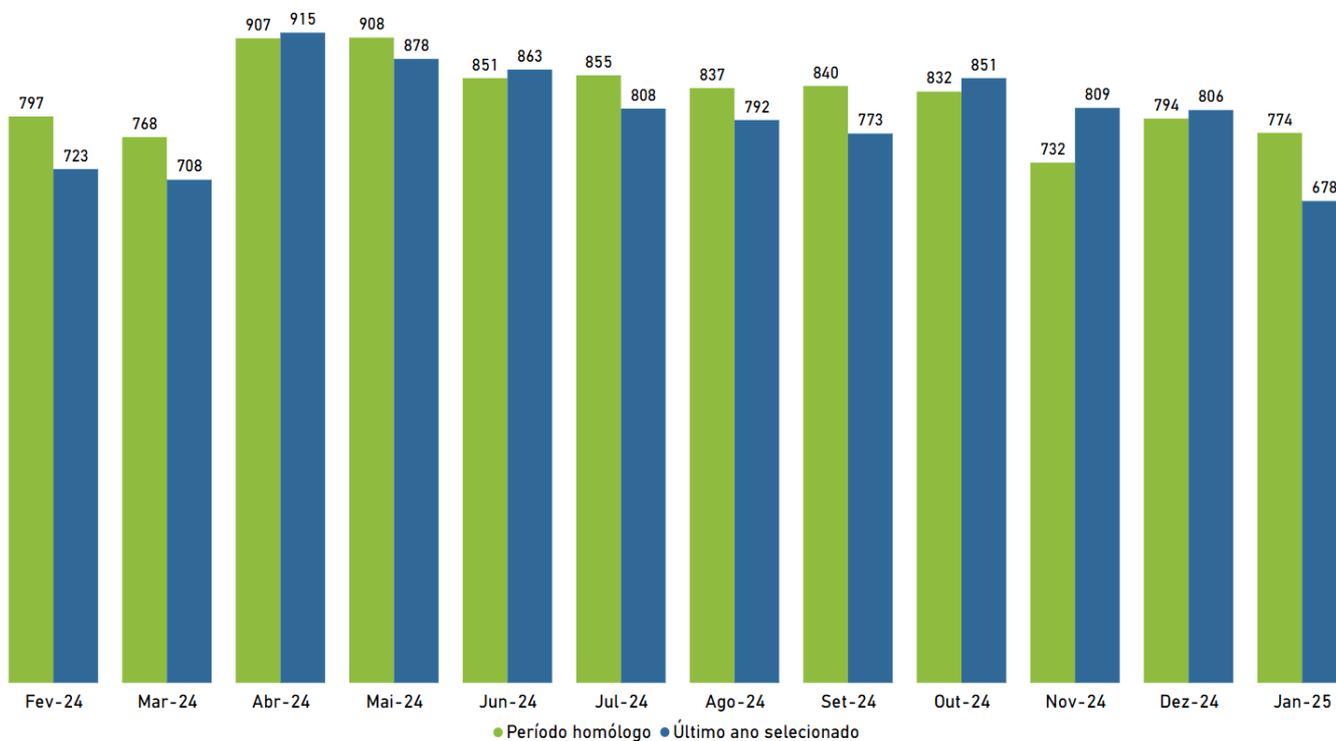
O movimento de contentores com o *hinterland* (118 mil TEU), que apresentou uma proporção geral de 56,4%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 35,4%, a que se seguiram os portos de Sines, com 29,1%, e de Lisboa, com 24,7%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 9,5%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 1,3%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 28,6%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 89% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou no mês de janeiro do corrente ano, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 678 escalas de navios, o que representa uma redução de -12,4% em relação ao mês homólogo de 2024, com base em evoluções desfavoráveis de todos os portos com exceção de Viana do Castelo, de Leixões e de Portimão, em que o número de entradas de navios incrementou muito ligeiramente (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a janeiro de 2025 e períodos homólogos



Quadro 12 – Escalas de navios em janeiro de 2025

Navios (N.º de escalas)			
Portos	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲			
Viana do Castelo	16	2,4%	6,7%
Leixões	183	27,0%	0,5%
Aveiro	65	9,6%	-17,7%
Figueira da Foz	36	5,3%	-2,7%
Lisboa	148	21,8%	-14,9%
Setúbal	105	15,5%	-18,6%
Sines	124	18,3%	-20,5%
Faro			-100,0%
Portimão	1	0,1%	
Total	678	100,0%	-12,4%

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-7,5%	-7,5%	2,2%	2,0%	-12,4%
Acumulado	-7,5%	-7,5%	2,2%	2,0%	-12,4%

Analisando os meses de janeiro dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-4,1%), influenciada pelos portos de Aveiro (-10,2%), de Sines (-7,4%), de Setúbal (-5,2%), de Leixões (-3,4%) e da Figueira da Foz (-2%), sendo de registar, em contraponto, o crescimento médio no porto de Lisboa (+2,1%) (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios em janeiro de 2020-2024

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	17	12	24	15	16	2,4 %	84	-1,5 %
Leixões	210	185	179	182	183	27,0 %	939	-3,4 %
Aveiro	100	73	89	79	65	9,6 %	406	-10,2 %
Figueira da Foz	39	33	36	37	36	5,3 %	181	-2,0 %
Lisboa	136	152	155	174	148	21,8 %	765	2,1 %
Setúbal	130	121	127	129	105	15,5 %	612	-5,2 %
Sines	169	164	148	156	124	18,3 %	761	-7,4 %
Faro	2	1	1	2			6	-100,0 %
Portimão	0	2			1	0,1 %	3	-100,0 %
Total	803	743	759	774	678	100,0 %	3.757	-4,1 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 27% e totalizando 183 escalas em janeiro de 2025, o que representou um incremento de movimentação de +0,5% relativamente ao mesmo mês de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 148 (-14,9%) e 124 (-20,5%) escalas e com quotas de mercado, também respetivamente, de 21,8% e 18,3%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou uma quebra de -12,1%, cifrando-se em 13,9 milhões, destacando-se aqui, atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines, que detém maior quota de AB acumulada (46,7%), totalizando 6,5 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 52,3 mil (ver Quadro 14).

Poderá ainda assinalar-se um crescimento da dimensão média dos navios nos portos de Leixões, Sines, Aveiro, Setúbal e Portimão, bem como o oposto nas restantes infraestruturas portuárias, originando um crescimento muito ligeiro deste indicador a nível global (+0,3%).

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Janeiro/2025)

Porto \ Navios	Janeiro / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	16	82	5,1	2,4%	0,6%	6,7%	-13,7%	-19,1%
Leixões	183	2 568	14,0	27,0%	18,5%	0,5%	7,8%	7,2%
Aveiro	65	431	6,6	9,6%	3,1%	-17,7%	-13,2%	5,5%
Figueira da Foz	36	132	3,7	5,3%	0,9%	-2,7%	-6,8%	-4,2%
Lisboa	148	2 615	17,7	21,8%	18,8%	-14,9%	-18,8%	-4,6%
Setúbal	105	1 520	14,5	15,5%	11,0%	-18,6%	-16,4%	2,7%
Sines	124	6 479	52,3	18,3%	46,7%	-20,5%	-15,1%	6,8%
Portimão	1	48	48,1	0,1%	0,3%			
Faro				0,0%	0,0%	-100,0%	-100,0%	-100,0%
Total Geral	678	13 876	20,5	100,0%	100,0%	-12,4%	-12,1%	0,3%

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 e, particularmente, no domínio dos contentores.

Com este objetivo, apresenta-se neste ponto um breve *benchmarking* entre o desempenho dos portos nacionais e dos portos de Espanha, por tipologia de acondicionamento da carga e contentores (por comparação com a informação que é disponibilizada no Portal do *Puertos del Estado*).

3.1. Movimentação de Carga

A informação disponibilizada no Portal do *Puertos del Estado* sustenta uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha em janeiro de 2025, de -6,1%, mas que se pode comparar com um desempenho mais desfavorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou uma quebra de movimentação no mesmo mês expressivamente maior, concretamente de -22,2%, comparativamente a janeiro de 2024 (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Janeiro/2025)

Sistema Portuário	Janeiro / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	2 853	-22,2%	909	-24,4%	1 918	-21,0%	5 680	-22,2%
Espanha	21 708	1,7%	6 186	-18,3%	14 019	-10,8%	41 913	-6,1%

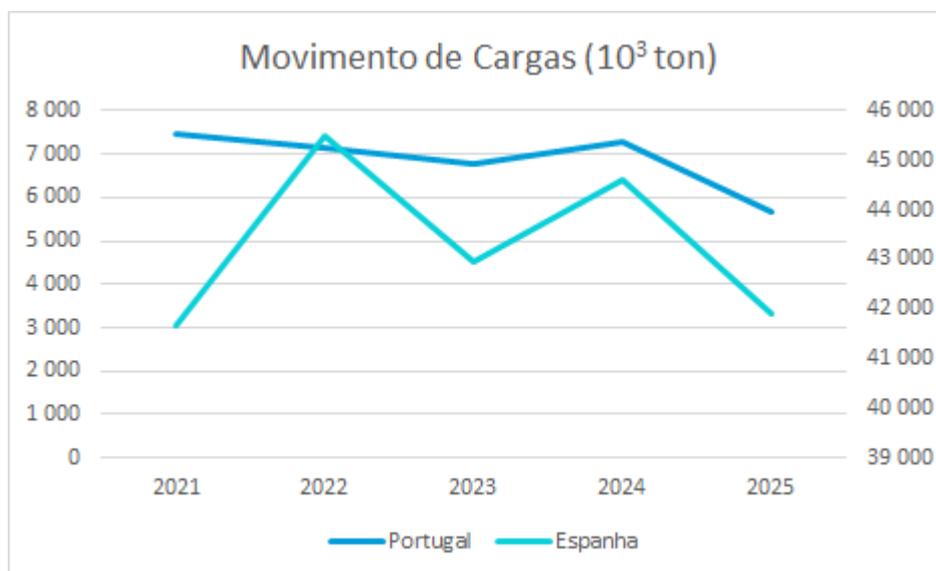
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 41,9 milhões de toneladas, ou seja 7,4 vezes mais que o sistema portuário nacional (5,7 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com rácios, entre os dois países, de 4,6 relativamente à população e de 5,6 no que reporta ao Produto Interno Produto.

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

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -22,2%, ou seja, com um desempenho significativamente inferior ao seu homólogo espanhol que evoluiu favoravelmente em +1,7%;
- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser pior que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional se verificou uma redução de -24,4% e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias observou uma perda inferior, concretamente de -18,3%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação mantém-se, continuando mais favorável para o sistema portuário espanhol, que registou um decréscimo de -10,8%, por comparação com a quebra de -21% verificada no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro mês dos últimos cinco anos, poderá observar-se que apenas no caso do lado nacional se verificou uma perda expressiva de movimentação (-23,9%), tendo o conjunto dos portos espanhóis recuperado ligeiramente em relação ao período inicial (+0,6%) (ver Gráfico 9).

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



3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol que registou um incremento de +2,9% em janeiro

de 2025, quando comparado com o mesmo mês do ano transato, e totalizando 1,4 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -20,4% dos portos nacionais que movimentaram 209 mil TEU no mesmo mês (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Janeiro/2025)

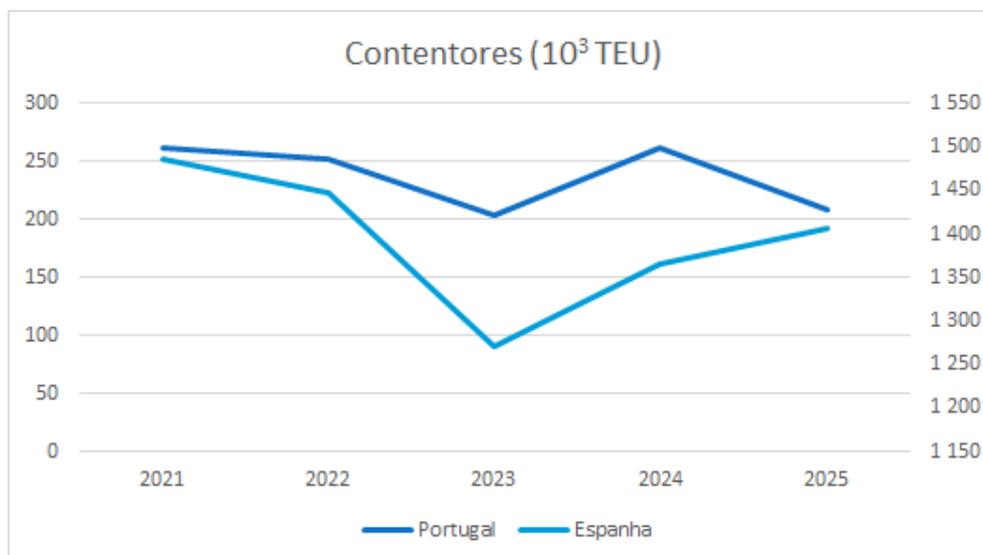
Sistema Portuário	Janeiro / 2025 mil ton	Variação (%)
Portugal	209	-20,4%
<i>Hinterland</i>	118	-7,4%
<i>Transshipment</i>	91	-32,6%
Espanha	1 406	2,9%
<i>Hinterland</i>	671	9,1%
<i>Transshipment</i>	735	-2,3%

Por tipos de tráfego, pode observar-se no sistema portuário espanhol um aumento do tráfego com o *hinterland* em +9,1%, enquanto no sistema portuário nacional este tráfego registou uma quebra de -7,4%.

No caso do tráfego de *transshipment*, ambos os sistemas portuários observaram reduções, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-32,6%), quando comparado com Espanha (-2,3%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários em janeiro desde 2021, os portos nacionais perderam -20,1% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou um decréscimo inferior, de -5,5% (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Janeiro / 2025		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 347	100,0%	-747	-24,1%
		41,3%		
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	485	20,7%	-56	-10,3%
Aveiro	0	0,0%	-15	-100,0%
Figueira da Foz	13	0,5%	-2	-10,8%
Lisboa	313	13,3%	-51	-13,9%
Setúbal	102	4,3%	-14	-12,2%
Sines	1 434	61,1%	-609	-29,8%
Faro		0,0%	0	
Carga Fraccionada	387	100,0%	-84	-17,9%
		6,8%		
Viana do Castelo	12	3,0%	-2	-13,6%
Leixões	98	25,2%	-7	-6,8%
Aveiro	115	29,8%	-57	-33,2%
Figueira da Foz	81	21,0%	-6	-6,4%
Lisboa	4	1,0%	-3	-44,9%
Setúbal	76	19,6%	-9	-10,2%
Sines	1	0,3%	-1	-41,4%
Faro		0,0%	0	
Ro-Ro	120	100,0%	17	16,7%
		2,1%		
Viana do Castelo		0,0%	0	-100,0%
Leixões	88	73,9%	24	38,3%
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	2	1,7%	0	14,8%
Setúbal	22	18,0%	-15	-40,5%
Sines	8	6,4%	7	1189,6%
Faro		0,0%	0	
Totais	2 853	50,2%	-815	-22,2%

Granéis Sólidos	Janeiro / 2025		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	51	100,0%	-42	-44,8%
		0,9%		
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	30	59,1%	-26	-45,8%
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa		0,0%	0	
Setúbal	21	40,9%	-16	-43,2%
Sines		0,0%	0	
Faro		0,0%	0	
Carvão	36	100,0%	-13	-27,3%
		0,6%		
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões		0,0%	0	
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa		0,0%	0	
Setúbal	20	56,1%	-29	-59,2%
Sines	16	43,9%	16	
Faro		0,0%	0	
Produtos Agrícolas	344	100,0%	-54	-13,6%
		6,1%		
Viana do Castelo		0,0%	-12	-100,0%
Leixões	48	13,9%	7	15,8%
Aveiro	93	27,2%	72	344,3%
Figueira da Foz	7	1,9%	7	#DIV/0!
Lisboa	196	57,0%	-99	-33,5%
Setúbal		0,0%	-29	-100,0%
Sines		0,0%	0	
Faro		0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	478	100,0%	-184	-27,8%
		8,4%		
Viana do Castelo	28	5,9%	22	369,4%
Leixões	73	15,3%	-81	-52,5%
Aveiro	60	12,6%	-38	-38,8%
Figueira da Foz	73	15,3%	-7	-8,4%
Lisboa	97	20,3%	5	5,5%
Setúbal	112	23,5%	-71	-38,7%
Sines	34	7,1%	-6	-15,5%
Faro		0,0%	-9	-100,0%
Totais	909	16,0%	-293	-24,4%

Granéis Líquidos	Janeiro / 2025		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	710	100,0% 12,5%	-199	-21,9%
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões		0,0%	0	
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa		0,0%	0	
Setúbal		0,0%	0	
Sines	710	100,0%	-199	-21,9%
Faro		0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	801	100,0% 14,1%	-278	-25,8%
Viana do Castelo	4	0,5%	4	
Leixões	96	12,0%	-31	-24,4%
Aveiro	54	6,8%	14	36,5%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	86	10,7%	-12	-12,0%
Setúbal	5	0,6%	-10	-66,6%
Sines	556	69,4%	-244	-30,5%
Faro		0,0%	0	
Gás Liquefeito	310	100,0% 5,5%	-19	-5,7%
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	10	3,3%	-2	-13,8%
Aveiro	12	3,9%	-1	-6,3%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	2	0,5%	-1	-48,3%
Setúbal		0,0%	0	
Sines	286	92,4%	-15	-5,0%
Faro		0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	98	100,0% 1,7%	-14	-12,9%
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões		0,0%	-2	-100,0%
Aveiro	56	57,8%	-13	-18,8%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	31	31,6%	9	39,2%
Setúbal	10	10,6%	-4	-25,7%
Sines		0,0%	-4	-100,0%
Faro		0,0%	0	
Totais	1 918	33,8%	-510	-21,0%

