



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Dezembro e Ano de 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 transato, de uma chave de imputação com base no corrente ano de 2024. Ocorreu uma indisponibilidade semelhante no porto de Leixões, mas apenas referente a dezembro de 2024, pelo que foi adotada nesse porto a proporção acumulada verificada até novembro.
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. ENQUADRAMENTO CONJUNTURAL	8
3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	11
3.1. Movimento Geral de Carga	11
✓ Por Porto	13
✓ Por Tipologia de Carga	16
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	20
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	23
3.2. Movimento Geral de Contentores	24
✓ Tráfego Total (TEU)	24
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	27
3.3. Movimento Geral de Navios	28
3.4. Síntese da Evolução nos Últimos Cinco Anos	31
4. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	34
4.1. Movimentação de Carga	35
4.2. Tráfego de Contentores	36
ANEXO I - Desempenho dos Mercados Portuários	38
ANEXO II - Evolução dos Tráfegos Portuários entre 2020 e 2024	41

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

De acordo com as previsões económicas de novembro de 2024 da Comissão Europeia (CE), após um longo período de estagnação, a economia da União Europeia (UE) retoma um nível de crescimento modesto, ao mesmo tempo que o processo de desinflação prossegue, apontando essas previsões de outono um crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de +0,9% na UE e de +0,8% na Zona do Euro em 2024.

Por sua vez, no caso de Portugal, com base no Boletim Económico do Banco de Portugal (BdP), de dezembro de 2024, será de assinalar um crescimento do PIB de +1,7% em 2024, que se prevê que aumente para +2,2% em 2025 e 2026, não obstante diversas conturbações de ordem geopolítica. Os conflitos armados, na Ucrânia e no Médio Oriente, têm afetado os mercados associados ao abastecimento de bens e serviços energéticos a diversos países, e têm influenciado os custos e os preços de transporte praticados. Acrescem ainda os conflitos no Mar Vermelho, devidos aos ataques dos Hutis do Iémen. Conjugadamente, estas disrupções têm impactos de relevo no comércio marítimo internacional e, naturalmente, nas cadeias de abastecimento globais, com consequências também na atividade portuária.

É neste contexto que o movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) registou, ainda assim, uma evolução positiva de +9% no ano de 2024, totalizando 90,8 milhões de toneladas, por comparação com o ano transato, contando com o contributo do mês de dezembro, movimentando 7,4 milhões de toneladas, que observou um incremento de movimentação de +5,3% quando comparado com o mesmo mês do ano passado (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em dezembro e ano 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	27	322	0,4%	5,0%
Leixões	1.253	14.383	15,8%	-1,9%
Aveiro	476	5.596	6,2%	0,6%
Figueira da Foz	171	2.081	2,3%	2,4%
Lisboa	1.063	11.318	12,5%	-0,9%
Setúbal	526	6.552	7,2%	3,7%
Sines	3.853	50.537	55,6%	17,6%
Faro		27	0,0%	-64,8%
Total	7.368	90.816	100,0%	9,0%
Variação homóloga				
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-2,1%	0,4%	-5,5%	9,7%
Acumulado	-6,0%	4,6%	-0,5%	9,0%

Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	57,6	715,1	21,9%	1,9%
Aveiro		12,1	0,4%	-35,1%
Figueira da Foz	1,8	18,5	0,6%	1,6%
Lisboa	36,8	460,8	14,1%	9,9%
Setúbal	12,1	155,8	4,8%	-1,0%
Sines	149,9	1.909,7	58,4%	14,7%
Total	258,2	3.272,0	100,0%	9,8%
Variação homóloga				
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	20,0%	6,7%	-13,2%	19,3%
Acumulado	2,6%	10,8%	-4,6%	0,7%

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	18	196	2,0%	-11,7%
Leixões	183	2.332	24,0%	-2,4%
Aveiro	79	959	9,9%	-6,1%
Figueira da Foz	36	438	4,5%	-0,9%
Lisboa	197	2.269	23,4%	1,5%
Setúbal	134	1.600	16,5%	-1,5%
Sines	159	1.839	19,0%	-1,4%
Faro		10	0,1%	-56,5%
Portimão		57	0,6%	3,6%
Total	806	9.700	100,0%	-1,8%
Variação homóloga				
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-9,9%	2,0%	-5,7%	8,9%
Acumulado	-11,3%	0,8%	0,3%	3,5%

O acréscimo de movimento no ano de 2024, suportou-se principalmente no crescimento expressivo observado no porto de Sines, de +17,6% (+7,6 milhões de toneladas), apoiado, apesar de em expressão mais reduzida, pela maioria dos restantes portos, concretamente, por Setúbal (+232 mil toneladas; +3,7%), pela Figueira da Foz (+49 mil toneladas; +2,4%), por Aveiro (+33 mil toneladas; +0,6%), e por Viana do Castelo (+15 mil toneladas; +5%).

Concluíram o ano com registos negativos os portos de Leixões (-278 mil toneladas; -1,9%), de Lisboa (-99 mil toneladas; -0,9%) e de Faro (-51 mil toneladas; -64,8%), mas ilustrando uma melhoria global de desempenho de vários portos do sistema portuário relativamente aos últimos nove meses, na medida em que a evolução positiva se devia então essencialmente ao porto de Sines, ligeiramente apoiado pela Figueira da Foz e, posteriormente, também por Setúbal.

O movimento de contentores aumentou +9,8% no ano de 2024, quando comparado com o ano anterior, cifrando-se em 3,3 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), atingindo um novo máximo histórico do sistema portuário nacional, sendo também apoiado pelo desempenho positivo, de +1,6%, do mês de dezembro, com uma movimentação de 258 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 (+244 mil TEU; +14,7%), de Lisboa (+41 mil TEU; +9,9%), de Leixões (+13 mil TEU; +1,9%) e da Figueira da Foz (+293 TEU; +1,6%), tendo, em contrapartida,

este tipo de tráfego decrescido em Setúbal (-2 mil TEU; -1%) e em Aveiro (-7 mil TEU; -35,1%), sendo que este último porto praticamente deixou de movimentar contentores desde agosto.

O total de 9 700 escalas de navios em 2024, representam uma quebra de -1,8%, quando comparado com o ano transato, apesar do desempenho positivo deste indicador registado em dezembro, com 806 navios, ou seja, +1,5% que no último mês de 2023. Será de anotar que, com exceção dos portos de Lisboa e de Portimão, que registaram um incremento de entradas de navios, em todas as demais infraestruturas portuárias comerciais do continente constatou-se uma redução do número de escalas acumuladas (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 (+3,7 milhões de toneladas; +42,3%), da Carga Contentorizada (+3,1 milhões de toneladas; +15,3%) e do Petróleo Bruto (+1,2 milhões de toneladas; +13,2%) no porto de Sines, da Carga Contentorizada (+555 mil toneladas; +12,5%) em Lisboa e dos Outros Granéis Sólidos (+249 mil toneladas; +13,1%) em Setúbal; e
- As reduções dos Outros Granéis Sólidos (-322 mil toneladas; -20%), dos Outros Granéis Líquidos (-277 mil toneladas; -45,3%) e dos Produtos Agrícolas (-221 mil toneladas; -6,3%) no porto de Lisboa, a par do Gás Liquefeito (-263 mil toneladas; -6,4%) 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, no ano de 2024, foram desembarcadas 54,7 milhões de toneladas, que representaram 60,3% do tráfego total, traduzindo um incremento de movimentação de +8,8% (+4,4 milhões de toneladas) relativamente a 2023, e embarcadas 36,1 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +9,2% (+3 milhões de toneladas), também comparativamente com o ano anterior.

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no ano 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%, comparado com o homólogo espanhol que se cifrou em +2,7%.

Contudo, no âmbito específico do movimento de contentores, o desempenho do sistema portuário espanhol foi melhor, com uma evolução de +10,6% relativamente ao ano anterior, que o sistema portuário nacional, cujo crescimento foi ligeiramente inferior (+9,8%).

Será de acompanhar de perto a evolução da atividade portuária e da cadeia logística em 2025, que continuará a ser marcada por mudanças transformadoras impulsionadas por transições geopolíticas, também no Canal do Panamá e por via do aumento de medidas protecionistas de vários países, requisitos ambientais (em particular do Regime do Comércio de Licenças de Emissão da UE), exigindo que as companhias de transporte marítimo compensem 70% de suas emissões até 2025, impulsionando o setor para combustíveis e tecnologias menos poluentes, e, ainda, os avanços tecnológicos e dinâmicas de mercado em evolução.

2. ENQUADRAMENTO CONJUNTURAL

De acordo com as previsões económicas de novembro de 2024 da CE, após um longo período de estagnação, a economia da UE retoma um nível de crescimento modesto, ao mesmo tempo que o processo de desinflação prossegue, apontando essas previsões de outono um crescimento do PIB de +0,9% na UE e de +0,8% na Zona do Euro em 2024.

Preveem, igualmente, que a atividade da UE acelere para 1,5% em 2025 e 1,8% em 2026, sendo ligeiramente inferior na Zona Euro, ou seja, respetivamente, de 1,3% e 1,6%, num contexto de: (i) aceleração do crescimento à medida que o consumo e o investimento recuperam; (ii) o processo de desinflação prossegue; (iii) o mercado de trabalho mantém-se forte, com um nível historicamente baixo de desemprego; (iv) redução dos défices em resultado da consolidação orçamental; e (v) o aumento da incerteza e dos riscos.

Por sua vez, no caso de Portugal, com base no Boletim Económico do BdP, de dezembro de 2024, será de assinalar um crescimento do PIB de +1,7% em 2024, que prevê que aumente para +2,2% em 2025 e 2026.

Igualmente, e com base nessa mesma fonte:

- As projeções do Eurosistema apontam para um crescimento moderado da atividade económica mundial em 2024–2027, mas as tensões económicas e geopolíticas implicam uma incerteza elevada. A evolução recente da economia mundial tem sido caracterizada por diferenças significativas de crescimento entre regiões e setores. O dinamismo da economia americana e das economias emergentes (excluindo a China) contrasta com a fraqueza das grandes economias europeias e o abrandamento na China.

A dinâmica da economia mundial permanece frágil, com riscos significativos de uma escalada dos conflitos geopolíticos ou do protecionismo, projetando-se que o PIB mundial cresça +3,1% em 2024, +3,2% em 2025 e ligeiramente menos nos anos seguintes, refletindo o abrandamento gradual da atividade da China.

- O comércio mundial acelerou em 2024 e deverá manter um crescimento em linha com o da atividade global nos anos seguintes.

Os fluxos de comércio internacional recuperaram mais do que o esperado na primeira metade do ano de 2024, em parte refletindo o estímulo causado pela antecipação das importações de bens no segundo trimestre, sendo que os indicadores quantitativos disponíveis para o terceiro trimestre — relativos à carga transportada em contentores ou

por via aérea e ao número de passageiros das companhias aéreas — indicam que estes fluxos continuaram a crescer, embora os *Purchasing Managers' Index* relativos a novas encomendas de exportação sugiram algum abrandamento.

- O Mercado Interno Europeu tem sido o pilar básico da UE e é o espaço dominante no comércio externo português. O seu bom funcionamento depende da preservação da concorrência sã entre as empresas e não deve ser prejudicado por políticas nacionais, designadamente em termos do aumento e alargamento das ajudas de Estado.
- O resultado do recente processo eleitoral nos Estados Unidos da América poderá conduzir a um aumento significativo das suas tarifas à importação e as eventuais medidas retaliatórias poderão acentuar a reconfiguração do comércio internacional, com impacto na economia portuguesa e europeia.

Neste cenário, para manter o bom desempenho das exportações nacionais registado nos últimos anos, é importante reforçar o apoio às empresas na procura de novos mercados, promover o investimento direto estrangeiro e continuar a flexibilizar a alocação de recursos na economia. Para tal, sobressai a importância do capital humano como fonte de inovação e facilitador da mobilidade dos trabalhadores entre setores.

Tendo ainda presente a análise do BdP, conjugadamente com outras fontes, assinala-se que os conflitos armados, na Ucrânia e no Médio Oriente, acentuaram as tensões internacionais e encerram um grau de imprevisibilidade ainda elevado, sendo que os efeitos nas várias vertentes que lhe estão associadas têm afetado os mercados associados ao abastecimento de bens e serviços energéticos a diversos países, e têm influenciado os custos e os preços de transporte praticados. A este facto acrescem também os conflitos no Mar Vermelho devidos aos ataques dos Huti do Iémen. Conjugadamente, estas disrupções têm impactos de relevo no comércio marítimo internacional e, naturalmente, nas cadeias de abastecimento globais, com consequências também na atividade portuária.

As disrupções nos fluxos comerciais que resultaram da pandemia e dos mencionados conflitos armados suscitaram preocupações quanto à resiliência das cadeias de abastecimento globais e intensificaram o debate sobre a segurança económica.

A interdependência que resultou da integração das economias ao longo das últimas décadas é hoje encarada como um risco, levando muitos países a intensificar a competição pelo acesso a matérias-primas vitais e a tentar substituir importações por produção interna, ou a aproximá-las em termos de distância geopolítica. Embora as preocupações geoestratégicas devam ser tidas em conta e possam existir considerações de diversificação de risco das empresas, esta visão

induz a adoção de medidas protecionistas que geram retaliações e que se tornam uma fonte de conflito económico entre países.

As questões geopolíticas têm, deste modo, assumido uma influência crescente no comércio internacional, gerando preocupações sobre a fragmentação da economia mundial.

Num contexto de participação na UE e de estabilização das barreiras tarifárias, o comércio português de bens e serviços não tem demonstrado sinais de abrandamento nos últimos anos, verificando-se um aumento continuado do grau de abertura da economia. Porém, há um papel crescente da distância geopolítica enquanto determinante das importações portuguesas de bens.

Releva, ainda, que, o Relatório da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), de março de 2025, refere que o crescimento económico global se manteve resiliente em 2024, no entanto, indicadores mais recentes sugerem um enfraquecimento das perspetivas de crescimento, com um aumento significativo na incerteza em relação às políticas económicas, juntamente com a imposição de novas barreiras comerciais por vários países.

Assim, espera a OCDE que o crescimento global modere nos próximos dois anos e seja mais fraco do que o anteriormente previsto, com a inflação permanecendo acima da meta por mais tempo em muitas economias.

Por sua vez, será de sublinhar o papel determinante dos portos nos corredores europeus de transportes, constituindo verdadeiros nós logísticos, a partir dos quais se organizam os fluxos logísticos multimodais, e, em particular, no caso da UE, da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), sendo que as infraestruturas portuárias apresentam atualmente importantes desafios em matéria de descarbonização e redução dos seus impactos ambientais, nomeadamente em termos de poluição do ar e emissões de poeira e de gases com efeito de estufa (GEE), potencialmente aceleradores das alterações climáticas.

Efetivamente, os portos desempenham um papel fundamental no cumprimento das metas de neutralidade climática da Europa, tendo um potencial considerável para reduzir a sua pegada de carbono, designadamente através da combinação da sua eletrificação (com fontes de energia renovável), com uma maior eficiência energética, tecnologias inteligentes para auxiliar o transporte e entrega, e fornecimento de eletricidade em terra para navios atracados.

Assim, é determinante que os Estados-Membros assegurem a disponibilização nos portos da RTE-T, de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre aos navios com determinadas características, bem como desenvolvam, para além das suas atividades correntes de transbordo e logística, também o seu papel fundamental como polos de energia (para a eletricidade

integrada, o hidrogénio, e outros sistemas de combustíveis renováveis e hipocarbónicos), para a economia circular (recolha, tratamento e eliminação de resíduos provenientes dos navios e outras indústrias portuárias e para o desmantelamento de navios), para a comunicação (cabos submarinos) e para a indústria (enquanto polos industriais).

Importará acompanhar de perto a evolução da atividade portuária e da cadeia logística em 2025, que continuará a ser marcada por mudanças transformadoras impulsionadas por transições geopolíticas, também no Canal do Panamá e por via do aumento de medidas protecionistas de vários países, requisitos ambientais (em particular do Regime do Comércio de Licenças de Emissão da UE), exigindo que as companhias de transporte marítimo compensem 70% de suas emissões até 2025, impulsionando o setor para combustíveis e tecnologias menos poluentes, e, ainda, os avanços tecnológicos e dinâmicas de mercado em evolução.

3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

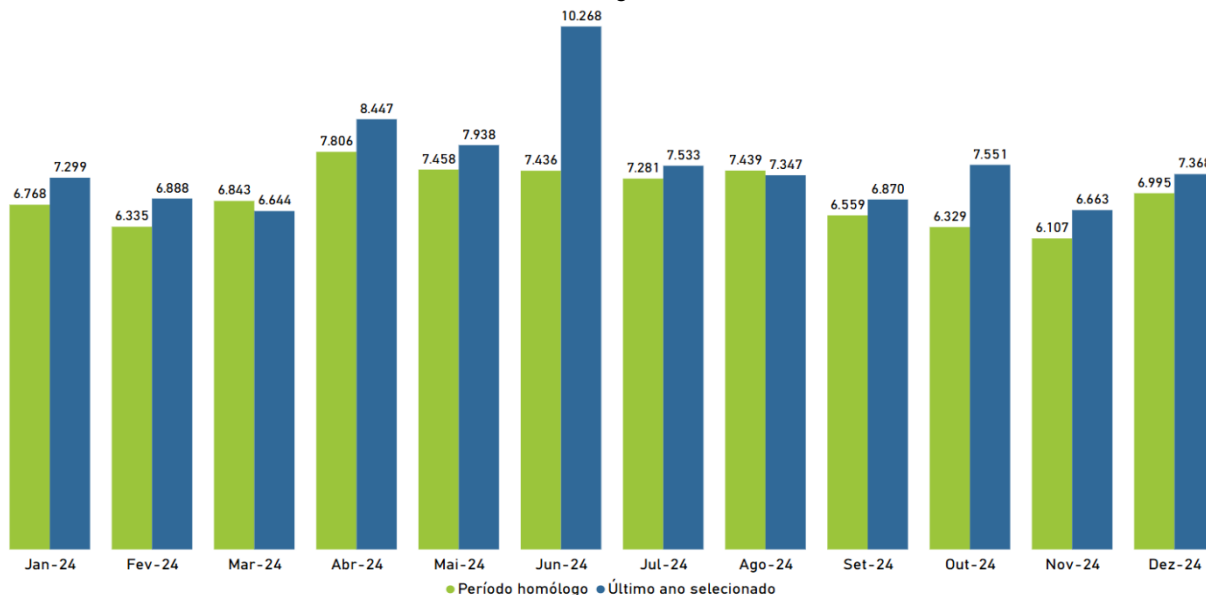
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente no ano de 2024, relativamente:

- 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.

3.1. Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de dezembro cifrou-se em 7,4 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +5,3% relativamente ao mês homólogo de 2023, apoiando um crescimento total do ano de 2024, em +9%, num movimento global de 90,8 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10^3 ton) nos 12 meses anteriores a dezembro de 2024 e períodos homólogos



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

Carga movimentada (10^3 t)				
Portos	Mensal (10^3 t)	Acumulado anual (10^3 t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	27	322	0,4%	5,0%
Leixões	1.253	14.383	15,8%	-1,9%
Aveiro	476	5.596	6,2%	0,6%
Figueira da Foz	171	2.081	2,3%	2,4%
Lisboa	1.063	11.318	12,5%	-0,9%
Setúbal	526	6.552	7,2%	3,7%
Sines	3.853	50.537	55,6%	17,6%
Faro		27	0,0%	-64,8%
Total	7.368	90.816	100,0%	9,0%
Variação hómologa				
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-2,1%	0,4%	-5,5%	9,7%
Acumulado	-6,0%	4,6%	-0,5%	-2,2%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de crescimento de +2,6%, particularmente influenciada pelos incrementos médios de tráfego de +5,8% no porto de Lisboa e de +4,6% no porto de Sines, seguidos de Aveiro (+3,8%), da Figueira da Foz (+1,5%) e de Setúbal (+1%), sendo em parte contrariado pelas reduções médias de tráfego nos portos de Leixões (-4,2%), de Viana do Castelo (-2,5%) e de Faro (-37,6%) (ver Quadro 3).

Releva, no caso do porto de Leixões, que terá naturalmente de se considerar o efeito do encerramento da refinaria da GALP em Leça da Palmeira, que era responsável pela quase totalidade do movimento de granéis líquidos no porto em apreço, e apresentando um impacto estimado de quebra de tráfego superior a 5 milhões de toneladas anuais.

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) no ano, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	357	377	440	307	322	0,4 %	360	-2,5 %
⊕ Leixões	17.076	15.183	14.891	14.661	14.383	15,8 %	15.239	-4,2 %
⊕ Aveiro	4.821	5.679	5.893	5.563	5.596	6,2 %	5.510	3,8 %
⊕ Figueira da Foz	1.964	1.814	2.201	2.033	2.081	2,3 %	2.018	1,5 %
⊕ Lisboa	9.024	9.431	10.721	11.417	11.318	12,5 %	10.382	5,8 %
⊕ Setúbal	6.285	6.580	6.202	6.320	6.552	7,2 %	6.388	1,0 %
⊕ Sines	42.157	46.554	44.812	42.977	50.537	55,6 %	45.407	4,6 %
⊕ Faro	181	46	73	78	27	0,0 %	81	-37,6 %
Total	81.864	85.663	85.234	83.355	90.816	100,0 %	85.386	2,6 %

✓ Por Porto

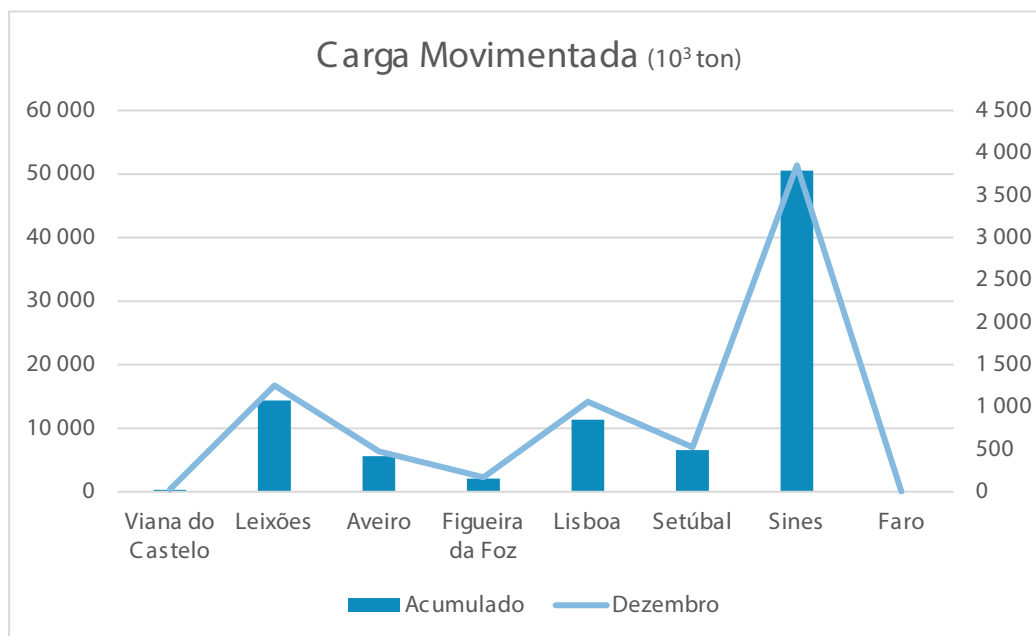
No que concerne ao movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário, ao deter uma quota maioritária absoluta (55,6%), tendo movimentado no ano de 2024, 50,5 milhões de toneladas, representando um incremento significativo de tráfego (+7,6 milhões de toneladas; +17,6%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4), ultrapassando pela segunda vez, desde sempre, a marca dos 50 milhões de toneladas (a primeira vez ocorreu em 2016, com 51,2 milhões de toneladas).

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 6,6 milhões de toneladas (+232 mil toneladas; +3,7%), pela Figueira da Foz, por onde passaram 2,1 milhões de toneladas (+49 mil toneladas; +2,4%), por Aveiro, que manuseou 5,6 milhões de toneladas (+33 mil toneladas; +0,6%) e por Viana do Castelo, que movimentou 322 mil toneladas (+15 mil toneladas; +5%).

Concluíram o ano com registos negativos o porto de Leixões, que movimentou 14,4 milhões de toneladas (-278 mil toneladas; -1,9%), o porto de Lisboa, com um movimento de 11,3 milhões de toneladas (-99 mil toneladas; -0,9%), e o porto de Faro, que manuseou apenas 27 mil toneladas (-51 mil toneladas; -64,8%).

É, contudo, de sublinhar uma melhoria global de desempenho de vários portos do sistema portuário relativamente aos últimos nove meses, na medida em que a evolução positiva se devia então essencialmente ao porto de Sines, ligeiramente apoiado pela Figueira da Foz e, posteriormente, também por Setúbal.

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



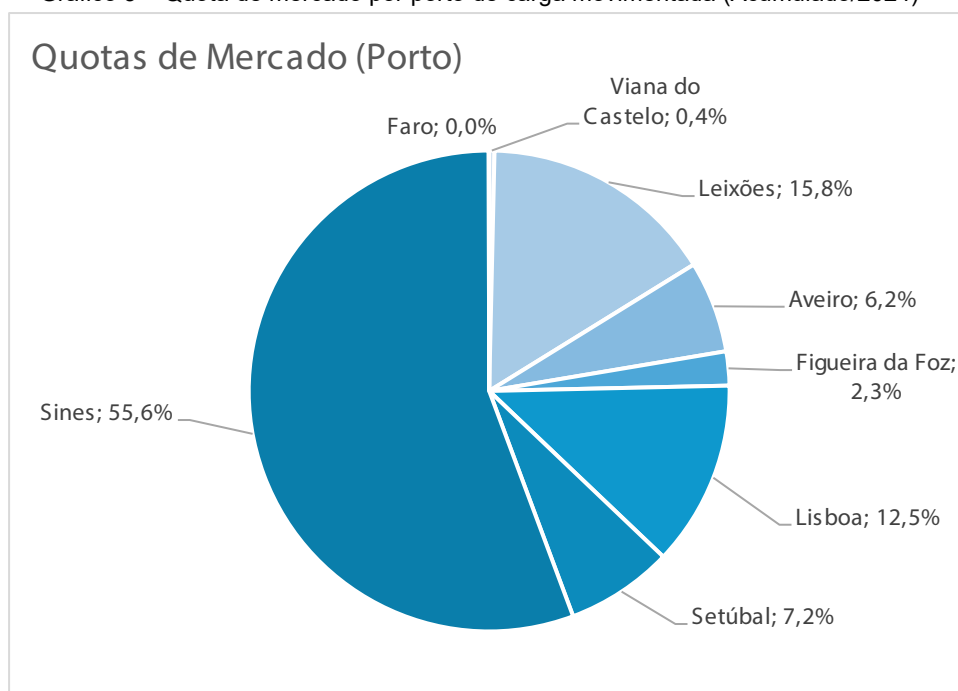
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em dezembro e acumulado de 2024

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	27	0,4%	3 ●	13,9%	322	0,4%	15 ●	5,0%
⊕ Leixões	1.253	17,0%	101 ●	8,7%	14.383	15,8%	-278 ▼	-1,9%
⊕ Aveiro	476	6,5%	12 ●	2,6%	5.596	6,2%	33 ●	0,6%
⊕ Figueira da Foz	171	2,3%	-10 ●	-5,4%	2.081	2,3%	49 ●	2,4%
⊕ Lisboa	1.063	14,4%	81 ●	8,3%	11.318	12,5%	-99 ●	-0,9%
⊕ Setúbal	526	7,1%	-15 ●	-2,8%	6.552	7,2%	232 ●	3,7%
⊕ Sines	3.853	52,3%	202 ●	5,5%	50.537	55,6%	7.559 ●	17,6%
⊕ Faro					27	0,0%	-51 ●	-64,8%
Total	7.368	100,0%	374 ●	5,3%	90.816	100,0%	7.461 ●	9,0%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 55,6%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (15,8%); Lisboa (12,5%); Setúbal (7,2%); Aveiro (6,2%); 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)



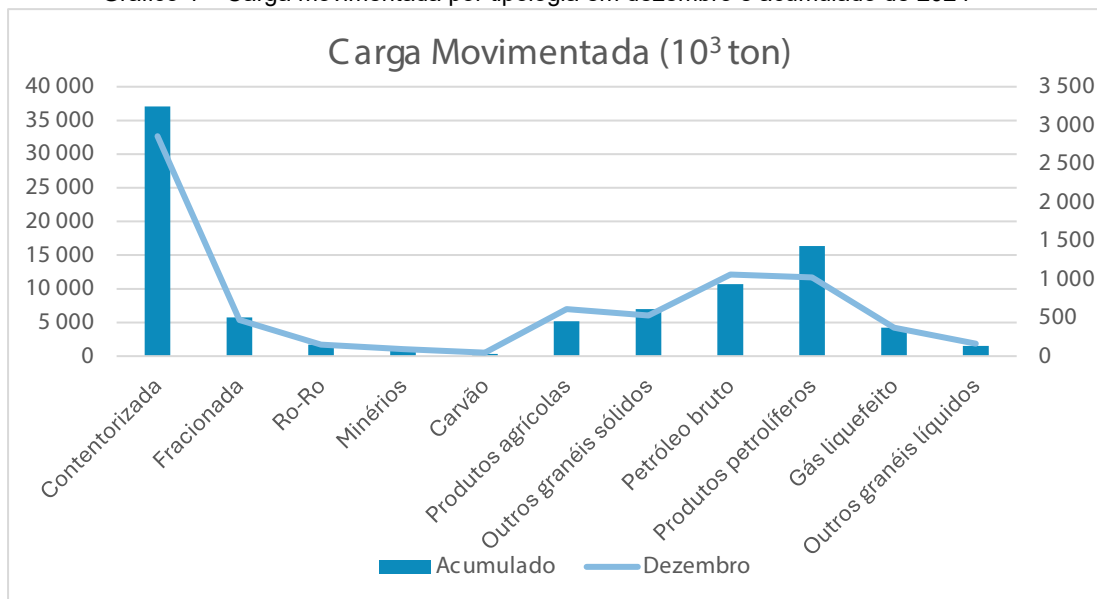
✓ **Por Tipologia de Carga**

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (40,8%), os Produtos Petrolíferos (18%) e o Petróleo Bruto (11,8%), que representam no seu conjunto 70,6% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +11,2% (+3,7 milhões de toneladas), de +29,5% (+3,7 milhões de toneladas) e de +13% (+1,2 milhões de 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 (5,7%), com a Carga Fracionada a observar uma evolução favorável (+133 mil toneladas; +2,4%), e os Granéis Sólidos registando tendências de evolução negativas, tendo maior expressão nos Produtos Agrícolas (-351 mil toneladas; -6,4%) que os Outros Granéis Sólidos (-263 mil toneladas; -3,6%).

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 (+132 mil toneladas; +73%), 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 (-330 mil toneladas; -23,7%), nos Outros Granéis Líquidos (-255 mil toneladas; -14,4%), no Gás Liquefeito (-212 mil toneladas; -4,8%) e na Carga Ro-Ro (-97 mil toneladas; -5,3%).

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



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

Período	Mensal				Acumulado			
Categoria AMT	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	3.474	47,1%	89	2,6%	44.550	49,1%	3.783	9,3%
Contentorizada	2.857	38,8%	38	1,3%	37.053	40,8%	3.747	11,2%
Fracionada	469	6,4%	51	12,3%	5.771	6,4%	133	2,4%
Ro-Ro	148	2,0%	0	0,2%	1.727	1,9%	-97	-5,3%
Granéis sólidos	1.277	17,3%	112	9,6%	13.508	14,9%	-811	-5,7%
Minérios	90	1,2%	-21	-19,2%	1.065	1,2%	-330	-23,7%
Carvão	45	0,6%	45		314	0,3%	132	73,0%
Produtos agrícolas	611	8,3%	79	14,8%	5.161	5,7%	-351	-6,4%
Outros granéis sólidos	530	7,2%	9	1,8%	6.969	7,7%	-263	-3,6%
Granéis líquidos	2.618	35,5%	173	7,1%	32.757	36,1%	4.489	15,9%
Petróleo bruto	1.059	14,4%	313	42,0%	10.679	11,8%	1.230	13,0%
Produtos petrolíferos	1.024	13,9%	-145	-12,4%	16.352	18,0%	3.726	29,5%
Gás liquefeito	372	5,0%	-9	-2,4%	4.210	4,6%	-212	-4,8%
Outros granéis líquidos	162	2,2%	13	8,9%	1.517	1,7%	-255	-14,4%
Total	7.368	100,0%	374	5,3%	90.816	100,0%	7.461	9,0%

▼ < -200
 ● -200 ≤ ≤ 200
 ● > +200

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no ano de 2024:

- A categoria da Carga Geral totalizou 44,6 milhões de toneladas, tendo observado um incremento de +9,3% (+3,8 milhões de toneladas) relativamente ao ano de 2023, fundamentalmente suportado no crescimento da Carga Contentorizada (+3,7 milhões de toneladas; +11,2%), atingindo 37,1 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Sines (+3,1 milhões de toneladas; +15,3%), de Lisboa (+555 mil toneladas; +12,5%), de Leixões (+172 mil toneladas; +2,5%) e de Setúbal (+15 mil toneladas; +1%), pese embora neste último porto o número de TEU tenha reduzido ligeiramente. Por sua vez, o porto de Aveiro observou uma quebra de -36,8% (-57 mil toneladas), praticamente deixando de movimentar contentores desde agosto, sendo que este tipo de tráfego também verificou uma redução no porto da Figueira da Foz (-8 mil toneladas; -6,3%).

O movimento de Carga Fracionada aumentou +2,4% (+133 mil toneladas), para um total de 5,8 milhões de toneladas, essencialmente derivado dos desempenhos positivos dos portos de Lisboa (+74 mil toneladas; +35%), Leixões (+49 mil toneladas; +3,6%), Aveiro (+24 mil toneladas; +1,4%), Viana do Castelo (+21 mil toneladas; +13,8%), Sines (+3 mil toneladas; +14,8%) e Faro (+2 mil toneladas; +75,3%), tendo, em contrapartida, sido registado quebras desta tipologia em Setúbal (-33 mil toneladas; -2,7%) e Figueira da Foz (-7 mil toneladas; -0,7%).

No tráfego Ro-Ro registou-se um decréscimo de -5,3% (-97 mil toneladas), totalizando 1,7 milhões de toneladas, tendo por base as reduções verificadas nos portos de Leixões (-128 mil toneladas; -9,7%) e de Sines (-10 mil toneladas; -32,8%), parcialmente compensadas pelos crescimentos de Lisboa (+31 mil toneladas), que voltou este ano a registar este tipo de tráfego, e de Setúbal (+11 mil toneladas; +2,4%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 13,5 milhões de toneladas, verificaram um decréscimo de -5,7% (-811 mil toneladas), em consequência da redução, principalmente, dos Produtos Agrícolas, os quais registaram um movimento de 5,2 milhões de toneladas, verificando uma redução de -6,4% (-351 mil toneladas), com base essencialmente nas evoluções negativas constatadas em Lisboa (-221 mil toneladas; -6,3%), Aveiro (-102 mil toneladas; -8,8%), Setúbal (-60 mil toneladas; -43,3%) e Viana do Castelo (-11 mil toneladas; -34,4%), parcialmente contrapostas pelos incrementos deste tráfego em Leixões (+41 mil toneladas; +6,3%) e Sines (+2 mil toneladas; +82,5%).

Os Outros Granéis Sólidos, ascendendo a 6,9 milhões de toneladas (-263 mil toneladas; -3,6%), também contribuíram expressivamente para a quebra do tráfego de Granéis Sólidos, com reduções observadas em vários portos, concretamente em Lisboa (-322 mil toneladas; -20%), Leixões (-155 mil toneladas; -13%), Faro (-53 mil toneladas; -70,4%), Sines (-35 mil toneladas; -12,2%) e Aveiro (-4 mil toneladas; -0,3%), parcialmente compensadas pelos incrementos verificados nos portos de Setúbal (+249 mil toneladas; +13,1%), da Figueira da Foz (+51 mil toneladas; +5,6%) e de Viana do Castelo (+5 mil toneladas; +5,7%).

O movimento do Carvão, embora na sua pequena expressão de 314 mil toneladas, aumentou +73% (+132 mil toneladas), com base na movimentação exclusiva no porto de Setúbal, tendo os Minérios, com um movimento de 1,1 milhões de toneladas, constatado uma redução de -23,7% (-330 mil toneladas), devido às quebras de tráfego em Setúbal (-180 mil toneladas; -30,1%), Leixões (-152 mil toneladas; -23,4%) e Sines (-1 mil toneladas; -0,9%), tendo apenas sido verificado um crescimento deste mercado no porto de Viana do Castelo (+4 mil toneladas; +744,8%); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizou 32,8 milhões de toneladas e que teve globalmente um incremento de +15,9% (+4,5 milhões de toneladas), a evolução favorável deveu-se, principalmente, aos Produtos Petrolíferos que, com um total de 16,4 milhões de toneladas, cresceram +29,5% (+3,7 milhões de toneladas), essencialmente com o aumento observado no porto de Sines (+3,7 milhões de toneladas; +42,3%), ligeiramente apoiado por Aveiro (+86 mil toneladas; +16,7%), Lisboa (+42 mil toneladas; +4,1%) e Setúbal (+30 mil toneladas; +39,1%), e muito parcialmente contrariado pela redução registada em Leixões (-97 mil toneladas; -4,2%) e Viana do Castelo (-8 mil toneladas; -29,5%).

Esta categoria de tráfego também beneficiou do aumento de movimentação de Petróleo Bruto (+1,2 milhões de toneladas; +13%), totalizando 10,7 milhões de toneladas, exclusivamente operada no porto de Sines (+1,3 milhões de toneladas; +13,2%), 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 1,5 milhões de toneladas, caíram -14,4% (-255 mil toneladas), com origem principalmente em Lisboa (-277 mil toneladas; -45,3%) e Sines (-125 mil toneladas, -57,2%), parcialmente mitigada pelos incrementos deste tráfego nos portos de Setúbal (+67 mil toneladas; +44,4%), Aveiro

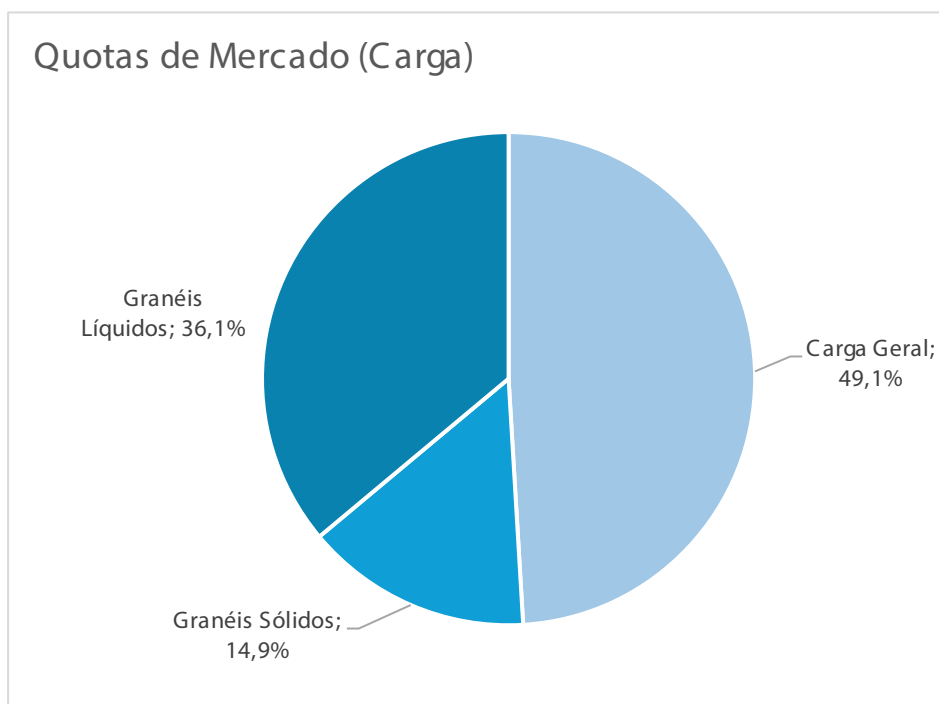
(+51 mil toneladas; +6,5%), Leixões (+13 mil toneladas; +96,7%), Figueira da Foz (+13 mil toneladas) e Viana do Castelo (+4 mil toneladas).

Por sua vez, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 4,2 milhões de toneladas, registou uma quebra de -4,8% (-212 mil toneladas), com base nas reduções dos mercados de Sines (-263 mil toneladas; -6,4%) e de Leixões (-4 mil toneladas; -3,2%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos nos portos de Aveiro (+36 mil toneladas; +24,3%) e de Lisboa (+20 mil toneladas).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 49,1% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 14,9% 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	177	0,4%	123	0,9%	22	0,1%	322	0,4%
Leixões	9 802	22,0%	2 230	16,5%	2 351	7,2%	14 383	15,8%
Aveiro	1 762	4,0%	2 222	16,5%	1 612	4,9%	5 596	6,2%
Figueira da Foz	1 101	2,5%	967	7,2%	13	0,0%	2 081	2,3%
Lisboa	5 312	11,9%	4 584	33,9%	1 422	4,3%	11 318	12,5%
Setúbal	3 270	7,3%	2 958	21,9%	324	1,0%	6 552	7,2%
Sines	23 122	51,9%	401	3,0%	27 014	82,5%	50 537	55,6%
Faro	5	0,0%	22	0,2%		0,0%	27	0,0%
Totais Categoria	44 550	49,1%	13 508	14,9%	32 757	36,1%	90 816	100,0%
		100,0%		100,0%		100,0%		

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 33 mercados, no valor global de +9,8 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 26 mercados, representando -2,3 milhões de toneladas, originando um crescimento do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o ano anterior, de +7,5 milhões de toneladas, ou seja, +9%, 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	177	13,9%	9 802	1,0%	1 762	-1,9%	1 101	-1,4%	5 312	14,2%	3 270	-0,2%	23 122	15,3%	5	75,3%	44 550	9,3%
Contentorizada	0	1036,4%	7 165	2,5%	98	-36,8%	126	-6,3%	4 997	12,5%	1 589	1,0%	23 078	15,3%			37 053	11,2%
Fracionada	177	13,8%	1 440	3,6%	1 664	1,4%	975	-0,7%	285	35,0%	1 203	-2,7%	22	14,8%	5	75,3%	5 771	2,4%
Ro-Ro	0	81,7%	1 196	-9,7%					31		479	2,4%	21	-32,8%			1 727	-5,3%
Granéis sólidos	123	-1,7%	2 230	-10,6%	2 222	-4,6%	967	5,6%	4 584	-10,6%	2 958	5,0%	401	-8,0%	22	-70,4%	13 508	-5,7%
Minérios	4	744,8%	498	-23,4%							418	-30,1%	144	-0,9%			1 065	-23,7%
Carvão											314	73,0%					314	73,0%
Produtos agrícolas	21	-34,4%	700	6,3%	1 057	-8,8%	6	-5,0%	3 295	-6,3%	78	-43,3%	4	82,5%			5 161	-6,4%
Outros granéis sólidos	97	5,7%	1 032	-13,0%	1 166	-0,3%	962	5,6%	1 289	-20,0%	2 148	13,1%	253	-12,2%	22	-70,4%	6 969	-3,6%
Granéis líquidos	22	-16,0%	2 351	-4,3%	1 612	12,0%	13		1 422	-13,2%	324	42,6%	27 014	20,2%	0		32 757	15,9%
Petróleo bruto				-100,0%									10 679	13,2%			10 679	13,0%
Produtos petrolíferos	19	-29,5%	2 200	-4,2%	601	16,7%			1 068	4,1%	106	39,1%	12 360	42,3%			16 352	29,5%
Gás liquefeito			124	-3,2%	184	24,3%			20				3 881	-6,4%			4 210	-4,8%
Outros granéis líquidos	4		27	96,7%	828	6,5%	13		334	-45,3%	218	44,4%	94	-57,2%			1 517	-14,4%
Total Geral	322	5,0%	14 383	-1,9%	5 596	0,6%	2 081	2,4%	11 318	-0,9%	6 552	3,7%	50 537	17,6%	27	-64,8%	90 816	9,0%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (40,8%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou um incremento de movimentação de

+11,2% em relação ao 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 Lisboa, de Leixões, de Aveiro, de Viana do Castelo, de Sines e de Faro, e quebras em Setúbal e Figueira da Foz.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 1,9%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -9,7%, condicionando uma evolução negativa global de -5,3%, 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% no conjunto do movimento de mercadorias, apenas cresceram no mercado associado ao porto de Viana do Castelo, observando-se reduções em Setúbal, Leixões e Sines, implicando num balanço global negativo (-23,7%).

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 +73%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,7% do tráfego total, registaram uma quebra de -6,4%, devido principalmente à evolução negativa nos mercados dos portos de Lisboa, de Aveiro e de Setúbal.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 7,7% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -3,6%, devido a decréscimos observados na maioria dos portos, com exceção de Setúbal, da Figueira da Foz e de Viana do Castelo.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,8% do movimento total, registou um crescimento de +13%, suportado no acréscimo de movimentação do porto de Sines e ausência deste tráfego em Leixões.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 18% do movimento de carga no sistema portuário, cresceram +29,5%, com suporte nos incrementos verificados, principalmente, em Sines, e, assessoramente, 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 -4,8%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-6,4%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,7% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -14,4%, essencialmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Lisboa e de Sines.

No Anexo I anexo apresentam-se quadros com os desempenhos observados nos vários mercados em função do tipo de carga por porto.

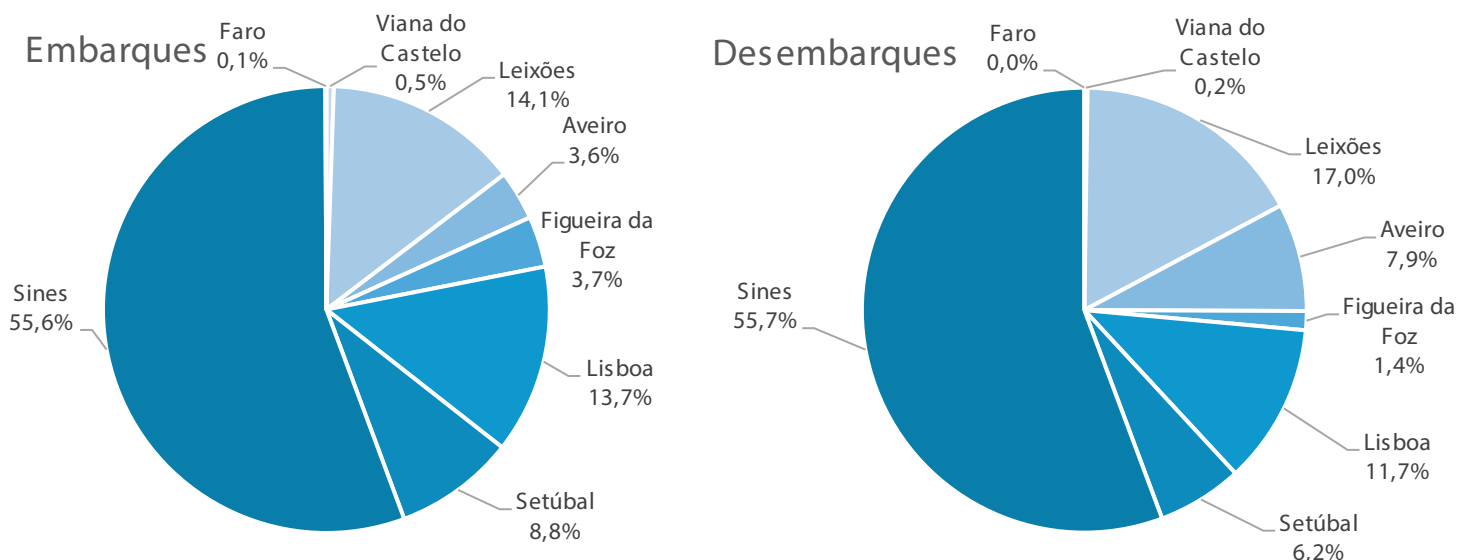
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 no ano de 2024, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,3% do movimento portuário e registou um total de 54,7 milhões de toneladas, representando um crescimento de +8,8% (+4,4 milhões de toneladas), relativamente ao ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 36,1 milhões de toneladas, refletindo um incremento de +9,2% (+3 milhões de toneladas), em comparação com 2023.

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-Dez / 2024 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	193	129	59,9%	40,1%	21	12,4%	-6	-4,4%
Leixões	5 092	9 290	35,4%	64,6%	23	0,5%	-301	-3,1%
Aveiro	1 295	4 302	23,1%	76,9%	-100	-7,2%	134	3,2%
Figueira da Foz	1 323	758	63,6%	36,4%	34	2,7%	14	1,9%
Lisboa	4 933	6 385	43,6%	56,4%	563	12,9%	-661	-9,4%
Setúbal	3 157	3 395	48,2%	51,8%	-25	-0,8%	257	8,2%
Sines	20 052	30 485	39,7%	60,3%	2 571	14,7%	4 988	19,6%
Faro	27		100,0%		-51	-64,8%		
Total Geral	36 072	54 744	39,7%	60,3%	3 037	9,2%	4 424	8,8%

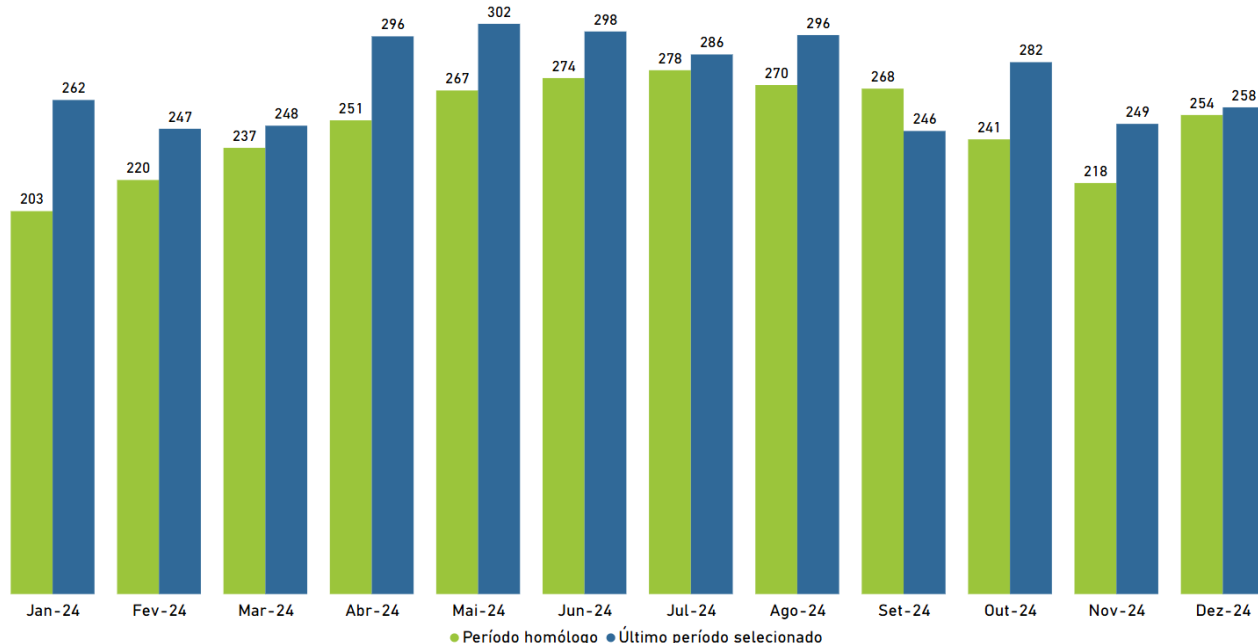
3.2. Movimento Geral de Contentores

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 40,8%, 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 *transshipment*.

✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado no ano de 2024 um movimento de 3,3 milhões de TEU, atingindo um novo máximo histórico do sistema portuário nacional (o anterior era de 3,1 milhões de TEU, em 2021), representando um crescimento de +9,8% (+291 mil TEU) relativamente a 2023, para o qual contribuiu também, embora modestamente, o incremento observado no mês de dezembro de +1,6% (+4 mil TEU), cifrando-se em 258 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10^3 TEU) nos 12 meses anteriores a dezembro de 2024 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em dezembro e acumulado de 2024

Contentores movimentados (10^3 TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	57,6	715,1	21,9%	1,9%
Aveiro		12,1	0,4%	-35,1%
Figueira da Foz	1,8	18,5	0,6%	1,6%
Lisboa	36,8	460,8	14,1%	9,9%
Setúbal	12,1	155,8	4,8%	-1,0%
Sines	149,9	1.909,7	58,4%	14,7%
Total	258,2	3.272,0	100,0%	9,8%
Variação homóloga				
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	20,0%	6,7%	-13,2%	19,3%
Acumulado	2,6%	10,8%	-4,6%	0,7%

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela evolução significativamente positiva (+244 mil TEU; +14,7%) observada no porto Sines que, movimentando 1,9 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 461 mil TEU (+41 mil TEU; +9,9%), do porto de Leixões, movimentando 715 mil TEU (+13 mil TEU; +1,9%), recuperando de um registo negativo até ao final do terceiro trimestre, e ainda do porto da Figueira da Foz, com um movimento de 19 mil TEU (+293 TEU; +1,6%).

Em contrapartida, identifica-se a evolução negativa verificada no porto de Aveiro, com 12 mil TEU (-7 mil TEU; -35,1%), o qual praticamente deixou de movimentar contentores desde agosto, e no porto de Setúbal, que manuseou 156 mil TEU (-2 mil TEU; -1%).

Se analisarmos os 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%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Setúbal (-1,7%), relevando o crescimento médio deste tráfego nos portos de Lisboa (+11,4%), de Sines (+4,3%), da Figueira da Foz (+1,2%) e de Leixões (+0,4%). Por sua vez, um aumento médio muito expressivo no porto de Aveiro tem a ver com o facto deste tipo de tráfego apenas ter começado a ser movimentado de forma mais significativa neste porto desde o ano transato (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) no ano, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	0,0	0,0			0,0	0,0%	0,0	89,9%
Leixões	703,9	717,8	713,5	701,8	715,1	21,9%	710,4	0,4%
Aveiro	0,0	0,0	0,2	18,6	12,1	0,4%	6,2	569,4%
Figueira da Foz	17,6	21,4	20,7	18,2	18,5	0,6%	19,3	1,2%
Lisboa	299,4	367,3	395,6	419,4	460,8	14,1%	388,5	11,4%
Setúbal	166,9	172,3	168,7	157,4	155,8	4,8%	164,2	-1,7%
Sines	1.612,0	1.824,1	1.662,6	1.665,3	1.909,7	58,4%	1.734,7	4,3%
Total	2.799,9	3.102,9	2.961,4	2.980,8	3.272,0	100,0%	3.023,4	4,0%

✓ 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	654	91,5%	37,8%	0,0%	61	8,5%	3,9%	28,5%	715
Aveiro	12	100,0%	0,7%	-35,1%		0,0%	0,0%		12
Figueira da Foz	19	100,0%	1,1%	1,6%		0,0%	0,0%		19
Lisboa	452	98,1%	26,1%	10,3%	9	1,9%	0,6%	-10,1%	461
Setúbal	146	93,5%	8,4%	-3,5%	10	6,5%	0,7%	58,4%	156
Sines	448	23,4%	25,9%	17,6%	1 462	76,6%	94,8%	13,8%	1 910
Total Geral	1 730	52,9%	100,0%	6,0%	1 542	47,1%	100,0%	14,4%	3 272

O volume de TEU movimentado no ano de 2024 em operações *transshipment*, 1,5 milhões de TEU, que correspondeu a 47,1% do tráfego de contentores no sistema portuário e que cresceu +14,4%, 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%, 6,5% 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*, 1,7 milhões de TEU, que aumentou +6% e apresentou uma proporção geral de 52,9%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37,8%, a que se seguiram os portos de 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 0,7%.

* 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 corrente ano de 2024, em face da não disponibilização desses dados do ano transato, pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.. Igualmente, por indisponibilidade dessa repartição no porto de Leixões em dezembro de 2024, nos dados fornecidos pela APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., foi adotada nesse porto a proporção acumulada verificada até novembro.

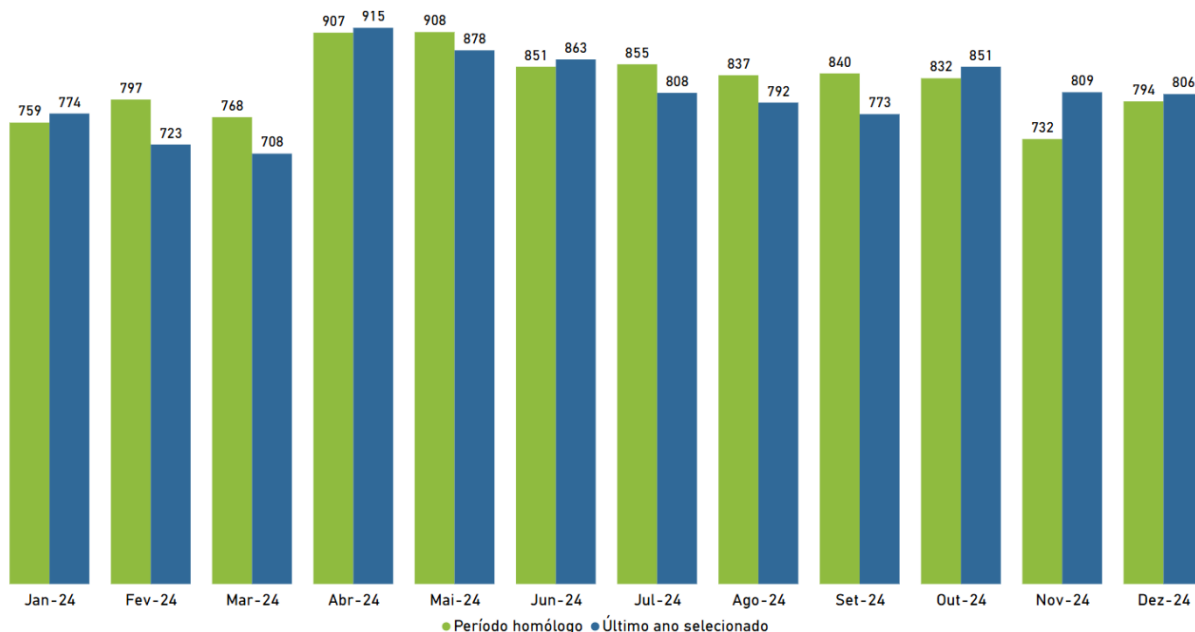
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 23,4%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz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

3.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou em dezembro um crescimento de +1,5% do movimento de navios, cifrando-se em 806 escalas, mas que não foi suficiente para anular o saldo acumulado negativo do ano de 2024, totalizando 9 700 escalas de navios, e representando uma redução de -1,8%.

Será igualmente de assinalar que se constatou uma diminuição de escalas acumuladas na larga maioria das infraestruturas portuárias, sendo apenas exceções os portos de Lisboa e de Portimão, que observaram uma evolução favorável do número de escalas de navios (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

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



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

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	18	196	2,0%	-11,7%	
Leixões	183	2.332	24,0%	-2,4%	
Aveiro	79	959	9,9%	-6,1%	
Figueira da Foz	36	438	4,5%	-0,9%	
Lisboa	197	2.269	23,4%	1,5%	
Setúbal	134	1.600	16,5%	-1,5%	
Sines	159	1.839	19,0%	-1,4%	
Faro		10	0,1%	-56,5%	
Portimão		57	0,6%	3,6%	
Total	806	9.700	100,0%	-1,8%	
Variação hómologa					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-9,9%	2,0%	-5,7%	8,9%	1,5%
Acumulado	-11,3%	0,8%	0,3%	3,5%	-1,8%

Analisando os últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência ligeira de crescimento do número de navios que escalam o sistema portuário (+0,7%), que resulta de um balanço entre as tendências (ver Quadro 13):

- Crescente, nos portos de Portimão (+68,9%) e de Lisboa (+8,1%);
- Decrescente, nos portos de Faro (-31,7%), de Sines (-2%), de Leixões (-1,6%), da Figueira da Foz (-1,3%), de Viana do Castelo (-0,8%), de Aveiro (-0,3%) e de Setúbal (-0,2%).

Quadro 13 – Escalas de navios no ano, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	202	250	252	222	196	2,0 %	89	-0,8 %
Leixões	2.484	2.426	2.430	2.390	2.332	24,0 %	926	-1,6 %
Aveiro	972	1.058	845	1.021	959	9,9 %	390	-0,3 %
Figueira da Foz	461	417	464	442	438	4,5 %	178	-1,3 %
Lisboa	1.661	1.683	2.037	2.236	2.269	23,4 %	834	8,1 %
Setúbal	1.616	1.697	1.512	1.625	1.600	16,5 %	662	-0,2 %
Sines	1.995	1.949	1.927	1.866	1.839	19,0 %	770	-2,0 %
Faro	46	15	19	23	10	0,1 %	8	-31,7 %
Portimão	7	24	64	55	57	0,6 %	3	68,9 %
Total	9.444	9.519	9.550	9.880	9.700	100,0 %	3.860	0,7 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24% e totalizando 2 332 escalas no ano de 2024, o que representou uma quebra de movimento de -2,4% relativamente a 2023, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente, com 2 269 (+1,5%) e 1 839 (-1,4%) escalas, e com quotas de mercado, respetivamente, de 23,4% e 19%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada manteve o nível de 2023, concretamente 213 milhões, apesar da redução do número de escalas, contribuindo para o incremento da dimensão média do navio para 22 mil (+1,9%) (ver Quadro 14).

Assinale-se, igualmente, para além do crescimento da AB no porto de Lisboa em proporção superior à do número de escalas de navios (+4,1%, face a +1,5%), também o aumento desta grandeza nos portos de Setúbal (+4,1%), de Leixões (+2,3%) e da Figueira da Foz (+1,7%), apesar da redução do número de navios nesses portos.

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (42,3%), totalizando 90,1 milhões, e que registou uma redução desta grandeza em -3,5% relativamente ao ano anterior, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 49 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 - Dez / 2024			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	196	961	4,9	2,0%	0,5%	-11,7%	-0,5%	12,7%
Leixões	2 332	35 065	15,0	24,0%	16,5%	-2,4%	2,3%	4,9%
Aveiro	959	6 414	6,7	9,9%	3,0%	-6,1%	-0,3%	6,2%
Figueira da Foz	438	1 593	3,6	4,5%	0,7%	-0,9%	1,7%	2,6%
Lisboa	2 269	54 829	24,2	23,4%	25,7%	1,5%	4,1%	2,6%
Setúbal	1 600	23 278	14,5	16,5%	10,9%	-1,5%	4,1%	5,7%
Sines	1 839	90 089	49,0	19,0%	42,3%	-1,4%	-3,5%	-2,1%
Portimão	57	790	13,9	0,6%	0,4%	3,6%	-37,8%	-40,0%
Faro	10	29	2,9	0,1%	0,0%	-56,5%	-51,0%	12,7%
Total Geral	9 700	213 047	22,0	100,0%	100,0%	-1,8%	0,0%	1,9%

3.4. Síntese da Evolução nos Últimos Cinco Anos

No período de 2020 a 2024, o sistema portuário observou um crescimento médio anual de +2,6% em termos de movimentação de carga (ver Gráfico 9 e Quadro 15), tendo no final do período recuperado os níveis de movimentação pré-pandémicos, pese ainda sem atingir os valores máximos históricos do período de 2016 a 2018 (com um máximo de quase 96 milhões de toneladas em 2017). Mais concretamente:

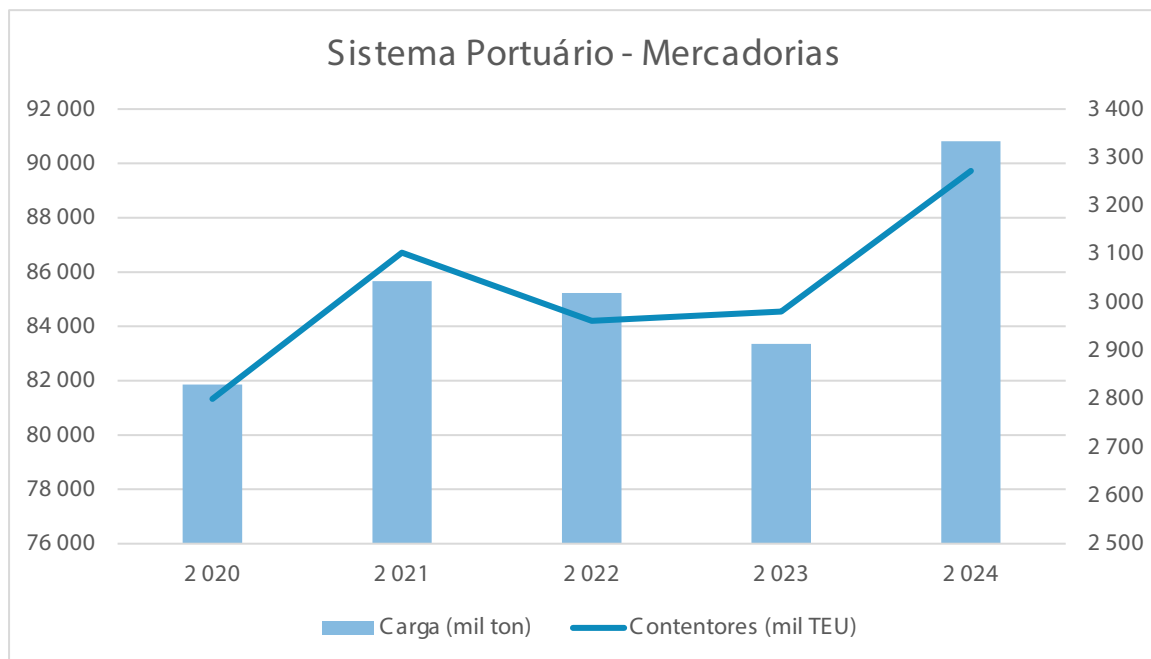
- Em termos globais, a movimentação registada no início do período (2020), 81,9 milhões de toneladas, fortemente penalizada pelo período mais crítico da pandemia de covid-19 (que observou uma quebra de -6% relativamente a 2019), recuperou parcialmente em 2021, para 85,7 milhões de toneladas (+4,6%), valor este que foi ligeiramente reduzido no ano seguinte para 85,2 milhões de toneladas (-0,5%), e que caiu de forma mais expressiva, ou seja, -2,2%, em 2023, para 83,4 milhões de toneladas, facto a que não será certamente omissa a instabilidade da conjuntura macroeconómica mundial, em particular do conflito militar na Ucrânia, iniciado em 2022, e a que veio a acrescer o outro conflito militar da Faixa de Gaza, que começou em finais de 2023.

Apesar da manutenção desta conjuntura de instabilidade, a atividade económica cresceu em 2024, quer na UE, quer em Portugal, tal como anteriormente mencionado, potenciando o incremento do movimento do sistema portuário que cresceu expressivamente este último ano (+9%), atingindo 90,8 milhões de toneladas e permitindo registar o maior nível de movimentação desde 2019.

- A Carga Geral foi a categoria onde se registou o maior crescimento médio anual, concretamente de +3,7%, essencialmente devido ao incremento médio da Carga Contentorizada (+3,9%) e da Carga Fracionada (+4%), ao contrário do que ocorreu com o tráfego Ro-Ro, no qual se registou uma variação média anual quase nula (-0,1%);
- Foi na categoria dos Granéis Sólidos que se constatou o menor crescimento médio anual, com apenas +0,4%, influenciado pela redução de -3% dos Minérios, mas particularmente pela quebra de -12,8% na movimentação de Carvão, atualmente com uma expressão residual, devido ao encerramento das centrais termoelétricas de Sines e do Pêgo. Por sua vez, nos Produtos Agrícolas e nos Outros Granéis Sólidos, observaram-se crescimentos médios anuais de, respetivamente, +2,5% e +0,3%;
- Os Granéis Líquidos também evoluíram em média de forma positiva, com +2,2%, apesar dos ligeiros decréscimos observados no Petróleo (-0,6%) e Produtos Petrolíferos (-0,4%). No caso dos outros produtos não fará sentido uma análise específica, em face dos resultados distorcidos que provocaria, atendendo a que houve uma alteração no formato de recolha e tratamento de dados, em finais de 2022, onde foi incluída uma nova tipologia de carga, concretamente o Gás Liquefeito, o qual anteriormente se distribuía pelas tipologias dos Produtos Petrolíferos (no caso do Gás Liquefeito do Petróleo) e dos Outros Granéis Líquidos (no caso do Gás Natural Liquefeito).

O movimento de contentores (expresso em TEU), também registou uma evolução média anual favorável, de +4%, sendo de relevar o facto do mesmo ter evoluído positivamente, mesmo no período mais agudo da situação pandémica, inclusivamente atingido o seu máximo, até então, de 3,1 milhões de TEU em 2021. Contudo, verificou uma redução com significado em 2022 (-4,6%), ligeiramente infletida em 2023 (+0,7%), mas voltando a evoluir favoravelmente em 2024, com +9,8%, e estabelecendo um novo máximo histórico para o sistema portuário, de quase 3,3 milhões de TEU.

Gráfico 9 – Evolução do movimento de mercadorias no Sistema Portuário no período de 2020-2024

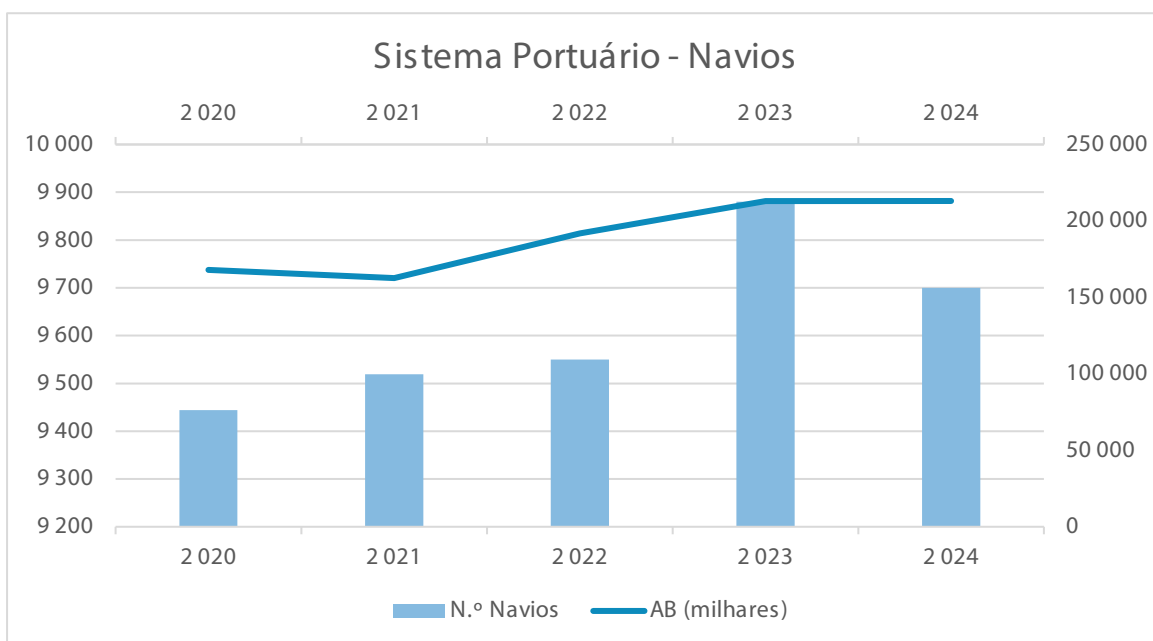


Quadro 15 – Evolução dos tráfegos no Sistema Portuário no período de 2020-2024

Ano	2020	2021	2022	2023	2024	Variações	
						Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24
CARGA (10³ ton)	81 864	85 663	85 234	83 355	90 816	9,0%	2,6%
<i>Carga Geral</i>	<i>38 483</i>	<i>42 850</i>	<i>40 347</i>	<i>40 768</i>	<i>44 550</i>	<i>9,3%</i>	<i>3,7%</i>
Contentorizada	31 819	34 771	32 444	33 306	37 053	11,2%	3,9%
Fracionada	4 928	6 108	5 973	5 637	5 771	2,4%	4,0%
Ro-Ro	1 736	1 970	1 930	1 824	1 727	-5,3%	-0,1%
Granéis Sólidos	13 319	12 883	14 542	14 320	13 508	-5,7%	0,4%
Minérios	1 200	1 162	1 100	1 395	1 065	-23,7%	-3,0%
Carvão	542	185	248	181	314	73,0%	-12,8%
Produtos Agrícolas	4 679	4 727	4 800	5 512	5 161	-6,4%	2,5%
Outros Granéis Sólidos	6 898	6 809	8 394	7 232	6 969	-3,6%	0,3%
Granéis Líquidos	30 062	29 931	30 345	28 268	32 757	15,9%	2,2%
Petróleo Bruto	10 943	9 325	9 996	9 449	10 679	13,0%	-0,6%
Produtos Petrolíferos	16 604	18 277	12 227	12 626	16 352	29,5%	-0,4%
Gás Liquefeito	0	0	5 455	4 421	4 210	-4,8%	
Outros Granéis Líquidos	2 516	2 329	2 666	1 772	1 517	-14,4%	-11,9%
CONTENTORES (10³ TEU)	2 800	3 103	2 961	2 981	3 272	9,8%	4,0%
N.º NAVIOS	9 444	9 519	9 550	9 880	9 700	-1,8%	0,7%
AB (10³)	168 016	162 627	191 752	212 986	213 047	0,0%	6,1%

O movimento de navios nesse mesmo período cresceu a um ritmo médio anual de +0,7%, contudo a arqueação bruta acumulada associada aumento de forma proporcionalmente superior, ou seja, em +6,1%, ilustrando uma tendência de crescimento médio da dimensão dos navios que escalam o sistema portuário (ver Gráfico 10 e Quadro 15).

Gráfico 10 – Evolução do movimento de navios no Sistema Portuário no período de 2020-2024



No Anexo II apresentam-se quadros com as evoluções dos tráfegos nos vários portos do Continente no período de 2020 a 2024.

4. 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 uma 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*).

4.1. Movimentação de Carga

A informação disponibilizada no Portal do *Puertos del Estado* sustenta uma evolução global positiva do sistema portuário de Espanha de +2,7% em 2024.

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%, comparativamente com 2023 (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Dez / 2024							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	44 550	9,3%	13 508	-5,7%	32 757	15,9%	90 816	9,0%
Espanha	278 646	6,1%	84 779	-6,4%	178 927	2,3%	542 351	2,7%

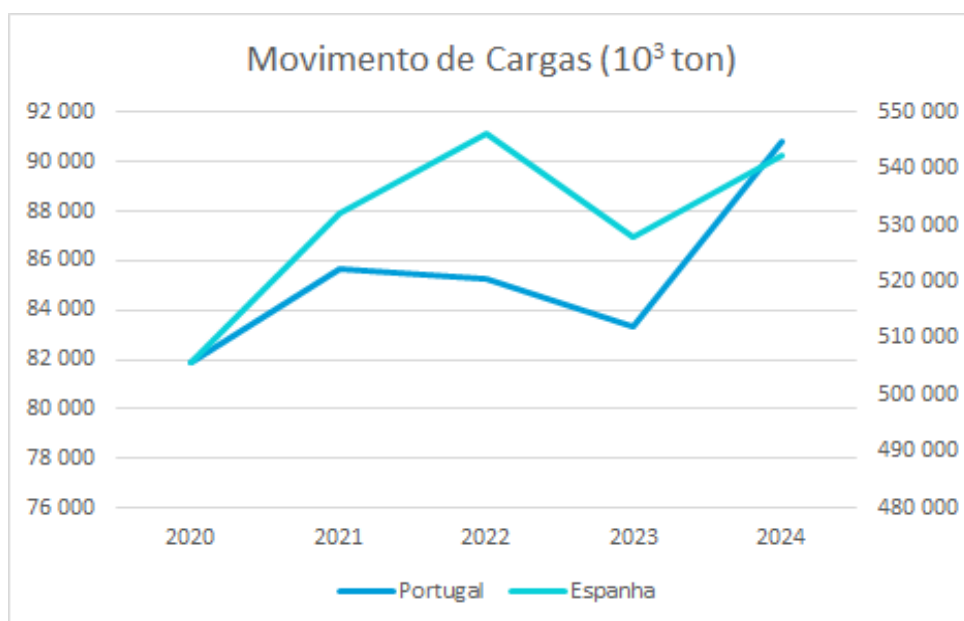
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 542,4 milhões de toneladas, ou seja praticamente seis vezes mais que o sistema portuário nacional (90,8 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,7 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao PIB.

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

- Na categoria da Carga Geral, o sistema portuário nacional observou um crescimento de +9,3%, ou seja, melhor que o acréscimo constatado no mesmo período no conjunto dos portos espanhóis e que foi de +6,1%;
- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional, apesar de ter verificado uma evolução negativa de -5,7%, foi menos penalizado que o sistema portuário espanhol, em que esta categoria de mercadorias observou uma redução -6,4%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação mantém-se, na medida em que o conjunto dos portos nacionais cresceu mais que o sistema portuário espanhol, ou seja, respetivamente +15,9% e +2,3%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário nacional cresceu +10,9% enquanto o sistema portuário espanhol cresceu +7,3% relativamente ao início do quinquénio (ver Gráfico 11).

Gráfico 11 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos



4.2. 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 18,1 milhões de TEU e uma evolução de +10,6% relativamente ao ano anterior, foi melhor que o do sistema portuário nacional, cujo crescimento foi menor, de +9,8%, para um tráfego de 3,3 milhões de TEU (ver Quadro 17).

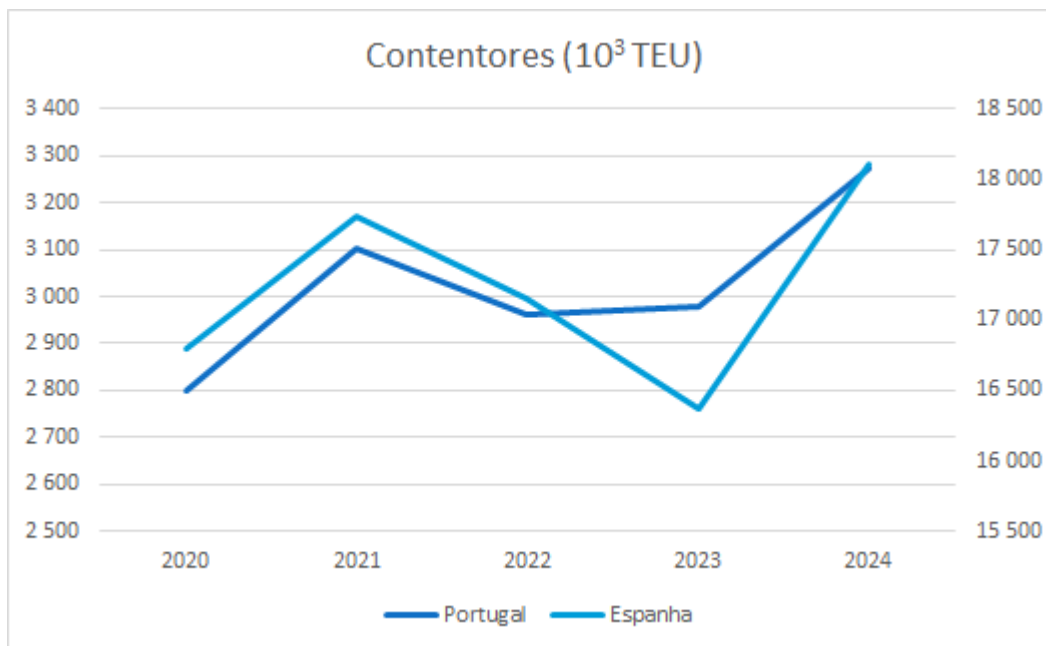
Quadro 17 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Dez / 2024 mil TEU	Variação (%)
Portugal	3 272	9,8%
<i>Hinterland</i>	1 730	6,0%
<i>Transshipment</i>	1 542	14,4%
Espanha	18 115	10,6%
<i>Hinterland</i>	8 452	5,9%
<i>Transshipment</i>	9 662	15,1%

Por tipos de tráfego, os sistemas portuários de Portugal e de Espanha registam crescimentos no *transshipment* e no *hinterland*, sendo que os portos espanhóis apresentam uma evolução mais favorável no *transshipment* (PT: +14,4%; ES: +15,1%) e os portos nacionais em termos de *hinterland* (PT: +6%; ES: +5,9%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários desde 2020, os portos nacionais ganharam +16,9% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou apenas um crescimento de +7,9% (ver Gráfico 12).

Gráfico 12 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan. – Set.)



ANEXO I

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Dez.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 857	38	1,3%	37 053	100,0% 40,8%	3 747	11,2%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	1036,4%
Leixões	579	25	4,6%	7 165	19,3%	172	2,5%
Aveiro		-25	-100,0%	98	0,3%	-57	-36,8%
Figueira da Foz	12	2	17,0%	126	0,3%	-8	-6,3%
Lisboa	402	-41	-9,2%	4 997	13,5%	555	12,5%
Setúbal	123	4	3,4%	1 589	4,3%	15	1,0%
Sines	1 741	72	4,3%	23 078	62,3%	3 070	15,3%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	469	51	12,3%	5 771	100,0% 6,4%	133	2,4%
Viana do Castelo	14	2	15,3%	177	3,1%	21	13,8%
Leixões	106	-3	-2,6%	1 440	25,0%	49	3,6%
Aveiro	125	10	8,6%	1 664	28,8%	24	1,4%
Figueira da Foz	103	-3	-2,5%	975	16,9%	-7	-0,7%
Lisboa	44	31	242,8%	285	4,9%	74	35,0%
Setúbal	74	15	26,1%	1 203	20,8%	-33	-2,7%
Sines	3	-2	-35,2%	22	0,4%	3	14,8%
Faro		0		5	0,1%	2	75,3%
Ro-Ro	148	0	0,2%	1 727	100,0% 1,9%	-97	-5,3%
Viana do Castelo	0	0	-21,7%	0	0,0%	0	81,7%
Leixões	99	6	6,2%	1 196	69,3%	-128	-9,7%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	2		31	1,8%	31	
Setúbal	45	-9	-16,7%	479	27,7%	11	2,4%
Sines	2	1	129,7%	21	1,2%	-10	-32,8%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 474	89	2,6%	44 550	49,1%	3 783	9,3%

Granéis Sólidos	Dez.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	90	-21	-19,2%	1 065	100,0% 1,2%	-330	-23,7%
Viana do Castelo	4	4		4	0,4%	4	744,8%
Leixões	46	-23	-33,5%	498	46,8%	-152	-23,4%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	40	-2	-5,7%	418	39,3%	-180	-30,1%
Sines		0		144	13,5%	-1	-0,9%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	45	45		314	100,0% 0,3%	132	73,0%
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	45	45		314	100,0%	132	73,0%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	611	79	14,8%	5 161	100,0% 5,7%	-351	-6,4%
Viana do Castelo		-1	-100,0%	21	0,4%	-11	-34,4%
Leixões	79	29	58,4%	700	13,6%	41	6,3%
Aveiro	160	43	37,2%	1 057	20,5%	-102	-8,8%
Figueira da Foz		0		6	0,1%	0	-5,0%
Lisboa	372	68	22,5%	3 295	63,8%	-221	-6,3%
Setúbal	0	-61	-100,0%	78	1,5%	-60	-43,3%
Sines		0		4	0,1%	2	82,5%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	530	9	1,8%	6 969	100,0% 7,7%	-263	-3,6%
Viana do Castelo	9	0	5,8%	97	1,4%	5	5,7%
Leixões	112	40	56,4%	1 032	14,8%	-155	-13,0%
Aveiro	66	-29	-30,4%	1 166	16,7%	-4	-0,3%
Figueira da Foz	55	-9	-14,0%	962	13,8%	51	5,6%
Lisboa	130	40	44,1%	1 289	18,5%	-322	-20,0%
Setúbal	137	-46	-25,1%	2 148	30,8%	249	13,1%
Sines	21	12	142,0%	253	3,6%	-35	-12,2%
Faro		0		22	0,3%	-53	-70,4%
Totais	1 277	112	9,6%	13 508	14,9%	-811	-5,7%

Granéis Líquidos	Dez.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	1 059	313	42,0%	10 679	100,0% 11,8%	1 230	13,0%
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	1 059	313	42,0%	10 679	100,0%	1 248	13,2%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 024	-145	-12,4%	16 352	100,0% 18,0%	3 726	29,5%
Viana do Castelo		-2	-100,0%	19	0,1%	-8	-29,5%
Leixões	209	17	8,7%	2 200	13,5%	-97	-4,2%
Aveiro	39	4	12,5%	601	3,7%	86	16,7%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	88	3	4,0%	1 068	6,5%	42	4,1%
Setúbal	17	9	123,7%	106	0,6%	30	39,1%
Sines	671	-177	-20,8%	12 360	75,6%	3 673	42,3%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	372	-9	-2,4%	4 210	100,0% 4,6%	-212	-4,8%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	12	-2	-12,9%	124	3,0%	-4	-3,2%
Aveiro	16	8	99,4%	184	4,4%	36	24,3%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	2		20	0,5%	20	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	343	-17	-4,6%	3 881	92,2%	-263	-6,4%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	162	13	8,9%	1 517	100,0% 1,7%	-255	-14,4%
Viana do Castelo		0		4	0,2%	4	
Leixões	13	11	971,6%	27	1,8%	13	96,7%
Aveiro	71	0	0,4%	828	54,5%	51	6,5%
Figueira da Foz		0		13	0,9%	13	
Lisboa	21	-25	-54,4%	334	22,0%	-277	-45,3%
Setúbal	45	29	181,5%	218	14,4%	67	44,4%
Sines	13	-2	-16,1%	94	6,2%	-125	-57,2%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 618	173	7,1%	32 757	36,1%	4 489	15,9%

ANEXO II

Evolução dos Tráfegos Portuários entre 2020 e 2024

Porto \ Ano	2020	2021	2022	2023	2024	Variações	
						Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24
SISTEMA PORTUÁRIO							
CARGA (ton)	81 864 448	85 663 315	85 233 591	83 355 079	90 815 911	9,0%	2,6%
Carga Geral	38 483 105	42 849 527	40 346 851	40 767 545	44 550 487	9,3%	3,7%
Contentorizada	31 818 604	34 771 402	32 443 692	33 305 823	37 052 701	11,2%	3,9%
Fracionada	4 928 408	6 107 921	5 972 818	5 637 374	5 770 510	2,4%	4,0%
Ro-Ro	1 736 093	1 970 204	1 930 341	1 824 348	1 727 276	-5,3%	-0,1%
Granéis Sólidos	13 319 437	12 882 632	14 542 172	14 319 538	13 508 114	-5,7%	0,4%
Minérios	1 200 268	1 162 027	1 099 610	1 394 712	1 064 779	-23,7%	-3,0%
Carvão	542 242	184 578	248 016	181 256	313 605	73,0%	-12,8%
Produtos Agrícolas	4 678 881	4 727 140	4 800 101	5 511 804	5 160 690	-6,4%	2,5%
Outros Granéis Sólidos	6 898 046	6 808 887	8 394 445	7 231 766	6 969 040	-3,6%	0,3%
Granéis Líquidos	30 061 906	29 931 156	30 344 568	28 267 996	32 757 310	15,9%	2,2%
Petróleo Bruto	10 942 520	9 324 558	9 996 183	9 448 811	10 678 703	13,0%	-0,6%
Produtos Petrolíferos	16 603 872	18 277 411	12 226 739	12 625 693	16 351 670	29,5%	-0,4%
Gás Liquefeito	0	0	5 455 205	4 421 405	4 209 559	-4,8%	
Outros Granéis Líquidos	2 515 514	2 329 187	2 666 441	1 772 087	1 517 378	-14,4%	-11,9%
CONTENTORES (TEU)	2 799 863	3 102 876	2 961 362	2 980 767	3 271 974	9,8%	4,0%
N.º NAVIOS	9 444	9 519	9 550	9 880	9 700	-1,8%	0,7%
AB	168 015 979	162 627 034	191 751 613	212 986 348	213 047 373	0,0%	6,1%
VIANA DO CASTELO							
CARGA (ton)	357 167	376 775	439 634	306 753	322 111	5,0%	-2,5%
Carga Geral	170 354	175 748	227 773	155 473	177 137	13,9%	1,0%
Contentorizada	28	31		11	125	1036,4%	45,4%
Fracionada	170 326	175 717	227 763	155 293	176 705	13,8%	0,9%
Ro-Ro			10	169	307	81,7%	
Granéis Sólidos	147 575	149 924	173 422	124 936	122 834	-1,7%	-4,5%
Minérios		756		502	4 241	744,8%	
Carvão							
Produtos Agrícolas	14 659	5 887	33 227	32 279	21 173	-34,4%	9,6%
Outros Granéis Sólidos	132 916	143 281	140 195	92 155	97 420	5,7%	-7,5%
Granéis Líquidos	39 238	51 103	38 439	26 344	22 140	-16,0%	-13,3%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos	39 238	51 103	38 439	26 344	18 568	-29,5%	-17,1%
Gás Liquefeito							
Outros Granéis Líquidos					3 572		
N.º NAVIOS	202	250	252	222	196	-11,7%	-0,8%
AB	819 645	859 215	1 134 911	965 270	960 680	-0,5%	4,0%

Porto \ Ano	2020	2021	2022	2023	2024	Variações	
						Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24
LEIXÕES							
CARGA (ton)	17 075 968	15 183 157	14 891 161	14 660 586	14 382 556	-1,9%	-4,2%
Carga Geral	9 338 576	9 937 610	9 702 654	9 708 314	9 801 539	1,0%	1,2%
Contentorizada	7 004 136	7 112 011	7 036 327	6 992 826	7 165 144	2,5%	0,6%
Fracionada	998 716	1 296 515	1 208 540	1 390 571	1 439 966	3,6%	9,6%
Ro-Ro	1 335 724	1 529 084	1 457 787	1 324 917	1 196 429	-9,7%	-2,7%
Granéis Sólidos	2 183 633	2 530 583	2 835 971	2 495 691	2 230 169	-10,6%	0,5%
Minérios	676 313	557 344	539 849	650 494	498 351	-23,4%	-7,3%
Carvão							
Produtos Agrícolas	568 560	562 620	660 104	658 495	699 973	6,3%	5,3%
Outros Granéis Sólidos	938 760	1 410 619	1 636 018	1 186 702	1 031 845	-13,0%	2,4%
Granéis Líquidos	5 553 759	2 714 964	2 352 536	2 456 581	2 350 848	-4,3%	-19,3%
Petróleo Bruto	2 605 745	244 802	53 418	17 922		-100,0%	-100,0%
Produtos Petrolíferos	2 564 883	2 226 625	2 141 495	2 296 416	2 199 529	-4,2%	-3,8%
Gás Liquefeito			129 618	128 593	124 467	-3,2%	
Outros Granéis Líquidos	383 131	243 537	28 005	13 650	26 852	96,7%	-48,5%
CONTENTORES (TEU)	703 944	717 830	713 468	701 813	715 121	1,9%	0,4%
N.º NAVIOS	2 484	2 426	2 430	2 390	2 332	-2,4%	-1,6%
AB	28 516 243	26 924 423	33 057 004	34 274 344	35 064 842	2,3%	5,3%
AVEIRO							
CARGA (ton)	4 820 628	5 679 050	5 893 167	5 562 909	5 596 247	0,6%	3,8%
Carga Geral	1 410 136	1 973 392	2 151 681	1 795 086	1 761 839	-1,9%	5,7%
Contentorizada	26	12	4 979	154 667	97 694	-36,8%	682,9%
Fracionada	1 410 110	1 973 380	2 146 702	1 640 419	1 664 145	1,4%	4,2%
Ro-Ro							
Granéis Sólidos	2 091 337	2 227 402	2 248 210	2 328 553	2 222 491	-4,6%	1,5%
Minérios							
Carvão							
Produtos Agrícolas	890 568	814 365	174 023	1 159 229	1 056 848	-8,8%	4,4%
Outros Granéis Sólidos	1 200 769	1 413 037	2 074 187	1 169 324	1 165 643	-0,3%	-0,7%
Granéis Líquidos	1 319 155	1 478 256	1 493 276	1 439 270	1 611 917	12,0%	5,1%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos	488 756	815 545	80 604	514 598	600 522	16,7%	5,3%
Gás Liquefeito			33 819	147 978	183 868	24,3%	
Outros Granéis Líquidos	830 399	662 711	1 378 853	776 694	827 527	6,5%	-0,1%
CONTENTORES (TEU)	6	1	215	18 553	12 050	-35,1%	569,4%
N.º NAVIOS	972	1 058	845	1 021	959	-6,1%	-0,3%
AB	5 104 640	5 810 047	4 934 386	6 432 591	6 414 334	-0,3%	5,9%

Porto \ Ano	2020	2021	2022	2023	2024	Variações	
						Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24
FIGUEIRA DA FOZ							
CARGA (ton)	1 963 800	1 813 722	2 200 650	2 032 643	2 081 311	2,4%	1,5%
Carga Geral	1 115 720	1 109 301	1 135 010	1 116 235	1 100 717	-1,4%	-0,3%
Contentorizada	132 372	170 954	159 222	134 441	125 968	-6,3%	-1,2%
Fracionada	983 348	938 347	975 788	981 794	974 749	-0,7%	-0,2%
Ro-Ro							
Granéis Sólidos	842 093	694 523	1 050 383	916 408	967 345	5,6%	3,5%
Minérios							
Carvão							
Produtos Agrícolas	31 413	11 673	14 339	5 997	5 700	-5,0%	-34,7%
Outros Granéis Sólidos	810 680	682 850	1 036 044	910 411	961 645	5,6%	4,4%
Granéis Líquidos	5 987	9 898	15 257	0	13 249		22,0%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos							
Gás Liquefeito							
Outros Granéis Líquidos	5 987	9 898	15 257		13 249		22,0%
CONTENTORES (TEU)	17 644	21 403	20 734	18 242	18 535	1,6%	1,2%
N.º NAVIOS	461	417	464	442	438	-0,9%	-1,3%
AB	1 706 437	1 522 633	1 666 448	1 566 040	1 592 624	1,7%	-1,7%
LISBOA							
CARGA (ton)	9 023 805	9 430 604	10 721 230	11 416 574	11 317 821	-0,9%	5,8%
Carga Geral	3 066 466	3 856 958	4 099 235	4 652 377	5 311 915	14,2%	14,7%
Contentorizada	2 960 381	3 691 676	3 914 264	4 441 400	4 996 560	12,5%	14,0%
Fracionada	105 350	165 282	184 971	210 977	284 776	35,0%	28,2%
Ro-Ro	735				30 579		154,0%
Granéis Sólidos	4 656 556	4 412 684	5 292 465	5 127 206	4 584 207	-10,6%	-0,4%
Minérios	4 484						-100,0%
Carvão							
Produtos Agrícolas	3 155 728	3 307 624	3 872 502	3 515 730	3 294 756	-6,3%	1,1%
Outros Granéis Sólidos	1 496 344	1 105 060	1 419 963	1 611 476	1 289 451	-20,0%	-3,7%
Granéis Líquidos	1 300 783	1 160 962	1 329 530	1 636 991	1 421 699	-13,2%	2,2%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos	944 062	739 145	914 402	1 025 652	1 067 732	4,1%	3,1%
Gás Liquefeito					19 831		
Outros Granéis Líquidos	356 721	421 817	415 128	611 339	334 136	-45,3%	-1,6%
CONTENTORES (TEU)	299 438	367 268	395 597	419 430	460 783	9,9%	11,4%
N.º NAVIOS	1 661	1 683	2 037	2 236	2 269	1,5%	8,1%
AB	21 352 655	23 211 206	45 649 917	52 660 850	54 828 987	4,1%	26,6%

Porto \ Ano	2020	2021	2022	2023	2024	Variações	
						Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24
SETÚBAL							
CARGA (ton)	6 285 257	6 580 404	6 202 431	6 320 205	6 551 896	3,7%	1,0%
Carga Geral	3 282 330	3 708 505	3 371 046	3 277 351	3 270 398	-0,2%	-0,1%
Contentorizada	1 780 906	1 769 966	1 733 807	1 573 786	1 589 009	1,0%	-2,8%
Fracionada	1 144 738	1 543 150	1 213 239	1 236 003	1 202 740	-2,7%	1,2%
Ro-Ro	356 686	395 389	424 000	467 562	478 649	2,4%	7,6%
Granéis Sólidos	2 671 302	2 532 566	2 541 952	2 815 829	2 957 672	5,0%	2,6%
Minérios	499 417	588 197	559 761	598 572	418 290	-30,1%	-4,3%
Carvão	150 693	172 118	218 082	181 256	313 605	73,0%	20,1%
Produtos Agrícolas	15 653	22 070	34 444	137 882	78 240	-43,3%	49,5%
Outros Granéis Sólidos	2 005 539	1 750 181	1 729 665	1 898 119	2 147 537	13,1%	1,7%
Granéis Líquidos	331 625	339 333	289 433	227 025	323 826	42,6%	-0,6%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos	88 334	101 112	81 685	75 905	105 587	39,1%	4,6%
Gás Liquefeito							
Outros Granéis Líquidos	243 291	238 221	207 748	151 120	218 239	44,4%	-2,7%
CONTENTORES (TEU)	166 858	172 304	168 738	157 403	155 777	-1,0%	-1,7%
N.º NAVIOS	1 616	1 697	1 512	1 625	1 600	-1,5%	-0,2%
AB	21 388 889	22 057 486	20 710 056	22 364 951	23 278 086	4,1%	2,1%
SINES							
CARGA (ton)	42 156 923	46 554 095	44 812 149	42 977 362	50 536 513	17,6%	4,6%
Carga Geral	20 099 523	22 088 013	19 659 452	20 059 705	23 121 677	15,3%	3,6%
Contentorizada	19 940 755	22 026 752	19 595 093	20 008 692	23 078 201	15,3%	3,7%
Fracionada	115 820	15 530	15 815	19 313	22 164	14,8%	-33,9%
Ro-Ro	42 948	45 731	48 544	31 700	21 312	-32,8%	-16,1%
Granéis Sólidos	546 041	289 442	326 600	435 872	401 205	-8,0%	-7,4%
Minérios	20 054	15 730		145 144	143 897	-0,9%	63,7%
Carvão	391 549	12 460	29 934				-100,0%
Produtos Agrícolas	2 300	2 901	6 862	2 192	4 000	82,5%	14,8%
Outros Granéis Sólidos	132 138	258 351	289 804	288 536	253 308	-12,2%	17,7%
Granéis Líquidos	21 511 359	24 176 640	24 826 097	22 481 785	27 013 631	20,2%	5,9%
Petróleo Bruto	8 336 775	9 079 756	9 942 765	9 430 889	10 678 703	13,2%	6,4%
Produtos Petrolíferos	12 478 599	14 343 881	8 970 114	8 686 778	12 359 732	42,3%	-0,2%
Gás Liquefeito			5 291 768	4 144 834	3 881 393	-6,4%	
Outros Granéis Líquidos	695 985	753 003	621 450	219 284	93 803	-57,2%	-39,4%
CONTENTORES (TEU)	1 611 973	1 824 070	1 662 610	1 665 326	1 909 708	14,7%	4,3%
N.º NAVIOS	1 995	1 949	1 927	1 866	1 839	-1,4%	-2,0%
AB	88 981 195	81 956 984	83 248 652	93 393 568	90 088 998	-3,5%	0,3%

Porto \ Ano	2020	2021	2022	2023	2024	Variações	
						Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24
PORTIMÃO							
N.º NAVIOS	7	24	64	55	57	3,6%	68,9%
AB	8 437	244 437	1 288 775	1 270 293	790 178	-37,8%	211,1%
FARO							
CARGA (ton)	180 900	45 508	73 169	78 047	27 456	-64,8%	-37,6%
Carga Geral	0	0	0	3 004	5 265	75,3%	
Contentorizada							
Fracionada				3 004	5 265	75,3%	
Ro-Ro							
Granéis Sólidos	180 900	45 508	73 169	75 043	22 191	-70,4%	-40,8%
Minérios							
Carvão							
Produtos Agrícolas			4 600				
Outros Granéis Sólidos	180 900	45 508	68 569	75 043	22 191	-70,4%	-40,8%
Granéis Líquidos	0	0	0	0	0		
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos							
Gás Liquefeito							
Outros Granéis Líquidos							
N.º NAVIOS	46	15	19	23	10	-56,5%	-31,7%
AB	137 838	40 603	61 464	58 441	28 644	-51,0%	-32,5%

