



# RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Fevereiro, 2025



#### Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias do [cContinente](#), 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

<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO</b>	<b>4</b>
<b>2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO</b>	<b>7</b>
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>Transshipment</i> (TEU)	22
2.3. Movimento Geral de Navios	24
<b>3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA</b>	<b>28</b>
3.1. Movimentação de Carga	28
3.2. Tráfego de Contentores	29
<b>ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)</b>	<b>31</b>

## 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) registou uma evolução negativa de -7,9% no primeiro bimestre de 2025, com um total de 13,1 milhões de toneladas, contudo, recuperando significativamente a expressão da quebra verificada em janeiro (-22,2%), com base no desempenho positivo observado no mês de fevereiro, de +7,2%, associado a uma movimentação de 7,4 milhões de toneladas (ver Quadro 1), ilustrando a volatilidade dos mercados portuários, e justificando que uma análise crítica à sua evolução deva ser efetuada com base em períodos temporais alargados, integrando nomeadamente possíveis cenários evolutivos da atual conjuntura macroeconómica global, 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 mercado globais da logística e do transporte marítimo.

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em fevereiro de 2025

Carga movimentada (10 <sup>3</sup> t)					Contentores movimentados (10 <sup>3</sup> TEU)					Navios (N.º de escalas)							
Portos	Mensal (10 <sup>3</sup> t)	Acumulado anual (10 <sup>3</sup> t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)			
Viana do Castelo	27	70	0.5%	14.2%	Leixões	58.6	105.3	22.2%	0.1%	Viana do Castelo	19	35	2.4%	20.7%			
Leixões	1.210	2.139	16.4%	-0.7%	Aveiro				-100.0%	Leixões	165	348	24.3%	0.0%			
Aveiro	539	930	7.1%	5.3%	Figueira da Foz	0.7	2.3	0.5%	-36.1%	Aveiro	83	148	10.3%	-3.3%			
Figueira da Foz	139	313	2.4%	-2.6%	Lisboa	41.5	70.9	15.0%	5.8%	Figueira da Foz	31	67	4.7%	4.7%			
Lisboa	990	1.720	13.2%	-3.1%	Setúbal	12.4	23.7	5.0%	2.0%	Lisboa	177	325	22.7%	0.3%			
Setúbal	560	928	7.1%	-17.6%	Sines	151.9	271.6	57.3%	-11.6%	Setúbal	141	246	17.2%	-7.2%			
Sines	3.920	6.964	53.3%	-11.4%	<b>Total</b>	<b>265,1</b>	<b>473,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-6,9%</b>	Sines	140	264	18.4%	-14,8%			
Faro				-100,0%	<b>Varição homóloga</b>					Faro				-100,0%			
<b>Total</b>	<b>7.383</b>	<b>13.064</b>	<b>100,0%</b>	<b>-7,9%</b>		2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	Portimão	1	0.1%	0.0%			
<b>Varição homóloga</b>											<b>Total</b>	<b>756</b>	<b>1.434</b>	<b>100,0%</b>	<b>-4,2%</b>		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	Mensal	-0.3%	-2.7%	4.0%	12.4%	7.4%	<b>Varição homóloga</b>					
Mensal	-6.2%	2.8%	-2.7%	8.7%	7.2%	Acumulado	9.3%	-3.2%	-8.7%	20.4%	-6.9%		2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Acumulado	-3.1%	-0.7%	-4.4%	0.3%	-7.9%							Mensal	-14.6%	-5.0%	23.4%	-9.3%	4.6%
												Acumulado	-10.9%	-6.3%	12.1%	-3.8%	-4.2%

Ao nível de cada porto, para além de Viana do Castelo, que mantém uma evolução positiva nos primeiros dois meses de 2025 (+9 mil toneladas; +14,2%), também o porto de Aveiro passou a registar um desempenho favorável (+47 mil toneladas; +5,3%), tendo os restantes portos continuado com um desempenho negativo, contudo, todos eles, com exceção de Faro,

registando uma recuperação relativamente a janeiro com expressões variáveis. Neste contexto, a redução mais expressiva foi observada no porto de Sines (-892 mil toneladas; -11,4%), a que se seguiram Setúbal (-199 mil toneladas; -17,6%), Lisboa (-55 mil toneladas; -3,1%), Leixões (-16 mil toneladas; -0,7%) e Figueira da Foz (-8 mil toneladas; -2,6%). O porto de Faro mantém-se sem movimentação no corrente ano (-9 mil toneladas; -100%).

O movimento de contentores também se reduziu no primeiro bimestre de 2025, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, concretamente -6,9%, ou seja, de -35 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés) (ver Quadro 1), mas, à semelhança do que ocorreu com a movimentação global de mercadorias, também registou uma recuperação significativa relativamente a janeiro (-20,4%). Este facto deve-se a uma evolução positiva do mercado dos contentores nos portos de Lisboa (+4 mil TEU; +5,8%), de Setúbal (+465 TEU; +2%) e de Leixões (+65 TEU; +0,1%), bem como a uma recuperação parcial da quebra no porto de Sines (-36 mil TEU; -11,6%), mantendo-se o porto de Aveiro sem movimentação de contentores (-3 mil TEU; -100%) e a Figueira da Foz ampliado a sua redução deste tipo de tráfego (-1 mil TEU; -36,1%).

Ao contrário do observado no mês de janeiro, em que o número de escalas de navios tinha decrescido, em fevereiro observou-se um incremento de +4,6%, com 756 escalas de navios, dando origem a que o mesmo indicador para o primeiro bimestre de 2025, cifrado em 1 434 escalas de navios, reduzisse a sua expressão negativa para -4,2% (em janeiro era de -12,4%) (ver Quadro 1).

Por infraestrutura portuária, constatou-se apenas o aumento do número de escalas de navios em Viana do Castelo, Figueira da Foz e Lisboa, a manutenção do número de navios em Leixões e Portimão, e uma redução de escalas nos demais portos.

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 (+144 mil toneladas; +201,3%) no porto de Aveiro, de Carga *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (+74 mil toneladas; +52,6%) e Carga Contentorizada (+54 mil toneladas; +5,1%) em Leixões, e da Carga Contentorizada no porto de Lisboa (+60 mil toneladas; +8,4%); e
- A redução da Carga Contentorizada (-518 mil toneladas; -13,4%), do Petróleo Bruto (-299 mil toneladas; -18,6%) e dos Produtos Petrolíferos (-135 mil toneladas; -8%) em Sines, dos Produtos Agrícolas (-140 mil toneladas; -23,6%) no porto de Lisboa, dos Produtos Petrolíferos (-103 mil toneladas; -28,6%) em Leixões, dos Outros Granéis Líquidos (-87

mil toneladas; -21,3%) no porto de Setúbal e da Carga Fracionada (-50 mil toneladas; -15,4%) em Aveiro.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, nos primeiros dois meses de 2025, foram desembarcadas 7,8 milhões de toneladas, que representaram 59,6% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -7,2% (-607 mil toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 5,3 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -8,9% (-516 mil toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro bimestre de 2025, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho inferior, concretizado numa redução do lado português, de -7,9%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -1,6%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho significativamente melhor do sistema portuário espanhol, que cresceu +2,6%, comparativamente com a redução de -6,9% dos portos nacionais.

## 2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

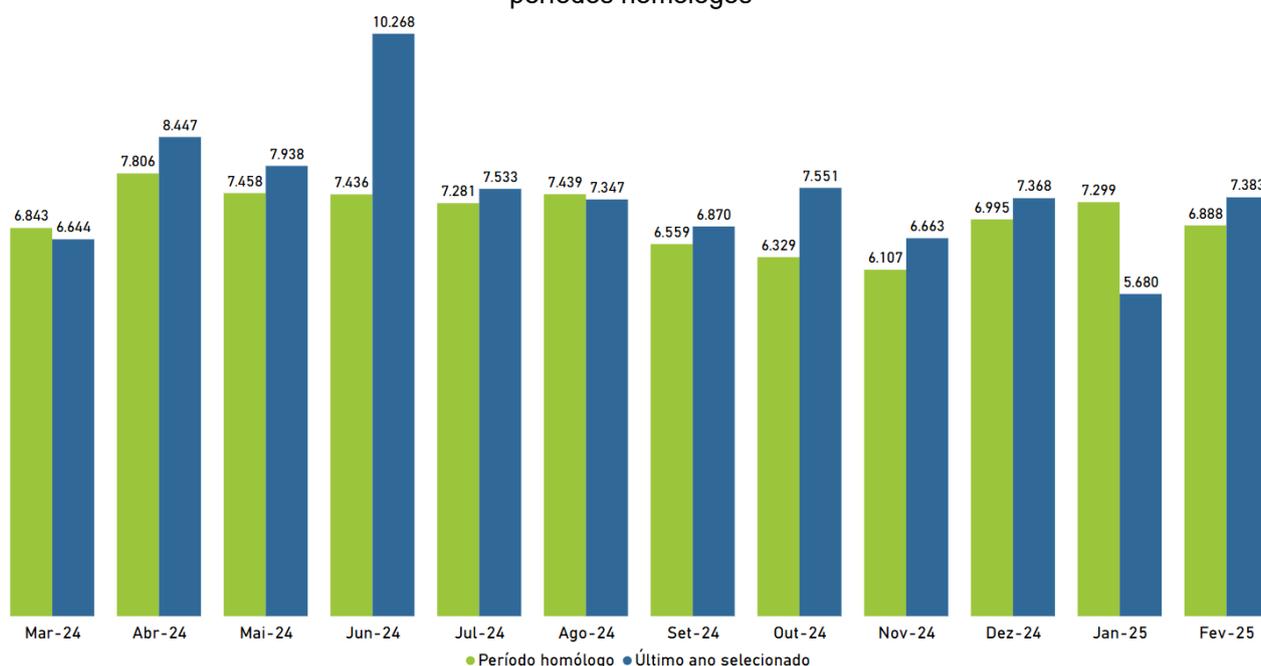
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente no primeiro bimestre de 2025, relativamente a:

- 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 *transshipment* 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 fevereiro cifrou-se em 7,4 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +7,2% relativamente ao mês homólogo de 2024, recuperando parcialmente a tendência de quebra que foi constatada em janeiro, e, desta forma, atenuando o decréscimo global do primeiro bimestre para -7,9%, num movimento total de 13,1 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10<sup>3</sup> ton) nos 12 meses anteriores a fevereiro de 2025 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em fevereiro e acumulado de 2025

Carga movimentada (10 <sup>3</sup> t)				
Portos	Mensal (10 <sup>3</sup> t)	Acumulado anual (10 <sup>3</sup> t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	27	70	0,5%	14,2%
Leixões	1.210	2.139	16,4%	-0,7%
Aveiro	539	930	7,1%	5,3%
Figueira da Foz	139	313	2,4%	-2,6%
Lisboa	990	1.720	13,2%	-3,1%
Setúbal	560	928	7,1%	-17,6%
Sines	3.920	6.964	53,3%	-11,4%
Faro				-100,0%
<b>Total</b>	<b>7.383</b>	<b>13.064</b>	<b>100,0%</b>	<b>-7,9%</b>

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-6,2%	2,8%	-2,7%	8,7%	7,2%
Acumulado	-3,1%	-0,7%	-4,4%	8,3%	-7,9%

Esta variação de tendências entre os dois primeiros meses do corrente ano ilustra a volatilidade dos mercados portuários, e justificando que uma análise crítica à sua evolução deva ser efetuada com base em períodos temporais alargados, integrando nomeadamente possíveis cenários evolutivos da atual conjuntura macroeconómica global, 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 primeiros bimestres dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de redução (-1,4%), particularmente influenciada pela quebra média de tráfego de -2,9% no porto de Sines, de -2,7% em Leixões e ainda de -100% em Faro, contrariada por tendências de crescimento médio em Viana do Castelo (+6,8%), Figueira da Foz (+5,4%), Lisboa (+4,5%), Aveiro (+0,3%) e Setúbal (+0,2%) (ver Quadro 3).

Quadro 3 – Carga movimentada (10<sup>3</sup> ton) no primeiro bimestre em 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
⊕ Viana do Castelo	54	55	63	61	70	0,5 %	61	6,8 %
⊕ Leixões	2.388	2.327	2.308	2.155	2.139	16,4 %	2.263	-2,7 %
⊕ Aveiro	921	988	976	884	930	7,1 %	940	0,3 %
⊕ Figueira da Foz	253	302	357	321	313	2,4 %	309	5,4 %
⊕ Lisboa	1.440	1.705	1.770	1.774	1.720	13,2 %	1.682	4,5 %
⊕ Setúbal	920	920	1.101	1.127	928	7,1 %	999	0,2 %
⊕ Sines	7.819	7.409	6.517	7.856	6.964	53,3 %	7.313	-2,9 %
⊕ Faro	13	2	11	9			7	-100,0 %
<b>Total</b>	<b>13.808</b>	<b>13.709</b>	<b>13.103</b>	<b>14.187</b>	<b>13.064</b>	<b>100,0 %</b>	<b>13.574</b>	<b>-1,4 %</b>

### ✓ Por Porto

Relembra-se a volatilidade dos mercados portuários, pelo que a análise de um período muito curto, de apenas dois meses, apresenta um significado de interpretação bastante limitado.

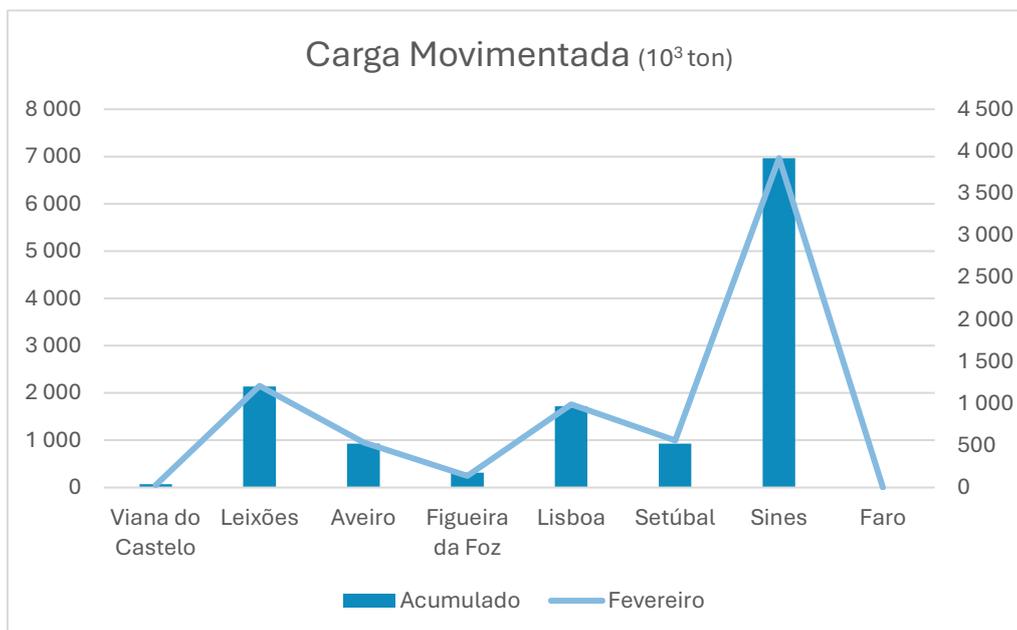
Feita essa ressalva, constata-se que, para além do porto de Viana do Castelo que manteve o seu desempenho positivo desde o início do ano, movimentando 70 mil toneladas (+9 mil toneladas; +14,2%), também Aveiro observou um desempenho positivo no primeiro bimestre de 2025, totalizando 930 mil toneladas (+47 mil toneladas; +5,3%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Todos os demais portos registaram quebras de movimentação acumulada de carga entre janeiro e fevereiro, concretamente:

- Sines, que é o porto que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (53,3%), tendo movimentado nos primeiros dois meses de 2025, 7 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-892 mil toneladas; -11,4%), sem prejuízo da recuperação observada relativamente a janeiro (-25,8%);
- Leixões, que é o segundo maior porto nacional na movimentação de carga, registou um movimento de 2,1 milhões de toneladas, ou seja -0,7% (-16 mil toneladas), mas recuperando significativamente relativamente a janeiro (-15,7%);

- Lisboa, com um movimento de 1,7 milhões de toneladas e sendo o terceiro maior porto nacional em movimentação de carga, atenuou o seu decréscimo de movimentação para -3,1% (-55 mil toneladas), uma vez que no mês anterior era de -17,2%;
- Setúbal, que movimentou 928 mil toneladas e registou uma quebra de -17,6% (-199 mil toneladas), também indiciando uma recuperação parcial relativamente a janeiro (-34,6%);
- Na Figueira da Foz, onde foram movimentadas 313 mil toneladas de carga, registou-se uma quebra de -2,6% (-8 mil toneladas), também esta de expressão mais reduzida que em janeiro (-4%);
- O porto de Faro manteve uma movimentação nula, à semelhança do que ocorreu no mês anterior.

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em fevereiro e acumulado de 2025



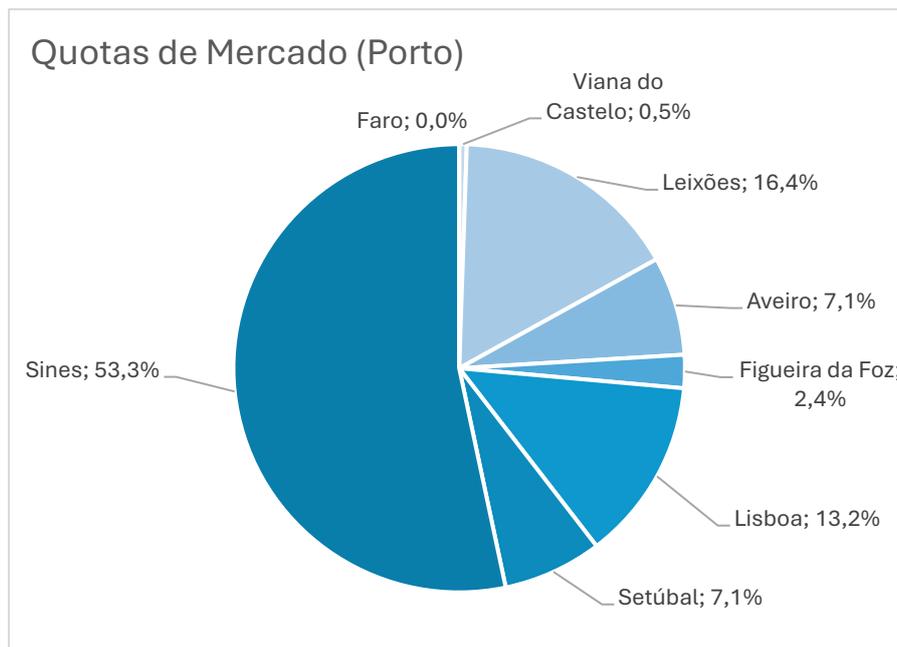
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em fevereiro e acumulado de 2025

Período	Mensal				Acumulado				
	Porto	Valor (10 <sup>^3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>^3</sup> t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 <sup>^3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>^3</sup> t)	Var. homóloga (%)
▲									
⊕ Viana do Castelo	27	0,4%	-3 ●	-10,5%	70	0,5%	9 ●	14,2%	
⊕ Leixões	1.210	16,4%	157 ●	14,9%	2.139	16,4%	-16 ●	-0,7%	
⊕ Aveiro	539	7,3%	85 ●	18,6%	930	7,1%	47 ●	5,3%	
⊕ Figueira da Foz	139	1,9%	-1 ●	-0,7%	313	2,4%	-8 ●	-2,6%	
⊕ Lisboa	990	13,4%	97 ●	10,9%	1.720	13,2%	-55 ●	-3,1%	
⊕ Setúbal	560	7,6%	-4 ●	-0,6%	928	7,1%	-199 ▼	-17,6%	
⊕ Sines	3.920	53,1%	164 ●	4,4%	6.964	53,3%	-892 ▼	-11,4%	
⊕ Faro							-9 ●	-100,0%	
<b>Total</b>	<b>7.383</b>	<b>100,0%</b>	<b>495 ●</b>	<b>7,2%</b>	<b>13.064</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1.123 ▼</b>	<b>-7,9%</b>	

▼ < -100   -100 ≤ ● ≤ +100   ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 53,3%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,4%); Lisboa (13,2%); Aveiro e Setúbal (7,1%, cada); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,5%); e Faro (0,0%) (ver Gráfico 3).

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



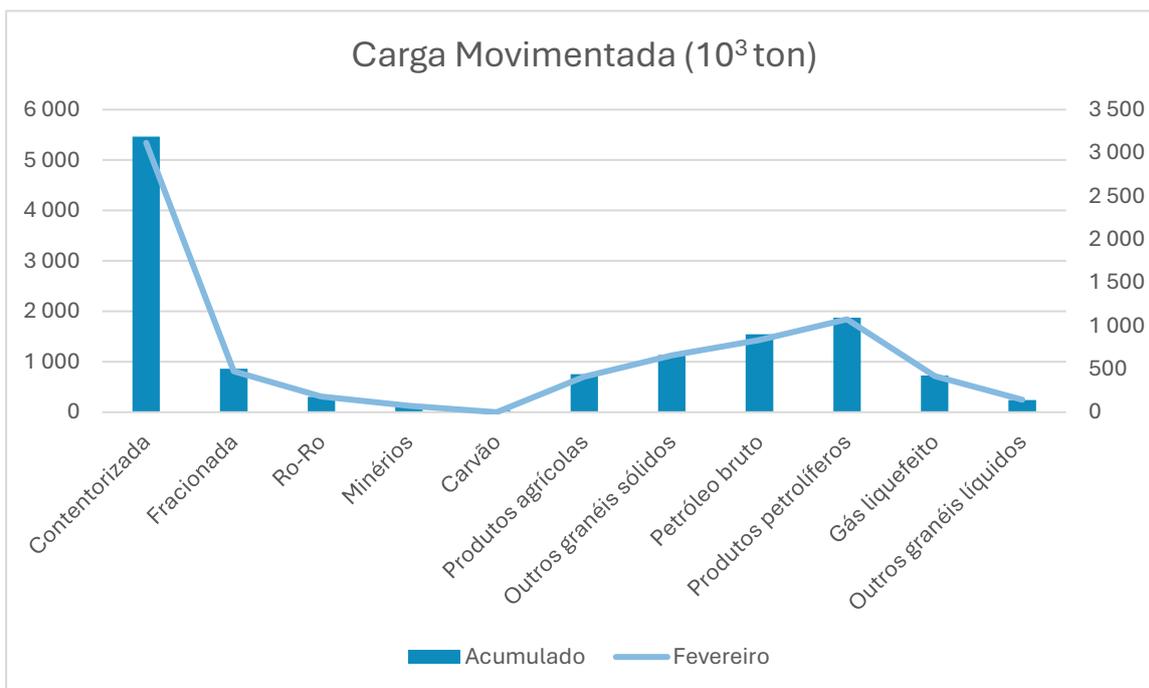
## ✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (41,8%), os Produtos Petrolíferos (14,4%) e o Petróleo Bruto (11,8%), que representam no seu conjunto 68% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no primeiro bimestre de 2025 tiveram todas variações homólogas negativas de, respetivamente -7,5% (-440 mil toneladas), -17% (-383 mil toneladas) e de -8% (-135 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,7%), da Carga Fracionada (6,6%), dos Produtos Agrícolas (5,8%) e do Gás Liquefeito (5,6%), tendo as três primeiras tipologias registaram—registado evoluções negativas, concretamente e respetivamente, de -10,3% (-130 mil toneladas), de -6% (-55 mil toneladas) e de -6,7% (-54 mil toneladas), enquanto na última se observou um incremento de +5,8% (+40 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, quer a Carga Ro-Ro, quer os Outros Granéis Líquidos, registaram-se desempenhos positivos, respetivamente, de +35,3% (+79 mil toneladas) e de +2,4% (+6 mil toneladas), enquanto que nos granéis sólidos, ou seja, nos Minérios e no Carvão, se constataram quebras de -23% (-37 mil toneladas) e -27,3% (-13 mil toneladas), respetivamente.

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em fevereiro e acumulado de 2025



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em fevereiro e acumulado de 2025

Período	Mensal				Acumulado			
	Categoria AMT	Valor (10 <sup>3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>3</sup> t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 <sup>3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>3</sup> t)
☐ Carga geral	3.772	51,1%	398 ●	11,8%	6.625	50,7%	-417 ▼	-5,9%
☒ Contentorizada	3.116	42,2%	307 ●	10,9%	5.463	41,8%	-440 ▼	-7,5%
☒ Fracionada	473	6,4%	29 ●	6,6%	860	6,6%	-55 ●	-6,0%
☒ Ro-Ro	183	2,5%	62 ●	51,0%	302	2,3%	79 ●	35,3%
☐ Granéis sólidos	1.139	15,4%	59 ●	5,5%	2.047	15,7%	-235 ▼	-10,3%
☒ Minérios	73	1,0%	4 ●	6,5%	124	1,0%	-37 ●	-23,0%
☒ Carvão					36	0,3%	-13 ●	-27,3%
☒ Produtos agrícolas	409	5,5%	0 ●	-0,1%	753	5,8%	-54 ●	-6,7%
☒ Outros granéis sólidos	656	8,9%	55 ●	9,1%	1.134	8,7%	-130 ▼	-10,3%
☐ Granéis líquidos	2.473	33,5%	38 ●	1,6%	4.391	33,6%	-472 ▼	-9,7%
☒ Petróleo bruto	835	11,3%	64 ●	8,3%	1.545	11,8%	-135 ▼	-8,0%
☒ Produtos petrolíferos	1.074	14,5%	-104 ▼	-8,9%	1.875	14,4%	-383 ▼	-17,0%
☒ Gás liquefeito	419	5,7%	59 ●	16,2%	729	5,6%	40 ●	5,8%
☒ Outros granéis líquidos	144	2,0%	20 ●	16,3%	242	1,9%	6 ●	2,4%
<b>Total</b>	<b>7.383</b>	<b>100,0%</b>	<b>495 ●</b>	<b>7,2%</b>	<b>13.064</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1.123 ▼</b>	<b>-7,9%</b>

▼ < -100   -100 ≤ ● ≤ +100   ● > +100

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 6,6 milhões de toneladas, tendo observado uma redução de -5,9% (-417 mil toneladas) relativamente ao primeiro bimestre de 2024, principalmente devido à quebra da Carga Contentorizada, que se cifrou em 5,5 milhões de toneladas (-440 mil toneladas; -7,5%), essencialmente como consequência dos decréscimos registados nos portos de Sines (-517 mil toneladas; -13,4%), a que se seguiu Aveiro, sem movimento de carga contentorizada (-23 mil toneladas; -100%), Figueira da Foz (-9 mil toneladas; -34,9%) e Setúbal (-6 mil toneladas; -2,5%). Em contrapartida, a carga transportada em contentores cresceu em Lisboa (+60 mil toneladas; +8,4%) e Leixões (+54 mil toneladas; +5,1%).

Constatou-se igualmente um contributo negativo da Carga Fracionada que se reduziu em -6% (-55 mil toneladas), para um total de 860 mil toneladas, com base nas quebras

deste tráfego nos portos de Aveiro (-50 mil toneladas; -15,4%), Setúbal (-24 mil toneladas; -11,5%) e Figueira da Foz (-10 mil toneladas; -6,5%), parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Leixões (+18 mil toneladas; +11%) e Lisboa (+15 mil toneladas; +107%).

Em contraponto, no tráfego Ro-Ro observou-se um aumento de +35,3% (+79 mil toneladas), totalizando 302 mil toneladas, tendo por base nos crescimentos verificados nos portos de Leixões (+74 mil toneladas; +52,6%) e de Sines (+9 mil toneladas; +348,5%), apenas ligeiramente mitigados por Setúbal (-4 mil toneladas; -5,5%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 2 milhões de toneladas, reduziram-se em -10,3% (-235 mil toneladas), devido à quebra observada em todos os mercados globais desta categoria, mas maioritariamente dos Outros Granéis Sólidos que, com um movimento de 1,1 milhões de toneladas, decresceram -10,3% (-130 mil toneladas), com base nas quebras constatadas nos portos de Setúbal (-87 mil toneladas; -21,3%), de Aveiro (-45 mil toneladas; -21,1%), de Leixões (-12 mil toneladas; -5,2%), de Faro (-9 mil toneladas; -100%), da Figueira da Foz (-5 mil toneladas; -3,6%) e de Sines (-3 mil toneladas; -4,8%). Apenas os portos de Viana do Castelo e de Lisboa observaram evoluções favoráveis na tipologia dos Outros Granéis Sólidos, com, respetivamente, +19 mil toneladas (+101,7%) e +11 mil toneladas (+5,5%).

Seguiram-se os Produtos Agrícolas, que se reduziram em -6,7% (-54 mil toneladas), para 753 mil toneladas, devido às quebras nos portos de Lisboa (-140 mil toneladas; -23,6%), de Setúbal (-44 mil toneladas; -100%), de Leixões (-14 mil toneladas; -16,3%) e de Viana do Castelo (-12 mil toneladas; -100%), parcialmente mitigadas pelo crescimento deste mercado nos portos de Aveiro (+144 mil toneladas; +201,3%) e da Figueira da Foz (+12 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 -23% (-37 mil toneladas) para 124 mil toneladas, com base na evolução negativa verificada em Leixões (-38 mil toneladas; -37,4%), parcialmente mitigada por Setúbal (+1 mil toneladas; +1,2%); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 4,4 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -9,7% (-472 mil toneladas), a maior quebra provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -17% (-383

mil toneladas) para 1,9 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-299 mil toneladas; -18,6%), também apoiada por Leixões (-103 mil toneladas; -28,6%) e Setúbal (-9 mil toneladas; -45%), e parcialmente contrariada pelos incrementos registados em Aveiro (+27mil toneladas; +29,6%) e Viana do Castelo (+2 mil toneladas; +159,2%).

O Petróleo Bruto caiu -8% (-135 mil toneladas) para 1,5 milhões de toneladas e foi exclusivamente movimentado no porto de Sines.

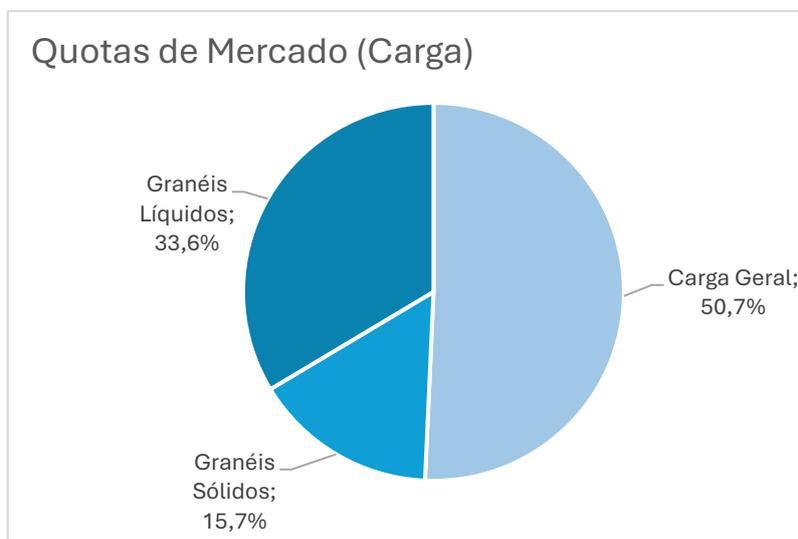
Por sua vez, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 729 mil toneladas, aumentou globalmente em +5,8% (+40 mil toneladas), com base no crescimento dos mercados de Sines (+40 mil toneladas; +6,3%) e de Leixões (+3 mil toneladas; +13%), e que foi mitigado pelas reduções em Aveiro (-2 mil toneladas; -6,7%) e Lisboa (-1 mil toneladas; -32,9%).

Finalmente, também os Outros Granéis Líquidos cresceram +2,4% (+6 mil toneladas), movimentando globalmente 242 mil toneladas, com suporte em Setúbal (+4 mil toneladas; +14%), Figueira da Foz (+4 mil toneladas), Leixões (+2 mil toneladas; +102,7%) e Lisboa (+1 mil toneladas; +1,2%), tendo apenas sido observada uma redução neste tipo de mercado no porto de Aveiro (-4 mil toneladas; -3,4%).

### ✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 50,7% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,7% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,6% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

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



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/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	30	0,5%	37	1,8%	4	0,1%	70	0,5%
Leixões	1 504	22,7%	348	17,0%	287	6,5%	2 139	16,4%
Aveiro	277	4,2%	382	18,7%	272	6,2%	930	7,1%
Figueira da Foz	168	2,5%	140	6,9%	4	0,1%	313	2,4%
Lisboa	809	12,2%	669	32,7%	241	5,5%	1 720	13,2%
Setúbal	487	7,4%	401	19,6%	40	0,9%	928	7,1%
Sines	3 349	50,5%	71	3,5%	3 544	80,7%	6 964	53,3%
Faro		0,0%		0,0%		0,0%	0	0,0%
<b>Totais Categoria</b>	<b>6 625</b>	<b>50,7%</b>	<b>2 047</b>	<b>15,7%</b>	<b>4 391</b>	<b>33,6%</b>	<b>13 064</b>	<b>100,0%</b>

Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 25 mercados, no valor global de +515 mil toneladas, a par de uma quebra em 29 mercados, representando -1,6 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o primeiro bimestre de 2024, de -1,1 milhões de toneladas, ou seja, -7,9%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado/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. (%)
<b>Carga geral</b>	<b>30</b>	<b>0,4%</b>	<b>1 504</b>	<b>10,7%</b>	<b>277</b>	<b>-20,9%</b>	<b>168</b>	<b>-10,3%</b>	<b>809</b>	<b>10,3%</b>	<b>487</b>	<b>-6,6%</b>	<b>3 349</b>	<b>-13,2%</b>	<b>0</b>		<b>6 625</b>	<b>-5,9%</b>
Contentorizada	0		1 107	5,1%		-100,0%	16	-34,9%	777	8,4%	228	-2,5%	3 335	-13,4%			5 463	-7,5%
Fracionada	30	0,2%	184	11,0%	277	-15,4%	152	-6,5%	28	107,0%	187	-11,5%	2	-53,8%			860	-6,0%
Ro-Ro	0	123,1%	213	52,6%					4	12,2%	73	-5,5%	12	348,5%			302	35,3%
<b>Granéis sólidos</b>	<b>37</b>	<b>21,0%</b>	<b>348</b>	<b>-15,4%</b>	<b>382</b>	<b>34,8%</b>	<b>140</b>	<b>5,5%</b>	<b>669</b>	<b>-16,2%</b>	<b>401</b>	<b>-28,4%</b>	<b>71</b>	<b>22,3%</b>	<b>0</b>	<b>-100,0%</b>	<b>2 047</b>	<b>-10,3%</b>
Minérios			63	-37,4%							61	1,2%					124	-23,0%
Carvão											20	-59,2%	16				36	-27,3%
Produtos agrícolas		-100,0%	72	-16,3%	215	201,3%	12		454	-23,6%		-100,0%					753	-6,7%
Outros granéis sólidos	37	101,7%	212	-5,2%	167	-21,1%	128	-3,6%	215	5,5%	320	-21,3%	55	-4,8%		-100,0%	1 134	-10,3%
<b>Granéis líquidos</b>	<b>4</b>	<b>159,2%</b>	<b>287</b>	<b>-25,5%</b>	<b>272</b>	<b>8,4%</b>	<b>4</b>		<b>241</b>	<b>-0,5%</b>	<b>40</b>	<b>-12,1%</b>	<b>3 544</b>	<b>-10,0%</b>	<b>0</b>		<b>4 391</b>	<b>-9,7%</b>
Petróleo bruto													1 545	-8,0%			1 545	-8,0%
Produtos petrolíferos	4	159,2%	258	-28,6%	119	29,6%			173	-0,3%	11	-45,0%	1 310	-18,6%			1 875	-17,0%
Gás liquefeito			25	13,0%	24	-6,7%			3	-32,9%			677	6,3%			729	5,8%
Outros granéis líquidos			4	102,7%	129	-3,4%	4		65	1,2%	29	14,0%	11	0,2%			242	2,4%
<b>Total Geral</b>	<b>70</b>	<b>14,2%</b>	<b>2 139</b>	<b>-0,7%</b>	<b>930</b>	<b>5,3%</b>	<b>313</b>	<b>-2,6%</b>	<b>1 720</b>	<b>-3,1%</b>	<b>928</b>	<b>-17,6%</b>	<b>6 964</b>	<b>-11,4%</b>	<b>0</b>	<b>-100,0%</b>	<b>13 064</b>	<b>-7,9%</b>

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41,8%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -7,5% em relação ao primeiro bimestre do ano anterior, e onde se constataram quebras de tráfego nos mercados de Sines, Aveiro (sem movimentação de carga contentorizada), Figueira da Foz e Setúbal, e crescimentos em Lisboa e Leixões.

A Carga Fracionada, que representa 6,6% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos com exceção de Faro, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Leixões e de Lisboa, um nível similar ao ano passado em Viana do Castelo e quebras nos restantes portos.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,3%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +52,6%, suportando uma evolução positiva global de +35,3%, ocorrendo este mercado com expressão, também nos portos de Setúbal, onde observou uma quebra de -5,5%, de Sines, que constatou um incremento de +348,5%, e de Lisboa, com um acréscimo de +12,2%.

Os Minérios, com uma expressão de 1% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram uma quebra no mercado associado ao porto de Leixões, a par de um crescimento muito ligeiro em Setúbal, originando uma evolução negativa deste segmento de tráfego de -23%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,3% do conjunto dos mercados portuários, registou uma redução global de -27,3%, com base na quebra de movimentação observada no porto de Setúbal, mitigada por um crescimento, de menor valor, em Sines.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,8% do tráfego total, decresceram nos portos de Lisboa, de Setúbal, de Leixões e de Viana do Castelo, observando um comportamento inverso em Aveiro e Figueira da Foz, originando um saldo global de movimentação de -6,7%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,7% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -10,3%, com base nas reduções nos portos de Setúbal, de Aveiro, de Leixões, de Faro, da Figueira da Foz e de Sines, e apenas com aumentos de movimentação nos portos de Viana do castelo e de Lisboa.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,8% do movimento total, registou uma redução de -8%, tendo por base a quebra deste tráfego no porto de Sines onde foi movimentado exclusivamente.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,4% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -17%, devido às reduções verificadas em Sines, Leixões e Setúbal, apenas parcialmente contrariadas pelos incrementos observados nos portos de Aveiro e Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,6%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Leixões, Aveiro e Lisboa, tendo observado uma evolução favorável de +5,8%, devido principalmente ao aumento verificado em Sines (+6,3%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,9% do movimento do sistema portuário, constatou-se um crescimento de +2,4%, essencialmente com suporte na evolução favorável ocorrida nos portos de Setúbal, da Figueira da Foz, de Leixões e de Lisboa, suplantando expressivamente a redução registada em Aveiro.

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

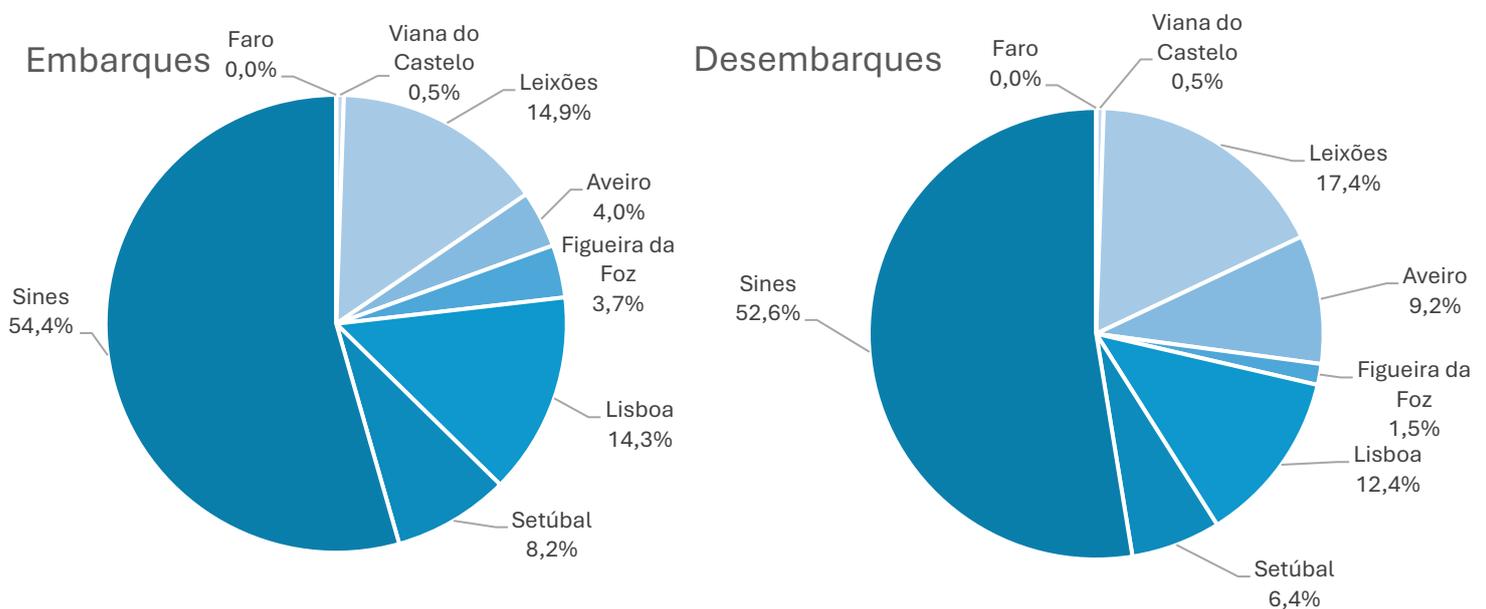
### ✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente aos tráfegos 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 nos primeiros dois meses de 2025, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 59,6% do movimento portuário e registou um total de 7,8 milhões de toneladas, representando uma quebra de -7,2% (-607 mil toneladas), relativamente ao bimestre homólogo do ano anterior -(ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 5,3 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -8,9% (-516 mil toneladas).

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



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

Porto \ Fluxo	Jan-Feb / 2025 (10 <sup>3</sup> ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	28	42	40,5%	59,5%	-5	-14,3%	14	47,8%
Leixões	785	1 354	36,7%	63,3%	66	9,2%	-82	-5,7%
Aveiro	212	718	22,8%	77,2%	-9	-4,1%	56	8,4%
Figueira da Foz	196	117	62,6%	37,4%	-24	-11,0%	16	16,0%
Lisboa	752	968	43,7%	56,3%	70	10,3%	-125	-11,4%
Setúbal	432	496	46,5%	53,5%	-95	-18,0%	-104	-17,3%
Sines	2 871	4 093	41,2%	58,8%	-510	-15,1%	-382	-8,5%
Faro					-9	-100,0%		
<b>Total Geral</b>	<b>5 276</b>	<b>7 788</b>	<b>40,4%</b>	<b>59,6%</b>	<b>-516</b>	<b>-8,9%</b>	<b>-607</b>	<b>-7,2%</b>

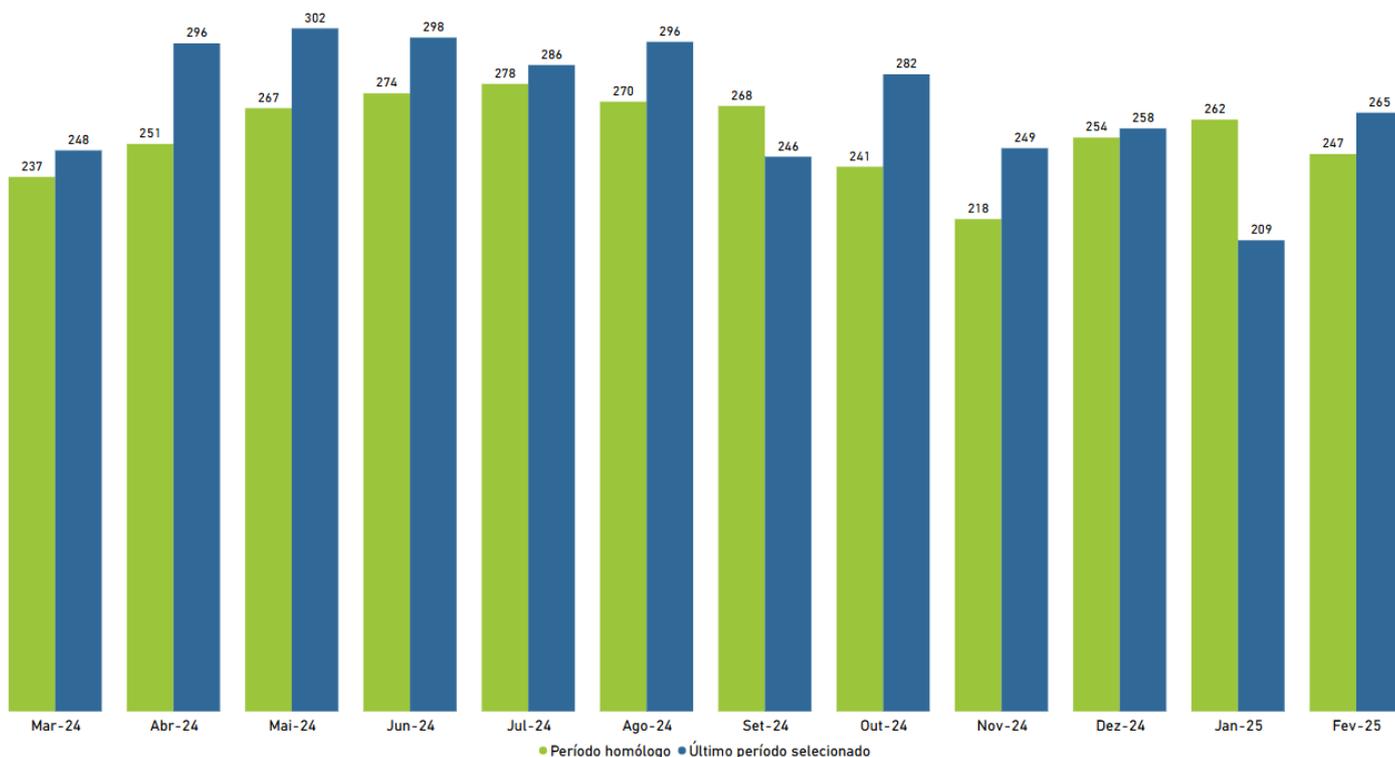
## 2.2. Movimento Geral de Contentores

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 41,8%, e ainda parte da quota de 2,3% relativa à carga Ro-Ro, o que justifica uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU, quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transhipment*.

### ✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transhipment* e com o *hinterland*, foi registado entre janeiro e fevereiro de 2025 um movimento de 474 mil TEU, decrescendo -6,9% (-35 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, tendo, por sua vez, o mês de fevereiro observado um crescimento de +7,4% (+18 mil TEU), cifrando-se em 265 mil TEU e atenuando a quebra acentuada que tinha sido observada em janeiro (-20,4%) (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10<sup>3</sup> TEU) nos 12 meses anteriores a fevereiro de 2025 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em fevereiro e acumulado de 2025

Contentores movimentados (10 <sup>3</sup> TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	58,6	105,3	22,2%	0,1%
Aveiro				-100,0%
Figueira da Foz	0,7	2,3	0,5%	-36,1%
Lisboa	41,5	70,9	15,0%	5,8%
Setúbal	12,4	23,7	5,0%	2,0%
Sines	151,9	271,6	57,3%	-11,6%
<b>Total</b>	<b>265,1</b>	<b>473,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-6,9%</b>

Variação homóloga				
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2024 / 2022	2025 / 2024
Mensal	-0,3%	-2,7%	4,0%	12,4%
Acumulado	9,3%	-3,2%	-8,7%	20,4%

A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-36 mil TEU; -11,6%) observada no porto de Sines que, movimentando 272 mil TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (57,3%) deste tipo de tráfego no sistema portuário, assinalando-se igualmente a continuação da inexistência deste tráfego no porto de Aveiro e uma quebra na Figueira da Foz, que manuseou 2 mil TEU (-1 mil TEU; -36,1%).

Em contraponto, verificaram-se registos positivos nos portos de Leixões, movimentando 105 mil TEU (+65 TEU; +0,1%), de Lisboa, com um movimento de 71 mil TEU (+4 mil TEU; +5,8%) e de Setúbal, com 24 mil TEU (+465 TEU; +2%).

Se analisarmos o primeiro bimestre 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 ligeiramente decrescente (-0,2%), resultando essencialmente da tendência negativa dos portos de Setúbal (-6,4%), de Sines e da Figueira da Foz (-1,2%, cada) e de Leixões (-0,5%), quase que compensada pelo crescimento médio no porto de Lisboa (+7,8%) (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10<sup>3</sup> TEU) no primeiro bimestre em 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo					0,0	0,0%	0,0	
Leixões	107,2	110,4	106,9	105,2	105,3	22,2%	107,0	-0,5%
Aveiro			2,7	2,7			1,1	
Figueira da Foz	2,4	2,5	3,3	3,6	2,3	0,5%	2,8	-1,2%
Lisboa	52,4	60,2	59,6	67,0	70,9	15,0%	62,0	7,8%
Setúbal	30,9	27,1	29,6	23,2	23,7	5,0%	26,9	-6,4%
Sines	285,4	262,6	220,6	307,2	271,6	57,3%	269,5	-1,2%
<b>Total</b>	<b>478,2</b>	<b>462,8</b>	<b>422,7</b>	<b>508,9</b>	<b>473,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>469,3</b>	<b>-0,2%</b>

### ✓ 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 da 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/2025)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	95	90,1%	35,5%	-2,3%	10	9,9%	5,1%	27,5%	105
Aveiro			0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	2	100,0%	0,9%	-36,1%		0,0%	0,0%		2
Lisboa	68	95,7%	25,4%	2,3%	3	4,3%	1,5%	336,4%	71
Setúbal	23	95,7%	8,5%	2,4%	1	4,3%	0,5%	-5,4%	24
Sines	79	29,2%	29,7%	30,9%	192	70,8%	93,0%	-22,0%	272
<b>Total Geral</b>	<b>267</b>	<b>56,3%</b>	<b>100,0%</b>	<b>5,8%</b>	<b>207</b>	<b>43,7%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-19,4%</b>	<b>474</b>

O volume de TEU movimentado em janeiro e fevereiro de 2025 com o *hinterland* (267 mil TEU), que apresentou uma proporção geral de 56,3%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 35,5%, a que se seguiram os portos de Sines, com 29,7%, e de Lisboa, com 25,4%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,5%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,9%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 29,2%, nos 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.

O movimento de contentores em operações *transshipment* (207 mil TEU), que correspondeu a 43,7% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 70,8%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 9,9%, 4,3% e 4,3%.

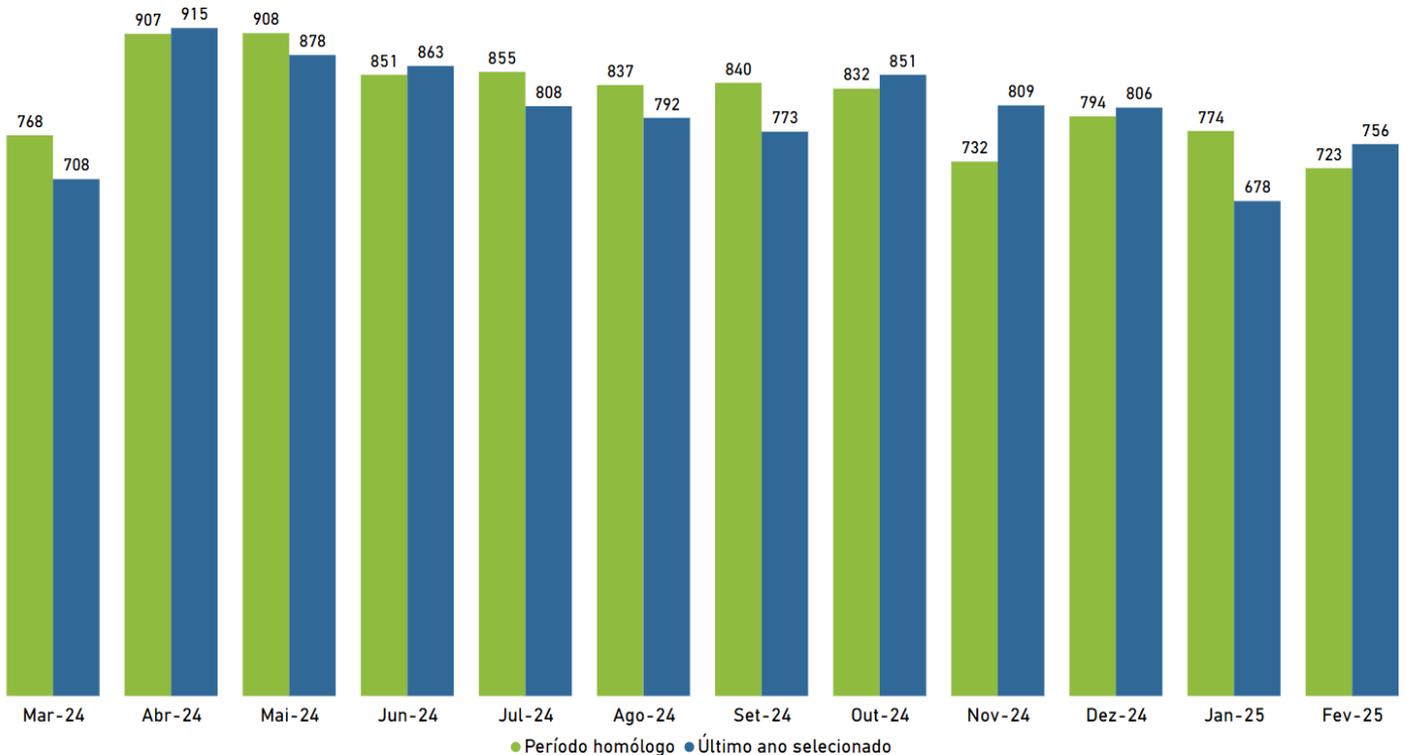
A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 93%, a que se seguem os portos de Leixões (5,1%), de Lisboa (1,5%) e de Setúbal (0,5%).

### 2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário, ao contrário do verificado em janeiro, registou em fevereiro um crescimento de +4,6% do movimento de navios, cifrando-se em 756 escalas, resultando num total de 1 434 escalas de navios no primeiro bimestre de 2025, mantendo uma evolução acumulada negativa de -4,2%, mas de menor expressão que em janeiro (-12,4%) (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Por infraestrutura portuária, constatou-se apenas o aumento do número de escalas de navios em Viana do Castelo, Figueira da Foz e Lisboa, a manutenção do número de navios em Leixões e Portimão, e uma redução de escalas nos demais portos.

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



Quadro 12 – Escalas de navios em fevereiro e acumulado de 2025

<b>Navios (N.º de escalas)</b>					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
Viana do Castelo	19	35	2,4%	20,7%	
Leixões	165	348	24,3%	0,0%	
Aveiro	83	148	10,3%	-3,3%	
Figueira da Foz	31	67	4,7%	4,7%	
Lisboa	177	325	22,7%	0,3%	
Setúbal	141	246	17,2%	-7,2%	
Sines	140	264	18,4%	-14,8%	
Faro				-100,0%	
Portimão		1	0,1%	0,0%	
<b>Total</b>	<b>756</b>	<b>1.434</b>	<b>100,0%</b>	<b>-4,2%</b>	
<b>Variação homóloga</b>					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-14,6%	-5,0%	23,6%	-9,3%	4,6%
Acumulado	-10,9%	-6,3%	12,1%	-3,8%	-4,2%

Analisando os meses de janeiro a fevereiro dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-0,8%), particularmente influenciada pelos portos de Faro (-100%), Sines (-4,5%), Aveiro (-4%), Leixões (-3,1%) e Setúbal (-0,5%), parcialmente contrariada pelos crescimentos em Lisboa (+7,3%), Viana do Castelo (+2,3%) e Figueira da Foz (+1,6%) (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios no primeiro bimestre em 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	32	29	40	29	35	2,4 %	81	2,3 %
Leixões	395	350	356	348	348	24,3 %	858	-3,1 %
Aveiro	174	133	168	153	148	10,3 %	370	-4,0 %
Figueira da Foz	63	60	78	64	67	4,7 %	151	1,6 %
Lisboa	245	286	345	324	325	22,7 %	760	7,3 %
Setúbal	251	227	260	265	246	17,2 %	637	-0,5 %
Sines	318	300	306	310	264	18,4 %	737	-4,5 %
Faro	3	1	3	3			4	-100,0 %
Portimão	1	2		1	1	0,1 %	2	0,0 %
<b>Total</b>	<b>1.482</b>	<b>1.388</b>	<b>1.556</b>	<b>1.497</b>	<b>1.434</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3.600</b>	<b>-0,8 %</b>

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,3% e totalizando 348 escalas em janeiro e fevereiro de 2025, o que representou um nível de tráfego similar ao mesmo período de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 325 (+0,3%) e 264 (-14,8%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22,7% e 18,4%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou um decréscimo menos expressivo que o número de escalas, concretamente -3%, atingindo 29,4 milhões, e em que o porto de maior dimensão, ou seja, Sines, observou uma quebra de -8,5%, ou seja, de menor dimensão que no número de escalas, suportando um crescimento da dimensão média de navio de +1,2% (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (45,7%), totalizando 13,5 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 51 mil.

Assinale-se, igualmente, o significativo incremento da AB no porto de Leixões (+13,5%), atendendo a uma variação nula no número de escalas, contribuindo para um incremento de +13,5%, na dimensão média dos navios que escalaram aquele porto.

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

Porto \ Navios	Jan - Fev / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 <sup>3</sup> )	Dimensão Média AB (10 <sup>3</sup> )	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	35	199	5,7	2,4%	0,7%	20,7%	10,1%	-8,8%
Leixões	348	4 914	14,1	24,3%	16,7%	0,0%	13,5%	13,5%
Aveiro	148	972	6,6	10,3%	3,3%	-3,3%	-1,2%	2,2%
Figueira da Foz	67	245	3,7	4,7%	0,8%	4,7%	0,3%	-4,2%
Lisboa	325	5 859	18,0	22,7%	19,9%	0,3%	1,6%	1,3%
Setúbal	246	3 719	15,1	17,2%	12,6%	-7,2%	-9,7%	-2,7%
Sines	264	13 452	51,0	18,4%	45,7%	-14,8%	-8,5%	7,5%
Portimão	1	48	48,1	0,1%	0,2%	0,0%	9621,8%	9621,8%
Faro				0,0%	0,0%	-100,0%	-100,0%	-100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>1 434</b>	<b>29 408</b>	<b>20,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-4,2%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>1,2%</b>

### 3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Para uma apreciação mais realista do desempenho dos portos comerciais do continente no que respeita à atividade de movimentação de carga, é importante a contextualização com os portos espanhóis, com os quais partilham significativa área de *hinterland* e se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas, em particular, no domínio dos contentores.

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

#### 3.1. Movimentação de Carga

A informação disponibilizada no Portal do Puertos del Estado sustenta uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha no primeiro bimestre de 2025, de -1,6% relativamente ao homólogo de 2024, 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 período expressivamente maior, concretamente de -7,9% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Fev / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	6 625	-5,9%	2 047	-10,3%	4 391	-9,7%	13 064	-7,9%
Espanha	44 264	3,5%	12 922	-5,7%	27 865	-7,0%	85 051	-1,6%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 85,1 milhões de toneladas, ou seja 6,5 vezes mais que o sistema portuário nacional (13,1 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,6 no que reporta ao Produto Interno Produto.

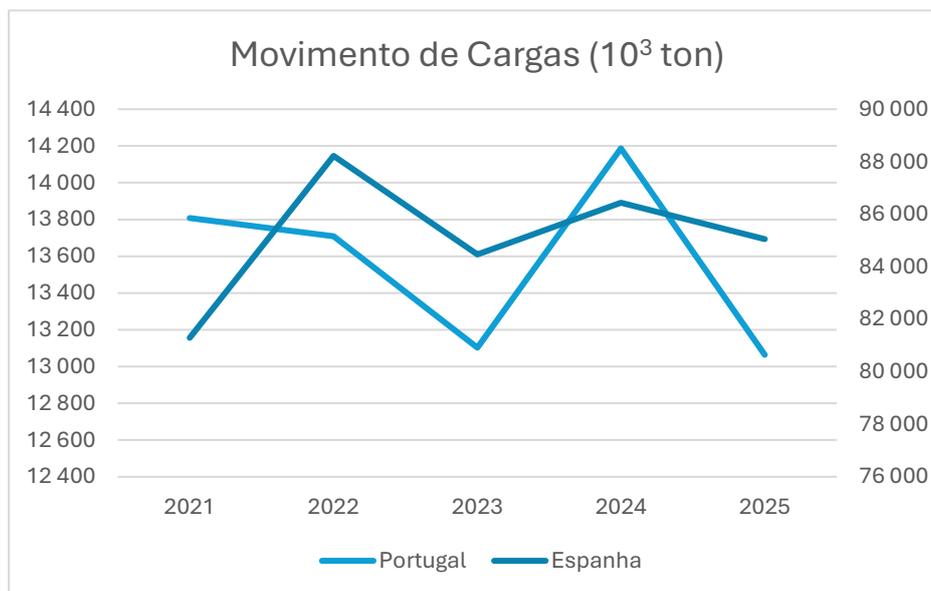
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -5,9%, ou seja, com um desempenho significativamente inferior ao seu homólogo espanhol que evoluiu favoravelmente em +3,5%

- 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 -10,3% e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias observou uma perda inferior, concretamente de -5,7%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação mantém-se, continuando mais favorável para o sistema portuário espanhol, que registou um decréscimo de -7%, por comparação com a quebra de -9,7% verificada no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro bimestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +1,2% relativamente ao início do quinquénio, ~~enquanto que~~ enquanto em Portugal se constatou uma quebra de -1,2% (ver Gráfico 9).

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



### 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 +2,6% em janeiro e fevereiro de 2025, relativamente ao mesmo bimestre de 2024, e totalizando 2,8 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -6,9% dos portos nacionais que movimentaram 474 mil TEU no mesmo mês (ver Quadro 16).

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

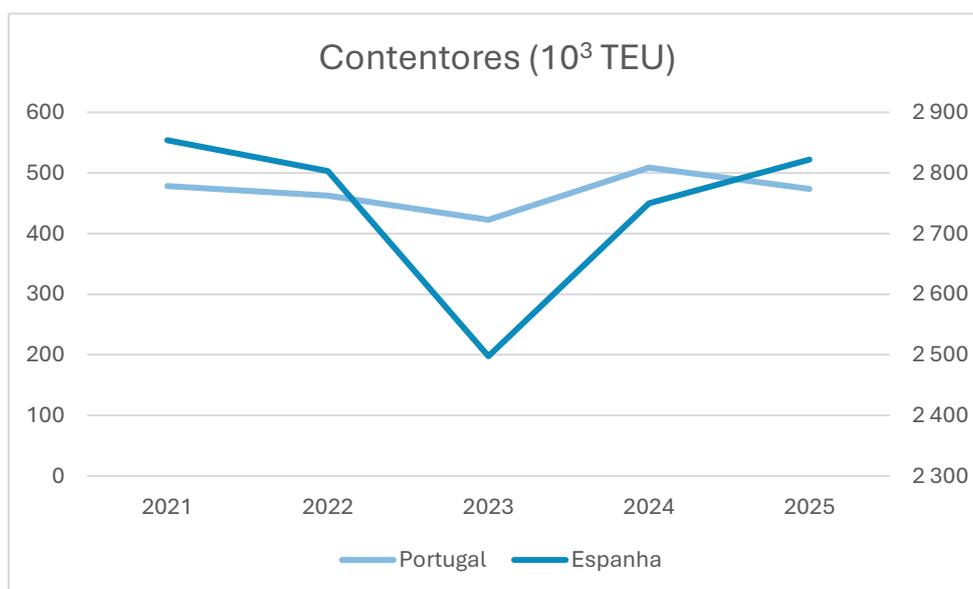
Sistema Portuário	Jan - Fev / 2025 mil TEU	Variação (%)
<b>Portugal</b>	<b>474</b>	<b>-6,9%</b>
<i>Hinterland</i>	267	5,8%
<i>Transshipment</i>	207	-19,4%
<b>Espanha</b>	<b>2 822</b>	<b>2,6%</b>
<i>Hinterland</i>	1 377	8,3%
<i>Transshipment</i>	1 445	-2,2%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho positivo no movimento com o *hinterland*, contudo, com maior dinamismo nos portos espanhóis (+8,3%) que nos portos portugueses (+5,8%).

No caso do tráfego de *transshipment*, ambos os sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-19,4%), quando comparado com Espanha (-2,2%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários no primeiro bimestre, desde 2020, os portos nacionais perderam -0,9% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou uma quebra de -1,1% (ver Gráfico 10).

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



## ANEXO

### Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Fev.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Carga Contentorizada</b>	<b>3 116</b>	<b>307</b>	<b>10,9%</b>	<b>5 463</b>	<b>100,0%</b> <b>41,8%</b>	<b>-440</b>	<b>-7,5%</b>
Viana do Castelo	0			0	0,0%	0	
Leixões	621	110	21,5%	1 107	20,3%	54	5,1%
Aveiro		-7	-100,0%		0,0%	-23	-100,0%
Figueira da Foz	4	-7	-67,0%	16	0,3%	-9	-34,9%
Lisboa	464	111	31,4%	777	14,2%	60	8,4%
Setúbal	126	8	7,0%	228	4,2%	-6	-2,5%
Sines	1 901	92	5,1%	3 335	61,0%	-517	-13,4%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Carga Fraccionada</b>	<b>473</b>	<b>29</b>	<b>6,6%</b>	<b>860</b>	<b>100,0%</b> <b>6,6%</b>	<b>-55</b>	<b>-6,0%</b>
Viana do Castelo	18	2	11,6%	30	3,5%	0	0,2%
Leixões	87	25	41,5%	184	21,4%	18	11,0%
Aveiro	161	7	4,5%	277	32,2%	-50	-15,4%
Figueira da Foz	71	-5	-6,5%	152	17,7%	-10	-6,5%
Lisboa	24	18	264,0%	28	3,3%	15	107,0%
Setúbal	111	-16	-12,4%	187	21,7%	-24	-11,5%
Sines	1	-2	-63,4%	2	0,3%	-3	-53,8%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Ro-Ro</b>	<b>183</b>	<b>62</b>	<b>51,0%</b>	<b>302</b>	<b>100,0%</b> <b>2,3%</b>	<b>79</b>	<b>35,3%</b>
Viana do Castelo	0	0	728,6%	0	0,0%	0	123,1%
Leixões	125	49	64,8%	213	70,7%	74	52,6%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	0	9,9%	4	1,4%	0	12,2%
Setúbal	51	10	25,3%	73	24,1%	-4	-5,5%
Sines	4	2	95,7%	12	3,8%	9	348,5%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Totais</b>	<b>3 772</b>	<b>398</b>	<b>11,8%</b>	<b>6 625</b>	<b>50,7%</b>	<b>-417</b>	<b>-5,9%</b>

Granéis Sólidos	Fev.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Minérios</b>	73	4	6,5%	124	0,0%	-37	-23,0%
Viana do Castelo		0			1,0%	0	
Leixões	33	-12	-27,0%	63		-38	-37,4%
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	40	17	71,0%	61		1	1,2%
Sines		0				0	
Faro		0				0	
<b>Carvão</b>	0	0		36	0,0%	-13	-27,3%
Viana do Castelo		0			0,3%	0	
Leixões		0				0	
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal		0		20		-29	-59,2%
Sines		0		16		16	
Faro		0				0	
<b>Produtos Agrícolas</b>	409	0	-0,1%	753	0,0%	-54	-6,7%
Viana do Castelo		0			5,8%	-12	-100,0%
Leixões	24	-21	-45,7%	72		-14	-16,3%
Aveiro	121	71	141,5%	215		144	201,3%
Figueira da Foz	5	5		12		12	
Lisboa	258	-41	-13,8%	454		-140	-23,6%
Setúbal		-15	-100,0%			-44	-100,0%
Sines		0				0	
Faro		0				0	
<b>Outros Granéis Sólidos</b>	656	55	9,1%	1 134	0,0%	-130	-10,3%
Viana do Castelo	9	-4	-30,2%	37	8,7%	19	101,7%
Leixões	139	69	99,3%	212		-12	-5,2%
Aveiro	107	-7	-5,8%	167		-45	-21,1%
Figueira da Foz	55	2	3,7%	128		-5	-3,6%
Lisboa	118	6	5,4%	215		11	5,5%
Setúbal	207	-16	-7,1%	320		-87	-21,3%
Sines	21	3	19,1%	55		-3	-4,8%
Faro		0				-9	-100,0%
<b>Totais</b>	<b>1 139</b>	<b>59</b>	<b>5,5%</b>	<b>2 047</b>	<b>15,7%</b>	<b>-235</b>	<b>-10,3%</b>

Granéis Líquidos	Fev.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Petróleo Bruto</b>	835	64	8,3%	1 545	100,0%	-135	-8,0%
					11,8%		
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		0			0,0%	0	
Sines	835	64	8,3%	1 545	100,0%	-135	-8,0%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Produtos Petrolíferos</b>	1 074	-104	-8,9%	1 875	100,0%	-383	-17,0%
					14,4%		
Viana do Castelo		-1	-100,0%	4	0,2%	2	159,2%
Leixões	162	-72	-30,9%	258	13,8%	-103	-28,6%
Aveiro	65	13	24,3%	119	6,3%	27	29,6%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	87	11	14,7%	173	9,3%	0	-0,3%
Setúbal	6	0	8,3%	11	0,6%	-9	-45,0%
Sines	754	-55	-6,8%	1 310	69,9%	-299	-18,6%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Gás Liquefeito</b>	419	59	16,2%	729	100,0%	40	5,8%
					5,6%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	15	4	43,8%	25	3,4%	3	13,0%
Aveiro	12	-1	-7,0%	24	3,3%	-2	-6,7%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	1	0	-2,3%	3	0,4%	-1	-32,9%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	391	55	16,4%	677	92,9%	40	6,3%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Outros Granéis Líquidos</b>	144	20	16,3%	242	100,0%	6	2,4%
					1,9%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	4	4		4	1,7%	2	102,7%
Aveiro	73	9	13,5%	129	53,3%	-4	-3,4%
Figueira da Foz	4	4		4	1,6%	4	
Lisboa	34	-8	-18,9%	65	26,8%	1	1,2%
Setúbal	18	7	62,9%	29	11,9%	4	14,0%
Sines	11	5	65,1%	11	4,7%	0	0,2%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Totais</b>	<b>2 473</b>	<b>38</b>	<b>1,6%</b>	<b>4 391</b>	<b>33,6%</b>	<b>-472</b>	<b>-9,7%</b>

