



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Março, 2025



Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias do continente, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT.
2. Alguns dados, principalmente os relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção posterior.
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à Carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva 2009/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de abril de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva.
4. Os elementos relativos a contentores (número, TEU e tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship*, por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica, e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o seu movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	8
2.1. Movimento Geral de Carga	8
✓ Por Porto	10
✓ Por Tipologia de Carga	13
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	17
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	20
2.2. Movimento Geral de Contentores	22
✓ Tráfego Total (TEU)	22
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	24
2.3. Movimento Geral de Navios	26
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	30
3.1. Movimentação de Carga	30
3.2. Tráfego de Contentores	31
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	33

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente registou um desempenho positivo no mês de março, de +2,6%, associado a uma movimentação de 6,8 milhões de toneladas (ver Quadro1).

Esta tendência de recuperação, também evidenciada no mês de fevereiro, regista-se no contexto de uma evolução negativa de -4,5% no primeiro trimestre de 2025, com um total de 19,9 milhões de toneladas.

A tendência de recuperação da quebra verificada no início do ano, também evidenciada no mês de fevereiro, afigura-se coerente com a estimativa rápida a 30 dias das Contas Nacionais do 1.º Trimestre de 2025, apresentadas pelo Instituto Nacional de Estatística, as quais apontam para uma variação homóloga de +1,6% neste trimestre do Produto Interno Bruto (PIB), após um crescimento de +2,8%, também homólogo, no último trimestre de 2024.

Contudo, não poderá ser ignorada uma redução em volume do PIB do primeiro trimestre deste ano relativamente ao do trimestre transato, em -0,5%, atento um abrandamento do consumo privado, bem como do contributo negativo da procura externa líquida, refletindo a desaceleração das exportações de bens e serviços.

Deverá, também, ser ponderada a acentuação dos riscos adversos em torno da projeção para a atividade económica, prevalecendo uma incerteza elevada sobre a evolução da economia mundial, em que aos conflitos militares na Ucrânia e Médio Oriente, bem como ao clima de instabilidade no Mar Vermelho, acrescem novos fatores, com destaque para as alterações na orientação de política geoestratégica e comercial nos Estados Unidos da América, com impacto desestabilizador sobre a atividade, e, em consequência, no transporte marítimo e atividade portuária.

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em março de 2025

Carga movimentada (10 ³ t)				
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo	21	91	0,5%	19,3%
Leixões	1.176	3.315	16,7%	0,5%
Aveiro	523	1.454	7,3%	2,5%
Figueira da Foz	93	406	2,0%	-13,3%
Lisboa	869	2.588	13,0%	4,3%
Setúbal	554	1.482	7,5%	-7,6%
Sines	3.584	10.548	53,0%	-8,0%
Faro				-100,0%
Total	6.820	19.884	100,0%	-4,5%

Variação homóloga				
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	0,0%	-2,6%	-7,8%	-2,9%
Acumulado	-2,0%	-1,4%	-5,6%	-4,4%

Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	59,4	164,7	23,2%	2,9%
Aveiro				-100,0%
Figueira da Foz		2,3	0,3%	-50,3%
Lisboa	37,1	108,0	15,2%	6,4%
Setúbal	13,0	36,7	5,2%	1,4%
Sines	127,2	398,8	56,1%	-11,4%
Total	236,7	710,4	100,0%	-6,2%

Variação homóloga				
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	11,2%	0,7%	-10,9%	5,0%
Acumulado	10,0%	-1,8%	-9,5%	14,8%

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo	19	54	2,5%	35,0%
Leixões	177	525	23,9%	0,2%
Aveiro	82	230	10,5%	-2,5%
Figueira da Foz	25	92	4,2%	-3,2%
Lisboa	182	507	23,1%	6,1%
Setúbal	147	393	17,9%	3,4%
Sines	124	388	17,7%	-12,8%
Faro				-100,0%
Portimão	5	6	0,3%	100,0%
Total	761	2.195	100,0%	-0,5%

Variação homóloga				
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	0,1%	3,0%	-9,4%	-7,8%
Acumulado	-7,2%	-3,0%	3,9%	-5,1%

Ao nível de cada porto, para além de Viana do Castelo e de Aveiro, que mantém evoluções positivas, respetivamente, desde janeiro e desde fevereiro, concretizando neste trimestre desempenhos positivos, também respetivamente, de +19,3% (+15 mil toneladas) e de +2,5% (+36 mil toneladas), infletiram a redução de tráfego anterior para evoluções acumuladas favoráveis, também os portos de Lisboa para +4,3% (+106 mil toneladas) e de Leixões para +0,5% (+16 mil toneladas).

Os restantes portos mantêm-se com desempenhos negativos, mas com Sines e Setúbal a atenuarem as quebras de movimentação anteriores, atualmente com decréscimos de, respetivamente, -8% (-922 mil toneladas) e -7,6% (-122 mil toneladas), a Figueira da Foz a piorar o seu desempenho, agora com -13,3% (-62 mil toneladas) e Faro a manter-se ainda sem movimento no corrente ano.

O movimento de contentores também se reduziu no primeiro trimestre de 2025, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, concretamente -6,2%, ou seja, de -47 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés) (ver Quadro 1), mas a também registar alguma recuperação relativamente ao primeiro bimestre (-6,9%). Este facto deve-se a uma evolução positiva do mercado dos contentores nos portos de Lisboa (+7 mil TEU; +6,4%), de Leixões (+5

mil TEU; +2,9%) e de Setúbal (+491 TEU; +1,4%), a par da manutenção das quebras de movimentação no porto de Sines (-51 mil TEU; -11,4%) e da Figueira da Foz (-2 mil TEU; -50,3%), bem como da continuada ausência de movimentação de contentores no porto de Aveiro (-5 mil TEU; -100%).

O número de escalas de navios em março observou um incremento de +7,5%, com 761 escalas, dando origem a que o mesmo indicador para o primeiro trimestre de 2025, cifrado em 2 195 escalas de navios, reduzisse consideravelmente a sua expressão negativa para -0,5% (ver Quadro 1).

Por infraestrutura portuária, constatou-se o aumento do número de escalas de navios em Viana do Castelo, Leixões, Lisboa, Setúbal e Portimão e a 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 (+177 mil toneladas; +86,3%) no porto de Aveiro, da Carga Contentorizada (+110 mil toneladas; +6,9%) e da Carga *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (+108 mil toneladas; +46,8%) em Leixões, e dos Outros Granéis Sólidos (+94 mil toneladas; +40,5%) e da Carga Contentorizada (+86 mil toneladas; +7,9%) no porto de Lisboa; e
- A redução da Carga Contentorizada (-869 mil toneladas; -15,2%), dos Produtos Petrolíferos (-305 mil toneladas; -13,2%) e dos Minérios (-75 mil toneladas; -100%) em Sines, dos Produtos Agrícolas (-69 mil toneladas; -9%) no porto de Lisboa, dos Produtos Petrolíferos (-66 mil toneladas; -13,8%) e dos Minérios (-57 mil toneladas; -37,9%) em Leixões, e da Carga Fracionada (-50 mil toneladas; -10,3%) no porto de Aveiro.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, nos primeiros três meses de 2025, foram desembarcadas 11,8 milhões de toneladas, que representaram 59,4% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -2,8% (-345 mil toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 8,1 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -6,9% (-602 mil toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro trimestre 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 -4,5%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -0,7%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que cresceu +0,5%, comparativamente com a redução de -6,2% dos portos nacionais.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

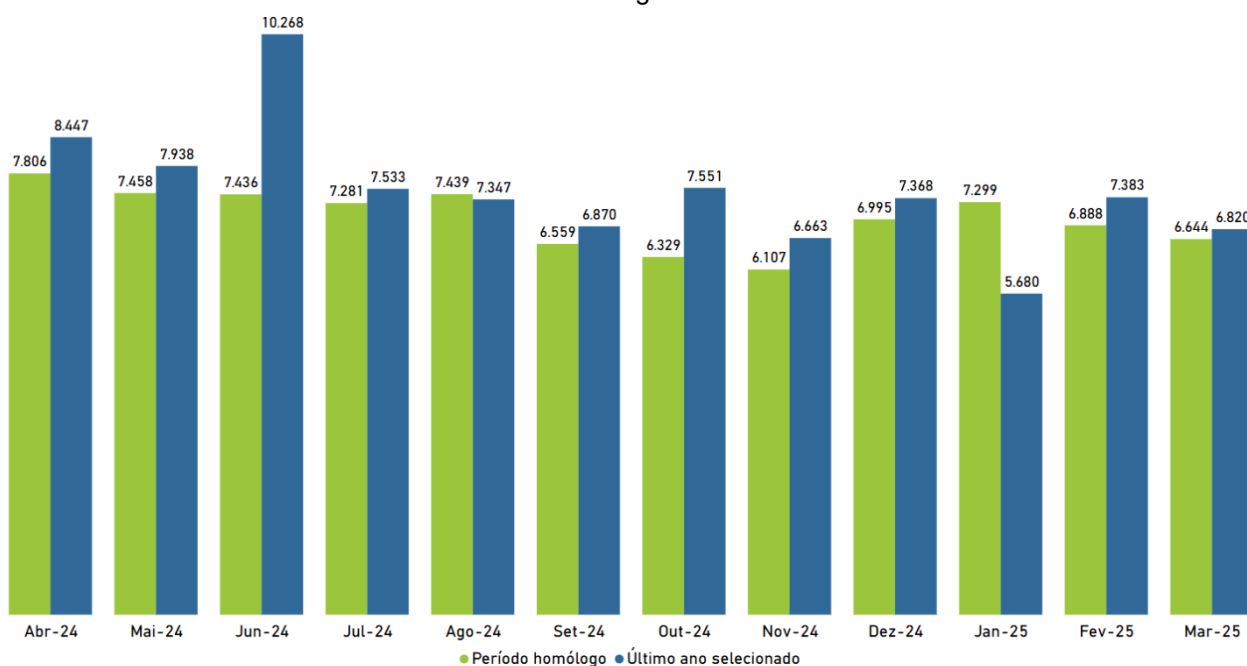
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente no primeiro trimestre de 2025, relativamente a:

- Movimento de carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- Movimento geral de contentores, em termos globais e em cada um dos segmentos de tráfego de *transhipment* e com o *hinterland*; e
- Movimento de navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

2.1. Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de março cifrou-se em 6,8 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +2,6% relativamente ao mês homólogo de 2024, recuperando parcialmente a tendência de quebra que foi constatada no primeiro bimestre, e, desta forma, atenuando o decréscimo global do primeiro trimestre para -4,5%, num movimento total de 19,9 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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



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

Carga movimentada (10^3 t)				
Portos	Mensal (10^3t)	Acumulado anual (10^3t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	21	91	0,5%	19,3%
Leixões	1.176	3.315	16,7%	0,5%
Aveiro	523	1.454	7,3%	2,5%
Figueira da Foz	93	406	2,0%	-13,3%
Lisboa	869	2.588	13,0%	4,3%
Setúbal	554	1.482	7,5%	-7,6%
Sines	3.584	10.548	53,0%	-8,0%
Faro				-100,0%
Total	6.820	19.884	100,0%	-4,5%

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	0,0%	-2,6%	-7,8%	-2,9%	2,6%
Acumulado	-2,0%	-1,4%	-5,6%	4,4%	-4,5%

Esta tendência de recuperação, também evidenciada no mês de fevereiro, afigura-se coerente com a estimativa rápida a 30 dias das Contas Nacionais do 1.º Trimestre de 2025, apresentadas pelo Instituto Nacional de Estatística, as quais apontam para uma variação homóloga de +1,6% neste trimestre do Produto Interno Bruto (PIB), após um crescimento de +2,8%, também homólogo, no último trimestre de 2024.

Contudo, não poderá ser ignorada uma redução em volume do PIB do primeiro trimestre deste ano relativamente ao do trimestre transato, em -0,5%, atento um abrandamento do consumo privado, bem como do contributo negativo da procura externa líquida, refletindo a desaceleração das exportações de bens e serviços.

Por sua vez, o Boletim Económico do Banco de Portugal de março de 2025, aponta para um crescimento da economia portuguesa em 2025 de +2,3%, ou seja, melhor que em 2024 (+1,9%), e que deverá abrandar nos anos seguintes (+2,1% em 2026 e +1,7% em 2027), beneficiando do

alívio das condições financeiras e subjacente a uma possível aceleração da procura externa e uma execução mais concentrada em 2026 dos fundos europeus.

Deverá, também, ser ponderada a acentuação dos riscos adversos em torno da projeção para a atividade económica, prevalecendo uma incerteza elevada sobre a evolução da economia mundial, em que aos conflitos militares na Ucrânia e Médio Oriente, bem como ao clima de instabilidade no Mar Vermelho, acrescem novos fatores, com destaque para as alterações na orientação de política geoestratégica e comercial nos Estados Unidos da América, com impacto desestabilizador sobre a atividade, e, em consequência, no transporte marítimo e atividade portuária.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nos primeiros trimestres dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de redução (-1,9%), influenciada pela quebra média de tráfego de -3,2% no porto de Leixões, de -3% em Sines, de -0,8% em Setúbal e ainda de -100% em Faro, contrariada por tendências de crescimento médio em Lisboa (+3,4%), Figueira da Foz (+1,4%), Viana do Castelo (+0,5%) e Aveiro (+0,3%) (ver Quadro 3).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) no primeiro trimestre em 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	89	92	86	76	91	0,5 %	87	0,5 %
⊕ Leixões	3.781	3.666	3.527	3.299	3.315	16,7 %	3.517	-3,2 %
⊕ Aveiro	1.435	1.395	1.416	1.418	1.454	7,3 %	1.424	0,3 %
⊕ Figueira da Foz	384	468	506	468	406	2,0 %	446	1,4 %
⊕ Lisboa	2.263	2.622	2.820	2.482	2.588	13,0 %	2.555	3,4 %
⊕ Setúbal	1.528	1.519	1.665	1.604	1.482	7,5 %	1.560	-0,8 %
⊕ Sines	11.923	11.358	9.906	11.469	10.548	53,0 %	11.041	-3,0 %
⊕ Faro	24	7	20	13			13	-100,0 %
Total	21.427	21.127	19.946	20.831	19.884	100,0 %	20.643	-1,9 %

✓ Por Porto

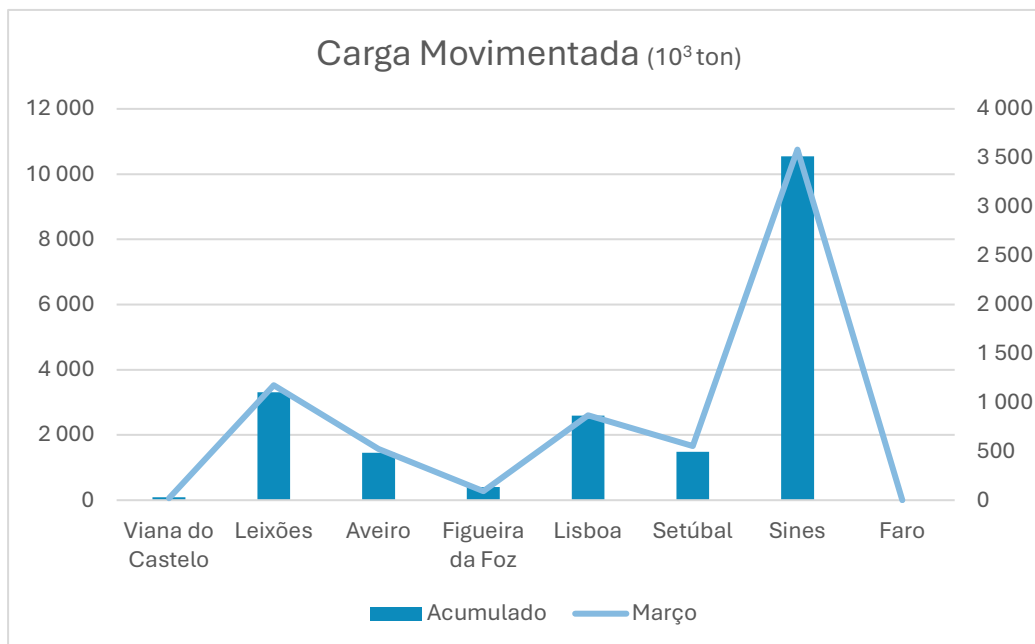
Constata-se que, para além de Viana do Castelo e de Aveiro, que mantém evoluções positivas, respetivamente, desde janeiro e desde fevereiro, concretizando neste trimestre movimentos, e

desempenhos positivos, concretamente e respetivamente de 91 mil toneladas (+15 mil toneladas; +19,3%) e de 1,5 milhões de toneladas (+36 mil toneladas; +2,5%), infletiram a redução de tráfego anterior para evoluções acumuladas favoráveis, também os portos de Lisboa, movimentando 2,6 milhões de toneladas, para +4,3% (+106 mil toneladas), e de Leixões, com um movimento de +3,3 milhões de toneladas, para +0,5% (+16 mil toneladas).

Os restantes portos mantêm-se com desempenhos negativos, nomeadamente:

- Sines, que é o porto que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (53%), tendo movimentado nos primeiros três meses de 2025, 10,5 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-922 mil toneladas; -8%), sem prejuízo da recuperação observada relativamente ao primeiro bimestre (-11,4%);
- Setúbal, que movimentou 1,5 milhões de toneladas e registou uma quebra de -7,6% (-122 mil toneladas), também indiciando uma recuperação parcial relativamente aos dois meses anteriores (-17,6%);
- Na Figueira da Foz, onde foram movimentadas 406 mil toneladas de carga, registou-se uma quebra de -13,3% (-62 mil toneladas), agravando um desempenho negativo do primeiro bimestre (-2,6%);
- O porto de Faro manteve uma movimentação nula, à semelhança do que ocorreu nos dois primeiros meses do ano.

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



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

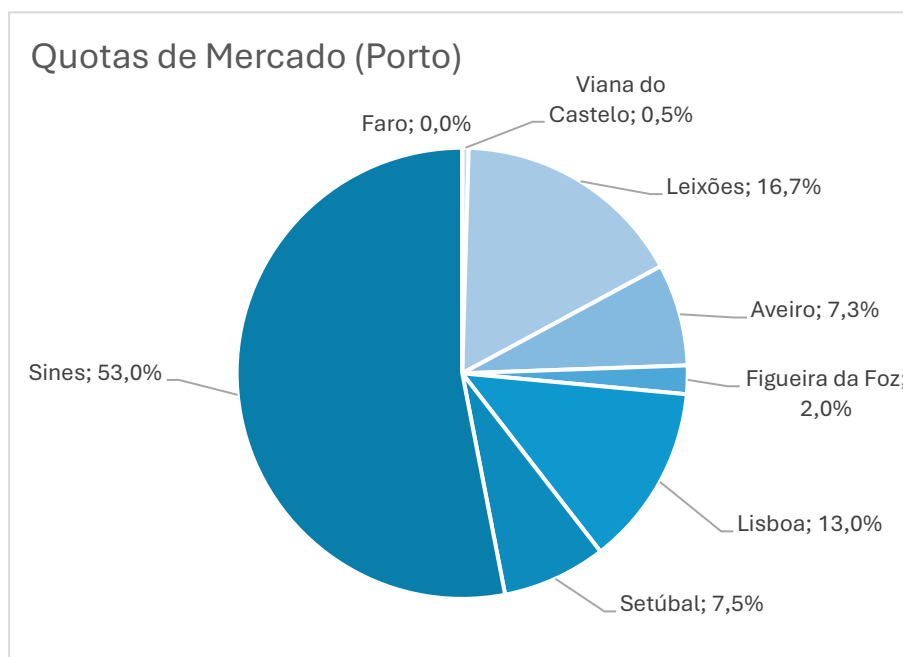
Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	21	0,3%	6 ●	40,1%	91	0,5%	15 ●	19,3%
⊕ Leixões	1.176	17,2%	32 ●	2,8%	3.315	16,7%	16 ●	0,5%
⊕ Aveiro	523	7,7%	-11 ●	-2,0%	1.454	7,3%	36 ●	2,5%
⊕ Figueira da Foz	93	1,4%	-54 ●	-36,6%	406	2,0%	-62 ●	-13,3%
⊕ Lisboa	869	12,7%	161 ●	22,7%	2.588	13,0%	106 ●	4,3%
⊕ Setúbal	554	8,1%	76 ●	16,0%	1.482	7,5%	-122 ▼	-7,6%
⊕ Sines	3.584	52,6%	-30 ●	-0,8%	10.548	53,0%	-922 ▼	-8,0%
⊕ Faro			-4 ●	-100,0%			-13 ●	-100,0%
Total	6.820	100,0%	176 ●	2,6%	19.884	100,0%	-947 ▼	-4,5%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 53%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por

ordem decrescente: Leixões (16,7%); Lisboa (13%); Setúbal (7,5%); Aveiro (7,3%); Figueira da Foz (2%); 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

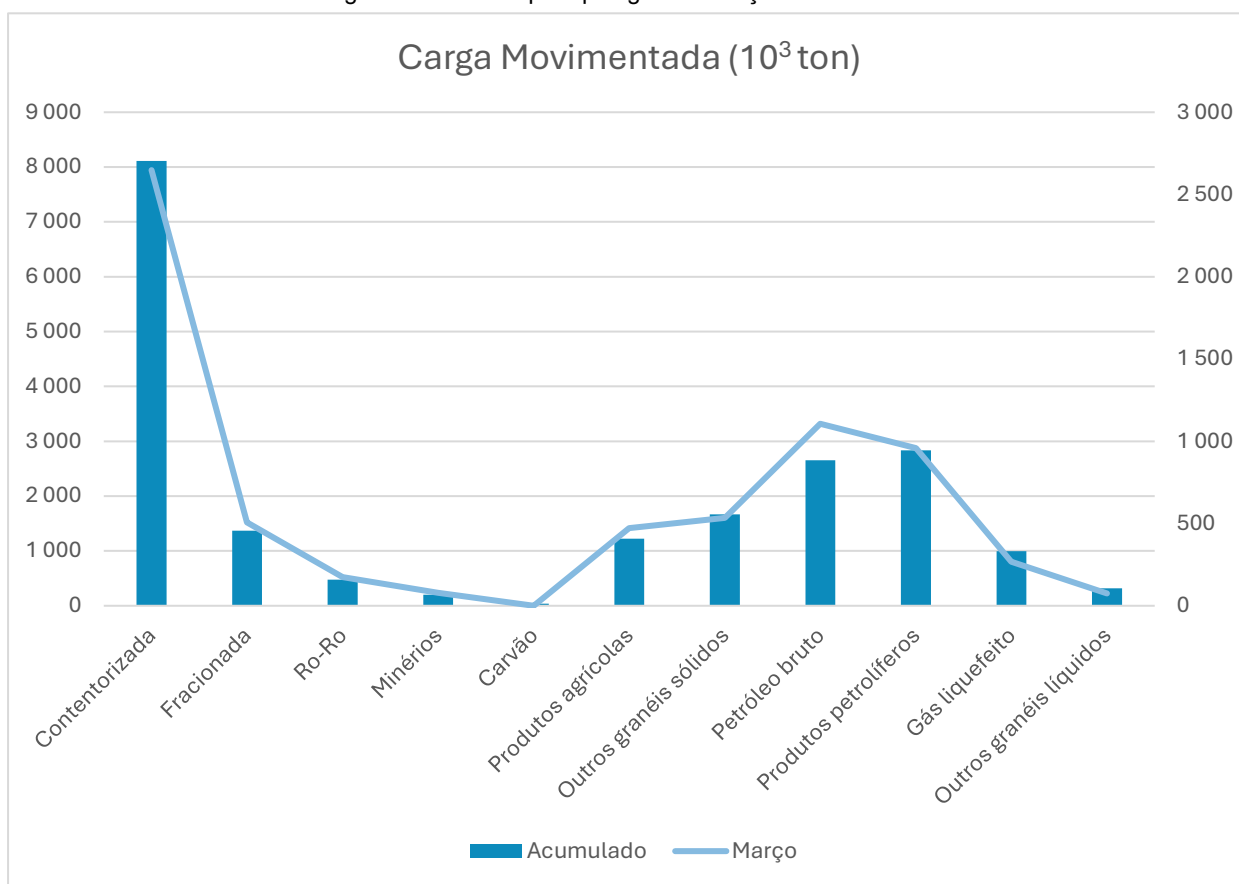
As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (40,8%), os Produtos Petrolíferos (14,3%) e o Petróleo Bruto (13,3%), que representam no seu conjunto 68,4% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no primeiro trimestre de 2025, as duas primeiras registaram variações homólogas negativas de, respetivamente -8,3% (-736 mil toneladas) e -12% (-387 mil toneladas), mas o Petróleo Bruto cresceu +11,1% (+265 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,4%), da Carga Fracionada (6,9%), dos Produtos Agrícolas (6,2%) e do Gás Liquefeito (5%), tendo as duas primeiras tipologias registado quebras, respetivamente, de -2,6% (-45 mil toneladas) e de -3,7% (-52 mil toneladas), enquanto que os Produtos Agrícolas e Gás Liquefeito tiveram evoluções favoráveis de, respetivamente, +3% (+36 mil toneladas) e +5% (+48 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, a evolução dos mercados foi a seguinte:

- A Carga Ro-Ro foi a única que cresceu, concretamente +26,6% (+100 mil toneladas);
- Os Minérios foram a tipologia deste conjunto que registou a maior quebra (-131 mil toneladas; -39,2%);
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma redução de -6,5% (-22 mil toneladas); e
- O Carvão viu o seu movimento cair -37,3% (-21 mil toneladas).

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



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

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	3.328	48,8%	-272 ▼	-7,6%	9.953	50,1%	-688 ▼	-6,5%
Contentorizada	2.648	38,8%	-296 ▼	-10,1%	8.111	40,8%	-736 ▼	-8,3%
Fracionada	506	7,4%	3 ●	0,6%	1.366	6,9%	-52 ●	-3,7%
Ro-Ro	173	2,5%	21 ●	13,9%	476	2,4%	100 ●	26,6%
Granéis sólidos	1.085	15,9%	73 ●	7,2%	3.132	15,8%	-162 ▼	-4,9%
Minérios	79	1,2%	-94 ●	-54,3%	204	1,0%	-131 ▼	-39,2%
Carvão			-8 ●	-100,0%	36	0,2%	-21 ●	-37,3%
Produtos agrícolas	471	6,9%	90 ●	23,7%	1.224	6,2%	36 ●	3,0%
Outros granéis sólidos	534	7,8%	85 ●	18,8%	1.669	8,4%	-45 ●	-2,6%
Granéis líquidos	2.407	35,3%	375 ●	18,4%	6.798	34,2%	-97 ●	-1,4%
Petróleo bruto	1.106	16,2%	399 ●	56,5%	2.652	13,3%	265 ●	11,1%
Produtos petrolíferos	959	14,1%	-5 ●	-0,5%	2.833	14,3%	-387 ▼	-12,0%
Gás liquefeito	267	3,9%	8 ●	3,1%	996	5,0%	48 ●	5,0%
Outros granéis líquidos	75	1,1%	-28 ●	-27,1%	317	1,6%	-22 ●	-6,5%
Total	6.820	100,0%	176 ●	2,6%	19.884	100,0%	-947 ▼	-4,5%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 10 milhões de toneladas, tendo observado uma redução de -6,5% (-688 mil toneladas) relativamente ao primeiro trimestre de 2024, principalmente devido à quebra da Carga Contentorizada, que se cifrou em 8,1 milhões de toneladas (-736 mil toneladas; -8,3%), essencialmente como consequência dos decréscimos registados nos portos de Sines (-869 mil toneladas; -15,2%), a que se seguiu Aveiro, sem movimento de carga contentorizada (-43 mil toneladas; -100%), Figueira da Foz (-16 mil toneladas; -48,7%) e Setúbal (-5 mil toneladas; -1,3%). Em contrapartida, a carga transportada em contentores cresceu em Leixões (+110 mil toneladas; +6,9%) e Lisboa (+86 mil toneladas; +7,9%).

Constatou-se igualmente um contributo negativo da Carga Fracionada que se reduziu em -3,7% (-52 mil toneladas), para um total de 1,4 milhões de toneladas, com base nas quebras deste tráfego nos portos de Aveiro (-50 mil toneladas; -10,3%), Figueira da Foz

(-20 mil toneladas; -8,4%), Leixões (-20 mil toneladas; -6,3%), e Sines (-6 mil toneladas; -69%), parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Lisboa (+24 mil toneladas; +68,5%), Setúbal (+16 mil toneladas; +5,4%) e Viana do Castelo (+4 mil toneladas; +9,5%).

Em contraponto, no tráfego Ro-Ro observou-se um aumento de +26,6% (+100 mil toneladas), totalizando 476 mil toneladas, tendo por base nos crescimentos verificados nos portos de Leixões (+108 mil toneladas; +46,8%), de Sines (+6 mil toneladas; +92,1%) e de Lisboa (+1 mil toneladas; +12,6%), apenas ligeiramente mitigados por Setúbal (-15 mil toneladas; -11,1%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 3,1 milhões de toneladas, reduziram-se em -4,9% (-162 mil toneladas), devido à quebra observada na maioria dos mercados globais desta categoria, mas principalmente dos Minérios que, com um movimento de 204 mil toneladas, caíram -39,2% (-131 mil toneladas), com base nas reduções constatadas nos portos de Sines (-75 mil toneladas; -100%) e de Leixões (-57 mil toneladas; -37,9%), observando-se apenas uma variação positiva em Setúbal (+1 mil toneladas; +1%).

Seguiu-se o decréscimo no mercado dos Outros Granéis Sólidos, com um movimento de 1,7 milhões de toneladas (-45 mil toneladas; -2,6%), com base em Aveiro (-52 mil toneladas; -15,9%), Figueira da Foz (-38 mil toneladas; -19,6%), Leixões (-33 mil toneladas; -10,1%), Setúbal (-28 mil toneladas; -5,3%) e Faro (-13 mil toneladas; -100%), parcialmente mitigado pelo crescimento nos portos de Lisboa (+94 mil toneladas; +40,5%) e de Sines (+7 mil toneladas; +9,8%).

Também no Carvão, com um movimento de 36 mil toneladas, se verificou um decréscimo de movimentação de -37,3% (-21 mil toneladas), devido a uma redução de -64,8% (-37 mil toneladas) no porto de Setúbal, parcialmente atenuada por Sines (+16 mil toneladas).

Em sentido contrário, o mercado global dos Produtos Agrícolas aumentou +3% (+36 mil toneladas), num movimento de 1,2 milhões de toneladas, com suporte nas evoluções favoráveis constatadas nos portos de Aveiro (+177 mil toneladas; +86,3%) e da Figueira da Foz (+12 mil toneladas), mitigados em parte pelas quebras verificadas em Lisboa (-69 mil toneladas; -9%), Setúbal (-44 mil toneladas; -100%), Leixões (-28 mil toneladas; -17,3%) e Viana do Castelo (-12 mil toneladas; -100%); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 6,8 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -1,4% (-97 mil toneladas), a maior quebra provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -12% (-387

mil toneladas) para 2,8 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-305 mil toneladas; -13,2%), também apoiada por Leixões (-66 mil toneladas; -13,8%), Lisboa (-24 mil toneladas; -8,9%) e Setúbal (-6 mil toneladas; -25,2%), e parcialmente contrariada pelos incrementos registados em Aveiro (+9 mil toneladas; +6,6%) e Viana do Castelo (+4 mil toneladas; +139,5%).

Os Outros Granéis Líquidos também decresceram -6,5% (-22 mil toneladas), movimentando globalmente 317 mil toneladas, devido à quebra verificada em todos os portos, com exceção de Leixões e da Figueira da Foz que, sensivelmente em termos absolutos, mantiveram um nível de movimentação semelhante ao trimestre homólogo de 2024. A maior redução foi observada no porto de Sines, com -36,4% (-10 mil toneladas), a que se seguiram Setúbal (-5 mil toneladas; -12,6%) e Lisboa (-5 mil toneladas; -5,5%), e, depois, Aveiro (-2 mil toneladas; -1,1%).

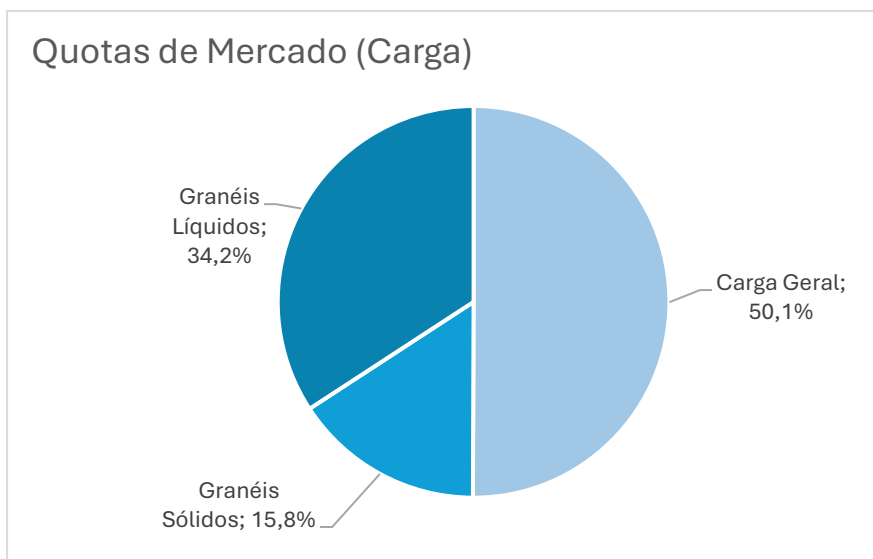
Em contrapartida, o Petróleo Bruto aumentou +11,1% (+265 mil toneladas) para 2,7 milhões de toneladas e foi exclusivamente movimentado no porto de Sines.

Finalmente, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 996 mil toneladas, cresceu globalmente em +5% (+48 mil toneladas), com suporte no crescimento dos mercados de Sines (+50 mil toneladas; +5,8%) e de Leixões (+1 mil toneladas; +2,7%), e que foi mitigado pelas reduções em Aveiro (-2 mil toneladas; -5,1%) e Lisboa (-1 mil toneladas; -17,6%).

✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 50,1% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,8% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 34,2% (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	43	0,4%	41	1,3%	7	0,1%	91	0,5%
Leixões	2 340	23,5%	519	16,6%	456	6,7%	3 315	16,7%
Aveiro	440	4,4%	659	21,0%	355	5,2%	1 454	7,3%
Figueira da Foz	233	2,3%	169	5,4%	4	0,1%	406	2,0%
Lisboa	1 238	12,4%	1 022	32,6%	329	4,8%	2 588	13,0%
Setúbal	795	8,0%	633	20,2%	55	0,8%	1 482	7,5%
Sines	4 865	48,9%	90	2,9%	5 593	82,3%	10 548	53,0%
Faro		0,0%		0,0%		0,0%	0	0,0%
Totais Categoria	9 953	50,1%	3 132	15,8%	6 798	34,2%	19 884	100,0%
		100,0%		100,0%		100,0%		

Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 23 mercados, no valor global de +1 milhão de toneladas, a par de uma quebra em 32 mercados, representando -2 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o primeiro trimestre de 2024, de -947 mil toneladas, ou seja, -4,5%, 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. (%)
Carga geral	43	9,6%	2 340	9,3%	440	-17,5%	233	-13,3%	1 238	9,8%	795	-0,4%	4 865	-15,2%	0		9 953	-6,5%
Contentorizada	0	344,4%	1 708	6,9%		-100,0%	16	-48,7%	1 172	7,9%	364	-1,3%	4 851	-15,2%			8 111	-8,3%
Fracionada	43	9,5%	293	-6,3%	440	-10,3%	217	-8,4%	59	68,5%	312	5,4%	3	-69,0%			1 366	-3,7%
Ro-Ro	0	81,4%	339	46,8%					7	12,6%	118	-11,1%	12	92,1%			476	26,6%
Granéis sólidos	41	19,8%	519	-18,5%	659	23,2%	169	-13,5%	1 022	2,5%	633	-14,5%	90	-37,0%	0	-100,0%	3 132	-4,9%
Minérios			94	-37,9%							110	1,0%		-100,0%			204	-39,2%
Carvão											20	-64,8%	16				36	-37,3%
Produtos agrícolas		-100,0%	134	-17,3%	381	86,3%	12		696	-9,0%		-100,0%					1 224	3,0%
Outros granéis sólidos	41	84,8%	290	-10,1%	278	-15,9%	157	-19,6%	325	40,5%	503	-5,3%	74	9,8%		-100,0%	1 669	-2,6%
Granéis líquidos	7	139,5%	456	-12,5%	355	1,4%	4	-4,0%	329	-8,2%	55	-16,9%	5 593	0,0%	0		6 798	-1,4%
Petróleo bruto													2 652	11,1%			2 652	11,1%
Produtos petrolíferos	7	139,5%	415	-13,8%	143	6,6%			241	-8,9%	17	-25,2%	2 010	-13,2%			2 833	-12,0%
Gás liquefeito			37	2,7%	40	-5,1%			5	-17,6%			914	5,8%			996	5,0%
Outros granéis líquidos			4	1,0%	171	-1,1%	4	-4,0%	83	-5,5%	38	-12,6%	17	-36,4%			317	-6,5%
Total Geral	91	19,3%	3 315	0,5%	1 454	2,5%	406	-13,3%	2 588	4,3%	1 482	-7,6%	10 548	-8,0%	0	-100,0%	19 884	-4,5%

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 e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -8,3% em relação ao primeiro trimestre do ano anterior, e onde se constatarem quebras de tráfego nos mercados de Sines, Aveiro (sem movimentação de carga contentorizada), Figueira da Foz e Setúbal, e crescimentos em Leixões e Lisboa.

A Carga Fracionada, que representa 6,9% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos com exceção de Faro, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Lisboa, Setúbal e Viana do Castelo, e quebras nos restantes portos.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,4%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +46,8%, suportando uma evolução positiva global de +26,6%, ocorrendo este mercado com expressão, também nos portos de Setúbal, onde observou uma quebra de -11,1%, de Sines, que constatou um incremento de +92,1%, e de Lisboa, com um acréscimo de +12,6%.

Os Minérios, com uma expressão de 1% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram quebras nos mercados associados aos portos de Sines e de Leixões, a par de um crescimento muito ligeiro em Setúbal, originando uma evolução negativa deste segmento de tráfego de -39,2%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, registou uma redução global de -37,3%, 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 6,2% do tráfego total, cresceram nos portos de Aveiro e Figueira da Foz, observando um comportamento inverso em Lisboa, Setúbal, Leixões e Viana do Castelo, originando um saldo global de movimentação de +3%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,4% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -2,6%, com base nas reduções nos portos de Aveiro, da Figueira da Foz, de Leixões, de Setúbal e de Faro, e apenas com aumentos de movimentação nos portos de Lisboa, de Viana do Castelo e de Sines.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 13,3% do movimento total, registou um incremento de +11,1%, tendo por base o crescimento deste tráfego no porto de Sines, onde foi movimentado exclusivamente.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,3% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -12%, devido às reduções verificadas em Sines, Leixões, Lisboa e Setúbal, apenas parcialmente contrariadas pelos incrementos observados nos portos de Aveiro e Viana do Castelo.

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

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -6,5%, essencialmente com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Sines, de Setúbal, de Lisboa e de 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

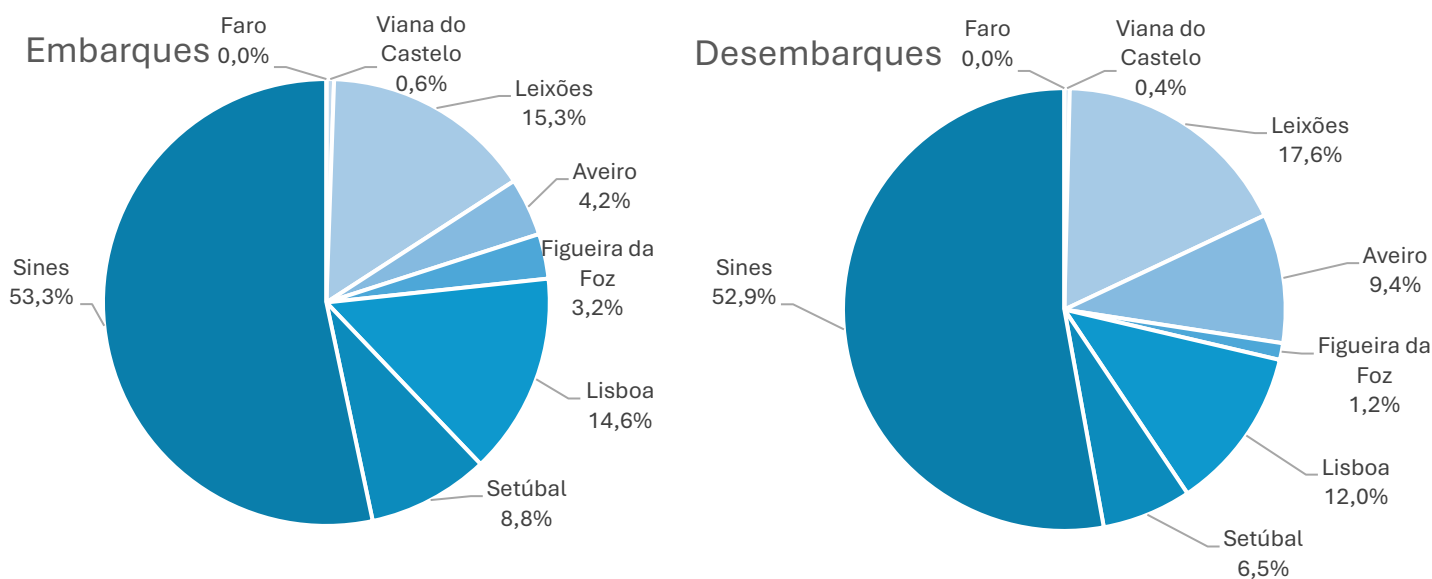
O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente aos tráfegos de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que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

O volume de desembarques registado nos primeiros três meses de 2025, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 59,4% do movimento portuário e registou um

total de 11,8 milhões de toneladas, representando uma quebra de -2,8% (-345 mil toneladas), relativamente ao trimestre homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 8,1 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -6,9% (-602 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-Mar / 2025 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	45	47	48,8%	51,2%	2	5,0%	13	37,2%
Leixões	1 234	2 081	37,2%	62,8%	99	8,7%	-83	-3,8%
Aveiro	338	1 115	23,3%	76,7%	-13	-3,7%	49	4,6%
Figueira da Foz	262	144	64,5%	35,5%	-60	-18,7%	-2	-1,2%
Lisboa	1 176	1 412	45,4%	54,6%	150	14,6%	-44	-3,0%
Setúbal	710	772	47,9%	52,1%	-96	-12,0%	-26	-3,2%
Sines	4 301	6 247	40,8%	59,2%	-669	-13,5%	-252	-3,9%
Faro					-13	-100,0%		
Total Geral	8 065	11 819	40,6%	59,4%	-602	-6,9%	-345	-2,8%

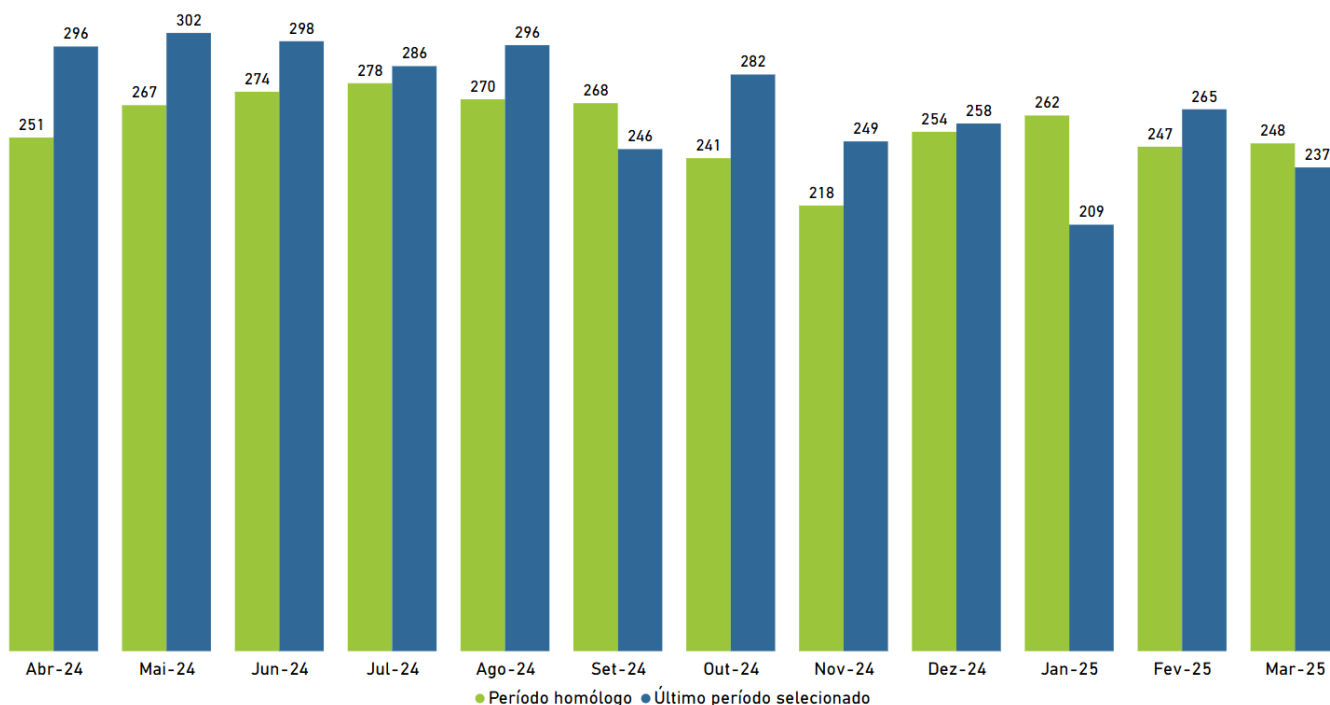
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 40,8%, e ainda parte da quota de 2,4% 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 entre janeiro e março de 2025 um movimento de 710 mil TEU, decrescendo -6,2% (-47 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, tendo, na mesma linha, o mês de março observado uma quebra de -4,7% (-12 mil TEU), cifrando-se em 237 mil TEU, mas, mesmo assim, atenuando muito ligeiramente a quebra que tinha sido observada no primeiro bimestre (-6,9%) (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

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



Quadro 9 – Contentores movimentados em março e acumulado de 2025

Contentores movimentados (10^3 TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	59,4	164,7	23,2%	2,9%
Aveiro				-100,0%
Figueira da Foz		2,3	0,3%	-50,3%
Lisboa	37,1	108,0	15,2%	6,4%
Setúbal	13,0	36,7	5,2%	1,4%
Sines	127,2	398,8	56,1%	-11,4%
Total	236,7	710,4	100,0%	-6,2%

Variação hómologa					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	11,2%	0,7%	-10,9%	5,0%	-4,7%
Acumulado	10,0%	-1,8%	-9,5%	14,8%	-6,2%

A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-51 mil TEU; -11,4%) observada no porto de Sines que, movimentando 399 mil TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (56,1%) 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 (-2 mil TEU; -50,3%).

Em contraponto, verificaram-se registos positivos nos portos de Leixões, movimentando 165 mil TEU (+5 mil TEU; +2,9%), de Lisboa, com um movimento de 108 mil TEU (+7 mil TEU; +6,4%) e de Setúbal, com 37 mil TEU (+491 TEU; +1,4%).

Se analisarmos o primeiro trimestre dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência decrescente (-1,1%), resultando da tendência negativa dos portos da Figueira da Foz (-16,6%), de Setúbal (-5,3%), de Sines (-2,5%) e de Leixões (-0,5%), e cujo crescimento médio no porto de Lisboa (+6,8%) não foi suficiente para compensar (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) no primeiro trimestre em 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	168,3	176,5	166,4	160,1	164,7	23,2%	167,2	-0,5%
Aveiro			3,4	5,0			1,7	
Figueira da Foz	4,7	3,4	5,3	4,6	2,3	0,3%	4,0	-16,6%
Lisboa	82,9	93,0	91,7	101,5	108,0	15,2%	95,4	6,8%
Setúbal	45,5	42,1	41,9	36,2	36,7	5,2%	40,5	-5,3%
Sines	440,6	413,5	350,6	450,0	398,8	56,1%	410,7	-2,5%
Total	742,1	728,4	659,4	757,3	710,4	100,0%	719,5	-1,1%

✓ Tráfego com o *Hinterland* e em *Transshipment* (TEU)

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além 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	149	90,2%	37,0%	0,7%	16	9,8%	5,2%	28,9%	165
Aveiro			0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	2	100,0%	0,6%	-50,3%		0,0%	0,0%		2
Lisboa	102	94,5%	25,4%	1,8%	6	5,5%	1,9%	411,1%	108
Setúbal	35	96,2%	8,8%	4,8%	1	3,8%	0,4%	-45,1%	37
Sines	113	28,4%	28,2%	29,0%	286	71,6%	92,4%	-21,2%	399
Total Geral	401	56,5%	100,0%	5,9%	309	43,5%	100,0%	-18,3%	710

O volume de TEU movimentado em janeiro e março de 2025 com o *hinterland* (401 mil TEU), que apresentou uma proporção geral de 56,5%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37%, a que se seguiram os portos de Sines, com 28,2%, e de Lisboa, com 25,4%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,8%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,6%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 28,4%, 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* (309 mil TEU), que correspondeu a 43,5% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 71,6%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 9,8%, 5,5% e 3,8%.

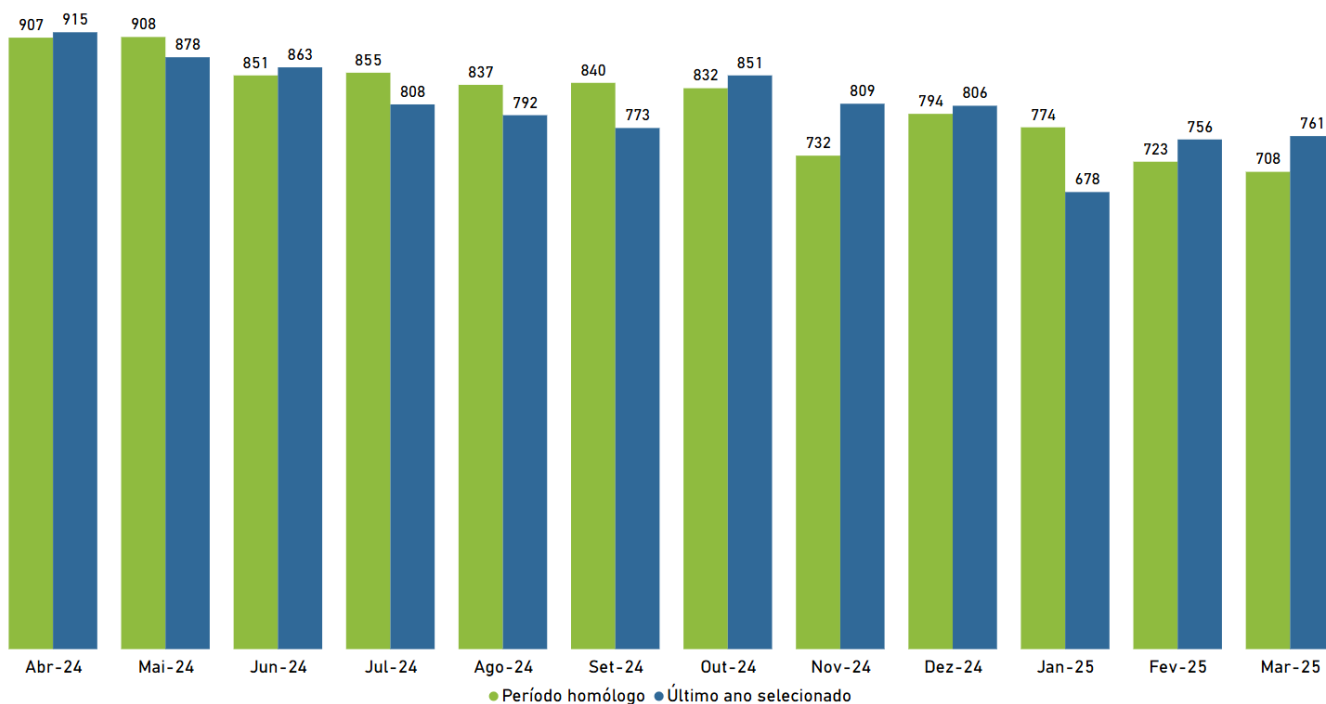
A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 92,4%, a que se seguem os portos de Leixões (5,2%), de Lisboa (1,9%) e de Setúbal (0,4%).

2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário, registou em março um crescimento de +7,5% do movimento de navios, cifrando-se em 761 escalas, resultando num total de 2 195 escalas de navios no primeiro trimestre de 2025, reduzindo consideravelmente a sua expressão negativa para -0,5% (no primeiro bimestre foi de -4,2%) (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Por infraestrutura portuária, constatou-se o aumento do número de escalas de navios em Viana do Castelo, Leixões, Lisboa, Setúbal e Portimão e a redução de escalas nos demais portos.

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



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

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	19	54	2,5%	35,0%
Leixões	177	525	23,9%	0,2%
Aveiro	82	230	10,5%	-2,5%
Figueira da Foz	25	92	4,2%	-3,2%
Lisboa	182	507	23,1%	6,1%
Setúbal	147	393	17,9%	3,4%
Sines	124	388	17,7%	-12,8%
Faro				-100,0%
Portimão	5	6	0,3%	100,0%
Total	761	2.195	100,0%	-0,5%

Variação hómologa					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	0,1%	3,0%	-9,4%	-7,8%	7,5%
Acumulado	-7,2%	-3,0%	3,9%	-5,1%	-0,5%

Analisando os meses de janeiro a março dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-1,2%), influenciada pelos portos de Faro (-100%), Sines (-5,6%), Aveiro (-4,4%), Leixões (-3,4%), Viana do Castelo (-3%) e Figueira da Foz (-1,3%), parcialmente contrariada pelos crescimentos em Portimão (+56,5%), Lisboa (+7,3%) e Setúbal (+0,1%) (ver Quadro 13).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	61	59	56	40	54	2,5 %	105	-3,0 %
Leixões	604	563	545	524	525	23,9 %	964	-3,4 %
Aveiro	275	203	248	236	230	10,5 %	416	-4,4 %
Figueira da Foz	97	100	111	95	92	4,2 %	163	-1,3 %
Lisboa	382	466	504	478	507	23,1 %	812	7,3 %
Setúbal	391	373	392	380	393	17,9 %	680	0,1 %
Sines	488	464	460	445	388	17,7 %	747	-5,6 %
Faro	6	2	5	4			7	-100,0 %
Portimão	1	6	3	3	6	0,3 %	14	56,5 %
Total	2.305	2.236	2.324	2.205	2.195	100,0 %	3.908	-1,2 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 23,9% e totalizando 525 escalas entre janeiro e março de 2025, o que representou um crescimento muito ligeiro de tráfego relativamente ao mesmo período de 2024 (+0,2%), a que se seguem Lisboa e Setúbal, respetivamente com 507 (+6,1%) e 393 (+3,4%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 23,1% e 17,9%. O porto de Sines, entretanto, totalizando 388 escalas, devido a uma quebra de -12,8%, desceu à quarta posição, com uma quota de mercado de 17,7%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou um decréscimo mais expressivo que o número de escalas, concretamente -3,9%, atingindo 43,1 milhões, e implicando uma redução da dimensão média de navio de -3,4% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (42,4%), totalizando 18,3 milhões, mas que observou uma ligeira contração (-0,6%).

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 47,2 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 18,5 mil.

Assinale-se, por sua vez, o incremento da AB expressivamente superior ao do aumento do número de escalas de navios nos portos de Leixões e de Portimão.

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

Porto \ Navios	Jan - Mar / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	54	279	5,2	2,5%	0,6%	35,0%	9,5%	-18,9%
Leixões	525	7 207	13,7	23,9%	16,7%	0,2%	10,8%	10,5%
Aveiro	230	1 506	6,5	10,5%	3,5%	-2,5%	-5,0%	-2,5%
Figueira da Foz	92	319	3,5	4,2%	0,7%	-3,2%	-8,4%	-5,4%
Lisboa	507	9 367	18,5	23,1%	21,7%	6,1%	3,5%	-2,4%
Setúbal	393	5 952	15,1	17,9%	13,8%	3,4%	0,1%	-3,2%
Sines	388	18 307	47,2	17,7%	42,4%	-12,8%	-13,4%	-0,6%
Portimão	6	198	33,0	0,3%	0,5%	100,0%	468,6%	184,3%
Faro				0,0%	0,0%	-100,0%	-100,0%	-100,0%
Total Geral	2 195	43 136	19,7	100,0%	100,0%	-0,5%	-3,9%	-3,4%

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 trimestre de 2025, de -0,7% 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 -4,5% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Mar / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	9 953	-6,5%	3 132	-4,9%	6 798	-1,4%	19 884	-4,5%
Espanha	68 251	1,7%	20 330	0,1%	43 035	-4,7%	131 616	-0,7%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 131,6 milhões de toneladas, ou seja, 6,6 vezes mais que o sistema portuário nacional (19,9 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.

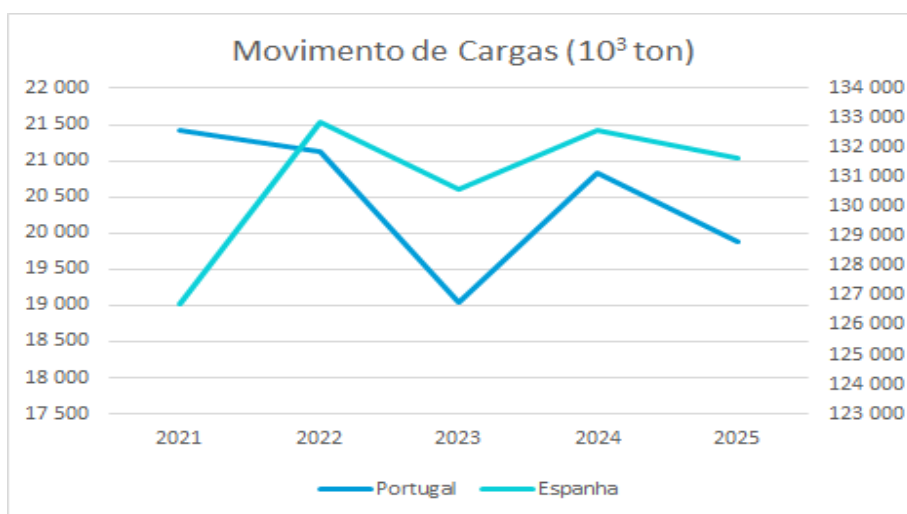
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -6,5%, ou seja, com um desempenho significativamente inferior ao seu homólogo espanhol que evoluiu favoravelmente em +1,7%

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser pior que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional se verificou uma redução de -4,9% e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias observou um crescimento muito ligeiro (+0,1%); e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, com o sistema portuário nacional a registar um desempenho que, apesar de negativo (-1,4%), é melhor que o observado no conjunto dos portos espanhóis (-4,7%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro trimestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +3,9% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal se constatou uma quebra de -7,2% (ver Gráfico 9).

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



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 ligeiro incremento (+0,5%) entre janeiro e março de 2025, relativamente ao mesmo trimestre de 2024, e totalizando 4,3 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -6,2% dos portos nacionais que movimentaram 710 mil TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

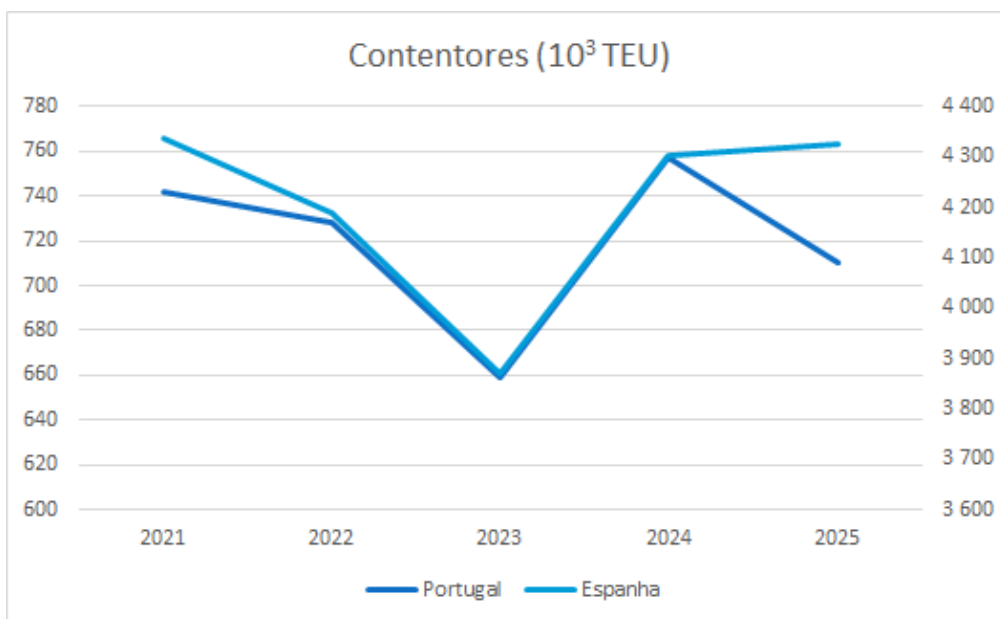
Sistema Portuário	Jan - Mar / 2025 mil TEU	Variação (%)
Portugal	710	-6,2%
<i>Hinterland</i>	401	5,9%
<i>Transshipment</i>	309	-18,3%
Espanha	4 324	0,5%
<i>Hinterland</i>	2 113	6,0%
<i>Transshipment</i>	2 212	-4,2%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho positivo no movimento com o *hinterland*, e com um dinamismo equivalente (Portugal: +5,9%; Espanha: +6%).

No caso do tráfego de *transshipment*, ambos os sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-18,3%), quando comparado com Espanha (-4,2%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários no primeiro trimestre, desde 2020, os portos nacionais perderam -4,3% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou uma quebra de -0,3% (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Mar.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 648	-296	-10,1%	8 111	100,0% 40,8%	-736	-8,3%
Viana do Castelo	0		0,0%	0	0,0%	0	344,4%
Leixões	601	56	10,4%	1 708	21,1%	110	6,9%
Aveiro	0	-20	-100,0%	0	0,0%	-43	-100,0%
Figueira da Foz	0	-7	-100,0%	16	0,2%	-16	-48,7%
Lisboa	395	25	6,8%	1 172	14,4%	86	7,9%
Setúbal	136	1	0,8%	364	4,5%	-5	-1,3%
Sines	1 516	-352	-18,8%	4 851	59,8%	-869	-15,2%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	506	3	0,6%	1 366	100,0% 6,9%	-52	-3,7%
Viana do Castelo	13	4	39,5%	43	3,1%	4	9,5%
Leixões	108	-38	-25,9%	293	21,4%	-20	-6,3%
Aveiro	163	0	-0,1%	440	32,2%	-50	-10,3%
Figueira da Foz	65	-9	-12,8%	217	15,9%	-20	-8,4%
Lisboa	31	10	44,3%	59	4,3%	24	68,5%
Setúbal	126	40	47,2%	312	22,9%	16	5,4%
Sines	0	-3	-93,3%	3	0,2%	-6	-69,0%
Faro		0			0,0%	0	
Ro-Ro	173	21	13,9%	476	100,0% 2,4%	100	26,6%
Viana do Castelo	0	0	17,6%	0	0,0%	0	81,4%
Leixões	126	35	37,9%	339	71,3%	108	46,8%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	0	13,3%	7	1,4%	1	12,6%
Setúbal	45	-10	-18,8%	118	24,8%	-15	-11,1%
Sines	0	-3	-91,3%	12	2,5%	6	92,1%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 328	-272	-7,6%	9 953	50,1%	-688	-6,5%

Granéis Sólidos	Mar.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	79	-94	-54,3%	204	0,0% 1,0%	-131	-39,2%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões	31	-19	-38,8%	94		-57	-37,9%
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	49	0	0,7%	110		1	1,0%
Sines	0	-75	-100,0%			-75	-100,0%
Faro		0				0	
Carvão	0	-8	-100,0%	36	0,0% 0,2%	-21	-37,3%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões		0				0	
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal		-8	-100,0%	20		-37	-64,8%
Sines		0		16		16	
Faro		0				0	
Produtos Agrícolas	471	90	23,7%	1 224	0,0% 6,2%	36	3,0%
Viana do Castelo		0				-12	-100,0%
Leixões	62	-14	-18,4%	134		-28	-17,3%
Aveiro	166	33	24,8%	381		177	86,3%
Figueira da Foz		0		12		12	
Lisboa	243	71	41,6%	696		-69	-9,0%
Setúbal		0				-44	-100,0%
Sines		0				0	
Faro		0				0	
Outros Granéis Sólidos	534	85	18,8%	1 669	0,0% 8,4%	-45	-2,6%
Viana do Castelo	5	0	11,1%	41		19	84,8%
Leixões	78	-21	-21,2%	290		-33	-10,1%
Aveiro	110	-8	-6,4%	278		-52	-15,9%
Figueira da Foz	29	-34	-53,8%	157		-38	-19,6%
Lisboa	110	83	299,8%	325		94	40,5%
Setúbal	183	58	46,8%	503		-28	-5,3%
Sines	19	9	100,0%	74		7	9,8%
Faro		-4	-100,0%	0		-13	-100,0%
Totais	1 085	73	7,2%	3 132	15,8%	-162	-4,9%

Granéis Líquidos	Mar.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	1 106	399	56,5%	2 652	100,0% 13,3%	265	11,1%
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	1 106	399	56,5%	2 652	100,0%	265	11,1%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	959	-5	-0,5%	2 833	100,0% 14,3%	-387	-12,0%
Viana do Castelo	4	2	121,8%	7	0,3%	4	139,5%
Leixões	158	37	30,6%	415	14,7%	-66	-13,8%
Aveiro	24	-18	-42,8%	143	5,1%	9	6,6%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	68	-23	-25,5%	241	8,5%	-24	-8,9%
Setúbal	6	3	151,4%	17	0,6%	-6	-25,2%
Sines	700	-5	-0,8%	2 010	70,9%	-305	-13,2%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	267	8	3,1%	996	100,0% 5,0%	48	5,0%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	12	-2	-13,6%	37	3,7%	1	2,7%
Aveiro	16	0	-2,6%	40	4,0%	-2	-5,1%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	0	29,8%	5	0,5%	-1	-17,6%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	237	10	4,4%	914	91,8%	50	5,8%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	75	-28	-27,1%	317	100,0% 1,6%	-22	-6,5%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		-2	-100,0%	4	1,3%	0	1,0%
Aveiro	42	3	6,5%	171	54,0%	-2	-1,1%
Figueira da Foz		-4	-100,0%	4	1,2%	0	-4,0%
Lisboa	18	-6	-24,0%	83	26,0%	-5	-5,5%
Setúbal	9	-9	-49,7%	38	12,0%	-5	-12,6%
Sines	6	-10	-62,6%	17	5,5%	-10	-36,4%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 407	375	18,4%	6 798	34,2%	-97	-1,4%

