



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Abril, 2025



Notas:

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

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	7
2.1. Movimento Geral de Carga	7
✓ Por Porto	9
✓ Por Tipologia de Carga	12
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	16
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	19
2.2. Movimento Geral de Contentores	21
✓ Tráfego Total (TEU)	21
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	23
2.3. Movimento Geral de Navios	25
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	29
3.1. Movimentação de Carga	29
3.2. Tráfego de Contentores	30
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	32

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 quebra de -6,6% entre janeiro e abril de 2025, com um total de 27,4 milhões de toneladas, infletindo a recuperação que vinha a registar desde o início do ano, em face do desempenho negativo do mês de abril, de -11,5%, associado a uma movimentação de 7,5 milhões de toneladas (ver Quadro1).

Apesar da 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), observou-se uma redução em volume do PIB relativamente ao último trimestre de 2024, relevando igualmente a atualização em baixa, para +1,6%, da projeção da taxa de variação anual do PIB para 2025, efetuada pelo Banco de Portugal, no seu mais recente Boletim Económico, de junho de 2025.

Importa igualmente ter presente que, para além da volatilidade dos mercados portuários, não pode ser ignorada a acentuação dos riscos adversos, com impacto desestabilizador sobre a atividade económica e, em consequência, no transporte marítimo e atividade portuária, atenta a conjuntura de elevada incerteza a nível mundial, tendo presentes os conflitos militares na Ucrânia e Médio Oriente, o clima de instabilidade no Mar Vermelho e as alterações na orientação de política geoestratégica e comercial nos Estados Unidos da América.

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em abril de 2025

Carga movimentada (10^3 t)					
Portos	Mensal (10^3t)	Acumulado anual (10^3t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
▲					
Viana do Castelo	31	122	0,4%	13,3%	
Leixões	1.230	4.544	16,6%	-0,8%	
Aveiro	472	1.925	7,0%	1,4%	
Figueira da Foz	205	611	2,2%	-13,0%	
Lisboa	947	3.535	12,9%	-0,9%	
Setúbal	502	1.984	7,3%	-8,5%	
Sines	4.085	14.633	53,5%	-9,9%	
Faro	2	2	0,0%	-86,9%	
Total	7.473	27.357	100,0%	-6,6%	
Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	7,3%	1,5%	-2,3%	17,7%	-6,7%
Acumulado	9,3%	-1,0%	-7,6%	15,6%	-6,3%
Mensal	5,6%	-4,1%	13,8%	8,2%	-11,5%
Acumulado	-0,2%	-2,1%	-0,8%	5,5%	-6,6%

Contentores movimentados (10^3 TEU)					
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
▲					
Leixões	58,9	223,6	22,7%	-0,1%	
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	-99,9%	
Figueira da Foz	1,2	3,5	0,4%	-42,3%	
Lisboa	40,9	148,8	15,1%	4,7%	
Setúbal	12,1	48,8	4,9%	-2,0%	
Sines	162,8	561,6	56,9%	-10,0%	
Total	275,9	986,3	100,0%	-6,3%	
Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	7,3%	1,5%	-2,3%	17,7%	-6,7%
Acumulado	9,3%	-1,0%	-7,6%	15,6%	-6,3%
Mensal	8,6%	-2,7%	15,8%	0,9%	-10,3%
Acumulado	-3,6%	-2,9%	7,0%	-3,4%	-3,3%

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
▲					
Viana do Castelo	22	76	2,5%	26,7%	
Leixões	192	717	23,8%	-3,8%	
Aveiro	78	308	10,2%	-3,4%	
Figueira da Foz	46	138	4,6%	-4,2%	
Lisboa	205	712	23,6%	2,0%	
Setúbal	119	512	17,0%	-3,0%	
Sines	145	533	17,7%	-11,9%	
Faro	1	1	0,0%	-83,3%	
Portimão	13	19	0,6%	26,7%	
Total	821	3.016	100,0%	-3,3%	
Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	8,6%	-2,7%	15,8%	0,9%	-10,3%
Acumulado	-3,6%	-2,9%	7,0%	-3,4%	-3,3%

Ao nível de cada porto, apenas Aveiro (+26 mil toneladas; +1,4%) e Viana do Castelo (+14 mil toneladas; +13,3%) mantêm desempenhos positivos, revertendo-se as recuperações que tinham sido registadas no mês de abril nos portos de Leixões (-36 mil toneladas; -0,8%) e de Lisboa (-30 mil toneladas; -0,9%).

Para além disso, são ligeiramente acentuadas as quebras de movimentação acumulada no 1.º trimestre, nos portos de Sines (-1,6 milhões de toneladas; -9,9%) e de Setúbal (-184 mil toneladas; -8,5%), a par de uma atenuação muito pequena da expressão dos decréscimos nos portos da Figueira da Foz (-92 mil toneladas; -13%) e de Faro (-15 mil toneladas; -86,9%).

Cifrando-se em 986 mil TEU, o movimento de contentores também se reduziu entre janeiro e abril de 2025, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, concretamente -6,3%, ou seja, de -67 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés) (ver Quadro 1).

Este facto deve-se a uma evolução negativa nos mercados dos contentores dos portos de Sines (-62 mil TEU; -10%), de Aveiro, onde apenas se verificou um movimento residual de contentores (-7 mil TEU; -99,9%), da Figueira da Foz (-3 mil TEU; -42,3%), de Setúbal (-1 mil TEU; -2%) e de Leixões (-217 TEU; -0,1%), apenas parcialmente contrariada pelo crescimento deste tráfego verificado no porto de Lisboa (+7 mil TEU; +4,7%).

O número de escalas de navios em abril observou uma quebra de -10,3%, com 821 escalas, agravando o mesmo indicador acumulado para o período entre janeiro e abril de 2025, cifrado em 3 016 escalas de navios, para -3,3%, tendo por base a redução do número de escalas na maioria das infraestruturas portuárias, sendo apenas exceção os portos de Viana do Castelo, Lisboa e Portimão onde a entrada de navios incrementou (ver Quadro 1).

De forma sintética, serão de destacar as seguintes evoluções mais relevantes nos mercados portuários, considerados pelo binómio porto-tipologia de carga movimentada:

- O acréscimo de movimentação de Produtos Agrícolas (+202 mil toneladas; +81,4%) no porto de Aveiro, da Carga *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (+171 mil toneladas; +53,2%) em Leixões e dos Outros Granéis Sólidos (+103 mil toneladas; +30,3%) no porto de Lisboa; e
- A redução da Carga Contentorizada (-1 milhão de toneladas; -13,2%), dos Produtos Petrolíferos (-396 mil toneladas; -12,1%) e do Petróleo Bruto (-229 mil toneladas; -6,4%) em Sines, bem como dos Produtos Agrícolas (-192 mil toneladas; -16,8%) no porto de Lisboa.

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 quatro meses de 2025, foram desembarcadas 16,3 milhões de toneladas, que representaram 59,4% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -5,4% (-935 mil toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 11,1 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -8,2% (-986 mil toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e abril 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 -6,6%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -1,8%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que manteve a movimentação do período homólogo do ano anterior, comparativamente com a redução de -6,3% constatada nos portos nacionais.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

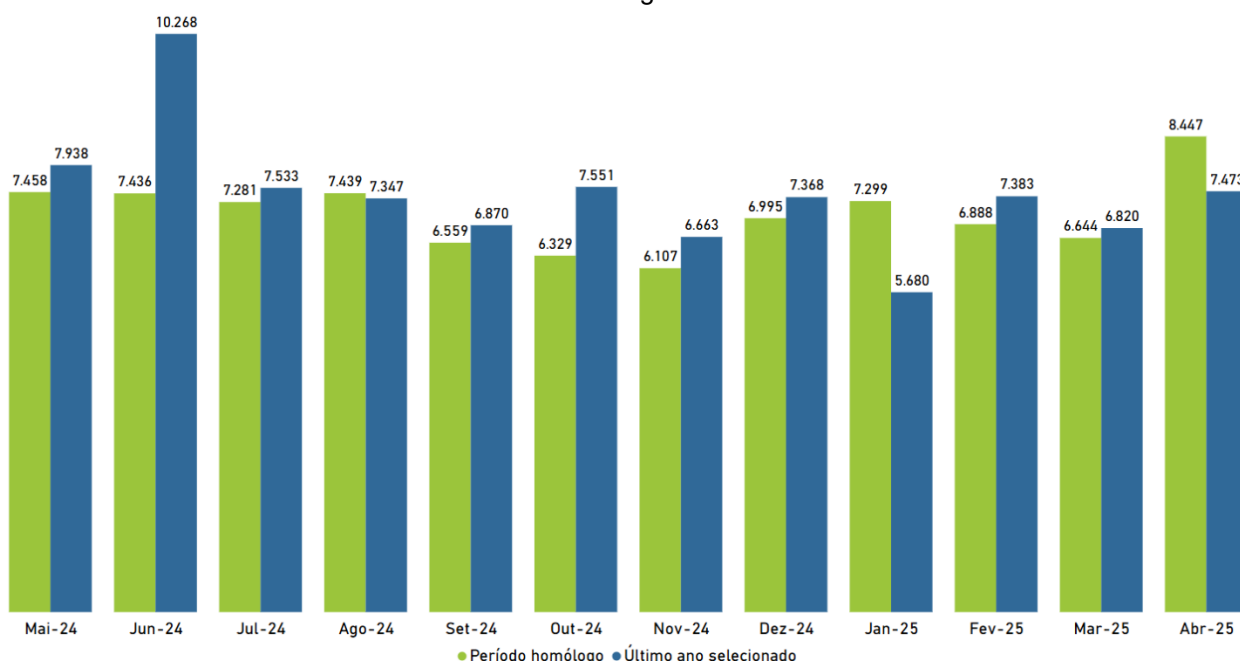
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e abril de 2025, relativamente a:

- 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 movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) registou uma quebra de -6,6% entre janeiro e abril de 2025, com um total de 27,4 milhões de toneladas, infletindo a recuperação que vinha a registar desde o início do ano, em face do desempenho negativo do mês de abril, de -11,5%, associado a uma movimentação de 7,5 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10^3 ton) nos 12 meses anteriores a abril de 2025 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em abril 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	31	122	0,4%	13,3%	
Leixões	1.230	4.544	16,6%	-0,8%	
Aveiro	472	1.925	7,0%	1,4%	
Figueira da Foz	205	611	2,2%	-13,0%	
Lisboa	947	3.535	12,9%	-0,9%	
Setúbal	502	1.984	7,3%	-8,5%	
Sines	4.085	14.633	53,5%	-9,9%	
Faro	2	2	0,0%	-86,9%	
Total	7.473	27.357	100,0%	-6,6%	
Variação hómologa					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	5,6%	-4,1%	13,8%	8,2%	-11,5%
Acumulado	-0,2%	-2,1%	-0,8%	5,5%	-6,6%

Apesar da 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), observou-se uma redução em volume do PIB relativamente ao último trimestre de 2024, devido a 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 mais recente, de junho de 2025, atualizou em baixa, para +1,6%, a projeção da taxa de variação anual do PIB para 2025, quando no boletim de abril era de +2,3%, tendo presente que as tensões comerciais e a maior incerteza que limitam a atividade económica, sem prejuízo dos efeitos do alívio das condições financeiras, das entradas de fundos da União Europeia e da robustez do mercado de trabalho serem suscetíveis de poder vir a dominar em 2026.

Importa igualmente ter presente que, para além da volatilidade dos mercados portuários, não pode ser ignorada a acentuação dos riscos adversos, com impacto desestabilizador sobre a atividade económica e, em consequência, no transporte marítimo e atividade portuária, atenta a conjuntura de elevada incerteza a nível mundial, tendo presentes os conflitos militares na Ucrânia e Médio Oriente, o clima de instabilidade no Mar Vermelho e as alterações na orientação de política geoestratégica e comercial nos Estados Unidos da América.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nos primeiros quadrimestres dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de redução (-1,1%), influenciada pela quebra média de tráfego de -2,5% no porto de Leixões, de -2,4% em Setúbal, de -1,8% em Sines, e ainda de -46,7% em Faro, contrariada por tendências de crescimento médio em Lisboa e na Figueira da Foz (+3,5%, cada), em Aveiro (+0,7%) e em Viana do Castelo (+0,1%) e (ver Quadro 3).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	122	109	123	108	122	0,4 %	117	0,1 %
⊕ Leixões	5.030	4.939	4.843	4.580	4.544	16,6 %	4.787	-2,5 %
⊕ Aveiro	1.874	1.783	1.969	1.899	1.925	7,0 %	1.890	0,7 %
⊕ Figueira da Foz	533	651	680	703	611	2,2 %	636	3,5 %
⊕ Lisboa	3.082	3.379	4.124	3.565	3.535	12,9 %	3.537	3,5 %
⊕ Setúbal	2.184	2.081	2.264	2.167	1.984	7,3 %	2.136	-2,4 %
⊕ Sines	15.728	15.026	13.721	16.238	14.633	53,5 %	15.069	-1,8 %
⊕ Faro	29	17	28	18	2	0,0 %	19	-46,7 %
Total	28.581	27.984	27.751	29.278	27.357	100,0 %	28.190	-1,1 %

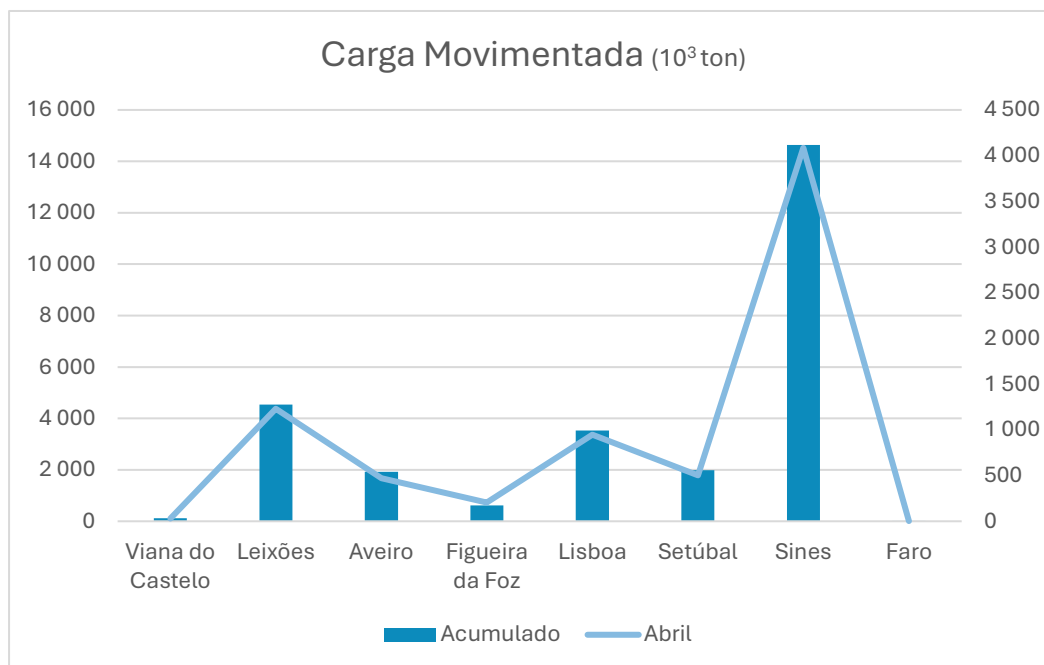
✓ Por Porto

Constata-se que os portos de Aveiro e Viana do Castelo foram os únicos que apresentaram desempenhos positivos, revertendo-se as recuperações que tinham sido registadas no mês de abril nos portos de Leixões e de Lisboa, e ligeiramente acentuadas as quebras de movimentação acumulada no 1.º trimestre, em Sines e Setúbal, sem prejuízo de uma atenuação muito pequena da expressão dos decréscimos nos portos da Figueira da Foz e de Faro.

Mais concretamente, verificaram-se os seguintes desempenhos acumulados no corrente ano das diversas infraestruturas portuárias:

- Sines, que é o porto que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (53,5%), tendo movimentado nos primeiros quatro meses de 2025, 14,6 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-1,6 milhões de toneladas; -9,9%), representando um ligeiro agravamento relativamente ao 1.º trimestre (-8%);
- Leixões, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 4,5 milhões de toneladas, correspondendo a um ligeiro decréscimo (-36 mil toneladas; -0,8%), ou seja, infletindo a tendência positiva do 1.º trimestre (+0,5%);
- Lisboa, o terceiro maior porto nacional, movimentou 3,5 milhões de toneladas, também reduzindo ligeiramente as mercadorias manuseadas (-30 mil toneladas; -0,9%) e revertendo a recuperação verificada no 1.º trimestre (+4,3%);
- Setúbal, que movimentou 2 milhões de toneladas e registou uma quebra de -8,5% (-184 mil toneladas), agravando ligeiramente o seu desempenho no 1.º trimestre (-7,6%);
- Aveiro, manuseando 1,9 milhões de toneladas, cresceu +1,4% (+26 mil toneladas);
- Figueira da Foz, onde foram movimentadas 611 mil toneladas de carga, registou-se uma quebra de -13% (-92 mil toneladas), desagravando muito ligeiramente o desempenho acumulado até março (-13,3%);
- Viana do Castelo, com um movimento de 122 mil toneladas, manteve o seu desempenho positivo (+ 14 mil toneladas; +13,3%);
- Faro estreou no mês de abril a sua atividade operacional no corrente ano, movimentando 2 mil toneladas, correspondendo a um decréscimo de -86,9% (-15 mil toneladas), apesar de ter atenuado em termos relativos a quebra de tráfego nos meses anteriores (-100%).

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



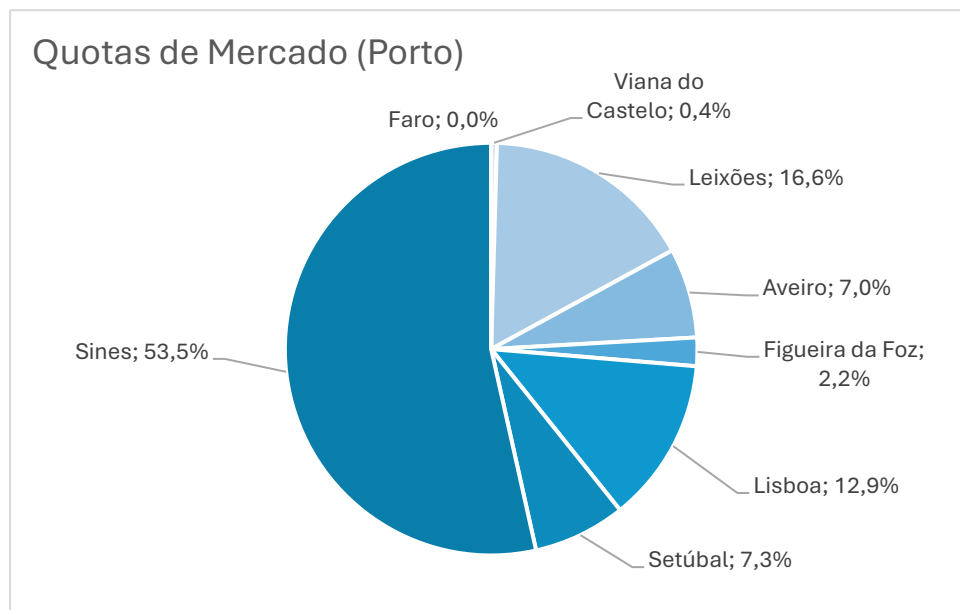
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em abril e acumulado de 2025

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	31	0,4%	0 ●	-1,5%	122	0,4%	14 ●	13,3%
⊕ Leixões	1.230	16,5%	-51 ●	-4,0%	4.544	16,6%	-36 ●	-0,8%
⊕ Aveiro	472	6,3%	-10 ●	-2,0%	1.925	7,0%	26 ●	1,4%
⊕ Figueira da Foz	205	2,7%	-30 ●	-12,6%	611	2,2%	-92 ●	-13,0%
⊕ Lisboa	947	12,7%	-136 ▼	-12,6%	3.535	12,9%	-30 ●	-0,9%
⊕ Setúbal	502	6,7%	-61 ●	-10,9%	1.984	7,3%	-184 ▼	-8,5%
⊕ Sines	4.085	54,7%	-683 ▼	-14,3%	14.633	53,5%	-1.605 ▼	-9,9%
⊕ Faro	2	0,0%	-2 ●	-49,6%	2	0,0%	-15 ●	-86,9%
Total	7.473	100,0%	-974 ▼	-11,5%	27.357	100,0%	-1.921 ▼	-6,6%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 53,5%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,6%); Lisboa (12,9%); Setúbal (7,3%); Aveiro (7%); Figueira da Foz (2,2%); Viana do Castelo (0,4%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

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



✓ Por Tipologia de Carga

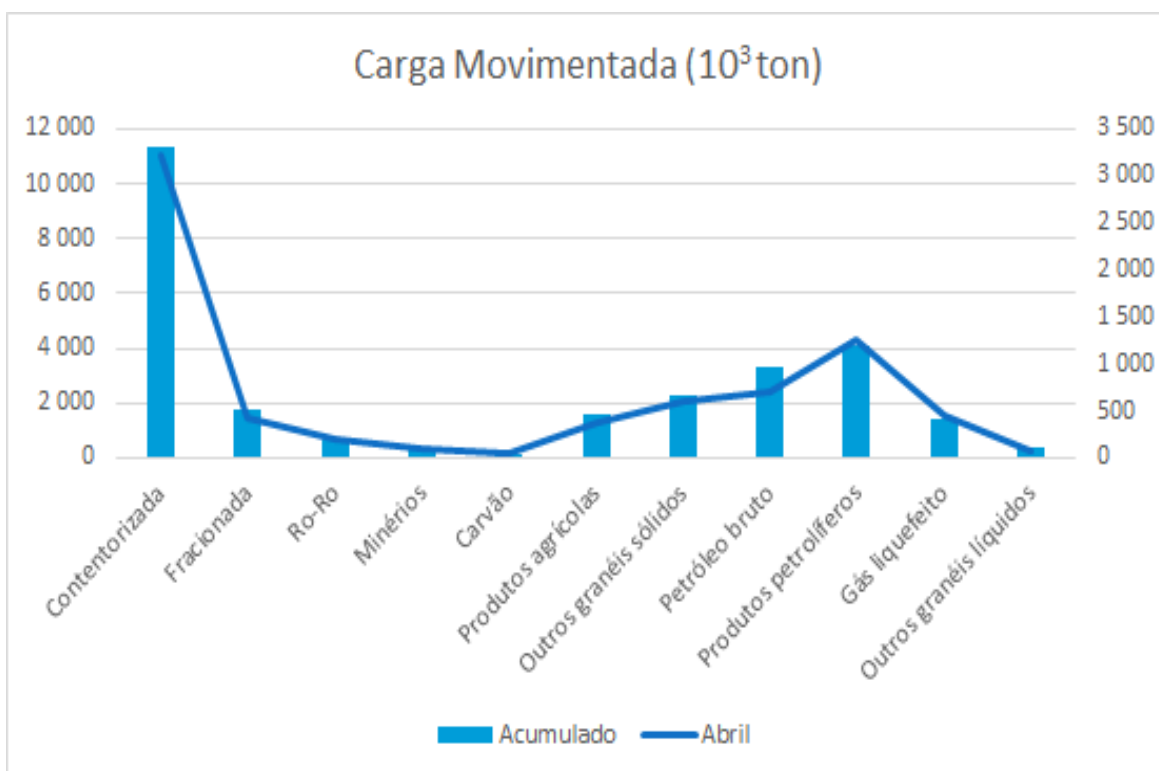
As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (41,5%), os Produtos Petrolíferos (14,9%) e o Petróleo Bruto (12,2%), que representam no seu conjunto 68,6% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que entre janeiro e abril de 2025, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente -8,4% (-1 milhão de toneladas), -10,1% (-459 mil toneladas) e -6,4% (-229 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,3%), da Carga Fracionada (6,6%), dos Produtos Agrícolas (5,9%) e do Gás Liquefeito (5,3%), tendo as três primeiras tipologias registado quebras, respetivamente, de -4,1% (-97 mil toneladas), de -8,4% (-166 mil toneladas) e de -3,2% (-53 mil toneladas), sendo o Gás Liquefeito o único a registar uma evolução favorável de +10,5% (+138 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 cresceu +29,8% (+155 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se uma quebra de -25,6% (-107 mil toneladas);
- O Carvão viu o seu movimento aumentar +4,7% (+3 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma redução de -15,8% (-74 mil toneladas).

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



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em abril 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	3.870	51,8%	-357 ▼	-8,4%	13.823	50,5%	-1.045 ▼	-7,0%
Contentorizada	3.233	43,3%	-298 ▼	-8,4%	11.344	41,5%	-1.035 ▼	-8,4%
Fracionada	437	5,8%	-114 ▼	-20,7%	1.803	6,6%	-166 ▼	-8,4%
Ro-Ro	201	2,7%	55 ●	37,9%	676	2,5%	155 ●	29,8%
Granéis sólidos	1.126	15,1%	-91 ●	-7,5%	4.258	15,6%	-253 ▼	-5,6%
Minérios	105	1,4%	25 ●	30,5%	309	1,1%	-107 ▼	-25,6%
Carvão	41	0,5%	25 ●	155,0%	76	0,3%	3 ●	4,7%
Produtos agrícolas	379	5,1%	-89 ●	-19,0%	1.603	5,9%	-53 ●	-3,2%
Outros granéis sólidos	601	8,0%	-52 ●	-7,9%	2.269	8,3%	-97 ●	-4,1%
Granéis líquidos	2.478	33,2%	-526 ▼	-17,5%	9.276	33,9%	-623 ▼	-6,3%
Petróleo bruto	694	9,3%	-493 ▼	-41,5%	3.346	12,2%	-229 ▼	-6,4%
Produtos petrolíferos	1.251	16,7%	-72 ●	-5,4%	4.085	14,9%	-459 ▼	-10,1%
Gás liquefeito	456	6,1%	90 ●	24,6%	1.452	5,3%	138 ●	10,5%
Outros granéis líquidos	76	1,0%	-51 ●	-40,4%	393	1,4%	-74 ●	-15,8%
Total	7.473	100,0%	-974 ▼	-11,5%	27.357	100,0%	-1.921 ▼	-6,6%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte entre janeiro e abril de 2025:

- A categoria da Carga Geral totalizou 13,8 milhões de toneladas, tendo observado uma redução de -7% (-1 milhão de toneladas) relativamente ao primeiro quadrimestre de 2024, principalmente devido à quebra da Carga Contentorizada, que se cifrou em 11,3 milhões de toneladas (-1 milhão de toneladas; -8,4%), essencialmente como consequência dos decréscimos registados nos portos de Sines (-1 milhão de toneladas; -13,2%), a que se seguiu Aveiro, com movimento praticamente sem expressão de carga contentorizada (-60 mil toneladas; -99,9%), Figueira da Foz (-17 mil toneladas; -42,5%) e Setúbal (-14 mil toneladas; -2,9%). Em contrapartida, a carga transportada em contentores cresceu em Lisboa (+78 mil toneladas; +5,1%) e Leixões (+29 mil toneladas; +1,3%), sem prejuízo de neste último porto o número de contentores ter decrescido muito ligeiramente (como se verá mais adiante).

Constatou-se igualmente um contributo negativo da Carga Fracionada que se reduziu em -8,4% (-166 mil toneladas), para um total de 1,8 milhões de toneladas, com base nas quebras deste tráfego nos portos de Leixões (-85 mil toneladas; -19,4%), de Setúbal (-46 mil toneladas; -11,2%), da Figueira da Foz (-32 mil toneladas; -8,8%), de Aveiro (-31 mil toneladas; -4,9%) e de Sines (-7 mil toneladas; -63,2%), parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Lisboa (+33 mil toneladas; +62,2%) e Faro (+2 mil toneladas), no seu primeiro registo de movimentação no corrente ano.

Em contraponto, no tráfego Ro-Ro observou-se um aumento de +29,8% (+155 mil toneladas), totalizando 676 mil toneladas, tendo por base nos crescimentos verificados nos portos de Leixões (+171 mil toneladas; +53,2%), de Sines (+1 mil toneladas; +11,8%) e de Lisboa (+1 mil toneladas; +6,8%), apenas ligeiramente mitigado pela redução em Setúbal (-17 mil toneladas; -9,7%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 4,3 milhões de toneladas, reduziram-se em -5,6% (-253 mil toneladas), devido à quebra observada na larga maioria dos mercados globais desta categoria, mas principalmente dos Minérios que, com um movimento de 309 mil toneladas, caíram -25,6% (-107 mil toneladas), com base nas reduções constatadas nos portos de Sines (-75 mil toneladas; -100%) e de Leixões (-47 mil toneladas; -22,3%), observando-se apenas uma variação positiva em Setúbal (+15 mil toneladas; +11,5%).

Seguiu-se o decréscimo no mercado dos Outros Granéis Sólidos, com um movimento de 2,3 milhões de toneladas (-97 mil toneladas; -4,1%), com base nas reduções em Setúbal (-69 mil toneladas; -9,2%), Aveiro (-58 mil toneladas; -13,2%), Figueira da Foz (-55 mil toneladas; -18,5%), Leixões (-33 mil toneladas; -8,2%) e Faro (-18 mil toneladas; -100%), parcialmente mitigado pelo crescimento nos portos de Lisboa (+103 mil toneladas; +30,3%), de Viana do Castelo (+24 mil toneladas; +73,5%) e de Sines (+10 mil toneladas; +13,5%).

Também o mercado global dos Produtos Agrícolas verificou uma redução de -3,2% (-53 mil toneladas), num movimento de 1,6 milhões de toneladas, devido às evoluções negativas dos portos de Lisboa (-192 mil toneladas; -16,8%), de Setúbal (-45 mil toneladas; -100%), de Leixões (-18 mil toneladas; -8,5%) e de Viana do Castelo (-12 mil toneladas; -100%), mitigada em parte pelos crescimentos verificados em Aveiro (+202 mil toneladas; +81,4%) e da Figueira da Foz (+12 mil toneladas);

Em sentido contrário, o Carvão, com um movimento de 76 mil toneladas, observou um incremento de movimentação de +4,7% (+3 mil toneladas), devido à evolução favorável

no porto de Sines (+16 mil toneladas), parcialmente atenuada pela quebra em Setúbal (-12 mil toneladas; -16,8%).

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 9,3 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -6,3% (-623 mil toneladas), a maior quebra provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -10,1% (-459 mil toneladas) para 4,1 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-396 mil toneladas; -12,1%), apoiada por Leixões (-75 mil toneladas; -11%), Lisboa (-23 mil toneladas; -6,4%) e Setúbal (-2 mil toneladas; -6,6%), e parcialmente contrariada pelos incrementos registados em Aveiro (+34 mil toneladas; +18,2%) e Viana do Castelo (+3 mil toneladas; +43,7%).

O mesmo ocorreu com o mercado do Petróleo Bruto, que registou uma quebra global de -6,4% (-229 mil toneladas), para 3,3 milhões de toneladas, e que foi exclusivamente movimentado no porto de Sines.

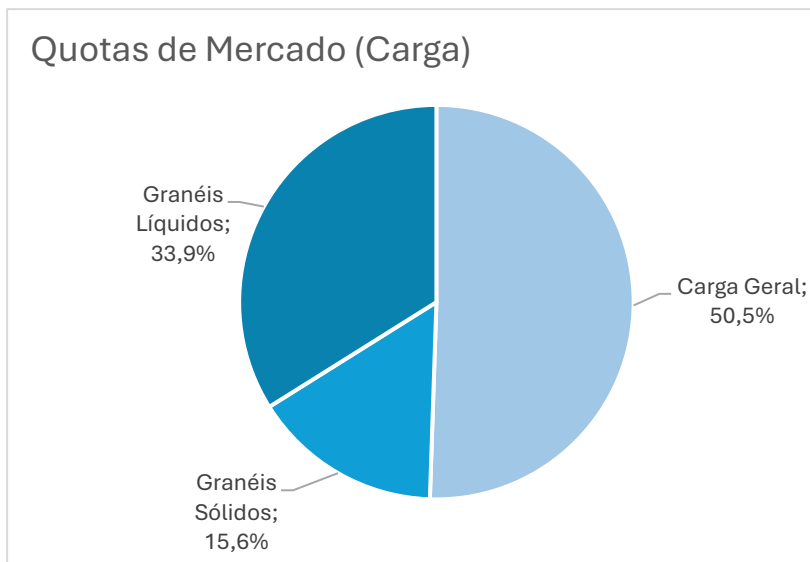
Os Outros Granéis Líquidos também decresceram -15,8% (-74 mil toneladas), movimentando globalmente 393 mil toneladas, devido à quebra verificada nos portos de Aveiro (-51 mil toneladas; -19,8%), de Lisboa (-26 mil toneladas; -23,6%) e de Sines (-5 mil toneladas; -16,4%), parcialmente compensada pelo acréscimo deste mercado em Setúbal (+7 mil toneladas; +12,3%) e Leixões (+2 mil toneladas; +36,1%)

Finalmente, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 1,5 milhões de toneladas, foi o único mercado dos Granéis Líquidos que cresceu globalmente (+138 mil toneladas; +10,5%), com suporte nos crescimentos nos portos de Sines (+129 mil toneladas; +10,7%) e de Leixões (+21 mil toneladas; +44,5%), e que foi mitigado pelas reduções em Aveiro (-9 mil toneladas; -15,5%) e Lisboa (-3 mil toneladas; -34,3%).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 50,5% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,6% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,9% (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	57	0,4%	56	1,3%	9	0,1%	122	0,4%
Leixões	3 133	22,7%	729	17,1%	682	7,4%	4 544	16,6%
Aveiro	611	4,4%	834	19,6%	480	5,2%	1 925	7,0%
Figueira da Foz	351	2,5%	253	5,9%	7	0,1%	611	2,2%
Lisboa	1 713	12,4%	1 392	32,7%	430	4,6%	3 535	12,9%
Setúbal	1 005	7,3%	892	21,0%	86	0,9%	1 984	7,3%
Sines	6 950	50,3%	103	2,4%	7 581	81,7%	14 633	53,5%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	13 823	50,5%	4 258	15,6%	9 276	33,9%	27 357	100,0%
		100,0%		100,0%		100,0%		

Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 22 mercados, no valor global de +891 mil toneladas, a par de uma quebra em 34 mercados, representando -2,8 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o primeiro quadrimestre de 2024, de -1,9 milhões de toneladas, ou seja, -6,6%, 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	57	0,0%	3 133	3,8%	611	-13,0%	351	-12,3%	1 713	6,9%	1 005	-7,1%	6 950	-13,2%	2		13 823	-7,0%
Contentorizada	0	344,4%	2 287	1,3%	0	-99,9%	24	-42,5%	1 619	5,1%	482	-2,9%	6 932	-13,2%			11 344	-8,4%
Fracionada	57	0,0%	355	-19,4%	611	-4,9%	327	-8,8%	85	62,2%	362	-11,2%	4	-63,2%	2		1 803	-8,4%
Ro-Ro	0	-16,8%	492	53,2%					9	6,8%	162	-9,7%	14	11,8%			676	29,8%
Granéis sólidos	56	25,9%	729	-11,8%	834	20,7%	253	-14,4%	1 392	-6,1%	892	-11,1%	103	-32,3%	0	-100,0%	4 258	-5,6%
Minérios			163	-22,3%							146	11,5%		-100,0%			309	-25,6%
Carvão											61	-16,8%	16				76	4,7%
Produtos agrícolas		-100,0%	191	-8,5%	449	81,4%	12		951	-16,8%		-100,0%					1 603	-3,2%
Outros granéis sólidos	56	73,5%	375	-8,2%	385	-13,2%	241	-18,5%	441	30,3%	685	-9,2%	87	13,5%		-100,0%	2 269	-4,1%
Granéis líquidos	9	43,7%	682	-7,1%	480	-5,1%	7	-1,4%	430	-10,7%	86	5,8%	7 581	-6,2%	0		9 276	-6,3%
Petróleo bruto													3 346	-6,4%			3 346	-6,4%
Produtos petrolíferos	9	43,7%	607	-11,0%	223	18,2%			342	-6,4%	26	-6,6%	2 877	-12,1%			4 085	-10,1%
Gás liquefeito			67	44,5%	50	-15,5%			5	-34,3%			1 331	10,7%			1 452	10,5%
Outros granéis líquidos			8	36,1%	207	-19,8%	7	-1,4%	84	-23,6%	60	12,3%	27	-16,4%			393	-15,8%
Total Geral	122	13,3%	4 544	-0,8%	1 925	1,4%	611	-13,0%	3 535	-0,9%	1 984	-8,5%	14 633	-9,9%	2	-86,9%	27 357	-6,6%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41,5%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -8,4% em relação ao primeiro quadrimestre do ano anterior, e onde se constatarem quebras de tráfego nos mercados de Sines, de Aveiro, da Figueira da Foz e de Setúbal, e crescimentos em Lisboa e Leixões.

A Carga Fracionada, que representa 6,6% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Lisboa e Faro, um nível de movimentação similar ao do período homólogo do ano anterior em Viana do Castelo e quebras nos restantes portos.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,5%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +53,2%, suportando uma evolução positiva global de +29,8%, ocorrendo este mercado com expressão, também nos portos de Setúbal, onde observou uma quebra de -9,7%, de Sines, que constatou um incremento de +11,8%, e de Lisboa, com um acréscimo de +6,8%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,1% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram quebras nos mercados associados aos portos de Sines e de Leixões, a par de um crescimento de menor expressão em Setúbal, originando uma evolução negativa deste segmento de tráfego de -25,6%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,3% do conjunto dos mercados portuários, registou um crescimento de +4,7%, com base na evolução favorável de movimentação observada no porto de Sines, mitigada por uma quebra, de menor valor, em Setúbal.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,9% do tráfego total, reduziram-se nos portos de Lisboa, de Setúbal, de Leixões e de Viana do Castelo, observando um comportamento inverso em Aveiro e na Figueira da Foz, originando um saldo global de movimentação de -3,2%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,3% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -4,1%, com base nas reduções nos portos de Setúbal, de Aveiro, da Figueira da Foz, de Leixões 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 12,2% do movimento total, registou uma quebra de -6,4%, tendo por base a redução deste tráfego no porto de Sines, onde foi movimentado exclusivamente.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,9% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -10,1%, 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 5,3%, 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 +10,5%, devido principalmente ao aumento verificado em Sines (+10,7%) e apoiado por Leixões (+44,5%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,4% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -15,8%, essencialmente com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Aveiro, de Lisboa e de Sines, mitigada pelo crescimento observado em Setúbal e Leixões.

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

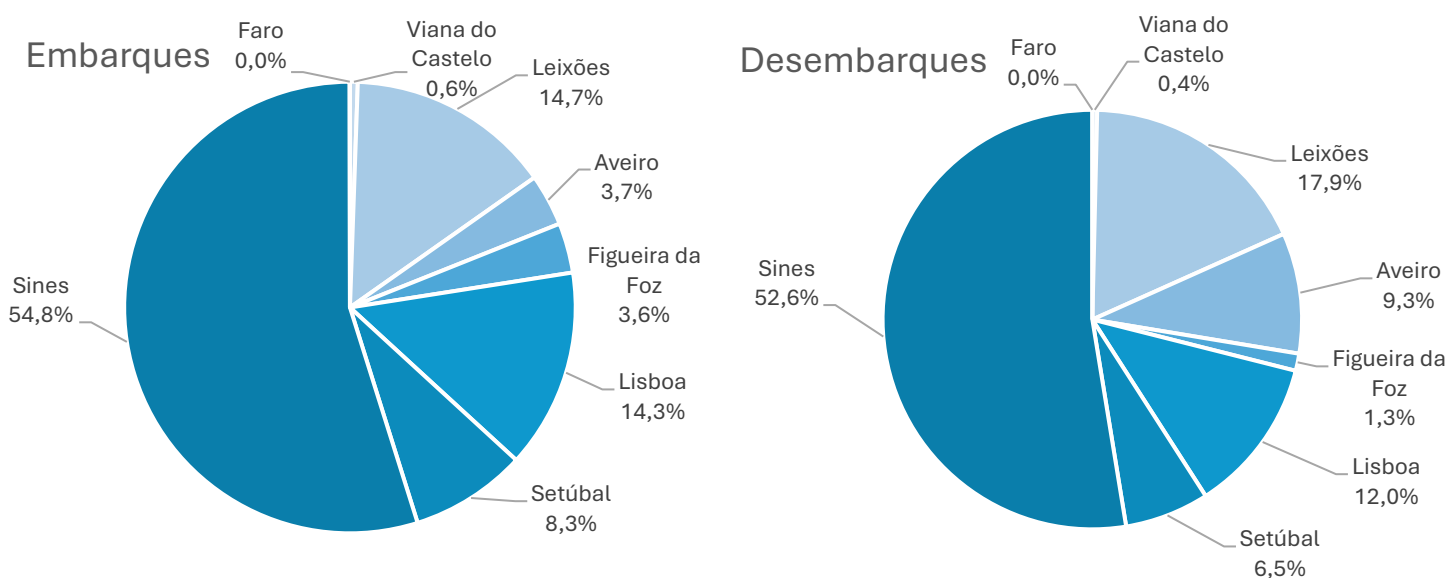
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 quatro meses de 2025, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 59,4% do movimento portuário e registou um total de 16,3 milhões de toneladas, representando uma quebra de -5,4% (-935 mil toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 11,1 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -8,2% (-986 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-Abr / 2025 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	62	60	50,5%	49,5%	1	2,4%	13	27,2%
Leixões	1 629	2 916	35,8%	64,2%	32	2,0%	-68	-2,3%
Aveiro	412	1 513	21,4%	78,6%	-56	-11,9%	82	5,7%
Figueira da Foz	396	215	64,8%	35,2%	-93	-19,0%	1	0,7%
Lisboa	1 587	1 948	44,9%	55,1%	128	8,8%	-159	-7,5%
Setúbal	925	1 058	46,6%	53,4%	-121	-11,6%	-62	-5,6%
Sines	6 084	8 549	41,6%	58,4%	-863	-12,4%	-742	-8,0%
Faro	2				-15	-86,9%		
Total Geral	11 097	16 260	40,6%	59,4%	-986	-8,2%	-935	-5,4%

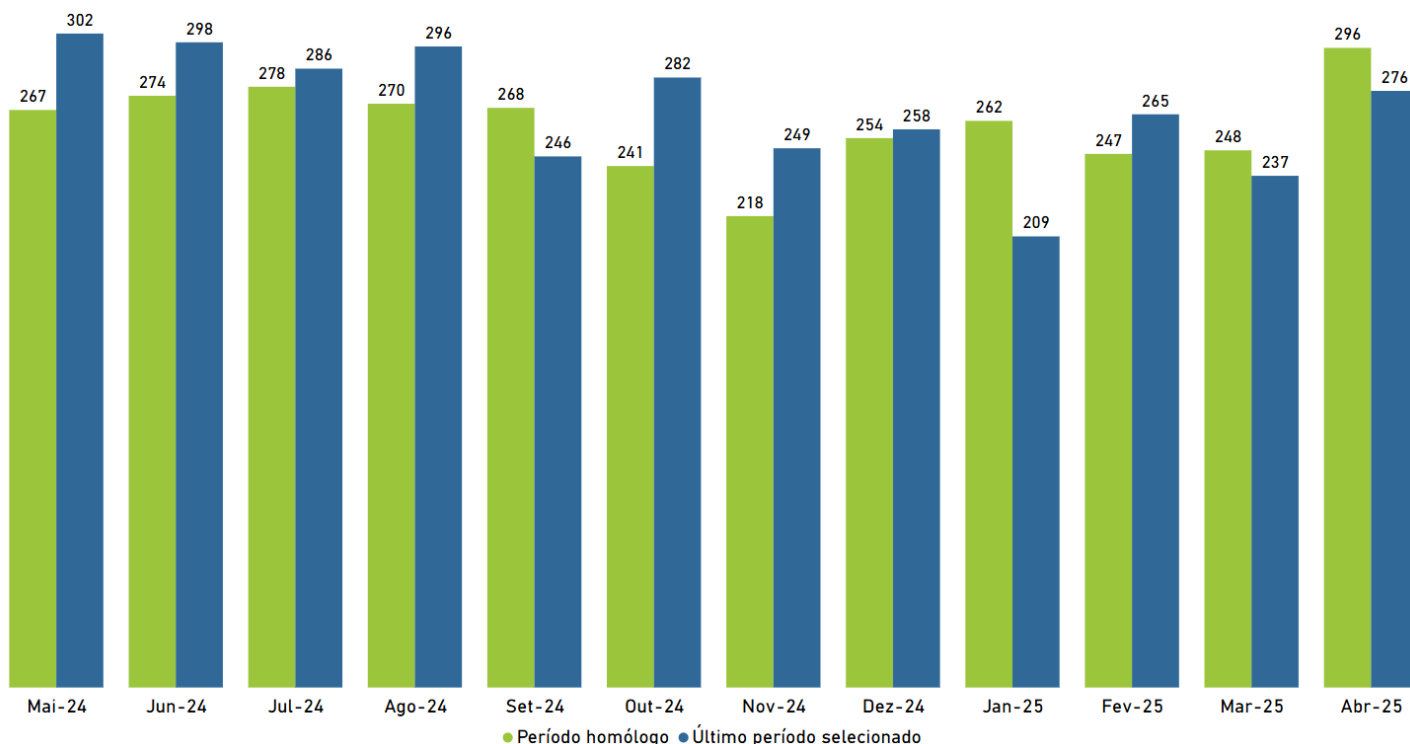
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 41,5%, e ainda parte da quota de 2,5% 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 abril de 2025 um movimento de 986 mil TEU, decrescendo -6,3% (-67 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, tendo, na mesma linha, o mês de abril observado uma quebra de -6,7% (-20 mil TEU), cifrando-se em 276 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

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



Quadro 9 – Contentores movimentados em abril e acumulado de 2025

Contentores movimentados (10 ³ TEU)					
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Leixões	58,9	223,6	22,7%	-0,1%	
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	-99,9%	
Figueira da Foz	1,2	3,5	0,4%	-42,3%	
Lisboa	40,9	148,8	15,1%	4,7%	
Setúbal	12,1	48,8	4,9%	-2,0%	
Sines	162,8	561,6	56,9%	-10,0%	
Total	275,9	986,3	100,0%	-6,3%	
Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	7,3%	1,5%	-2,3%	17,7%	-6,7%
Acumulado	9,3%	-1,0%	-7,6%	15,6%	-6,3%

A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-62 mil TEU; -10%) observada no porto de Sines que, movimentando 562 mil TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (56,9%) deste tipo de tráfego no sistema portuário, assinalando-se igualmente pela negativa a continuação da insignificância deste tráfego no porto de Aveiro e as quebras em Setúbal, que movimentou 49 mil TEU (-1 mil TEU; -2%) e na Figueira da Foz, que manuseou 3 mil TEU (-3 mil TEU; -42,3%).

Apesar da carga contentorizada, em tonelagem, ter crescido em Leixões, como já anteriormente assinalado, o número de unidades movimentadas decresceu muito ligeiramente (-217 TEU; -0,1%), num movimento neste porto de 224 mil TEU.

Em contraponto, manteve-se o registo positivo no porto de Lisboa, com um movimento de 149 mil TEU (+7 mil TEU; +4,7%).

Se analisarmos o primeiro quadrimestre 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 da tendência negativa dos portos da Figueira da Foz (-15,2%), de Setúbal (-5,7%), de Sines (-1%) e de Leixões (-0,7%), e cujo crescimento médio no porto de Lisboa (+7,3%) não foi suficiente para compensar (ver Quadro 10).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	229,6	238,4	227,1	223,8	223,6	22,7%	228,5	-0,7%
Aveiro			4,7	7,3	0,0	0,0%	2,4	
Figueira da Foz	6,8	5,5	6,3	6,1	3,5	0,4%	5,6	-15,2%
Lisboa	112,4	133,2	125,8	142,1	148,8	15,1%	132,5	7,3%
Setúbal	61,7	56,4	54,2	49,8	48,8	4,9%	54,2	-5,7%
Sines	585,0	552,3	492,6	624,1	561,6	56,9%	563,1	-1,0%
Total	995,5	985,7	910,7	1.053,1	986,3	100,0%	986,3	-0,2%

✓ 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	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	203	90,7%	36,9%	-1,7%	21	9,3%	4,8%	18,5%	224
Aveiro	0		0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	3	100,0%	0,6%	-42,3%		0,0%	0,0%		3
Lisboa	140	93,9%	25,4%	-0,7%	9	6,1%	2,1%	555,6%	149
Setúbal	47	96,5%	8,6%	1,7%	2	3,5%	0,4%	-51,1%	49
Sines	156	27,8%	28,4%	26,0%	406	72,2%	92,7%	-18,9%	562
Total Geral	549	55,7%	100,0%	3,5%	437	44,3%	100,0%	-16,4%	986

O volume de TEU movimentado em janeiro e abril de 2025 com o *hinterland* (549 mil TEU), que apresentou uma proporção geral de 55,7%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 36,9%, a que se seguiram os portos de Sines, com 28,4%, e de Lisboa, com 25,4%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,6%, 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 27,8%, 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.

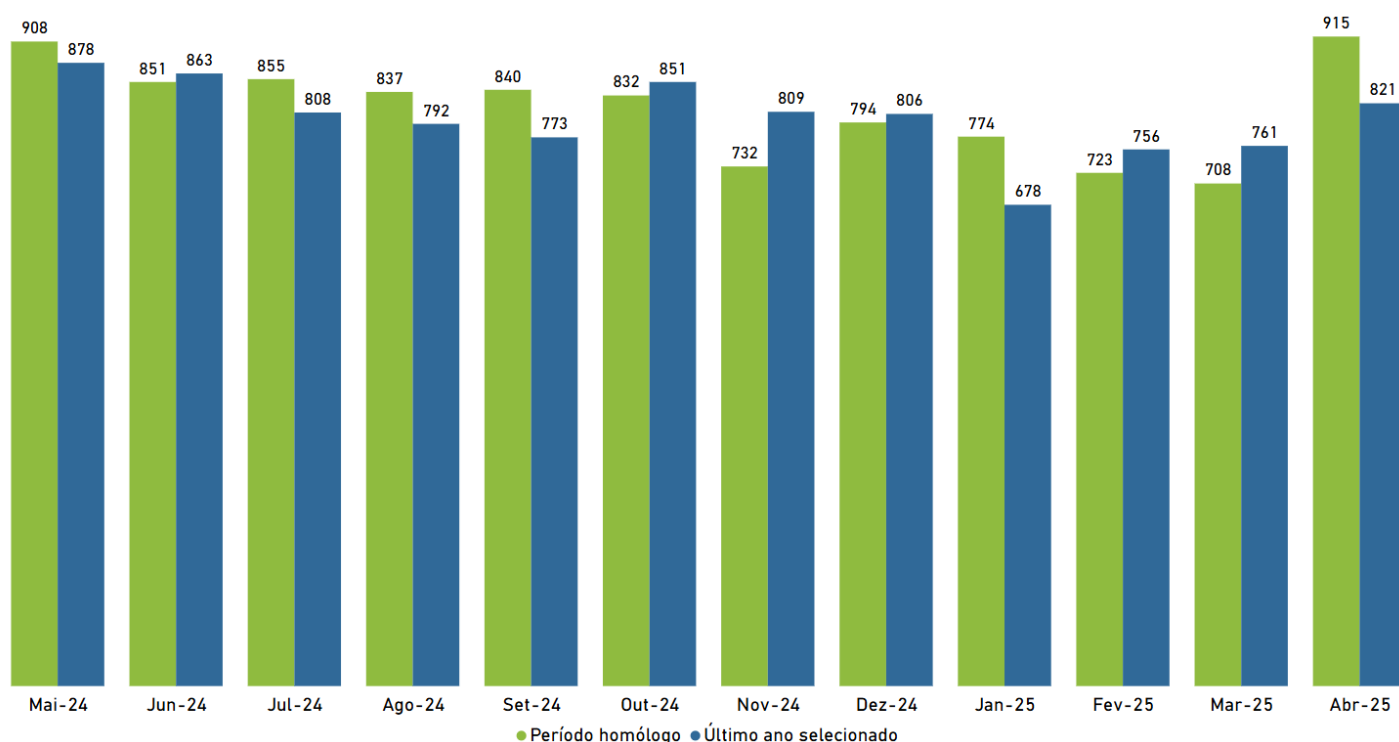
O movimento de contentores em operações *transshipment* (437 mil TEU), que correspondeu a 44,3% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 72,2%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 9,3%, 6,1% e 3,5%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 92,7%, a que se seguem os portos de Leixões (4,8%), de Lisboa (2,1%) e de Setúbal (0,4%).

2.3. Movimento Geral de Navios

O número de escalas de navios em abril observou uma quebra de -10,3%, com 821 escalas, agravando o mesmo indicador acumulado para o período entre janeiro e abril de 2025, cifrado em 3 016 escalas de navios, para -3,3%, tendo por base a redução do número de escalas na maioria das infraestruturas portuárias, sendo apenas exceção os portos de Viana do Castelo, Lisboa e Portimão onde a entrada de navios incrementou (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

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



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

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	22	76	2,5%	26,7%
Leixões	192	717	23,8%	-3,8%
Aveiro	78	308	10,2%	-3,4%
Figueira da Foz	46	138	4,6%	-4,2%
Lisboa	205	712	23,6%	2,0%
Setúbal	119	512	17,0%	-3,0%
Sines	145	533	17,7%	-11,9%
Faro	1	1	0,0%	-83,3%
Portimão	13	19	0,6%	26,7%
Total	821	3.016	100,0%	-3,3%

Variação hómologa					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	8,6%	-2,7%	15,8%	0,9%	-10,3%
Acumulado	-3,6%	-2,9%	7,0%	-3,4%	-3,3%

Analisando os meses de janeiro a abril dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-0,8%), influenciada pelos portos de Faro (-38,5%), Sines (-4,7%), Aveiro (-3,9%), Leixões (-3,1%), Viana do Castelo (-1,9%) e Setúbal (-1,5%), parcialmente contrariada pelos crescimentos em Portimão (+108,8%) e Lisboa (+8,3%), a par de uma estabilização deste indicador na Figueira da Foz (ver Quadro 13).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	82	73	78	60	76	2,5 %	99	-1,9 %
Leixões	814	758	752	745	717	23,8 %	1.025	-3,1 %
Aveiro	361	273	357	319	308	10,2 %	426	-3,9 %
Figueira da Foz	138	141	151	144	138	4,6 %	217	0,0 %
Lisboa	518	642	703	698	712	23,6 %	936	8,3 %
Setúbal	543	489	532	528	512	17,0 %	675	-1,5 %
Sines	646	620	635	605	533	17,7 %	794	-4,7 %
Faro	7	4	7	6	1	0,0 %	8	-38,5 %
Portimão	1	19	16	15	19	0,6 %	51	108,8 %
Total	3.110	3.019	3.231	3.120	3.016	100,0 %	4.231	-0,8 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 23,8% e totalizando 717 escalas entre janeiro e abril de 2025, o que representou um decréscimo de tráfego de -3,8% relativamente ao mesmo período de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 712 (+2%) e 533 (-11,9%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 23,6% e 17,7%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou uma quebra menos expressiva que o número de escalas, concretamente -2,5%, atingindo 62,7 milhões, e implicando um incremento da dimensão média de navio de +0,9% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (41,1%), totalizando 25,8 milhões, e que observou uma contração de -9,7%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 48,4 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 21,4 mil.

Assinale-se, igualmente, o incremento da AB no porto de Leixões, apesar da redução do número de escalas de navios.

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

Porto \ Navios	Jan - Abr / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	76	400	5,3	2,5%	0,6%	26,7%	16,5%	-8,0%
Leixões	717	10 565	14,7	23,8%	16,8%	-3,8%	7,2%	11,3%
Aveiro	308	1 999	6,5	10,2%	3,2%	-3,4%	-4,9%	-1,5%
Figueira da Foz	138	474	3,4	4,6%	0,8%	-4,2%	-9,2%	-5,3%
Lisboa	712	15 264	21,4	23,6%	24,3%	2,0%	4,5%	2,4%
Setúbal	512	7 929	15,5	17,0%	12,6%	-3,0%	-2,0%	1,0%
Sines	533	25 809	48,4	17,7%	41,1%	-11,9%	-9,7%	2,5%
Portimão	19	297	15,7	0,6%	0,5%	26,7%	43,0%	12,9%
Faro	1	2		0,0%	0,0%	-83,3%	-85,0%	-100,0%
Total Geral	3 016	62 739	20,8	100,0%	100,0%	-3,3%	-2,5%	0,9%

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 entre janeiro e abril de 2025, de -1,8% 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 -6,6% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Abr / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	13 823	-7,0%	4 258	-5,6%	9 276	-6,3%	27 357	-6,6%
Espanha	91 395	-0,7%	26 948	-1,3%	58 777	-3,7%	177 120	-1,8%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 177,1 milhões de toneladas, ou seja, 6,5 vezes mais que o sistema portuário nacional (27,4 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.

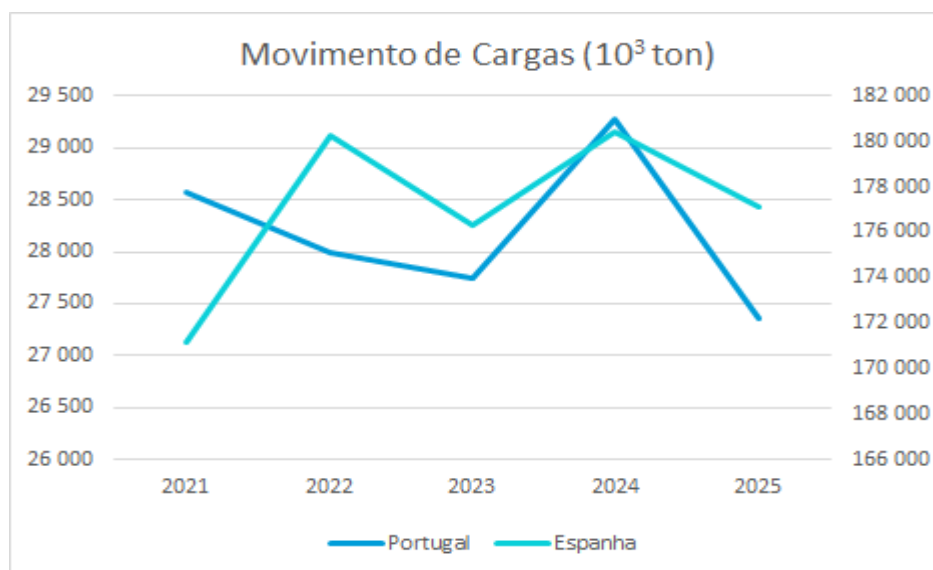
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -7%, ou seja, com um desempenho significativamente inferior ao do seu homólogo espanhol que apenas se reduziu em -0,7%

- 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 -5,6% e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias observou uma redução de menor expressão (-1,3%); e
- A situação mantém-se nos Granéis Líquidos, com o desempenho do sistema portuário nacional mais negativo (-6,3%) que o observado no conjunto dos portos espanhóis (-3,7%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro quadrimestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +3,5% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal se constatou uma quebra de -4,3% (ver Gráfico 9).

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



3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que manteve, entre janeiro e abril de 2025, um nível de movimentação similar ao do mesmo período de 2024, e totalizando 5,9 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -6,3% dos portos nacionais que movimentaram 986 mil TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

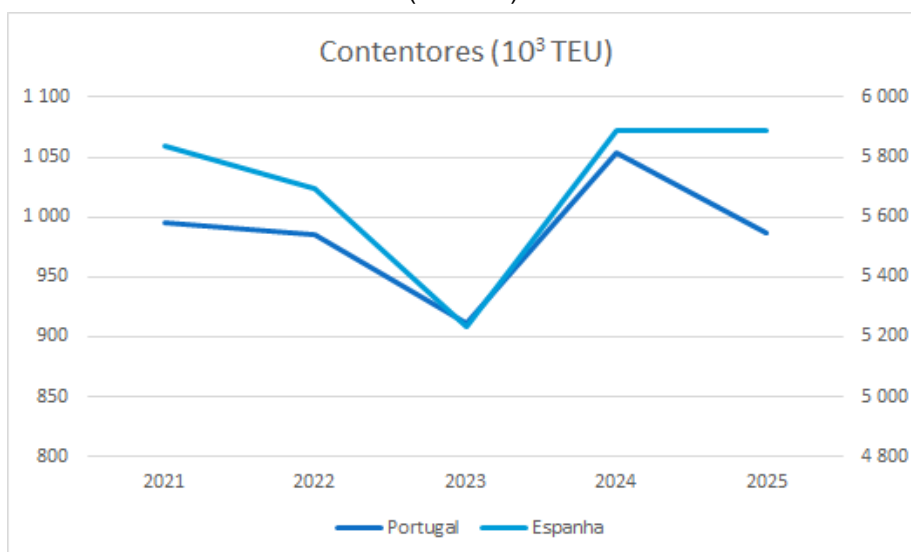
Sistema Portuário	Jan - Abr / 2025 mil TEU	Variação (%)
Portugal	986	-6,3%
<i>Hinterland</i>	549	3,5%
<i>Transshipment</i>	437	-16,4%
Espanha	5 888	0,0%
<i>Hinterland</i>	2 866	6,2%
<i>Transshipment</i>	3 022	-5,3%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho positivo no movimento com o *hinterland*, mas com um maior dinamismo em Espanha (Portugal: +3,5%; Espanha: +6,2%).

No caso do tráfego de *transshipment*, ambos os o sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-16,4%), quando comparado com Espanha (-5,3%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários entre janeiro e abril, desde 2020, os portos nacionais perderam -0,9% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou um crescimento de +0,9% (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Abr.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 233	-298	-8,4%	11 344	100,0% 41,5%	-1 035	-8,4%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	344,4%
Leixões	579	-81	-12,3%	2 287	20,2%	29	1,3%
Aveiro	0	-17	-99,7%	0	0,0%	-60	-99,9%
Figueira da Foz	7	-2	-20,1%	24	0,2%	-17	-42,5%
Lisboa	447	-8	-1,7%	1 619	14,3%	78	5,1%
Setúbal	117	-9	-7,4%	482	4,2%	-14	-2,9%
Sines	2 081	-181	-8,0%	6 932	61,1%	-1 050	-13,2%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	437	-114	-20,7%	1 803	100,0% 6,6%	-166	-8,4%
Viana do Castelo	14	-4	-20,5%	57	3,2%	0	0,0%
Leixões	62	-66	-51,5%	355	19,7%	-85	-19,4%
Aveiro	171	19	12,4%	611	33,9%	-31	-4,9%
Figueira da Foz	111	-12	-9,5%	327	18,2%	-32	-8,8%
Lisboa	25	8	49,2%	85	4,7%	33	62,2%
Setúbal	49	-62	-55,5%	362	20,1%	-46	-11,2%
Sines	1	-1	-38,2%	4	0,2%	-7	-63,2%
Faro	2	2		2	0,1%	2	
Ro-Ro	201	55	37,9%	676	100,0% 2,5%	155	29,8%
Viana do Castelo	0	0	-82,8%	0	0,0%	0	-16,8%
Leixões	152	62	69,4%	492	72,7%	171	53,2%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	0	-6,6%	9	1,3%	1	6,8%
Setúbal	44	-3	-6,0%	162	23,9%	-17	-9,7%
Sines	2	-4	-72,0%	14	2,0%	1	11,8%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 870	-357	-8,4%	13 823	50,5%	-1 045	-7,0%

Granéis Sólidos	Abr.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	105	25	30,5%	309	100,0% 1,1%	-107	-25,6%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	69	11	18,3%	163	52,7%	-47	-22,3%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	37	14	62,2%	146	47,3%	15	11,5%
Sines		0		0	0,0%	-75	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	41	25	155,0%	76	100,0% 0,3%	3	4,7%
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	41	25	155,0%	61	79,4%	-12	-16,8%
Sines		0		16	20,6%	16	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	379	-89	-19,0%	1 603	100,0% 5,9%	-53	-3,2%
Viana do Castelo		0			0,0%	-12	-100,0%
Leixões	57	10	22,5%	191	11,9%	-18	-8,5%
Aveiro	68	25	58,0%	449	28,0%	202	81,4%
Figueira da Foz		0		12	0,8%	12	
Lisboa	254	-123	-32,7%	951	59,3%	-192	-16,8%
Setúbal		-1	-100,0%		0,0%	-45	-100,0%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	601	-52	-7,9%	2 269	100,0% 8,3%	-97	-4,1%
Viana do Castelo	14	5	47,3%	56	2,5%	24	73,5%
Leixões	85	-1	-0,9%	375	16,5%	-33	-8,2%
Aveiro	107	-6	-5,3%	385	17,0%	-58	-13,2%
Figueira da Foz	83	-16	-16,3%	241	10,6%	-55	-18,5%
Lisboa	116	9	8,2%	441	19,4%	103	30,3%
Setúbal	182	-41	-18,4%	685	30,2%	-69	-9,2%
Sines	13	4	40,8%	87	3,8%	10	13,5%
Faro		-5	-100,0%		0,0%	-18	-100,0%
Totais	1 126	-91	-7,5%	4 258	15,6%	-253	-5,6%

Granéis Líquidos	Abr.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	694	-493	-41,5%	3 346	100,0% 12,2%	-229	-6,4%
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	694	-493	-41,5%	3 346	100,0%	-229	-6,4%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 251	-72	-5,4%	4 085	100,0% 14,9%	-459	-10,1%
Viana do Castelo	2	-1	-37,7%	9	0,2%	3	43,7%
Leixões	192	-8	-4,2%	607	14,9%	-75	-11,0%
Aveiro	80	25	46,5%	223	5,5%	34	18,2%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	100	0	0,4%	342	8,4%	-23	-6,4%
Setúbal	9	4	67,3%	26	0,6%	-2	-6,6%
Sines	867	-91	-9,5%	2 877	70,4%	-396	-12,1%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	456	90	24,6%	1 452	100,0% 5,3%	138	10,5%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	30	20	189,9%	67	4,6%	21	44,5%
Aveiro	9	-7	-42,7%	50	3,4%	-9	-15,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		-2	-100,0%	5	0,3%	-3	-34,3%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	417	79	23,4%	1 331	91,6%	129	10,7%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	76	-51	-40,4%	393	100,0% 1,4%	-74	-15,8%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	4	2	117,3%	8	2,0%	2	36,1%
Aveiro	35	-49	-58,2%	207	52,6%	-51	-19,8%
Figueira da Foz	4	0	1,5%	7	1,9%	0	-1,4%
Lisboa	1	-21	-95,3%	84	21,3%	-26	-23,6%
Setúbal	22	12	118,9%	60	15,3%	7	12,3%
Sines	10	5	86,0%	27	7,0%	-5	-16,4%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 478	-526	-17,5%	9 276	33,9%	-623	-6,3%

