



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Maio, 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 maio de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva.
4. Os elementos relativos a contentores (número, TEU e tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship*, por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica, e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o seu movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	7
2.1. Movimento Geral de Carga	7
✓ Por Porto	9
✓ Por Tipologia de Carga	12
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	15
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	18
2.2. Movimento Geral de Contentores	20
✓ Tráfego Total (TEU)	20
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	22
2.3. Movimento Geral de Navios	24
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	28
3.1. Movimentação de Carga	28
3.2. Tráfego de Contentores	29
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	31

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) registou uma quebra de -5,8% entre janeiro e maio de 2025, com um total de 35,1 milhões de toneladas, contudo, mitigando ligeiramente a quebra de movimentação acumulada até ao mês de abril (-6,6%), sem prejuízo do desempenho negativo verificado no mês de maio, de -2,8%, associado a uma movimentação de 7,7 milhões de toneladas (ver Quadro1).

É importante considerar a influencia da volatilidade dos mercados portuários nos resultados da movimentação portuária, sem deixar de também ter presente, com base na estimativa rápida a 30 dias das Contas Nacionais do 1.º Trimestre de 2025, apresentadas pelo Instituto Nacional de Estatística, uma variação homóloga de +1,6% nesse trimestre do Produto Interno Bruto (PIB), mas a par de 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.

Não poderá também ser ignorada a acentuação dos riscos adversos, com impacto desestabilizador sobre a atividade económica e, em consequência, no transporte marítimo e atividade portuária, da conjuntura de elevada incerteza a nível mundial, tendo presentes os conflitos militares na Ucrânia e Médio Oriente, o clima de insegurança no Mar Vermelho que tem vindo a intensificar-se e as alterações na orientação de política geoestratégica e comercial nos Estados Unidos da América.

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em maio 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	16	138	0,4%	10,3%
Leixões	1.289	5.834	16,6%	0,0%
Aveiro	422	2.347	6,7%	0,1%
Figueira da Foz	187	798	2,3%	-10,6%
Lisboa	1.249	4.783	13,6%	4,1%
Setúbal	513	2.497	7,1%	-9,2%
Sines	4.040	18.673	53,2%	-9,6%
Faro		2	0,0%	-86,9%
Total	7.716	35.073	100,0%	-5,8%

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	36,4%	-0,0%	-1,8%	6,4%	-2,8%
Acumulado	5,8%	-1,7%	-1,0%	5,7%	-5,8%

Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	66,6	290,2	22,6%	1,7%
Aveiro		0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	1,6	5,1	0,4%	-33,2%
Lisboa	46,1	195,0	15,2%	6,9%
Setúbal	15,9	64,7	5,0%	-0,4%
Sines	165,1	726,8	56,7%	-9,8%
Total	295,4	1.281,8	100,0%	-5,4%

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	31,6%	-1,5%	0,4%	13,2%	-2,3%
Acumulado	13,4%	-1,1%	-5,9%	15,1%	-5,4%

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo	24	100	2,6%	29,9%
Leixões	227	944	24,2%	-2,3%
Aveiro	77	385	9,9%	-2,5%
Figueira da Foz	41	179	4,6%	-3,2%
Lisboa	220	932	23,9%	3,1%
Setúbal	134	646	16,6%	-3,1%
Sines	152	685	17,6%	-11,4%
Faro		1	0,0%	-83,3%
Portimão	9	28	0,7%	12,0%
Total	884	3.900	100,0%	-2,5%

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	10,3%	7,2%	3,1%	-3,3%	0,7%
Acumulado	-1,0%	-0,8%	6,1%	-3,4%	-2,5%

Ao nível de cada porto, para além dos desempenhos positivos de Viana do Castelo (+13 mil toneladas; +10,3%) e Aveiro (+2 mil toneladas; +0,1%), voltou-se a registar a recuperação de movimentação nos portos de Lisboa (+190 mil toneladas; +4,1%) e de Leixões (+2 mil toneladas; +0,0%).

Os restantes portos registaram desempenhos negativos, sendo que o porto de Sines, com um decréscimo de movimentação de -9,6% (-2 milhões de toneladas), pela sua quota maioritária (53,2%), foi o que mais influenciou a quebra de movimento no sistema portuário, a que se seguiram Setúbal (-253 mil toneladas; -9,2%), Figueira da Foz (-95 mil toneladas; -10,6%) e Faro (-15 mil toneladas; -86,9%).

Cifrando-se em 1,3 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), o movimento de contentores também se reduziu entre janeiro e maio de 2025, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, concretamente -5,4%, ou seja, de -74 mil TEU (ver Quadro 1).

Este facto deve-se a uma evolução negativa nos mercados dos contentores dos portos de Sines (-79 mil TEU; -9,8%), de Aveiro, praticamente sem movimentação de contentores (-9 mil TEU; -99,9%), da Figueira da Foz (-3 mil TEU; -33,2%) e de Setúbal (-246 TEU; -0,4%), apenas parcialmente contrariada pelo crescimento deste tráfego verificado nos portos de Lisboa (+13 mil TEU; +6,9%) e de Leixões (+5 mil TEU; +1,7%).

O número de escalas de navios em maio observou um ligeiro crescimento (+0,7%), com 884 escalas, permitindo atenuar ligeiramente o desempenho acumulado negativo para -2,5%, com base em 3 900 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas na maioria das infraestruturas portuárias, com exceção dos 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 da Carga *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (+209 mil toneladas; +49,8%) em Leixões, de Produtos Agrícolas (+191 mil toneladas; +66,6%) no porto de Aveiro, do Gás Liquefeito (+191 mil toneladas; +12,9%) no porto de Sines e da Carga Contentorizada (+165 mil toneladas; +8,3%) no porto de Lisboa; e
- A redução da Carga Contentorizada (-1,3 milhão de toneladas; -12,4%), dos Produtos Petrolíferos (-496 mil toneladas; -11,9%) e do Petróleo Bruto (-288 mil toneladas; -6,4%) em Sines.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, nos primeiros cinco meses de 2025, foram desembarcadas 20,8 milhões de toneladas, que representaram 59,4% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -4,3% (-944 mil toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 14,2 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -7,8% (-1,2 milhões de toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e maio 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 -5,8%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -2,7%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que incrementou muito ligeiramente a movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior (+0,2%), comparativamente com a redução de -5,4% constatada nos portos nacionais.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

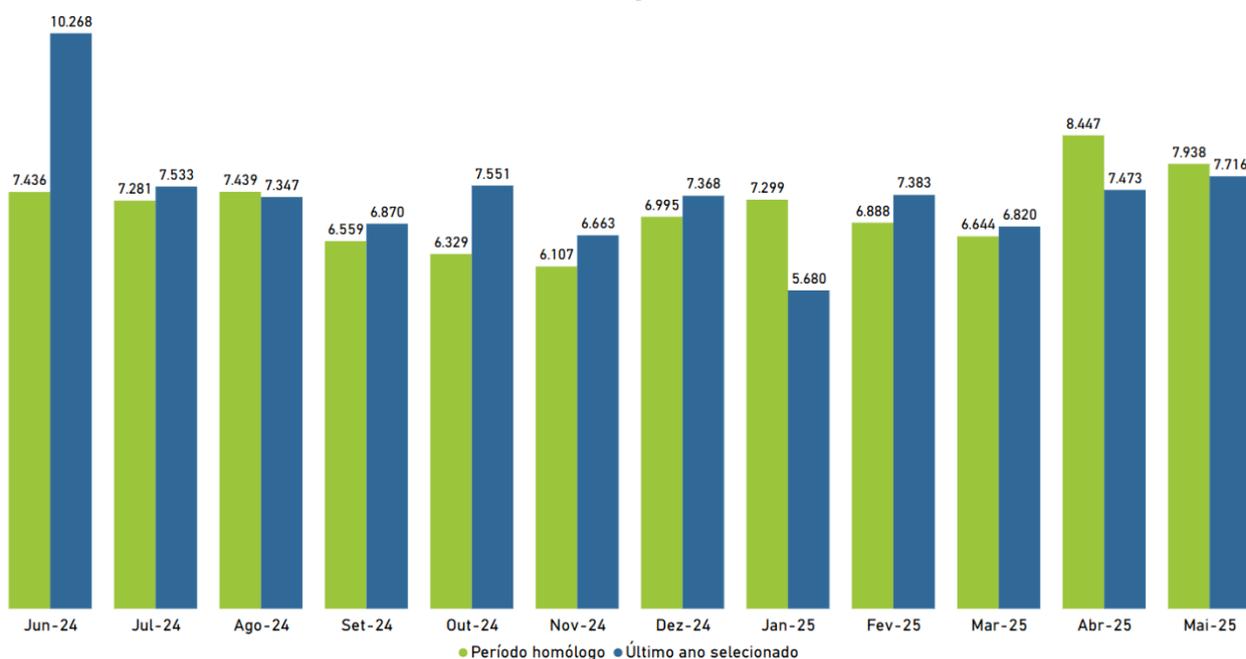
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e maio de 2025, relativamente a:

- 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 registou uma quebra de -5,8% entre janeiro e maio de 2025, com um total de 35,1 milhões de toneladas, contudo, mitigando ligeiramente a quebra de movimentação acumulada até ao mês de abril (-6,6%), sem prejuízo do desempenho negativo verificado no mês de maio, de -2,8%, associado a uma movimentação de 7,7 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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



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

Carga movimentada (10 ³ t)				
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	16	138	0,4%	10,3%
Leixões	1.289	5.834	16,6%	0,0%
Aveiro	422	2.347	6,7%	0,1%
Figueira da Foz	187	798	2,3%	-10,6%
Lisboa	1.249	4.783	13,6%	4,1%
Setúbal	513	2.497	7,1%	-9,2%
Sines	4.040	18.673	53,2%	-9,6%
Faro		2	0,0%	-86,9%
Total	7.716	35.073	100,0%	-5,8%

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	36,4%	-0,0%	-1,8%	6,4%	-2,8%
Acumulado	5,8%	-1,7%	-1,0%	5,7%	-5,8%

É importante considerar a influencia da volatilidade dos mercados portuários nos resultados da movimentação portuária, sem deixar de também ter presente, com base na estimativa rápida a 30 dias das Contas Nacionais do 1.º Trimestre de 2025, apresentadas pelo Instituto Nacional de Estatística, uma variação homóloga de +1,6% nesse trimestre do Produto Interno Bruto (PIB), mas a par de 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 março 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.

Não poderá também ser ignorada a acentuação dos riscos adversos, com impacto desestabilizador sobre a atividade económica e, em consequência, no transporte marítimo e atividade portuária, da conjuntura de elevada incerteza a nível mundial, tendo presentes os conflitos militares na Ucrânia e Médio Oriente, o clima de insegurança no Mar Vermelho que tem vindo a intensificar-se 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 cinco meses dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de ligeira redução (-0,8%), influenciada pelas quebras médias de tráfego de -2,8% no porto de Setúbal, de -2,2% no porto de Leixões, de -1,7% em Viana do Castelo, de -1,6% em Sines, e ainda de -46,7% em Faro, contrariada por tendências de crescimento médio em Lisboa (+5%), na Figueira da Foz (+4,3%) e em Aveiro (+0,1%) (ver Quadro 3).

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

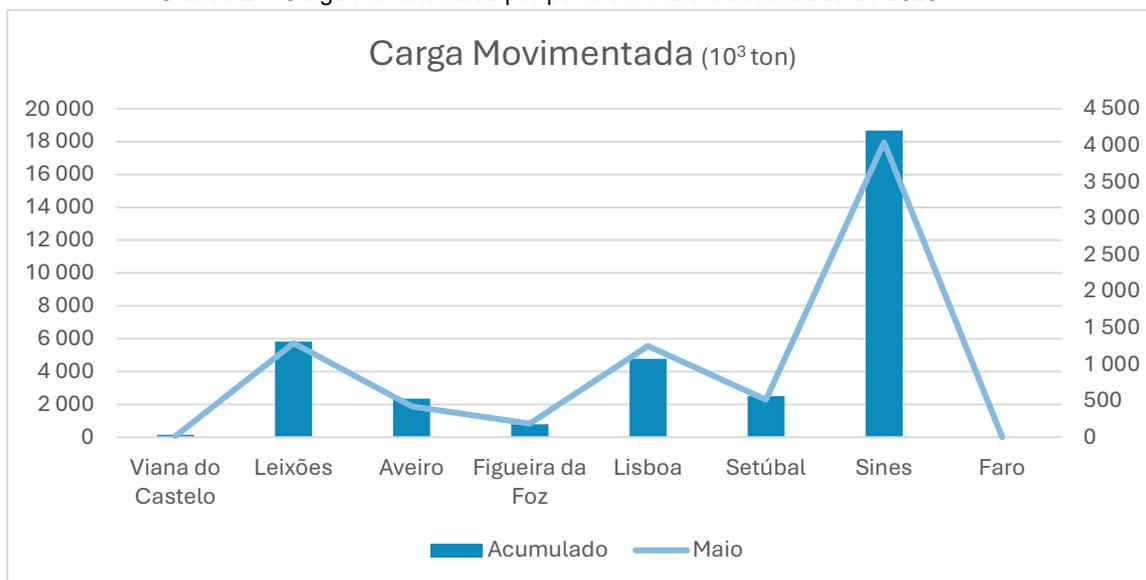
Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	148	153	150	125	138	0,4 %	143	-1,7 %
⊕ Leixões	6.377	6.244	6.151	5.832	5.834	16,6 %	6.087	-2,2 %
⊕ Aveiro	2.335	2.407	2.465	2.345	2.347	6,7 %	2.380	0,1 %
⊕ Figueira da Foz	674	860	906	893	798	2,3 %	826	4,3 %
⊕ Lisboa	3.936	4.264	5.008	4.593	4.783	13,6 %	4.517	5,0 %
⊕ Setúbal	2.796	2.586	2.773	2.750	2.497	7,1 %	2.680	-2,8 %
⊕ Sines	19.884	19.039	17.716	20.660	18.673	53,2 %	19.194	-1,6 %
⊕ Faro	29	26	40	18	2	0,0 %	23	-46,7 %
Total	36.177	35.579	35.210	37.216	35.073	100,0 %	35.851	-0,8 %

✓ Por Porto

Constata-se que, a par dos portos de Aveiro e Viana do Castelo que mantém desempenhos positivos, voltou se a registar-se a recuperação de movimentação nos portos de Lisboa e de Leixões, mantendo-se os restantes portos com desempenhos negativos, verificando-se, concretamente, os seguintes valores acumulados entre janeiro e maio do corrente ano:

- Sines, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e, conforme já mencionado, detendo quota maioritária, movimentou 18,7 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-2 milhões de toneladas; -9,6%);
- Leixões, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 5,8 milhões de toneladas, constituindo um nível de movimentação similar ao período homólogo de 2024 (+2 mil toneladas; +0,0%);
- Lisboa, o terceiro maior porto nacional, movimentou 4,8 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +4,1% (+190 mil toneladas);
- Setúbal, que movimentou 2,5 milhões de toneladas, registou uma quebra de -9,2% (-253 mil toneladas);
- Aveiro, manuseando 2,3 milhões de toneladas, cresceu muito ligeiramente (+2 mil toneladas; +0,1%);
- Figueira da Foz, onde foram movimentadas 798 mil toneladas de carga, registando uma quebra de -10,6% (-95 mil toneladas);
- Viana do Castelo, com um movimento de 138 mil toneladas, manteve o seu desempenho positivo (+ 13 mil toneladas; +10,3%);
- Faro, apenas com um movimento de 2 mil toneladas efetuado em abril, mantém um decréscimo acumulado de -86,9% (-15 mil toneladas).

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



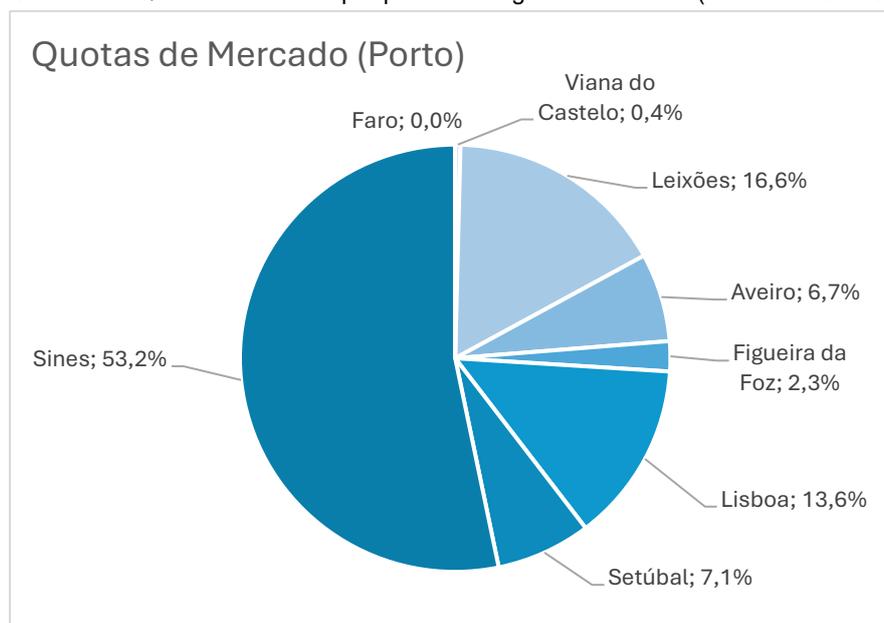
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em maio e acumulado de 2025

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	16	0,2%	-1 ●	-8,2%	138	0,4%	13 ●	10,3%
⊕ Leixões	1.289	16,7%	37 ●	3,0%	5.834	16,6%	2 ●	0,0%
⊕ Aveiro	422	5,5%	-24 ●	-5,3%	2.347	6,7%	2 ●	0,1%
⊕ Figueira da Foz	187	2,4%	-3 ●	-1,7%	798	2,3%	-95 ●	-10,6%
⊕ Lisboa	1.249	16,2%	221 ●	21,4%	4.783	13,6%	190 ●	4,1%
⊕ Setúbal	513	6,7%	-69 ●	-11,9%	2.497	7,1%	-253 ▼	-9,2%
⊕ Sines	4.040	52,4%	-382 ▼	-8,6%	18.673	53,2%	-1.987 ▼	-9,6%
⊕ Faro					2	0,0%	-15 ●	-86,9%
Total	7.716	100,0%	-222 ▼	-2,8%	35.073	100,0%	-2.143 ▼	-5,8%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 53,2%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,6%); Lisboa (13,6%); Setúbal (7,1%); Aveiro (6,7%); Figueira da Foz (2,3%); Viana do Castelo (0,4%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

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



✓ Por Tipologia de Carga

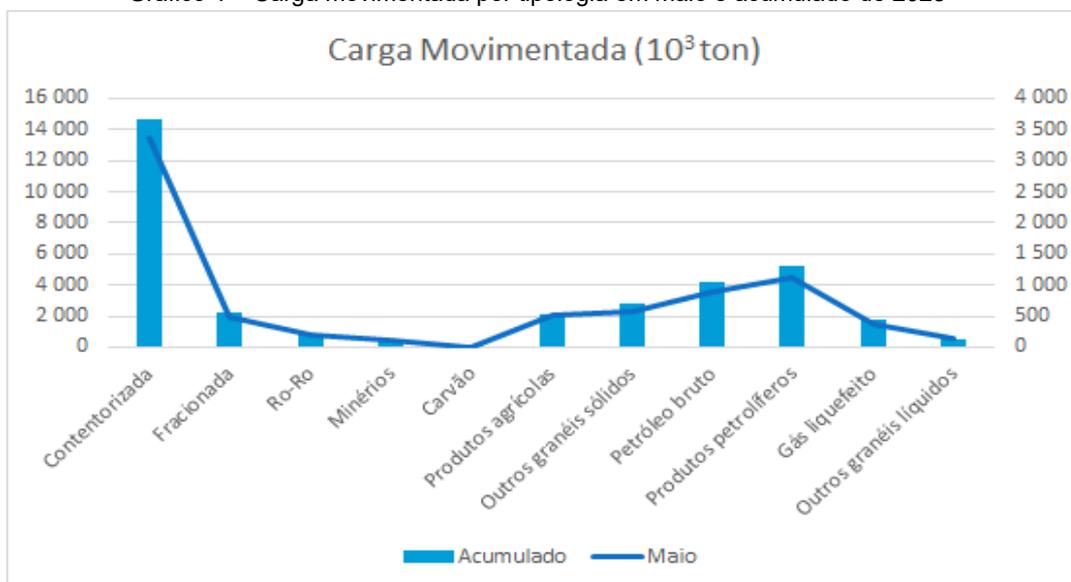
As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (41,9%), os Produtos Petrolíferos (14,8%) e o Petróleo Bruto (12,1%), que representam no seu conjunto 68,8% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que entre janeiro e maio de 2025, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente -7,1% (-1,1 milhões de toneladas), -10,2% (-591 mil toneladas) e -6,4% (-288 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,1%), da Carga Fracionada (6,5%), dos Produtos Agrícolas (6%) e do Gás Liquefeito (5,2%), tendo as duas primeiras tipologias registado quebras, respetivamente, de -0,6% (-17 mil toneladas) e de -8,7% (-218 mil toneladas), tendo, em contrapartida, o Gás Liquefeito aumentado +11,9% (+194 mil toneladas) e os Produtos Agrícolas crescido +1,1% (+23 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 +30,6% (+202 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se uma quebra de -30,1% (-178 mil toneladas);
- O Carvão viu o seu movimento reduzir-se em -55,8% (-96 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma quebra de -7,9% (-46 mil toneladas).

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



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

Período	Mensal				Acumulado			
	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	4.024	52,1%	-97 ●	-2,4%	17.846	50,9%	-1.143 ▼	-6,0%
[+] Contentorizada	3.353	43,5%	-93 ●	-2,7%	14.697	41,9%	-1.127 ▼	-7,1%
[+] Fracionada	483	6,3%	-52 ●	-9,7%	2.286	6,5%	-218 ▼	-8,7%
[+] Ro-Ro	188	2,4%	47 ●	33,5%	864	2,5%	202 ●	30,6%
[-] Granéis sólidos	1.179	15,3%	-16 ●	-1,3%	5.437	15,5%	-269 ▼	-4,7%
[+] Minérios	105	1,4%	-72 ●	-40,6%	414	1,2%	-178 ▼	-30,1%
[+] Carvão			-100 ●	-100,0%	76	0,2%	-96 ●	-55,8%
[+] Produtos agrícolas	510	6,6%	76 ●	17,4%	2.113	6,0%	23 ●	1,1%
[+] Outros granéis sólidos	565	7,3%	80 ●	16,5%	2.834	8,1%	-17 ●	-0,6%
[-] Granéis líquidos	2.513	32,6%	-109 ▼	-4,1%	11.789	33,6%	-732 ▼	-5,8%
[+] Petróleo bruto	889	11,5%	-60 ●	-6,3%	4.234	12,1%	-288 ▼	-6,4%
[+] Produtos petrolíferos	1.110	14,4%	-132 ▼	-10,7%	5.195	14,8%	-591 ▼	-10,2%
[+] Gás liquefeito	366	4,7%	56 ●	18,1%	1.819	5,2%	194 ●	11,9%
[+] Outros granéis líquidos	147	1,9%	27 ●	22,5%	540	1,5%	-46 ●	-7,9%
Total	7.716	100,0%	-222 ▼	-2,8%	35.073	100,0%	-2.143 ▼	-5,8%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 17,8 milhões de toneladas, tendo observado uma redução de -6% (-1,1 milhões de toneladas) relativamente ao primeiro cinco meses de 2024, principalmente devido à quebra da Carga Contentorizada, que se cifrou em 14,7 milhões de toneladas (-1,1 milhões de toneladas; -7,1%), essencialmente como consequência dos decréscimos registados nos portos de Sines (-1,3 milhões de toneladas; -12,4%), a que se seguiu Aveiro, praticamente sem expressão de carga contentorizada (-75 mil toneladas; -99,9%), Figueira da Foz (-18 mil toneladas; -36%) e Setúbal (-11 mil toneladas; -1,6%). Em contrapartida, a carga transportada em

contentores cresceu em Lisboa (+165 mil toneladas; +8,3%) e Leixões (+77 mil toneladas; +2,7%).

Constatou-se igualmente um contributo negativo da Carga Fracionada que se reduziu em -8,7% (-218 mil toneladas), para um total de 2,3 milhões de toneladas, com base nas quebras deste tráfego nos portos de Leixões (-118 mil toneladas; -20,6%), de Setúbal (-78 mil toneladas; -14,9%), de Aveiro (-30 mil toneladas; -3,7%), da Figueira da Foz (-20 mil toneladas; -4,6%), de Sines (-6 mil toneladas; -52,5%) e de Viana do Castelo (-3 mil toneladas; -3,9%), parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Lisboa (+35 mil toneladas; +42,4%) e Faro (+2 mil toneladas).

Em contraponto, no tráfego Ro-Ro observou-se um aumento de +30,6% (+202 mil toneladas), totalizando 864 mil toneladas, tendo por base nos crescimentos verificados nos portos de Leixões (+209 mil toneladas; +49,8%) e de Sines (+2 mil toneladas; +17,5%), apenas ligeiramente mitigado pela redução em Setúbal (-10 mil toneladas; -4,6%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 5,4 milhões de toneladas, reduziram-se em -4,7% (-269 mil toneladas), devido à quebra observada na maioria dos mercados globais desta categoria, mas principalmente dos Minérios que, com um movimento de 414 mil toneladas, caíram -30,1% (-178 mil toneladas), com base nas reduções constatadas nos portos de Sines (-144 mil toneladas; -100%) e de Leixões (-34 mil toneladas; -12,4%).

Seguiu-se a redução (-96 mil toneladas; -55,8%) do movimento de Carvão, para 76 mil toneladas, devido à quebra no porto de Setúbal (-112 mil toneladas; -64,9%), parcialmente atenuada pela evolução favorável em Sines (+16 mil toneladas).

Observou-se ainda um decréscimo no mercado dos Outros Granéis Sólidos, com um movimento de 2,8 milhões de toneladas (-17 mil toneladas; -0,6%), com base nas reduções na Figueira da Foz (-68 mil toneladas; -17,2%), em Aveiro (-67 mil toneladas; -12,5%), em Setúbal (-20 mil toneladas; -2,3%) e em Faro (-18 mil toneladas; -100%), parcialmente mitigado pelo crescimento nos portos de Lisboa (+118 mil toneladas; +25,8%), de Viana do Castelo (+21 mil toneladas; +55,1%), de Leixões (+10 mil toneladas; +2,3%) e de Sines (+7 mil toneladas; +7%).

Em sentido contrário, observou-se um crescimento no mercado global dos Produtos Agrícolas de +1,1% (+23 mil toneladas), num movimento de 2,1 milhões de toneladas, suportado nas evoluções positivas dos portos de Aveiro (+191 mil toneladas; +66,6%) e da Figueira da Foz (+12 mil toneladas), parcialmente contrariado pelos decréscimos

verificados em Leixões (-63 mil toneladas; -20%), em Lisboa (-61 mil toneladas; -4,3%), em Setúbal (-45 mil toneladas; -100%) e em Viana do Castelo (-12 mil toneladas; -100%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 11,8 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -5,8% (-732 mil toneladas), a maior quebra provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -10,2% (-591 mil toneladas) para 5,2 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-496 mil toneladas; -11,9%), apoiada por Leixões (-103 mil toneladas; -11,8%), Aveiro (-7 mil toneladas; -2,7%) e Setúbal (-2 mil toneladas; -7,4%), parcialmente contrariada pelos incrementos registados em Lisboa (+11 mil toneladas; +2,4%) e Viana do Castelo (+6 mil toneladas; +97,8%).

O mesmo ocorreu com o mercado do Petróleo Bruto, que registou uma quebra global de -6,4% (-288 mil toneladas), para 4,2 milhões de toneladas, e que foi exclusivamente movimentado no porto de Sines.

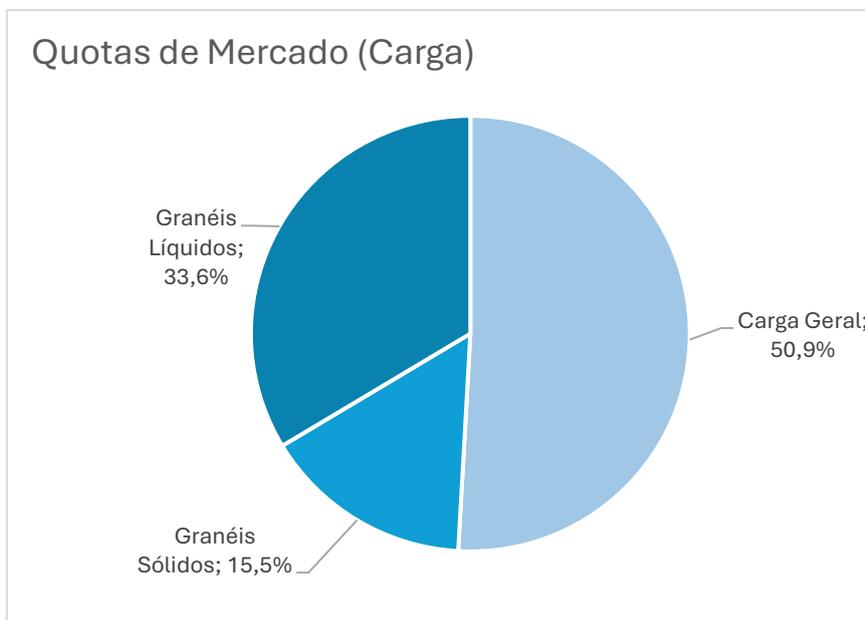
Os Outros Granéis Líquidos também decresceram -7,9% (-46 mil toneladas), movimentando globalmente 540 mil toneladas, devido à quebra verificada nos portos de Lisboa (-78 mil toneladas; -44,8%) e de Sines (-3 mil toneladas; -6,6%), parcialmente compensada pelo acréscimo deste mercado em Setúbal (+25 mil toneladas; +37,2%), Aveiro (+8 mil toneladas; +2,7%) e Leixões (+1 mil toneladas; +11,7%).

Finalmente, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 1,8 milhões de toneladas, foi o único mercado dos Granéis Líquidos que cresceu globalmente (+194 mil toneladas; +11,9%), com suporte nos crescimentos nos portos de Sines (+191 mil toneladas; +12,9%) e de Leixões (+22 mil toneladas; +39,9%), e que foi mitigado pelas reduções em Aveiro (-18 mil toneladas; -23,1%) e Lisboa (-1 mil toneladas; -10,9%).

✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 50,9% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,5% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,6% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

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



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

Porto / Categoria	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais Porto	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)
Viana do Castelo	66	0,4%	60	1,1%	13	0,1%	138	0,4%
Leixões	4 047	22,7%	934	17,2%	853	7,2%	5 834	16,6%
Aveiro	775	4,3%	950	17,5%	623	5,3%	2 347	6,7%
Figueira da Foz	450	2,5%	340	6,3%	7	0,1%	798	2,3%
Lisboa	2 280	12,8%	1 948	35,8%	555	4,7%	4 783	13,6%
Setúbal	1 291	7,2%	1 085	20,0%	121	1,0%	2 497	7,1%
Sines	8 936	50,1%	121	2,2%	9 616	81,6%	18 673	53,2%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	17 846	50,9%	5 437	15,5%	11 789	33,6%	35 073	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 +1,1 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 34 mercados, representando -3,3 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o primeiro cinco meses de 2024, de -2,1 milhões de toneladas, ou seja, -5,8%, 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	66	-3,9%	4 047	4,3%	775	-11,9%	450	-7,9%	2 280	9,7%	1 291	-7,1%	8 936	-12,4%	2		17 846	-6,0%
Contentorizada	0	344,4%	2 961	2,7%	0	-99,9%	33	-36,0%	2 150	8,3%	639	-1,6%	8 915	-12,4%			14 697	-7,1%
Fracionada	65	-3,9%	456	-20,6%	775	-3,7%	417	-4,6%	119	42,4%	446	-14,9%	6	-52,5%	2		2 286	-8,7%
Ro-Ro	0	-27,6%	630	49,8%					12	3,2%	206	-4,6%	16	17,5%			864	30,6%
Granéis sólidos	60	18,0%	934	-8,5%	950	15,0%	340	-14,2%	1 948	3,0%	1 085	-14,0%	121	-50,2%	0	-100,0%	5 437	-4,7%
Minérios			243	-12,4%							171	0,0%		-100,0%			414	-30,1%
Carvão											61	-64,9%	16				76	-55,8%
Produtos agrícolas		-100,0%	250	-20,0%	479	66,6%	12		1 372	-4,3%		-100,0%					2 113	1,1%
Outros granéis sólidos	60	55,1%	441	2,3%	471	-12,5%	328	-17,2%	576	25,8%	854	-2,3%	105	7,0%		-100,0%	2 834	-0,6%
Granéis líquidos	13	97,8%	853	-8,6%	623	-2,7%	7	-1,4%	555	-10,9%	121	23,2%	9 616	-5,8%	0		11 789	-5,8%
Petróleo bruto													4 234	-6,4%			4 234	-6,4%
Produtos petrolíferos	13	97,8%	768	-11,8%	264	-2,7%			451	2,4%	29	-7,4%	3 670	-11,9%			5 195	-10,2%
Gás liquefeito			77	39,9%	60	-23,1%			8	-10,9%			1 675	12,9%			1 819	11,9%
Outros granéis líquidos			9	11,7%	299	2,7%	7	-1,4%	96	-44,8%	92	37,2%	37	-6,6%			540	-7,9%
Total Geral	138	10,3%	5 834	0,0%	2 347	0,1%	798	-10,6%	4 783	4,1%	2 497	-9,2%	18 673	-9,6%	2	-86,9%	35 073	-5,8%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41,9%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -7,1% em relação ao primeiro cinco meses 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 6,5% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Lisboa e Faro, 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 +49,8%, suportando uma evolução positiva global de +30,6%, ocorrendo este mercado com expressão, também nos portos de Setúbal, onde se observou uma quebra, de Sines, que constatou um incremento, e de Lisboa, com um nível de movimentação similar ao ano anterior.

Os Minérios, com uma expressão de 1,2% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram quebras nos mercados associados aos portos de Sines e de Leixões, originando uma evolução negativa deste segmento de tráfego de -30,1%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, registou uma diminuição de -55,8%, com base na quebra observada no porto de Setúbal, apenas ligeiramente mitigada pela evolução favorável em Sines.

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

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,1% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -0,6%, com base nas reduções nos portos da Figueira da Foz, de Aveiro, de Setúbal e de Faro, mitigados em parte pelos aumentos de movimentação nos portos de Lisboa, de Viana do Castelo, de Leixões e de Sines.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,1% 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 14,8% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -10,2%, devido às reduções verificadas em Sines, Leixões, Aveiro e Setúbal, apenas parcialmente contrariadas pelos incrementos observados nos portos de Lisboa e Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,2%, 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 +11,9%, devido principalmente ao aumento verificado em Sines e apoiado por Leixões.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,5% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -7,9%, essencialmente com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Lisboa e de Sines, mitigada pelo crescimento observado em Setúbal, em Aveiro e em Leixões.

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

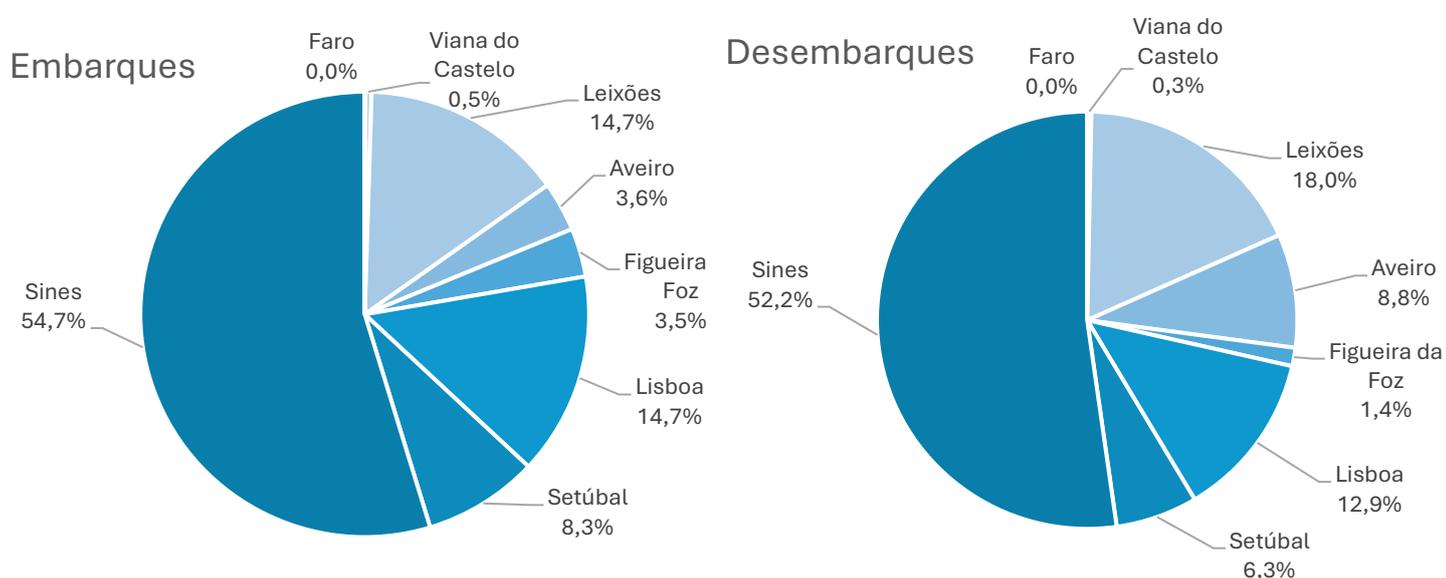
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 cinco meses de 2025, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 59,4% do movimento portuário e registou um total de 20,8 milhões de toneladas, representando uma quebra de -4,3% (-944 mil toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 14,2 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -7,8% (-1,2 milhões de 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-Mai / 2025 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	70	68	50,8%	49,2%	-1	-1,7%	14	26,1%
Leixões	2 088	3 746	35,8%	64,2%	46	2,3%	-45	-1,2%
Aveiro	512	1 835	21,8%	78,2%	-62	-10,9%	65	3,7%
Figueira da Foz	502	296	63,0%	37,0%	-115	-18,7%	21	7,5%
Lisboa	2 095	2 688	43,8%	56,2%	176	9,2%	14	0,5%
Setúbal	1 185	1 313	47,4%	52,6%	-144	-10,9%	-108	-7,6%
Sines	7 791	10 882	41,7%	58,3%	-1 082	-12,2%	-905	-7,7%
Faro	2				-15	-86,9%		
Total Geral	14 246	20 827	40,6%	59,4%	-1 199	-7,8%	-944	-4,3%

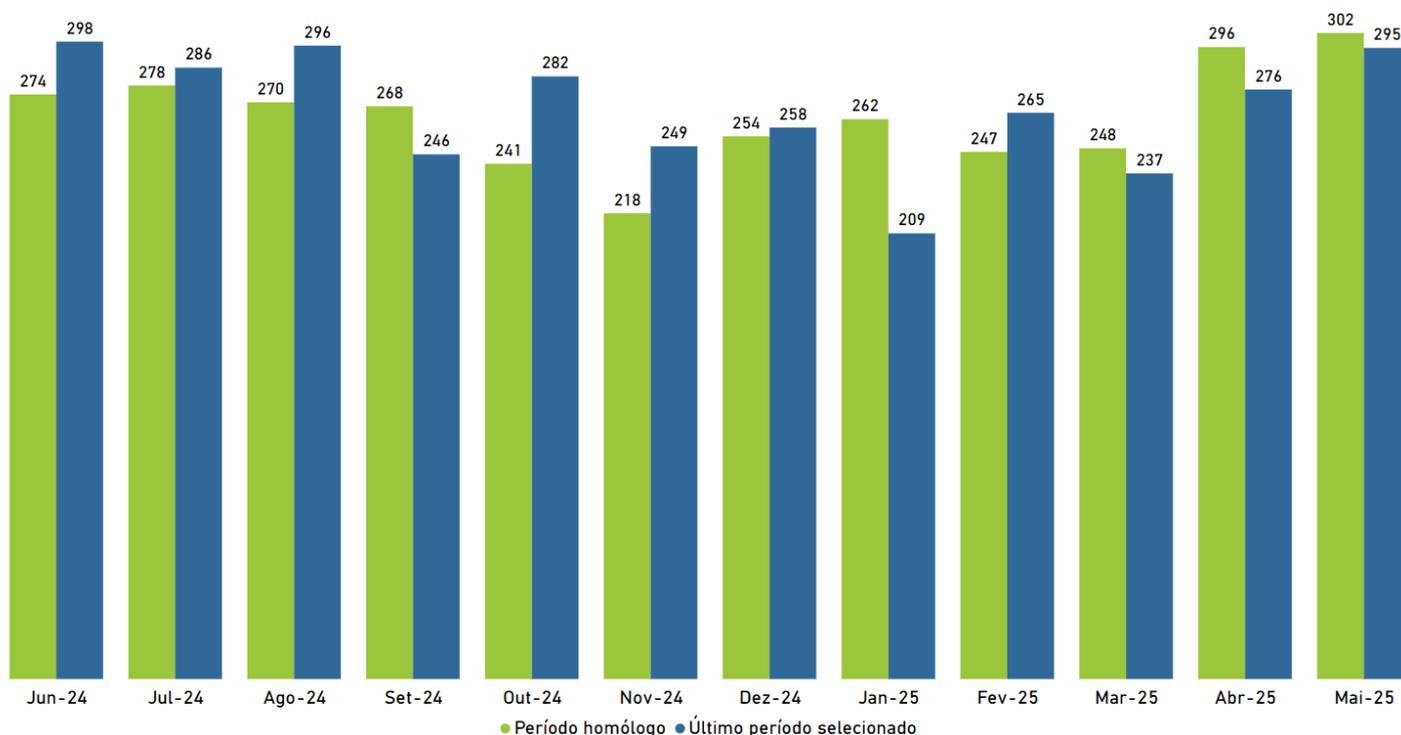
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 41,9%, 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 *transhipment*.

✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transhipment* e com o *hinterland*, foi registado entre janeiro e maio de 2025 um movimento de 1,3 milhões de TEU, decrescendo -5,4% (-74 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, tendo, no mesmo sentido, o mês de maio observado uma quebra de -2,3% (-7 mil TEU), cifrando-se em 295 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

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



Quadro 9 – Contentores movimentados em maio e acumulado de 2025

Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	66,6	290,2	22,6%	1,7%
Aveiro		0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	1,6	5,1	0,4%	-33,2%
Lisboa	46,1	195,0	15,2%	6,9%
Setúbal	15,9	64,7	5,0%	-0,4%
Sines	165,1	726,8	56,7%	-9,8%
Total	295,4	1.281,8	100,0%	-5,4%

Variação homóloga					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	31,6%	-1,5%	0,4%	13,2%	-2,3%
Acumulado	13,4%	-1,1%	-5,9%	15,1%	-5,4%

A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-79 mil TEU; -9,8%) observada no porto de Sines que, movimentando 727 mil TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (56,7%) 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 65 mil TEU (-246 TEU; -0,4%) e na Figueira da Foz, que manuseou 5 mil TEU (-3 mil TEU; -33,2%).

Em contraponto, observaram-se os registos positivos no porto de Leixões, que manuseou 290 mil TEU (+5 mil TEU; +1,7%), e no porto de Lisboa, com um movimento de 195 mil TEU (+13 mil TEU; +6,9%).

Se analisarmos o primeiro cinco meses 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 crescente (+0,3%), resultando da evolução média

expressiva no porto de Lisboa (+7,7%), compensada pelas tendências negativas dos portos da Figueira da Foz (-13,3%), de Setúbal (-4%), de Sines (-0,5%) e de Leixões (-0,2%) (ver Quadro 10).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	292,9	305,9	289,1	285,5	290,2	22,6%	292,7	-0,2%
Aveiro			5,7	9,0	0,0	0,0%	2,9	
Figueira da Foz	9,1	7,6	8,3	7,7	5,1	0,4%	7,6	-13,3%
Lisboa	144,9	165,3	162,3	182,3	195,0	15,2%	170,0	7,7%
Setúbal	76,3	70,9	68,3	65,0	64,7	5,0%	69,0	-4,0%
Sines	742,5	702,1	644,2	806,1	726,8	56,7%	724,3	-0,5%
Total	1.265,7	1.251,8	1.177,8	1.355,6	1.281,8	100,0%	1.266,5	0,3%

✓ 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	263	90,7%	36,9%	0,5%	27	9,3%	4,8%	14,7%	290
Aveiro	0		0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	5	100,0%	0,7%	-33,2%		0,0%	0,0%		5
Lisboa	184	94,6%	25,8%	2,4%	11	5,4%	1,9%	362,6%	195
Setúbal	63	96,7%	8,8%	3,5%	2	3,3%	0,4%	-52,4%	65
Sines	198	27,3%	27,8%	20,1%	528	72,7%	93,0%	-17,6%	727
Total Geral	714	55,7%	100,0%	4,3%	568	44,3%	100,0%	-15,4%	1 282

O volume de TEU movimentado em janeiro e maio de 2025 com o *hinterland* (714 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 27,8%, e de Lisboa, com 25,8%, 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 0,7%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 27,3%, 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.

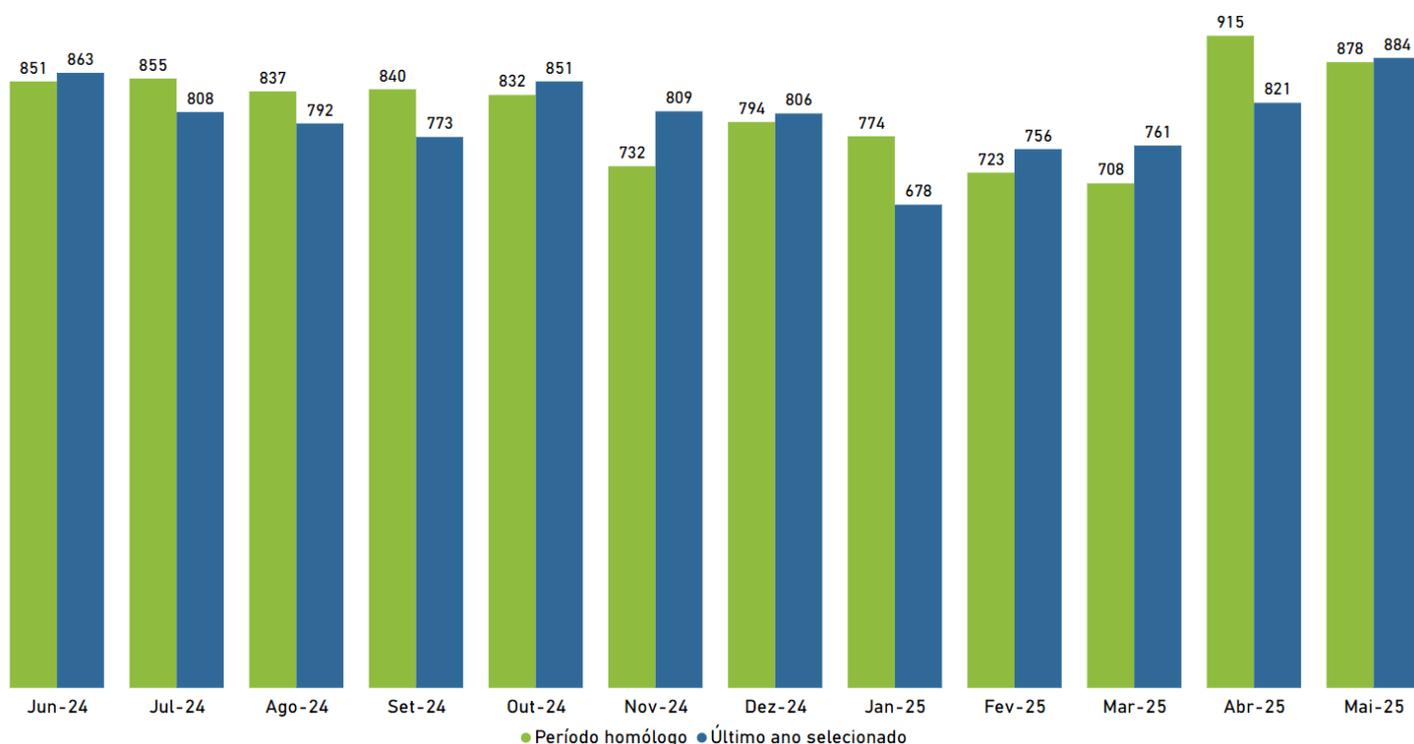
O movimento de contentores em operações *transshipment* (568 mil TEU), que correspondeu a 44,3% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 72,7%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 9,3%, 5,4% e 3,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 93%, a que se seguem os portos de Leixões (4,8%), de Lisboa (1,9%) e de Setúbal (0,4%).

2.3. Movimento Geral de Navios

O número de escalas de navios em maio observou um ligeiro crescimento (+0,7%), com 884 escalas, permitindo atenuar ligeiramente o desempenho acumulado negativo para -2,5%, com base em 3 900 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas na maioria das infraestruturas portuárias, com exceção dos 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 maio de 2025 e períodos homólogos



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

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	24	100	2,6%	29,9%	
Leixões	227	944	24,2%	-2,3%	
Aveiro	77	385	9,9%	-2,5%	
Figueira da Foz	41	179	4,6%	-3,2%	
Lisboa	220	932	23,9%	3,1%	
Setúbal	134	646	16,6%	-3,1%	
Sines	152	685	17,6%	-11,4%	
Faro		1	0,0%	-83,3%	
Portimão	9	28	0,7%	12,0%	
Total	884	3.900	100,0%	-2,5%	
Variação hómologa					
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	10,3%	7,2%	3,1%	-3,3%	0,7%
Acumulado	-1,0%	-0,8%	6,1%	-3,4%	-2,5%

Analisando os meses de janeiro a maio dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência ligeiramente decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-0,2%), influenciada pelos portos de Faro (-38,5%), Sines (-4,4%), Aveiro (-3,8%), Viana do Castelo (-2,4%), Setúbal (-2%) e Leixões (-1,9%), parcialmente contrariada pelos crescimentos em Portimão (+62,7%), Lisboa (+9,3%) e Figueira da Foz (+1,4%) (ver Quadro 13).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	110	98	100	77	100	2,6 %	116	-2,4 %
Leixões	1.019	984	980	966	944	24,2 %	1.107	-1,9 %
Aveiro	449	348	449	395	385	9,9 %	408	-3,8 %
Figueira da Foz	169	183	196	185	179	4,6 %	200	1,4 %
Lisboa	653	828	901	904	932	23,9 %	945	9,3 %
Setúbal	700	621	675	667	646	16,6 %	705	-2,0 %
Sines	821	802	801	773	685	17,6 %	843	-4,4 %
Faro	7	7	13	6	1	0,0 %	9	-38,5 %
Portimão	4	29	24	25	28	0,7 %	40	62,7 %
Total	3.932	3.900	4.139	3.998	3.900	100,0 %	4.373	-0,2 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,2% e totalizando 944 escalas entre janeiro e maio de 2025, o que representou um decréscimo de tráfego de -2,3% relativamente ao mesmo período de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 932 (+3,1%) e 685 (-11,4%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 23,9% e 17,6%.

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 -1,8%, atingindo 84,6 milhões, e implicando um incremento da dimensão média de navio de +0,6% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (39,7%), totalizando 37,7 milhões, e que observou uma contração de -12,5%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 48,8 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 21,3 mil.

Assinale-se, igualmente, os incrementos expressivos da AB nos portos de Lisboa e de Portimão, face a crescimentos mais modestos das escalas de navios.

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

Porto \ Navios	Jan - Mai / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	100	464	4,6	2,6%	0,6%	29,9%	10,4%	-15,0%
Leixões	944	14 238	15,1	24,2%	17,1%	-2,3%	7,2%	9,7%
Aveiro	385	2 451	6,4	9,9%	3,0%	-2,5%	-6,9%	-4,4%
Figueira da Foz	179	631	3,5	4,6%	0,8%	-3,2%	-5,1%	-1,9%
Lisboa	932	21 570	23,1	23,9%	26,0%	3,1%	12,0%	8,7%
Setúbal	646	10 198	15,8	16,6%	12,3%	-3,1%	-0,3%	2,9%
Sines	685	32 956	48,1	17,6%	39,7%	-11,4%	-12,5%	-1,3%
Portimão	28	533	19,0	0,7%	0,6%	12,0%	31,1%	17,1%
Faro	1	2		0,0%	0,0%	-83,3%	-85,0%	-100,0%
Total Geral	3 900	83 044	21,3	100,0%	100,0%	-2,5%	-1,8%	0,6%

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 maio de 2025, de -2,7% 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 -5,8% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Mai / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	17 846	-6,0%	5 437	-4,7%	11 789	-5,8%	35 073	-5,8%
Espanha	116 799	-1,1%	33 414	-4,6%	73 656	-4,4%	223 869	-2,7%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 223,9 milhões de toneladas, ou seja, 6,4 vezes mais que o sistema portuário nacional (35,1 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,6 no que reporta ao Produto Interno Produto.

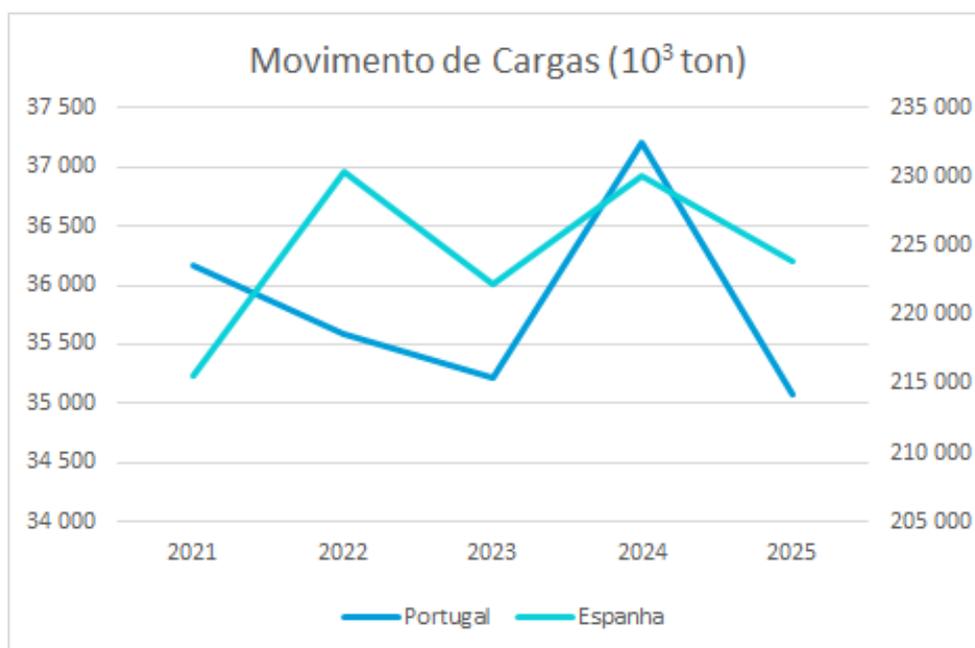
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -6%, ou seja, com um desempenho significativamente inferior ao do seu homólogo espanhol que apenas se reduziu em -1,1%

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal foi similar, apesar de ligeiramente inferior, ao de Espanha, ou seja, apresentado quebras de, respetivamente, -4,7% (PT) e -4,6% (ES); e
- A situação desfavorável dos portos portugueses mantém-se nos Granéis Líquidos, com o desempenho do sistema portuário nacional mais negativo (-5,8%) que o observado no conjunto dos portos espanhóis (-4,4%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro cinco meses dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +3,8% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal se constatou uma quebra de -3,1% (ver Gráfico 9).

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



3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que, entre janeiro e maio de 2025, cresceu ligeiramente em relação ao mesmo período de 2024 (+0,2%), totalizando 7,6 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -5,4% dos portos nacionais que movimentaram 1,3 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

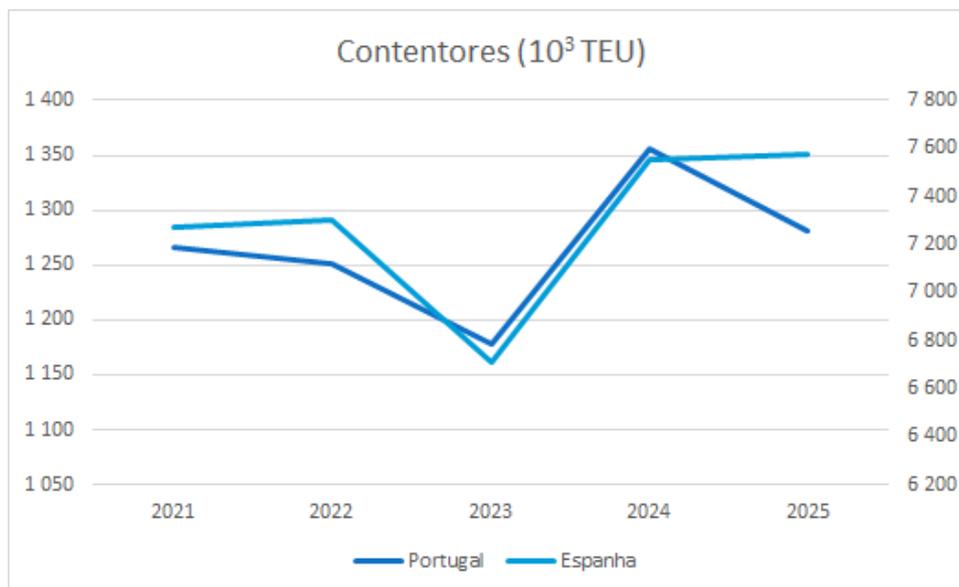
Sistema Portuário	Jan - Mai / 2025 mil TEU	Varição (%)
Portugal	1 282	-5,4%
<i>Hinterland</i>	714	4,3%
<i>Transshipment</i>	568	-15,4%
Espanha	7 574	0,2%
<i>Hinterland</i>	3 647	5,5%
<i>Transshipment</i>	3 927	-4,2%

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: +4,3%; Espanha: +5,5%).

No caso do tráfego de *transshipment*, ambos os o sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-15,4%), quando comparado com Espanha (-4,2%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários entre janeiro e maio, desde 2020, ambos ganharam tráfego, contudo, de forma mais expressiva nos portos espanhóis (+4,2%) que nos nacionais (+1,3%) (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Mai.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 353	-93	-2,7%	14 697	100,0% 41,9%	-1 127	-7,1%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	344,4%
Leixões	674	48	7,7%	2 961	20,1%	77	2,7%
Aveiro		-15	-100,0%	0	0,0%	-75	-99,9%
Figueira da Foz	9	-1	-9,0%	33	0,2%	-18	-36,0%
Lisboa	531	88	19,8%	2 150	14,6%	165	8,3%
Setúbal	157	4	2,3%	639	4,3%	-11	-1,6%
Sines	1 982	-216	-9,8%	8 915	60,7%	-1 266	-12,4%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	483	-52	-9,7%	2 286	100,0% 6,5%	-218	-8,7%
Viana do Castelo	9	-3	-23,6%	65	2,9%	-3	-3,9%
Leixões	102	-33	-24,3%	456	20,0%	-118	-20,6%
Aveiro	163	2	1,0%	775	33,9%	-30	-3,7%
Figueira da Foz	90	11	14,3%	417	18,3%	-20	-4,6%
Lisboa	34	3	9,0%	119	5,2%	35	42,4%
Setúbal	84	-33	-27,9%	446	19,5%	-78	-14,9%
Sines	2	0	21,1%	6	0,2%	-6	-52,5%
Faro		0		2	0,1%	2	
Ro-Ro	188	47	33,5%	864	100,0% 2,5%	202	30,6%
Viana do Castelo		0	-100,0%	0	0,0%	0	-27,6%
Leixões	138	39	39,1%	630	72,9%	209	49,8%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	0	-7,5%	12	1,3%	0	3,2%
Setúbal	44	7	20,2%	206	23,9%	-10	-4,6%
Sines	2	1	62,9%	16	1,9%	2	17,5%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	4 024	-97	-2,4%	17 846	50,9%	-1 143	-6,0%

Granéis Sólidos	Mai.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	105	-72	-40,6%	414	100,0%	-178	-30,1%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	80	12	18,4%	243	58,6%	-34	-12,4%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	25	-15	-37,6%	171	41,4%	0	0,0%
Sines		-69	-100,0%		0,0%	-144	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	0	-100	-100,0%	76	100,0%	-96	-55,8%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		-100	-100,0%	61	79,4%	-112	-64,9%
Sines		0		16	20,6%	16	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	510	76	17,4%	2 113	100,0%	23	1,1%
Viana do Castelo		0			0,0%	-12	-100,0%
Leixões	59	-45	-43,2%	250	11,8%	-63	-20,0%
Aveiro	29	-10	-26,1%	479	22,6%	191	66,6%
Figueira da Foz		0		12	0,6%	12	
Lisboa	422	131	45,0%	1 372	64,9%	-61	-4,3%
Setúbal		0			0,0%	-45	-100,0%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	565	80	16,5%	2 834	100,0%	-17	-0,6%
Viana do Castelo	4	-2	-36,0%	60	2,1%	21	55,1%
Leixões	66	43	190,6%	441	15,6%	10	2,3%
Aveiro	86	-9	-9,3%	471	16,6%	-67	-12,5%
Figueira da Foz	88	-14	-13,4%	328	11,6%	-68	-17,2%
Lisboa	135	16	13,2%	576	20,3%	118	25,8%
Setúbal	168	49	41,2%	854	30,1%	-20	-2,3%
Sines	18	-4	-16,4%	105	3,7%	7	7,0%
Faro		0			0,0%	-18	-100,0%
Totais	1 179	-16	-1,3%	5 437	15,5%	-269	-4,7%

Granéis Líquidos	Mai.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	889	-60	-6,3%	4 234	100,0% 12,1%	-288	-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	889	-60	-6,3%	4 234	100,0%	-288	-6,4%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 110	-132	-10,7%	5 195	100,0% 14,8%	-591	-10,2%
Viana do Castelo	4	4		13	0,2%	6	97,8%
Leixões	160	-28	-14,8%	768	14,8%	-103	-11,8%
Aveiro	41	-42	-50,3%	264	5,1%	-7	-2,7%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	110	34	44,9%	451	8,7%	11	2,4%
Setúbal	3	0	-14,4%	29	0,6%	-2	-7,4%
Sines	793	-100	-11,2%	3 670	70,6%	-496	-11,9%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	366	56	18,1%	1 819	100,0% 5,2%	194	11,9%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	10	1	14,6%	77	4,2%	22	39,9%
Aveiro	10	-9	-46,9%	60	3,3%	-18	-23,1%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	2	105,9%	8	0,4%	-1	-10,9%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	344	62	22,1%	1 675	92,1%	191	12,9%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	147	27	22,5%	540	100,0% 1,5%	-46	-7,9%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	1	-1	-57,7%	9	1,6%	1	11,7%
Aveiro	92	59	177,0%	299	55,3%	8	2,7%
Figueira da Foz		0		7	1,4%	0	-1,4%
Lisboa	12	-52	-81,0%	96	17,7%	-78	-44,8%
Setúbal	32	19	134,2%	92	17,1%	25	37,2%
Sines	10	3	37,3%	37	6,9%	-3	-6,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 513	-109	-4,1%	11 789	33,6%	-732	-5,8%

