Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Junho, 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 10
- ✓ Por Tipologia de Carga 13
- ✓ Por Tipologia de Carga e Porto 17
- ✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque 20

2.2. Movimento Geral de Contentores 21

- ✓ Tráfego Total (TEU) 21
- ✓ Tráfego com o *Hinterland* e em *Transhipment* (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 -11,4% no primeiro semestre de 2025, com um total de 42,1 milhões de toneladas, reforçando a quebra de movimentação acumulada até ao mês de maio (-5,8%), para a qual contribuiu o desempenho expressivamente negativo no mês de junho, com -32%, associado a uma movimentação de 7 milhões de toneladas (ver Quadro1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em junho 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	26	164	0,4%	6,0%
Leixões	1.213	7.046	16,8%	-1,0%
Aveiro	501	2.848	6,8%	0,5%
Figueira da Foz	170	968	2,3%	-11,8%
Lisboa	824	5.607	13,3%	1,1%
Setúbal	561	3.058	7,3%	-8,2%
Sines	3.685	22.358	53,2%	-18,4%
Faro		2	0,0%	-88,9%
Total	**6.979**	**42.052**	**100,0%**	**-11,4%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	45,0%	2,0%	-3,0%	38,1%	-32,0%
Acumulado	10,9%	-1,0%	-1,4%	11,3%	-11,4%

Contentores movimentados (10^3 TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	62,9	353,1	22,8%	1,8%
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	0,9	6,0	0,4%	-33,3%
Lisboa	41,2	236,2	15,2%	7,2%
Setúbal	11,6	76,3	4,9%	-2,3%
Sines	153,1	879,8	56,7%	-11,1%
Total	**269,7**	**1.551,5**	**100,0%**	**-6,2%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	40,7%	-7,4%	9,6%	9,0%	-9,6%
Acumulado	17,4%	-2,2%	-3,3%	13,9%	-6,2%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	20	120	2,6%	29,0%
Leixões	202	1.146	24,4%	-3,6%
Aveiro	76	461	9,8%	-3,8%
Figueira da Foz	35	214	4,6%	-6,1%
Lisboa	174	1.106	23,5%	1,5%
Setúbal	139	785	16,7%	-3,4%
Sines	148	833	17,7%	-10,7%
Faro	1	2	0,0%	-71,4%
Portimão	8	36	0,8%	24,1%
Total	**803**	**4.703**	**100,0%**	**-3,3%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	17,8%	3,2%	1,2%	1,4%	-7,0%
Acumulado	1,8%	-0,1%	5,3%	-2,6%	-3,3%

Anote-se a volatilidade dos mercados portuários na análise dos resultados da movimentação portuária, particularmente quando se comparam períodos muito curtos, ao nível do mês, como é o presente caso da comparação entre junho do corrente ano com o mês homólogo de 2024, em que se registou um pico de movimentação, particularmente ao nível dos produtos petrolíferos no porto de Sines, mercado este, onde agora, um ano depois, se regista uma perda de movimentação da mesma ordem de grandeza.

Mas é também reconhecida a continuidade da conjuntura macroeconómica adversa para o comércio marítimo internacional e cadeias de abastecimento globais, e consequentemente também com impacte na atividade portuária, para a qual concorrem as novas políticas geoestratégica e comercial dos Estados Unidos da América (EUA), para além da já prolongada

crise geopolítica internacional decorrente dos conflitos militares na Ucrânia e no Médio Oriente, bem como dos problemas dos ataques aos navios comerciais no Mar Vermelho.

As consequências ao nível dos mercados de transporte marítimo no primeiro semestre do corrente ano, tendo em consideração relatórios de organizações internacionais, foram essencialmente marcadas por: (i) Crescimento global fraco e redução das trocas comerciais; (ii) inflação em queda mas com políticas monetárias ainda apertadas; (iii) volatilidade dos preços de frete e das cadeias logísticas devido a choques geopolíticos e de oferta; e (iv) surgimento de novos requisitos regulatórios de descarbonização que aumentaram a incerteza de custos e investimentos.

Por sua vez, as contas nacionais relativas ao 2.º trimestre de 2025, do Instituto Nacional de Estatísticas, apontam para um crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) relativamente ao trimestre anterior (+1,7%), bem como ao trimestre homólogo de 2024 (+1,9%), o que poderá contribuir para eventualmente mitigar num período próximo a tendência negativa constatada.

Ao nível de cada porto, mantiveram-se os desempenhos positivos de Lisboa (+62 mil toneladas; +1,1%), de Aveiro (+15 mil toneladas; +0,5%) e de Viana do Castelo (+9 mil toneladas; +6%), tendo, contudo, o porto de Leixões regressado ao desempenho negativo (-71 mil toneladas; -1%).

Os restantes portos continuaram com os desempenhos negativos, sendo que o porto de Sines, com um decréscimo de movimentação de -18,4% (-5 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 (-272 mil toneladas; -8,2%) e Figueira da Foz (-129 mil toneladas; -11,8%), mantendo-se ainda Faro com uma movimentação quase nula (-18 mil toneladas; -88,9%).

Cifrando-se em 1,6 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), o movimento de contentores também se reduziu no primeiro semestre de 2025, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, concretamente -6,2%, ou seja, de -102 mil TEU, tendo, no mesmo sentido, o mês de junho observado uma quebra de -9,6% (-29 mil TEU), cifrando-se em 270 mil TEU (ver Quadro 1).

Este facto deve-se a uma evolução negativa nos mercados dos contentores dos portos de Sines (-109 mil TEU; -11,1%), de Aveiro, praticamente sem movimentação de contentores (-11 mil TEU; -99,9%), da Figueira da Foz (-3 mil TEU; -33,3%) e de Setúbal (-2 mil TEU; -2,3%), apenas parcialmente contrariada pelo crescimento deste tráfego verificado nos portos de Lisboa (+16 mil TEU; +7,2%) e de Leixões (+6 mil TEU; +1,8%).

O número de escalas de navios em junho observou uma redução (-7%), com 803 escalas, reforçando ligeiramente o desempenho acumulado negativo para -3,3%, com base em 4 703 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 se registou um incremento da entrada de navios (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) (+228 mil toneladas; +43,6%) em Leixões, de Produtos Agrícolas (+188 mil toneladas; +42,6%) no porto de Aveiro, da Carga Contentorizada (+169 mil toneladas; +7%) no porto de Lisboa e do Gás Liquefeito (+113 mil toneladas; +6,1%) no porto de Sines; e
- A redução dos Produtos Petrolíferos (-3,3 milhões de toneladas; -42,4%), da Carga Contentorizada (-1,5 milhões de toneladas; -12,2%), do Petróleo Bruto (-215 mil toneladas; -4,1%) e dos Minérios (-144 mil toneladas; -100%) em Sines, da Carga Fracionada (-215 mil toneladas; -28,2%) em Leixões, dos Produtos Agrícolas (-166 mil toneladas; -9,6%) em Lisboa e do Carvão (-120 mil toneladas; -66,3%) em Setúbal.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, no primeiro semestre de 2025, foram desembarcadas 25 milhões de toneladas, que representaram 59,5% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -13,9% (-4 milhões de toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 17 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -7,6% (-1,4 milhões de toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro semestre de 2025, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho francamente inferior, concretizado numa redução do lado português, de -11,4%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -2,8%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que incrementou ligeiramente a movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior (+0,6%), comparativamente com a redução de -6,2% constatada nos portos nacionais.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

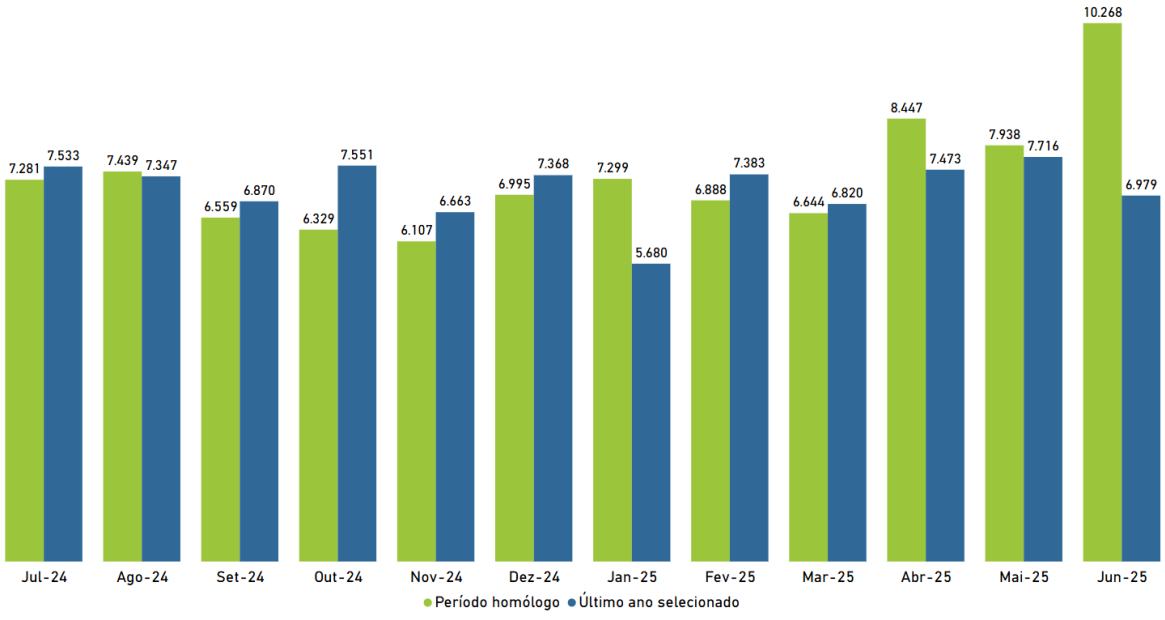
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente no primeiro semestre de 2025, relativamente a:

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

2.1. Movimento Geral de Carga

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente registou uma quebra de -11,4% no primeiro semestre de 2025, com um total de 42,1 milhões de toneladas, reforçando a quebra de movimentação acumulada até ao mês de maio (-5,8%), para a qual contribuiu o desempenho expressivamente negativo no mês de junho, com -32%, associado a uma movimentação de 7 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em junho 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	26	164	0,4%	6,0%
Leixões	1.213	7.046	16,8%	-1,0%
Aveiro	501	2.848	6,8%	0,5%
Figueira da Foz	170	968	2,3%	-11,8%
Lisboa	824	5.607	13,3%	1,1%
Setúbal	561	3.058	7,3%	-8,2%
Sines	3.685	22.358	53,2%	-18,4%
Faro		2	0,0%	-88,9%
Total	**6.979**	**42.052**	**100,0%**	**-11,4%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	45,0%	2,0%	-3,0%	38,1%	-32,0%
Acumulado	10,9%	-1,0%	-1,4%	11,3%	-11,4%

Alerta-se para a volatilidade dos mercados portuários na análise dos resultados da movimentação portuária, particularmente quando se comparam períodos muito curtos, tal como entre meses homólogos, como é a presente situação em que a redução mensal significativa resulta essencialmente do pico de movimentação observado em junho de 2024.

Mas é também reconhecida a continuidade da conjuntura macroeconómica adversa para o comércio marítimo internacional e cadeias de abastecimento globais, e consequentemente também com impacte na atividade portuária, para a qual concorrem as novas políticas geoestratégica e comercial dos Estados Unidos da América (EUA), para além da já prolongada crise geopolítica internacional decorrente dos conflitos militares na Ucrânia e no Médio Oriente, bem como dos problemas dos ataques aos navios comerciais no Mar Vermelho.

As consequências ao nível dos mercados de transporte marítimo no primeiro semestre do corrente ano, tendo em consideração relatórios de organizações internacionais tais como o Fundo Monetário Internacional, Banco Mundial, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), Conferência das nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (OCDE) e Organização Marítima Internacional (IMO), foram essencialmente marcadas por: (i) Crescimento global fraco e redução das trocas comerciais; (ii) inflação em queda mas com políticas monetárias ainda apertadas; (iii) volatilidade dos preços de frete e das cadeias logísticas devido a choques geopolíticos e de oferta; e (iv) surgimento de novos requisitos regulatórios de descarbonização que aumentaram a incerteza de custos e investimentos.

Estas forças combinadas pressionaram rendimentos operacionais em muitos segmentos, particularmente nos mercados dos contentores e do gás, mas também criaram oportunidades em rotas e segmentos de mercado mais resilientes.

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 Produto Interno Bruto (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.

De acordo com as previsões económicas da Primavera da Comissão Europeia, no que reporta especificamente a Portugal, é expetável que a atividade económica mantenha uma trajetória de crescimento sólida, apesar de diversos fatores adversos, como a escalada das tensões comerciais mundiais, mas prevendo que o crescimento do PIB seja ligeiramente inferior ao ano passado - +1,9% em 2024 e +1,8% em 2025 – em que uma forte procura interna seja compensada por recuos na procura externa.

Por sua vez, as contas nacionais relativas ao 2.º trimestre de 2025, do Instituto Nacional de Estatísticas, apontam para um crescimento do PIB relativamente ao trimestre anterior (+1,7%), bem como ao trimestre homólogo de 2024 (+1,9%), o que poderá contribuir para eventualmente mitigar num período próximo a tendência negativa constatada.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nos primeiros semestres dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de ligeira redução (-1%), influenciada pelas quebras médias de tráfego de -2,7% no porto de Setúbal, de -1,7% nos portos de Sines e de Leixões, de -0,1% em Aveiro e, mais

residualmente, de -3% em Viana do Castelo e de -47,8% em Faro, contrariada por tendências de crescimento médio em Lisboa (+3,9%) e na Figueira da Foz (+2,7%) (ver Quadro 3).

Quadro 3 – Carga movimentada (10^3 ton) nos primeiros semestres, entre 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	186	196	168	155	164	0,4 %	174	-3,0 %
Leixões	7.539	7.525	7.406	7.117	7.046	16,8 %	7.327	-1,7 %
Aveiro	2.854	2.898	2.978	2.833	2.848	6,8 %	2.882	-0,1 %
Figueira da Foz	870	1.090	1.062	1.097	968	2,3 %	1.017	2,7 %
Lisboa	4.820	5.129	6.011	5.545	5.607	13,3 %	5.423	3,9 %
Setúbal	3.418	3.077	3.351	3.331	3.058	7,3 %	3.247	-2,7 %
Sines	23.980	23.292	21.617	27.385	22.358	53,2 %	23.726	-1,7 %
Faro	31	39	53	21	2	0,0 %	29	-47,8 %
Total	**43.697**	**43.246**	**42.645**	**47.484**	**42.052**	**100,0 %**	**43.825**	**-1,0 %**

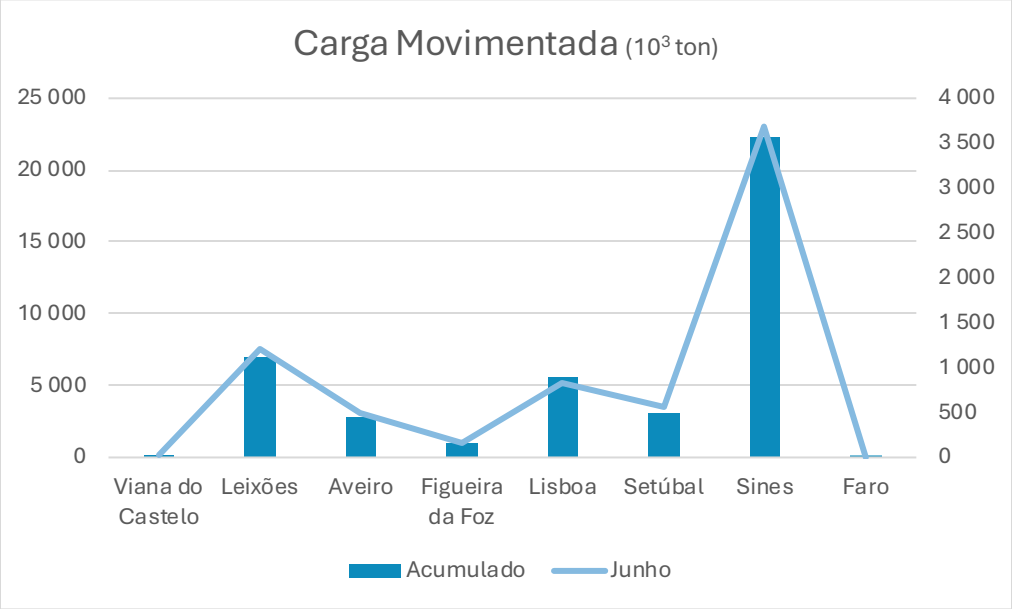
✓ Por Porto

Constata-se que mantêm desempenho positivo os portos de Lisboa, Aveiro e Viana do Castelo, tendo Leixões voltado ao grupo dos restantes portos com desempenhos negativos, verificando-se, concretamente, os seguintes valores acumulados no primeiro semestre do corrente ano:

- Sines, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e detendo quota maioritária (53,2%), movimentou 22,4 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-5 milhões de toneladas; -18,4%);
- Leixões, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 7 milhões de toneladas, configurando uma quebra de movimentação (-71 mil toneladas; -1%);
- Lisboa, o terceiro maior porto nacional, movimentou 5,6 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +1,1% (+62 mil toneladas);
- Setúbal, que movimentou 3,1 milhões de toneladas, registou uma quebra de -8,2% (-272 mil toneladas);

- Aveiro, manuseando 2,8 milhões de toneladas, cresceu ligeiramente (+15 mil toneladas; +0,5%);
- Figueira da Foz, onde foram movimentadas 968 mil toneladas de carga, registou uma quebra de -11,8% (-129 mil toneladas);
- Viana do Castelo, com um movimento de 164 mil toneladas, manteve o seu desempenho positivo (+ 9 mil toneladas; +6%);
- Faro, apenas com um movimento de 2 mil toneladas efetuado em abril, mantém um decréscimo acumulado de -89,9% (-18 mil toneladas).

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



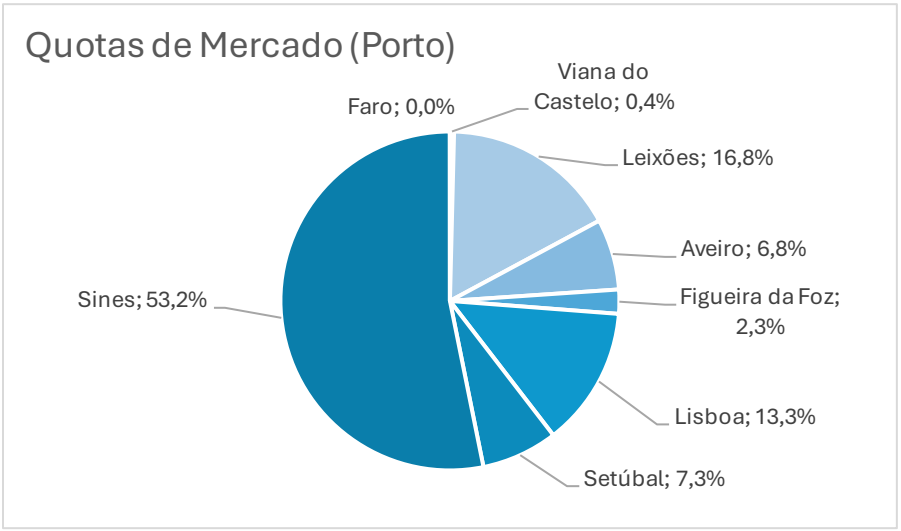
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em junho e acumulado de 2025

Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
Viana do Castelo	26	0,4%	-3	-11,8%	164	0,4%	9	6,0%
Leixões	1.213	17,4%	-73	-5,7%	7.046	16,8%	-71	-1,0%
Aveiro	501	7,2%	12	2,5%	2.848	6,8%	15	0,5%
Figueira da Foz	170	2,4%	-34	-16,8%	968	2,3%	-129	-11,8%
Lisboa	824	11,8%	-128	-13,5%	5.607	13,3%	62	1,1%
Setúbal	561	8,0%	-19	-3,3%	3.058	7,3%	-272	-8,2%
Sines	3.685	52,8%	-3.040	-45,2%	22.358	53,2%	-5.027	-18,4%
Faro			-3	-100,0%	2	0,0%	-18	-88,9%
Total	**6.979**	**100,0%**	**-3.289**	**-32,0%**	**42.052**	**100,0%**	**-5.432**	**-11,4%**

▼< -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

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 (16,8%); Lisboa (13,3%); Setúbal (7,3%); Aveiro (6,8%); 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

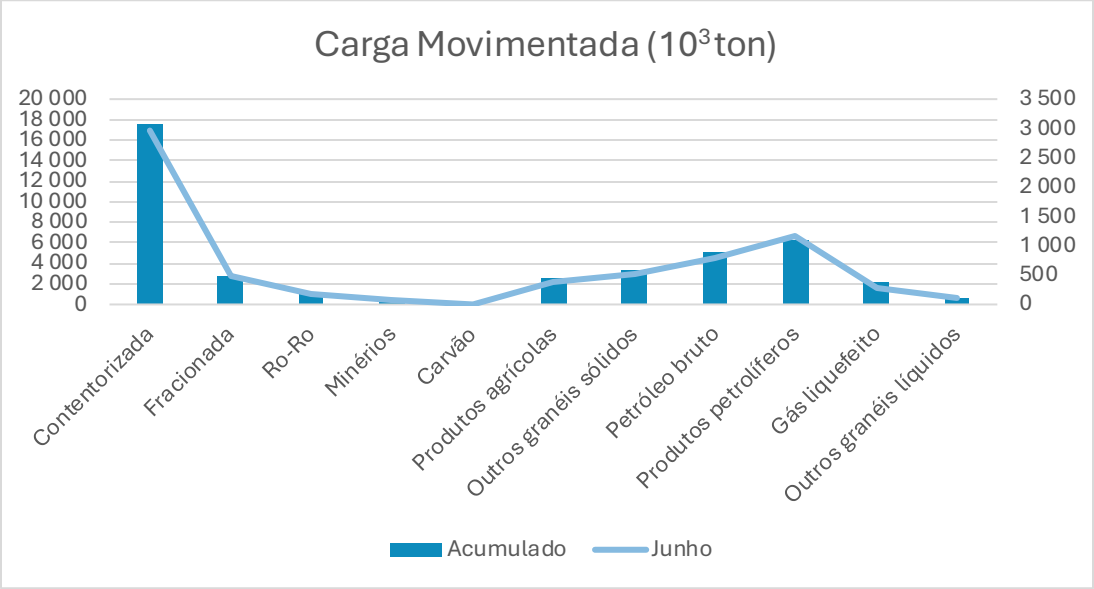
As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (42%), os Produtos Petrolíferos (15,1%) e o Petróleo Bruto (11,9%), que representam no seu conjunto 69% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no primeiro semestre de 2025, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente -7,1% (-1,3 milhões de toneladas), -34,5% (-3,4 milhões de toneladas) e -4,1% (-215 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (7,9%), da Carga Fracionada (6,6%), dos Produtos Agrícolas (6%) e do Gás Liquefeito (5%), tendo as três primeiras tipologias registado quebras, respetivamente, de -5,3% (-188 mil toneladas), de -8,9% (-273 mil toneladas) e de -3,5% (-90 mil toneladas), tendo, em contrapartida, o Gás Liquefeito aumentado +5,4% (+108 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 +29,1% (+233 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se uma quebra de -26,8% (-185 mil toneladas);
- O Carvão viu o seu movimento reduzir-se em -57,6% (-104 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma quebra de -3,6% (-25 mil toneladas).

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



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

Período	Mensal				Acumulado			
Categoria AMT	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
Carga geral	**3.630**	**52,0%**	**-242** ▼	**-6,2%**	**21.476**	**51,1%**	**-1.384** ▼	**-6,1%**
Contentorizada	2.965	42,5%	-218 ▼	-6,8%	17.661	42,0%	-1.345 ▼	-7,1%
Fracionada	492	7,1%	-55 ●	-10,0%	2.779	6,6%	-273 ▼	-8,9%
Ro-Ro	173	2,5%	31 ●	22,1%	1.036	2,5%	233 ●	29,1%
Granéis sólidos	**997**	**14,3%**	**-298** ▼	**-23,0%**	**6.434**	**15,3%**	**-567** ▼	**-8,1%**
Minérios	92	1,3%	-7 ●	-6,9%	506	1,2%	-185 ●	-26,8%
Carvão			-8 ●	-100,0%	76	0,2%	-104 ●	-57,6%
Produtos agrícolas	396	5,7%	-112 ●	-22,1%	2.509	6,0%	-90 ●	-3,5%
Outros granéis sólidos	509	7,3%	-171 ●	-25,2%	3.343	7,9%	-188 ●	-5,3%
Granéis líquidos	**2.353**	**33,7%**	**-2.749** ▼	**-53,9%**	**14.141**	**33,6%**	**-3.481** ▼	**-19,8%**
Petróleo bruto	783	11,2%	73 ●	10,4%	5.018	11,9%	-215 ▼	-4,1%
Produtos petrolíferos	1.153	16,5%	-2.758 ▼	-70,5%	6.348	15,1%	-3.350 ▼	-34,5%
Gás liquefeito	297	4,3%	-86 ●	-22,4%	2.116	5,0%	108 ●	5,4%
Outros granéis líquidos	119	1,7%	22 ●	22,3%	660	1,6%	-25 ●	-3,6%
Total	**6.979**	**100,0%**	**-3.289** ▼	**-32,0%**	**42.052**	**100,0%**	**-5.432** ▼	**-11,4%**

▼< -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 21,5 milhões de toneladas, tendo observado uma redução de -6,1% (-1,4 milhões de toneladas) relativamente ao mesmo semestre de 2024, principalmente devido à quebra da Carga Contentorizada, que se cifrou em 17,7 milhões de toneladas (-1,3 milhões de toneladas; -7,1%), essencialmente como consequência dos decréscimos registados nos portos de Sines (-1,5 milhões de toneladas; -12,2%), a que se seguiu Aveiro, praticamente sem expressão de carga contentorizada (-88 mil toneladas; -99,9%), Figueira da Foz (-20 mil toneladas; -33,9%) e Setúbal (-11 mil toneladas; -1,4%). Em contrapartida, a carga transportada em contentores cresceu em Lisboa (+169 mil toneladas; +7%) e Leixões (+99 mil toneladas; +2,8%).

  Constatou-se igualmente um contributo negativo da Carga Fracionada que se reduziu em -8,9% (-273 mil toneladas), para um total de 2,8 milhões de toneladas, com base nas quebras deste tráfego nos portos de Leixões (-215 mil toneladas; -28,2%), da Figueira da Foz (-45 mil toneladas; -8,3%), de Setúbal (-41 mil toneladas; -6,5%), de Aveiro (-8 mil toneladas; -0,8%), de Sines (-5 mil toneladas; -42,4%) e de Viana do Castelo (-2 mil toneladas; -2,9%), parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Lisboa (+41 mil toneladas; +41,3%) e Faro (+2 mil toneladas).

  Em contraponto, no tráfego Ro-Ro observou-se um aumento de +29,1% (+233 mil toneladas), totalizando 1 milhão de toneladas, tendo por base os crescimentos verificados nos portos de Leixões (+228 mil toneladas; +43,6%), de Sines (+5 mil toneladas; +32,6%) e de Setúbal (+ 1 mil toneladas; +0,3%);

  Os Granéis Sólidos, que totalizaram 6,4 milhões de toneladas, reduziram-se em -8,1% (-567 mil toneladas), devido à quebra observada nos vários mercados globais desta categoria, mas principalmente no mercado dos Outros Granéis Sólidos, com um movimento de 3,3 milhões de toneladas (-188 mil toneladas; -5,3%), com base nas reduções em Setúbal (-82 mil toneladas; -7,5%), na Figueira da Foz (-81 mil toneladas; -16,8%), em Aveiro (-81 mil toneladas; -13%), em Sines (-24 mil toneladas; -17,5%), em Faro (-21 mil toneladas; -100%) e em Leixões (-9 mil toneladas; -1,6%), parcialmente mitigadas pelo crescimento nos portos de Lisboa (+94 mil toneladas; +16,8%) e de Viana do Castelo (+15 mil toneladas; +31,5%).

  Seguiram-se de imediato os Minérios que, com um movimento de 506 mil toneladas, caíram -26,8% (-185 mil toneladas), com base nas reduções constatadas nos portos de Sines (-144 mil toneladas; -100%), de Leixões (-42 mil toneladas; -12,8%) e de Setúbal

(-4 mil toneladas; -1,7%), tendo-se apenas observado uma evolução favorável em Viana do Castelo (+5 mil toneladas).

Igualmente, constatou-se uma redução (-104 mil toneladas; -57,6%) do movimento de Carvão, para 76 mil toneladas, devido à quebra no porto de Setúbal (-120 mil toneladas; -66,3%), parcialmente atenuada pela evolução favorável em Sines (+16 mil toneladas).

Observou-se, ainda, um decréscimo no mercado global dos Produtos Agrícolas de -3,5% (-90 mil toneladas), num movimento de 2,5 milhões de toneladas, devido às evoluções negativas dos portos de Lisboa (-166 mil toneladas; -9,6%), de Leixões (-73 mil toneladas; -19,6%), de Setúbal (-45 mil toneladas; -100%) e de Viana do Castelo (-12 mil toneladas; -100%), parcialmente compensadas pelos desempenhos favoráveis em Aveiro (+188 mil toneladas; +42,6%) e na Figueira da Foz (+18 mil toneladas);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 14,1 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -19,8% (-3,5 milhões de toneladas), a maior quebra provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -34,5% (-3,4 milhões de toneladas) para 6,3 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-3,3 milhões de toneladas; -42,4%), ou seja, o mercado que mais influenciou a quebra de tráfego observada em junho de 2025. Juntaram-se também a esta quebra de movimentação, apesar de numa expressão muito inferior, os portos de Leixões (-80 mil toneladas; -7,7%) e de Lisboa (-18 mil toneladas; -3,2%), tendo apenas sido registados incrementos neste segmento de mercado nos portos de Aveiro (+20 mil toneladas; +6,4%), de Setúbal (+14 mil toneladas; +39%) e de Viana do Castelo (+4 mil toneladas; +30,7%).

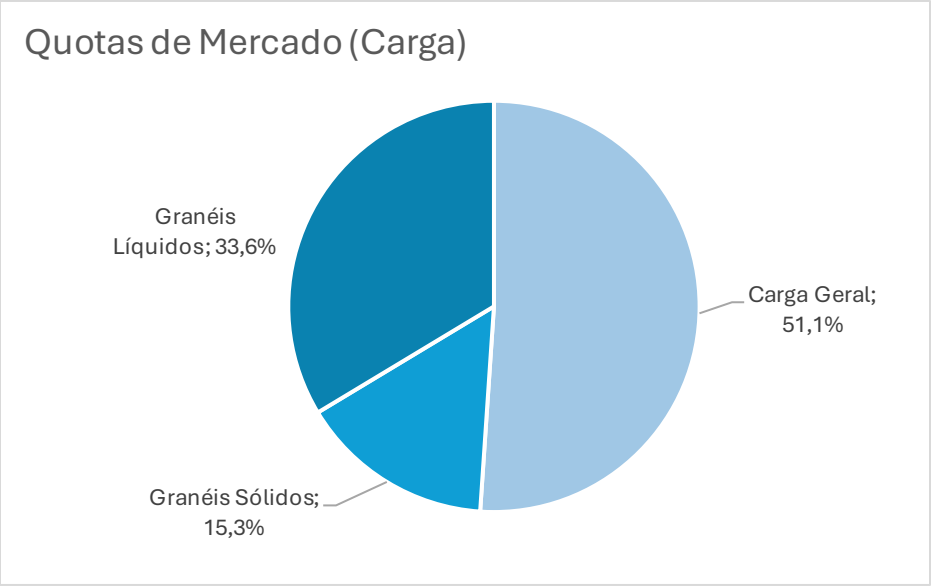
  Também ocorreram reduções, de bastante menor expressão, nos mercados do Petróleo Bruto e dos Outros Granéis Líquidos, que movimentaram, respetivamente, 5 milhões de toneladas (-215 mil toneladas; -4,1%) e 660 mil toneladas (-25 mil toneladas; -3,6%), no primeiro caso com referência exclusivamente ao porto de Sines, e no último caso devido a uma redução em Lisboa (-57 mil toneladas; -31,6%) e cujos crescimentos mais modestos nos restantes portos não foram suficientes para compensar.

  Finalmente, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 2,1 milhões de toneladas, foi o único mercado dos Granéis Líquidos que cresceu globalmente (+108 mil toneladas; +5,4%), com suporte nos crescimentos nos portos de Sines (+113 mil toneladas; +6,1%) e de Leixões (+18 mil toneladas; +28,1%), e que foi mitigado pelas reduções em Aveiro (-22 mil toneladas; -24,4%) e Lisboa (-1 mil toneladas; -9,6%).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 51,1% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,3% 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	79	0,4%	69	1,1%	16	0,1%	164	0,4%
Leixões	4 873	22,7%	1 128	17,5%	1 045	7,4%	7 046	16,8%
Aveiro	920	4,3%	1 171	18,2%	756	5,3%	2 848	6,8%
Figueira da Foz	540	2,5%	420	6,5%	7	0,1%	968	2,3%
Lisboa	2 723	12,7%	2 220	34,5%	664	4,7%	5 607	13,3%
Setúbal	1 601	7,5%	1 298	20,2%	159	1,1%	3 058	7,3%
Sines	10 738	50,0%	127	2,0%	11 493	81,3%	22 358	53,2%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	21 476	51,1% 100,0%	6 434	15,3% 100,0%	14 141	33,6% 100,0%	42 052	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 24 mercados, no valor global de +1,1 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 33 mercados, representando -6,5 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de

movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o primeiro semestre de 2024, de -5,4 milhões de toneladas, ou seja, -11,4%, 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	**79**	**-2,9%**	**4 873**	**2,3%**	**920**	**-9,5%**	**540**	**-10,8%**	**2 723**	**8,4%**	**1 601**	**-3,1%**	**10 738**	**-12,2%**	**2**		**21 476**	**-6,1%**
Contentorizada	0	344,4%	3 577	2,8%	0	-99,9%	39	-33,9%	2 568	7,0%	765	-1,4%	10 712	-12,2%			17 661	-7,1%
Fracionada	79	-2,9%	545	-28,2%	920	-0,8%	500	-8,3%	140	41,3%	584	-6,5%	7	-42,4%	2		2 779	-8,9%
Ro-Ro	0	-36,0%	751	43,6%					14	1,5%	252	0,3%	19	32,6%			1 036	29,1%
Granéis sólidos	**69**	**13,0%**	**1 128**	**-9,9%**	**1 171**	**10,1%**	**420**	**-13,1%**	**2 220**	**-3,1%**	**1 298**	**-16,2%**	**127**	**-54,4%**	**0**	**-100,0%**	**6 434**	**-8,1%**
Minérios	5		287	-12,8%							215	-1,7%		-100,0%			506	-26,8%
Carvão											61	-66,3%	16				76	-57,6%
Produtos agrícolas		-100,0%	298	-19,6%	630	42,6%	18		1 563	-9,6%		-100,0%					2 509	-3,5%
Outros granéis sólidos	64	31,5%	543	-1,6%	541	-13,0%	402	-16,8%	658	16,8%	1 023	-7,5%	111	-17,5%		-100,0%	3 343	-5,3%
Granéis líquidos	**16**	**30,7%**	**1 045**	**-5,4%**	**756**	**0,5%**	**7**	**-1,4%**	**664**	**-10,3%**	**159**	**22,6%**	**11 493**	**-22,7%**	**0**		**14 141**	**-19,8%**
Petróleo bruto													5 018	-4,1%			5 018	-4,1%
Produtos petrolíferos	16	30,7%	952	-7,7%	333	6,4%			530	-3,2%	52	39,0%	4 464	-42,4%			6 348	-34,5%
Gás liquefeito			83	28,1%	67	-24,4%			10	-9,6%			1 955	6,1%			2 116	5,4%
Outros granéis líquidos			10	24,6%	356	1,6%	7	-1,4%	124	-31,6%	107	15,9%	56	23,6%			660	-3,6%
Total Geral	**164**	**6,0%**	**7 046**	**-1,0%**	**2 848**	**0,5%**	**968**	**-11,8%**	**5 607**	**1,1%**	**3 058**	**-8,2%**	**22 358**	**-18,4%**	**2**	**-88,9%**	**42 052**	**-11,4%**

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (42%) 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 semestre do ano anterior, e onde se constataram 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, 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 +43,6%, suportando uma evolução positiva global de +29,1%, ocorrendo este mercado com expressão, também nos portos de Setúbal e de Sines, onde se observaram incrementos de movimentação, 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, de Leixões e de Setúbal, bem como uma evolução favorável em Viana do Castelo, originando uma evolução negativa global deste segmento de tráfego de -26,8%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, registou uma diminuição de -57,6%, 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, verificaram uma redução nos portos de Lisboa, de Leixões, de Setúbal e de Viana do Castelo, observando um comportamento inverso em Aveiro e na Figueira da Foz, originando um saldo global de movimentação de -3,5%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 7,9% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -5,3%, com base nas reduções nos portos de Setúbal, da Figueira da Foz, de Aveiro, de Sines, de Faro e de Leixões, mitigados em parte pelos aumentos de movimentação nos portos de Lisboa e de Viana do Castelo.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,9% do movimento total, registou uma quebra de -4,1%, tendo por base a redução deste tráfego no porto de Sines, onde foi movimentado exclusivamente.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,1% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -34,5%, devido à grande redução verificada em Sines (-42,4%), mercado este que essencialmente condicionou o desempenho negativo expressivo da movimentação de carga no sistema portuário nacional em junho. Registaram-se, ainda, reduções de menor expressão nos mercados associados aos portos de Leixões e de Lisboa, parcialmente contrariadas pelos incrementos observados nos portos de Aveiro, de Setúbal e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Leixões, Aveiro e Lisboa, tendo observado uma evolução favorável de +5,4%, devido principalmente ao aumento verificado em Sines e apoiado por Leixões.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -3,6%, essencialmente com origem na redução deste mercado ocorrida no porto de Lisboa, mitigada pelo crescimento observado em Setúbal, Sines, Aveiro e Leixões.

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

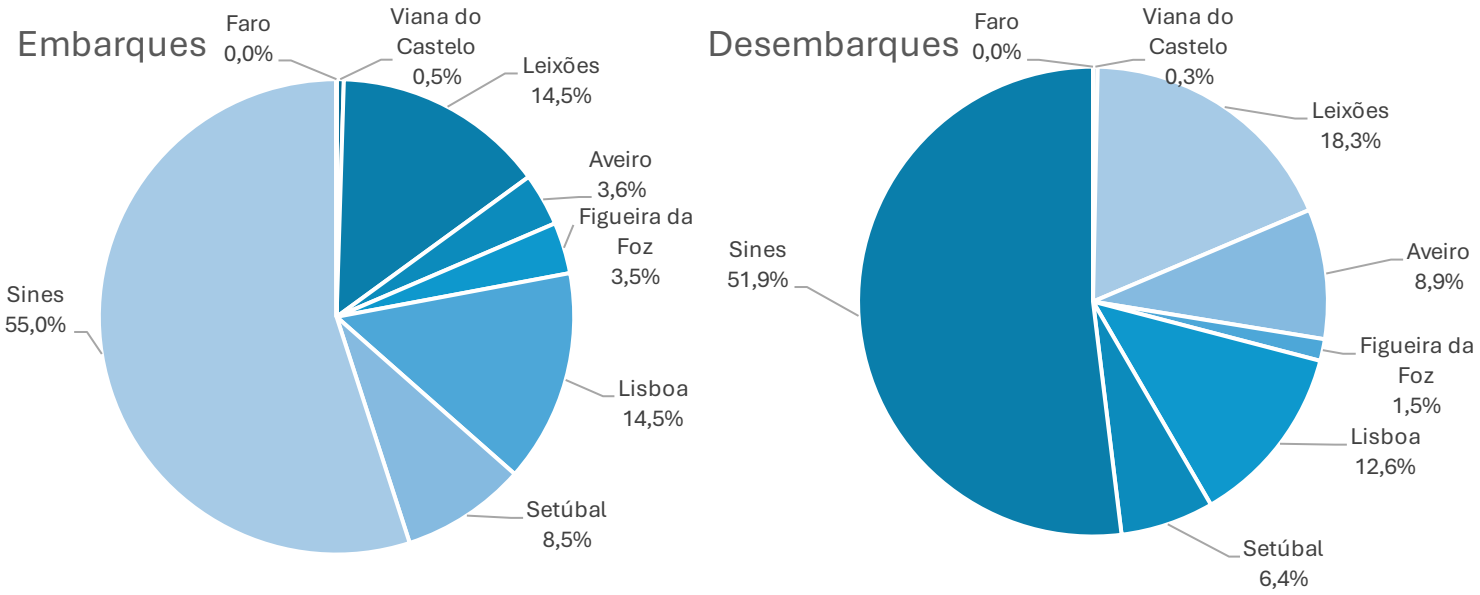
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 *transhipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado no primeiro semestre de 2025, incluindo os subjacentes ao *transhipment*, foi responsável por 59,5% do movimento portuário e registou um total de 25 milhões de toneladas, representando uma quebra de -13,9% (-4 milhões de toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 17 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -7,6% (-1,4 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-Jun / 2025 (10^3 ton)		Quota (%)		Variação			
					Embarque		Desembarque	
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	84	81	51,0%	49,0%	-6	-7,0%	16	24,1%
Leixões	2 468	4 578	35,0%	65,0%	-15	-0,6%	-56	-1,2%
Aveiro	611	2 237	21,4%	78,6%	-77	-11,2%	92	4,3%
Figueira da Foz	594	374	61,4%	38,6%	-162	-21,4%	33	9,7%
Lisboa	2 464	3 144	43,9%	56,1%	150	6,5%	-88	-2,7%
Setúbal	1 451	1 608	47,4%	52,6%	-119	-7,6%	-153	-8,7%
Sines	9 365	12 993	41,9%	58,1%	-1 152	-11,0%	-3 875	-23,0%
Faro	2				-18	-88,9%		
Total Geral	**17 038**	**25 014**	**40,5%**	**59,5%**	**-1 400**	**-7,6%**	**-4 032**	**-13,9%**

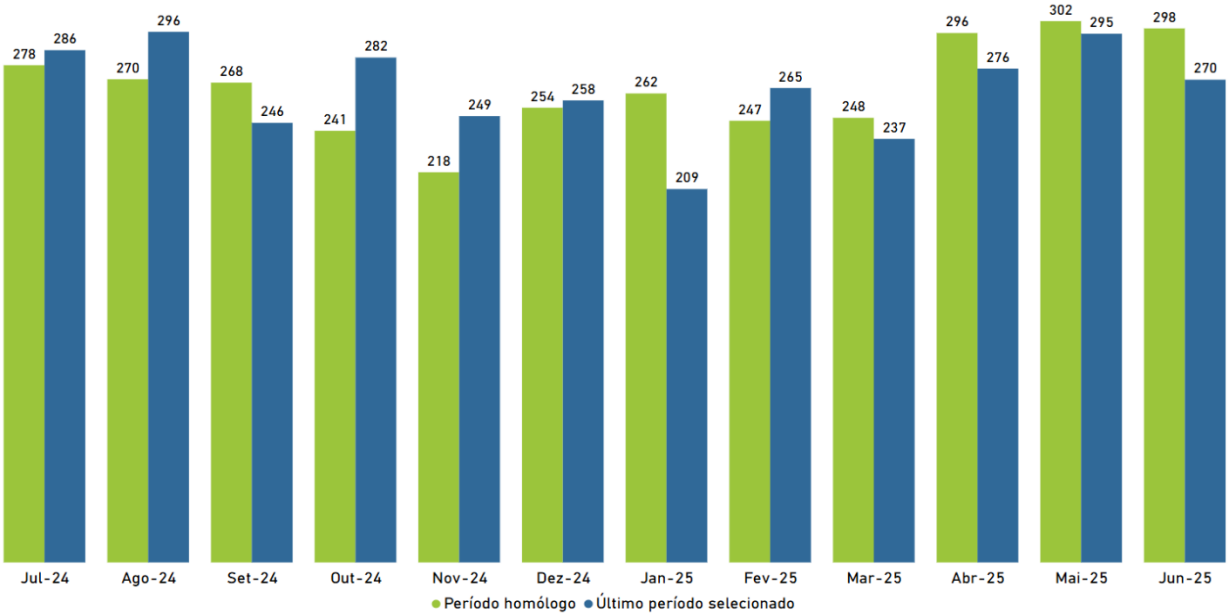
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 42%, 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 no primeiro semestre de 2025 um movimento de 1,6 milhões de TEU, decrescendo -6,2% (-102 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, tendo, no mesmo sentido, o mês de junho observado uma quebra de -9,6% (-29 mil TEU), cifrando-se em 270 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10^3 TEU) nos 12 meses anteriores a junho de 2025 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em junho e acumulado de 2025

Contentores movimentados (10^3 TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	62,9	353,1	22,8%	1,8%
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	0,9	6,0	0,4%	-33,3%
Lisboa	41,2	236,2	15,2%	7,2%
Setúbal	11,6	76,3	4,9%	-2,3%
Sines	153,1	879,8	56,7%	-11,1%
Total	**269,7**	**1.551,5**	**100,0%**	**-6,2%**

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	40,7%	-7,4%	9,6%	9,0%	-9,6%
Acumulado	17,4%	-2,2%	-3,3%	13,9%	-6,2%

A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-109 mil TEU; -11,1%) observada no porto de Sines que, movimentando 880 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 76 mil TEU (-2 mil TEU; -2,3%) e na Figueira da Foz, que manuseou 6 mil TEU (-3 mil TEU; -33,3%).

Em contraponto, observaram-se os registos positivos no porto de Leixões, que manuseou 353 mil TEU (+6 mil TEU; +1,8%), e no porto de Lisboa, com um movimento de 236 mil TEU (+16 mil TEU; +7,2%).

Se analisarmos os primeiros semestres 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 (+7,3%), com um pequeno apoio de Leixões (+0,2%), compensada pelas tendências negativas dos portos da Figueira da Foz (-13,9%), de Setúbal (-4,2%) e de Sines (-0,7%) (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10^3 TEU) nos primeiros semestres, entre 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	350,7	365,8	347,9	346,8	353,1	22,8%	352,9	0,2%
Aveiro			6,8	10,6	0,0	0,0%	3,5	
Figueira da Foz	10,9	10,3	10,5	9,0	6,0	0,4%	9,3	-13,9%
Lisboa	178,3	197,2	196,0	220,3	236,2	15,2%	205,6	7,3%
Setúbal	90,6	84,7	80,7	78,1	76,3	4,9%	82,1	-4,2%
Sines	904,9	843,5	809,8	989,2	879,8	56,7%	885,4	-0,7%
Total	**1.535,3**	**1.501,4**	**1.451,5**	**1.654,0**	**1.551,5**	**100,0%**	**1.538,8**	**0,3%**

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

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transhipment* 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 *transhipment* (Acumulado/2025)

Porto \ Contentores	*Hinterland*				*Transhipment*				Totais
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	320	90,8%	36,9%	0,5%	33	9,2%	4,8%	16,4%	353
Aveiro	0		0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	6	100,0%	0,7%	-33,3%		0,0%	0,0%		6
Lisboa	225	95,3%	25,9%	3,5%	11	4,7%	1,6%	303,7%	236
Setúbal	74	97,0%	8,5%	1,8%	2	3,0%	0,3%	-57,5%	76
Sines	243	27,6%	28,0%	17,0%	637	72,4%	93,3%	-18,5%	880
Total Geral	**869**	**56,0%**	100,0%	**3,9%**	**683**	**44,0%**	100,0%	-16,5%	**1 552**

O volume de TEU movimentado entre janeiro e junho de 2025 com o *hinterland* (869 mil TEU), que apresentou uma proporção geral de 56%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 36,9%, a que se seguiram os portos de Sines, com 28%, e de Lisboa, com 25,9%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,5%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,7%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 27,6%, 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.

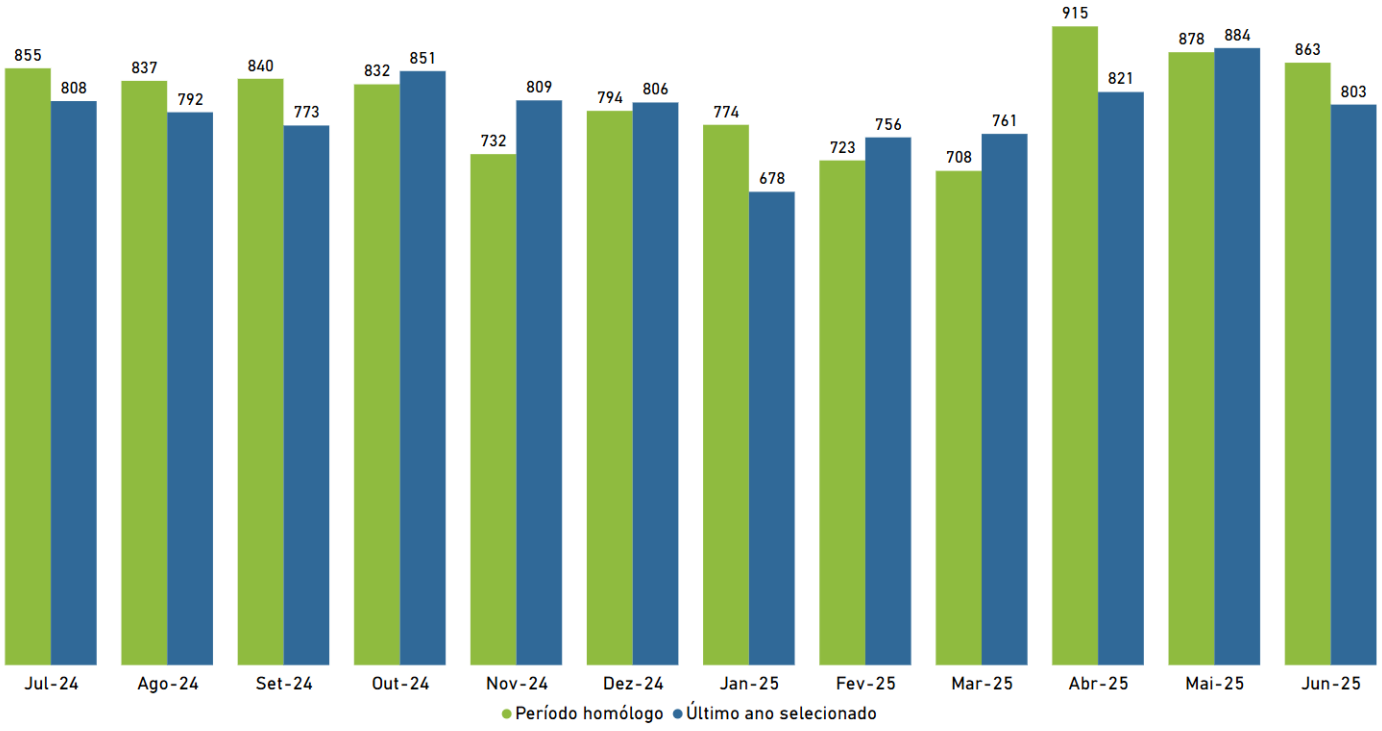
O movimento de contentores em operações *transhipment* (683 mil TEU), que correspondeu a 44% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 72,4%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 9,2%, 4,7% e 3%.

A quota de mercado no tráfego de *transhipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 93,3%, a que se seguem os portos de Leixões (4,8%), de Lisboa (1,6%) e de Setúbal (0,3%).

2.3. Movimento Geral de Navios

O número de escalas de navios em junho observou uma redução (-7%), com 803 escalas, aumentando ligeiramente o desempenho acumulado negativo para -3,3%, com base em 4 703 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 junho de 2025 e períodos homólogos



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

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	20	120	2,6%	29,0%
Leixões	202	1.146	24,4%	-3,6%
Aveiro	76	461	9,8%	-3,8%
Figueira da Foz	35	214	4,6%	-6,1%
Lisboa	174	1.106	23,5%	1,5%
Setúbal	139	785	16,7%	-3,4%
Sines	148	833	17,7%	-10,7%
Faro	1	2	0,0%	-71,4%
Portimão	8	36	0,8%	24,1%
Total	**803**	**4.703**	**100,0%**	**-3,3%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	17,8%	3,2%	1,2%	1,4%	-7,0%
Acumulado	1,8%	-0,1%	5,3%	-2,6%	-3,3%

Analisando os primeiros semestres 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 (-31,3%), Sines (-4,2%), Aveiro (-3,8%), Setúbal (-2,4%), Viana do Castelo (-2%) e Leixões (-1,3%), e, parcialmente contrariada pelos crescimentos em Portimão (+63,8%), Lisboa (+8,7%) e Figueira da Foz (+0,5%) (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios nos primeiros semestres, entre 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	130	129	114	93	120	2,6 %	101	-2,0 %
Leixões	1.209	1.194	1.187	1.189	1.146	24,4 %	1.032	-1,3 %
Aveiro	539	421	546	479	461	9,8 %	420	-3,8 %
Figueira da Foz	210	230	230	228	214	4,6 %	200	0,5 %
Lisboa	793	989	1.086	1.090	1.106	23,5 %	846	8,7 %
Setúbal	864	752	824	813	785	16,7 %	729	-2,4 %
Sines	988	982	960	933	833	17,7 %	814	-4,2 %
Faro	9	9	15	7	2	0,0 %	8	-31,3 %
Portimão	5	35	28	29	36	0,8 %	23	63,8 %
Total	**4.747**	**4.741**	**4.990**	**4.861**	**4.703**	**100,0 %**	**4.173**	**-0,2 %**

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,4% e totalizando 1 146 escalas no primeiro semestre de 2025, o que representou um decréscimo de tráfego de -3,6% relativamente ao mesmo período de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 106 (+1,5%) e 833 (-10,7%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 23,5% 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 de menor expressão que o número de escalas, concretamente -2,2%, atingindo 101 milhões, e implicando um incremento da dimensão média de navio de +1,1% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (39,6%), totalizando 40 milhões, e que observou uma contração de -12,9%.

Dadas a suas caraterísticas, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 48 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 23,1 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, bem como da evolução favorável deste parâmetro em Leixões e em Setúbal, apesar da redução do número de escalas de navios nesses mesmos portos.

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

Porto \ Navios	Jan - Jun / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10^3)	Dimensão Média AB (10^3)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	120	584	4,9	2,6%	0,6%	29,0%	16,5%	-9,7%
Leixões	1 146	17 678	15,4	24,4%	17,5%	-3,6%	7,3%	11,3%
Aveiro	461	3 013	6,5	9,8%	3,0%	-3,8%	-5,7%	-2,0%
Figueira da Foz	214	760	3,6	4,6%	0,8%	-6,1%	-7,0%	-1,0%
Lisboa	1 106	25 577	23,1	23,5%	25,3%	1,5%	8,5%	6,9%
Setúbal	785	12 607	16,1	16,7%	12,5%	-3,4%	3,4%	7,1%
Sines	833	40 016	48,0	17,7%	39,6%	-10,7%	-12,9%	-2,4%
Portimão	36	727	20,2	0,8%	0,7%	24,1%	50,8%	21,5%
Faro	2	4		0,0%	0,0%	-71,4%	-74,7%	-100,0%
Total Geral	**4 703**	**100 966**	**21,5**	**100,0%**	**100,0%**	**-3,3%**	**-2,2%**	**1,1%**

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

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

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

3.1. Movimentação de Carga

A informação disponibilizada no Portal do Puertos del Estado sustenta uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha no primeiro semestre de 2025, de -2,8%, relativamente ao semestre 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 -11,4% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Jun / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	21 476	-6,1%	6 434	-8,1%	14 141	-19,8%	42 052	-11,4%
Espanha	141 473	-0,5%	39 951	-4,7%	87 085	-5,4%	268 509	-2,8%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 268,5 milhões de toneladas, ou seja, 6,4 vezes mais que o sistema portuário nacional (42,1 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:

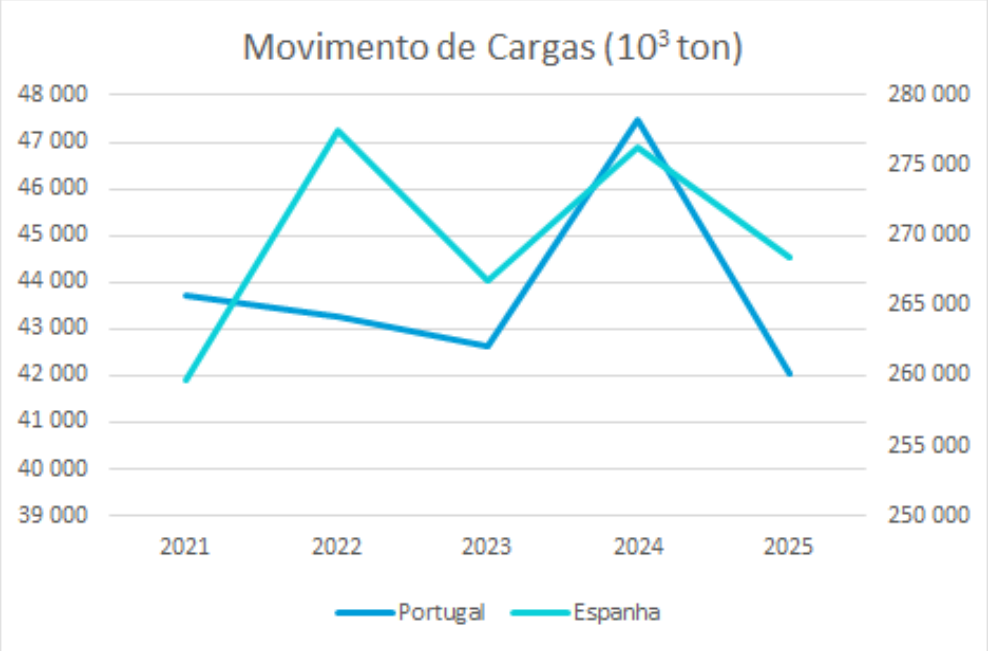
- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -6,1%, ou seja, com um desempenho expressivamente inferior ao do seu homólogo espanhol que apenas se reduziu em -0,5%

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser inferior ao de Espanha, tomando as quebras de movimentação nos dois sistemas portuários, concretamente, -8,1% (PT) e -4,7% (ES); e

- A situação desfavorável dos portos portugueses mantém-se ainda nos Granéis Líquidos, com o desempenho do sistema portuário nacional francamente mais negativo (-19,8%) que o observado no conjunto dos portos espanhóis (-5,4%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros semestres dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +3,4% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal se constatou uma quebra de -3,8% (ver Gráfico 9).

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



3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que, no primeiro semestre de 2025, cresceu ligeiramente em relação ao mesmo período de 2024 (+0,6%), totalizando 9,2 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -6,2% dos portos nacionais que movimentaram 1,6 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

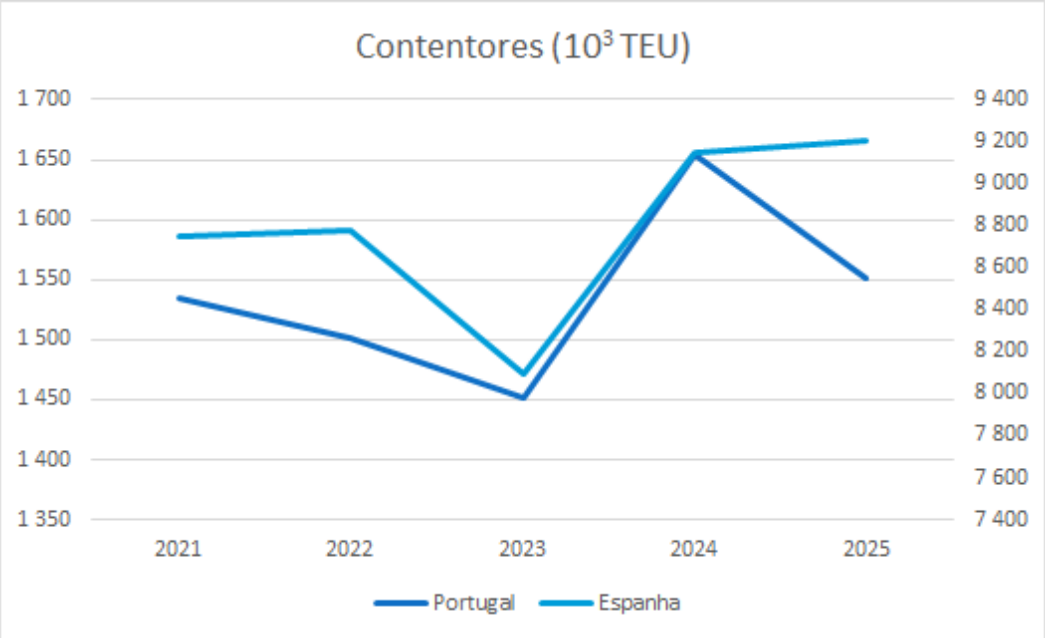
Sistema Portuário	Jan - Jun / 2025 mil TEU	Variação (%)
Portugal	**1 552**	**-6,2%**
Hinterland	869	3,9%
Transhipment	683	-16,5%
Espanha	**9 202**	**0,6%**
Hinterland	4 435	6,2%
Transhipment	4 767	-4,1%

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: +3,9%; Espanha: +6,2%).

No caso do tráfego de *transhipment*, ambos os sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-16,5%), quando comparado com Espanha (-4,1%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários nos primeiros semestres, desde 2020, ambos ganharam tráfego, contudo, de forma mais expressiva nos portos espanhóis (+5,2%) que nos nacionais (+1,1%) (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Jun.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	**2 965**	-218	-6,8%	**17 661**	**100,0%** 42,0%	-1 345	-7,1%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	344,4%
Leixões	616	22	3,7%	3 577	20,3%	99	2,8%
Aveiro	0	-14	-99,9%	0	0,0%	-88	-99,9%
Figueira da Foz	7	-2	-22,0%	39	0,2%	-20	-33,9%
Lisboa	418	3	0,8%	2 568	14,5%	169	7,0%
Setúbal	127	-1	-0,5%	765	4,3%	-11	-1,4%
Sines	1 797	-227	-11,2%	10 712	60,6%	-1 493	-12,2%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	**492**	-55	-10,0%	**2 779**	**100,0%** 6,6%	-273	-8,9%
Viana do Castelo	14	0	2,1%	79	2,8%	-2	-2,9%
Leixões	89	-97	-52,0%	545	19,6%	-215	-28,2%
Aveiro	146	22	17,8%	920	33,1%	-8	-0,8%
Figueira da Foz	83	-25	-23,2%	500	18,0%	-45	-8,3%
Lisboa	22	6	35,9%	140	5,1%	41	41,3%
Setúbal	138	38	37,4%	584	21,0%	-41	-6,5%
Sines	1	1	253,6%	7	0,3%	-5	-42,4%
Faro		0		2	0,1%	2	
Ro-Ro	**173**	**31**	**22,1%**	**1 036**	**100,0%** 2,5%	**233**	**29,1%**
Viana do Castelo	0	0	-48,8%	0	0,0%	0	-36,0%
Leixões	121	18	17,8%	751	72,4%	228	43,6%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	0	-5,8%	14	1,4%	0	1,5%
Setúbal	46	11	30,9%	252	24,4%	1	0,3%
Sines	3	2	295,4%	19	1,8%	5	32,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**3 630**	-242	-6,2%	**21 476**	51,1%	-1 384	-6,1%

Granéis Sólidos	Jun.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	**92**	**-7**	**-6,9%**	**506**	**100,0%** 1,2%	**-185**	**-26,8%**
Viana do Castelo	5	5		5	0,9%	5	
Leixões	44	-8	-15,0%	287	56,6%	-42	-12,8%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	44	-4	-7,8%	215	42,5%	-4	-1,7%
Sines		0			0,0%	-144	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	**0**	**-8**	**-100,0%**	**76**	**100,0%** 0,2%	**-104**	**-57,6%**
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		-8	-100,0%	61	79,4%	-120	-66,3%
Sines		0		16	20,6%	16	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	**396**	**-112**	**-22,1%**	**2 509**	**100,0%** 6,0%	**-90**	**-3,5%**
Viana do Castelo		0			0,0%	-12	-100,0%
Leixões	48	-10	-17,0%	298	11,9%	-73	-19,6%
Aveiro	152	-3	-2,0%	630	25,1%	188	42,6%
Figueira da Foz	6	6		18	0,7%	18	#DIV/0!
Lisboa	190	-105	-35,6%	1 563	62,3%	-166	-9,6%
Setúbal		0			0,0%	-45	-100,0%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	**509**	**-171**	**-25,2%**	**3 343**	**100,0%** 7,9%	**-188**	**-5,3%**
Viana do Castelo	4	-6	-57,1%	64	1,9%	15	31,5%
Leixões	102	-19	-15,6%	543	16,2%	-9	-1,6%
Aveiro	70	-14	-16,5%	541	16,2%	-81	-13,0%
Figueira da Foz	74	-13	-15,0%	402	12,0%	-81	-16,8%
Lisboa	82	-24	-22,6%	658	19,7%	94	16,8%
Setúbal	169	-62	-26,9%	1 023	30,6%	-82	-7,5%
Sines	7	-30	-82,0%	111	3,3%	-24	-17,5%
Faro		-3	-100,0%		0,0%	-21	-100,0%
Totais	**997**	**-298**	**-23,0%**	**6 434**	**15,3%**	**-567**	**-8,1%**

Granéis Líquidos	Jun.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	**783**	**73**	**10,4%**	**5 018**	**100,0%** 11,9%	**-215**	**-4,1%**
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	783	73	10,4%	5 018	100,0%	-215	-4,1%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	**1 153**	**-2 758**	**-70,5%**	**6 348**	**100,0%** 15,1%	**-3 350**	**-34,5%**
Viana do Castelo	4	-3	-41,9%	16	0,3%	4	30,7%
Leixões	185	23	14,2%	952	15,0%	-80	-7,7%
Aveiro	69	27	66,3%	333	5,2%	20	6,4%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	79	-28	-26,5%	530	8,4%	-18	-3,2%
Setúbal	23	17	268,8%	52	0,8%	14	39,0%
Sines	795	-2 794	-77,9%	4 464	70,3%	-3 291	-42,4%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	**297**	**-86**	**-22,4%**	**2 116**	**100,0%** 5,0%	**108**	**5,4%**
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	7	-4	-34,4%	83	3,9%	18	28,1%
Aveiro	8	-4	-33,5%	67	3,2%	-22	-24,4%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	1	0	-1,8%	10	0,5%	-1	-9,6%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	281	-78	-21,8%	1 955	92,4%	113	6,1%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	**119**	**22**	**22,3%**	**660**	**100,0%** 1,6%	**-25**	**-3,6%**
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	1	1		10	1,5%	2	24,6%
Aveiro	57	-2	-4,1%	356	53,9%	5	1,6%
Figueira da Foz		0		7	1,1%	0	-1,4%
Lisboa	29	20	247,9%	124	18,8%	-57	-31,6%
Setúbal	15	-10	-41,6%	107	16,2%	15	15,9%
Sines	18	13	265,6%	56	8,4%	11	23,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**2 353**	**-2 749**	**-53,9%**	**14 141**	**33,6%**	**-3 481**	**-19,8%**

Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

www.amt-autoridade.pt