Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Julho, 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 12
- ✓ Por Tipologia de Carga e Porto 16
- ✓ 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 -7,3% entre janeiro e julho de 2025, com um total de 51 milhões de toneladas, atenuando a quebra de movimentação do primeiro semestre (-11,4%), com base no desempenho expressivamente positivo no mês de julho, com +18,8%, associado a uma movimentação de 9 milhões de toneladas (ver Quadro1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em julho 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	36	201	0,4%	12,6%
Leixões	1.228	8.274	16,2%	-1,5%
Aveiro	455	3.302	6,5%	0,8%
Figueira da Foz	190	1.158	2,3%	-9,3%
Lisboa	1.035	6.642	13,0%	2,0%
Setúbal	528	3.586	7,0%	-6,2%
Sines	5.481	27.839	54,6%	-11,7%
Faro		2	0,0%	-89,6%
Total	**8.952**	**51.004**	**100,0%**	**-7,3%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	2,5%	13,8%	-10,0%	3,5%	18,8%
Acumulado	9,7%	1,0%	-2,7%	10,2%	-7,3%

Contentores movimentados (10^3 TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	62,9	416,1	22,4%	1,0%
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	1,0	7,0	0,4%	-36,1%
Lisboa	42,0	278,2	15,0%	7,2%
Setúbal	14,0	90,4	4,9%	-0,8%
Sines	187,6	1.067,5	57,4%	-7,6%
Total	**307,6**	**1.859,1**	**100,0%**	**-4,2%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	13,8%	1,1%	0,6%	3,0%	7,5%
Acumulado	16,8%	-1,7%	-2,7%	12,2%	-4,2%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	21	141	2,6%	25,9%
Leixões	204	1.350	24,4%	-3,0%
Aveiro	86	547	9,9%	-1,3%
Figueira da Foz	43	257	4,7%	-3,4%
Lisboa	181	1.287	23,3%	1,0%
Setúbal	127	912	16,5%	-3,5%
Sines	159	992	18,0%	-8,7%
Faro		2	0,0%	-71,4%
Portimão		36	0,7%	12,5%
Total	**821**	**5.524**	**100,0%**	**-2,6%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-0,6%	6,8%	-1,5%	-5,5%	1,6%
Acumulado	1,4%	0,9%	4,2%	-3,0%	-2,6%

A volatilidade dos mercados portuários, particularmente a comparação de períodos curtos, pode justificar oscilações significativas, como é o presente caso (no anterior mês de junho a variação mensal era de -32% e, agora, em julho, foi de +18,8%), mantendo-se, contudo, as principais tendências macroeconómicas de crescimento global reduzido, as barreiras comerciais e incerteza no cenário geopolítico mundial, a que acresceu a retoma da escalada de ataques no Mar Vermelho a navios mercantes, e que continuam a condicionar o comércio por via marítima e, a jusante, a atividade portuária.

Importa também ter presente as medidas regulatórias em termos de transição energética, as quais se encontram ainda a ser digeridas pela indústria do transporte marítimo, aumentando as incertezas e potenciais custos de conformidade e investimento dos armadores.

Por outro lado, o crescimento do Produto Interno Bruto nacional no 2.º trimestre de 2025, poderá contribuir positivamente para alguma recuperação da movimentação portuária.

Ao nível de cada porto, mantiveram-se os desempenhos positivos de Lisboa (+133 mil toneladas; +2%), de Aveiro (+25 mil toneladas; +0,8%) e de Viana do Castelo (+23 mil toneladas; +12,6%), continuando os restantes portos com desempenhos negativos, sendo a principal influencia o porto de Sines, devido à sua quota maioritária (54,6%) e que registou um decréscimo de movimentação de -11,7% (-3,7 milhões de toneladas), a que se seguiram Setúbal (-237 mil toneladas; -6,2%), Leixões (-129 mil toneladas; -1,5%) e Figueira da Foz (-119 mil toneladas; -9,3%), mantendo-se ainda Faro com uma movimentação quase nula (-20 mil toneladas; -89,6%).

Cifrando-se em 1,9 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), o movimento de contentores também se reduziu entre janeiro e julho de 2025, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, concretamente -4,2%, ou seja, de -81 mil TEU, no entanto, melhorando em relação ao primeiro semestre (-6,2%), com suporte no crescimento verificado no mês de julho (+21 mil TEU; +7,5%), que se traduziu num movimento 308 mil TEU (ver Quadro 1).

Por porto, constatou-se uma evolução negativa nos mercados dos contentores dos portos de Sines (-88 mil TEU; -7,6%), de Aveiro, praticamente sem movimentação de contentores (-12 mil TEU; -99,9%), da Figueira da Foz (-4 mil TEU; -36,1%) e de Setúbal (-1 mil TEU; -0,8%), apenas parcialmente contrariada pelo crescimento deste tráfego verificado nos portos de Lisboa (+19 mil TEU; +7,2%) e de Leixões (+4 mil TEU; +1%).

O número de escalas de navios em julho observou um crescimento (+1,6%), com 821 escalas, atenuando o desempenho acumulado negativo para -2,6%, com base em 5 524 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 Fracionada (+1,3 milhões de toneladas; +9004,3%) no porto de Sines, da Carga *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (+266 mil toneladas; +42,4%), em Leixões, da Carga Contentorizada (+218 mil toneladas; +7,7%) e dos Outros Granéis Sólidos (+140 mil toneladas; +20,9%) no porto de Lisboa, e dos Produtos Agrícolas (+121 mil toneladas; +20,6%) em Aveiro; e

- A redução dos Produtos Petrolíferos (-3,3 milhões de toneladas; -38,5%), da Carga Contentorizada (-1,2 milhões de toneladas; -8,3%), do Petróleo Bruto (-378 mil toneladas; -6,1%) e dos Minérios (-144 mil toneladas; -100%) no porto de Sines, da Carga Fracionada (-254 mil toneladas; -28%) e dos Produtos Petrolíferos (-121 mil toneladas; -9,8%) em Leixões, dos Produtos Agrícolas (-246 mil toneladas; -12%) no porto de Lisboa e do Carvão (-98 mil toneladas; -54,1%) 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, entre janeiro e julho de 2025, foram desembarcadas 30,7 milhões de toneladas, que representaram 60,3% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -8,4% (-2,8 milhões de toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 20,3 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -5,6% (-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 julho de 2025, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho inferior, concretizado numa redução do lado português, de -7,3%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -2%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que incrementou, em +1,5%, a movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior, comparativamente com a redução de -4,2% constatada nos portos nacionais.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

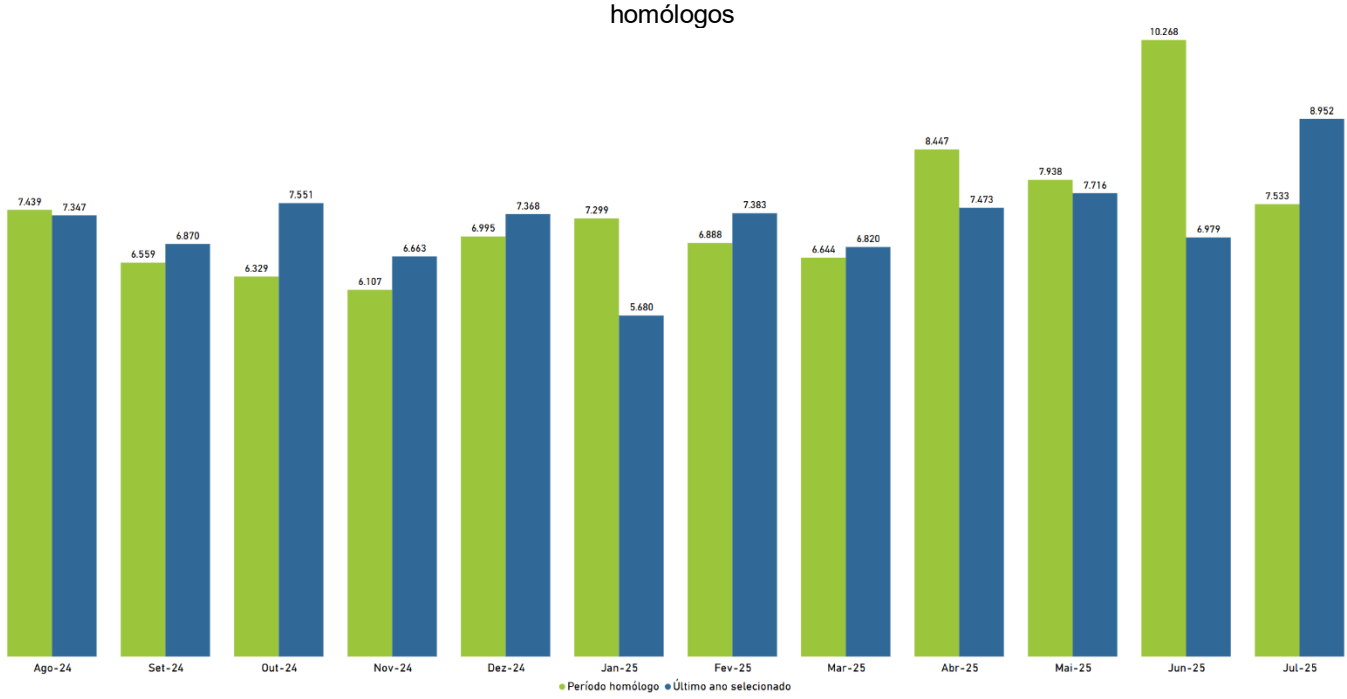
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e julho de 2025, relativamente a:

- 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 -7,3% entre janeiro e julho de 2025, com um total de 51 milhões de toneladas, atenuando a quebra de movimentação do primeiro semestre (-11,4%), com base no desempenho expressivamente positivo negativo no mês de julho, com +18,8%, associado a uma movimentação de 9 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em julho 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	36	201	0,4%	12,6%
Leixões	1.228	8.274	16,2%	-1,5%
Aveiro	455	3.302	6,5%	0,8%
Figueira da Foz	190	1.158	2,3%	-9,3%
Lisboa	1.035	6.642	13,0%	2,0%
Setúbal	528	3.586	7,0%	-6,2%
Sines	5.481	27.839	54,6%	-11,7%
Faro		2	0,0%	-89,6%
Total	**8.952**	**51.004**	**100,0%**	**-7,3%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	2,5%	13,8%	-10,0%	3,5%	18,8%
Acumulado	9,7%	1,0%	-2,7%	10,2%	-7,3%

Tal como já decorre de relatórios anteriores, a volatilidade dos mercados portuários, particularmente a comparação de períodos curtos, pode justificar oscilações significativas, como é o presente caso (no anterior mês de junho a variação mensal era de -32% e, agora, em julho, foi de +18,8%), mantendo-se, contudo, as principais tendências macroeconómicas de crescimento global reduzido, as barreiras comerciais e incerteza no cenário geopolítico mundial, e que continuam a condicionar o comércio por via marítima e, a jusante, a atividade portuária.

Anota-se, igualmente, a retoma da escalada de ataques no Mar Vermelho aos navios mercantes, levando grandes armadores a manter ou retomar o desvio pelo Cabo da Boa Esperança, com aumento significativo da distância percorria, maior consumo e atrasos, com permanência de custos, e, consequentemente, nas tarifas, elevadas e voláteis.

Importa ainda ter presente as medidas regulatórias em termos de transição energética, particularmente da Organização Marítima Internacional, designadamente em termos de rastreio e eventuais taxas relativas a emissões, bem como a já operada inserção do transporte marítimo no sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União Europeia e com consequência monetárias efetivas no corrente ano, as quais se encontram ainda a ser digeridas pela indústria do transporte marítimo, aumentando as incertezas e potenciais custos de conformidade e investimento dos armadores.

O crescimento do Produto Interno Bruto nacional no 2.º trimestre de 2025 (+1,7% relativamente ao 1º trimestre de 2025 e +1,9% relativamente ao 2.º trimestre de 2024), poderá, contudo, contribuir positivamente para alguma recuperação da movimentação portuária.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário entre janeiro e julho dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência quase nula (+0,1%), influenciada pelos crescimentos médios em Lisboa (+4,8%) e na Figueira da Foz (+2,5%), contrabalançados pelas quebras médias de tráfego de -2% no porto de Setúbal, de -1,7% em Leixões, de -1,6% no porto de Viana do Castelo, de -0,2% em Aveiro, de -0,1% no porto de Sines e de -47,8% em Faro (ver Quadro 3).

Quadro 3 – Carga movimentada (10^3 ton) entre janeiro e julho, no período 2020-2025

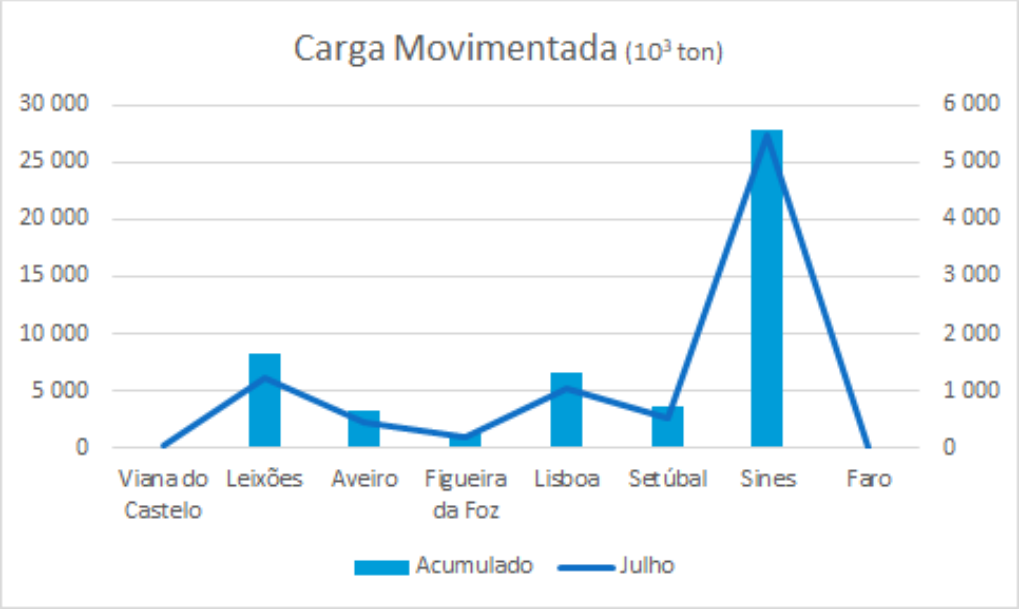
Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	214	251	198	178	201	0,4 %	208	-1,6 %
Leixões	8.847	8.916	8.741	8.403	8.274	16,2 %	8.636	-1,7 %
Aveiro	3.323	3.481	3.365	3.277	3.302	6,5 %	3.350	-0,2 %
Figueira da Foz	1.048	1.316	1.238	1.277	1.158	2,3 %	1.207	2,5 %
Lisboa	5.505	6.180	6.892	6.509	6.642	13,0 %	6.346	4,8 %
Setúbal	3.894	3.718	3.882	3.823	3.586	7,0 %	3.781	-2,0 %
Sines	27.942	27.427	25.552	31.528	27.839	54,6 %	28.058	-0,1 %
Faro	31	44	58	22	2	0,0 %	31	-47,8 %
Total	**50.803**	**51.334**	**49.926**	**55.017**	**51.004**	**100,0 %**	**51.617**	**0,1 %**

✓ Por Porto

Constata-se que mantêm desempenho positivo os portos de Lisboa, Aveiro e Viana do Castelo, bem como quebras de movimentação nos restantes portos, verificando-se, concretamente, os seguintes valores acumulados entre janeiro e julho do corrente ano:

- Sines, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e detendo quota maioritária (54,6%), movimentou 27,8 milhões de toneladas, representando um decréscimo expressivo de tráfego (-3,7 milhões de toneladas; -11,7%);
- Leixões, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 8,3 milhões de toneladas, configurando uma quebra de movimentação (-129 mil toneladas; -1,5%);
- Lisboa, o terceiro maior porto nacional, movimentou 6,6 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +2% (+133 mil toneladas);
- Setúbal, que movimentou 3,6 milhões de toneladas, registou uma quebra de -6,2% (-237 mil toneladas);
- Aveiro, manuseando 3,3 milhões de toneladas, cresceu ligeiramente (+25 mil toneladas; +0,8%);
- Figueira da Foz, onde foram movimentadas 1,2 milhões de toneladas de carga, registou uma quebra de -9,3% (-119 mil toneladas);
- Viana do Castelo, com um movimento de 201 mil toneladas, manteve o seu desempenho positivo (+ 23 mil toneladas; +12,6%);
- Faro, apenas com um movimento de 2 mil toneladas efetuado em abril, apresenta um decréscimo acumulado de -89,6% (-20 mil toneladas).

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



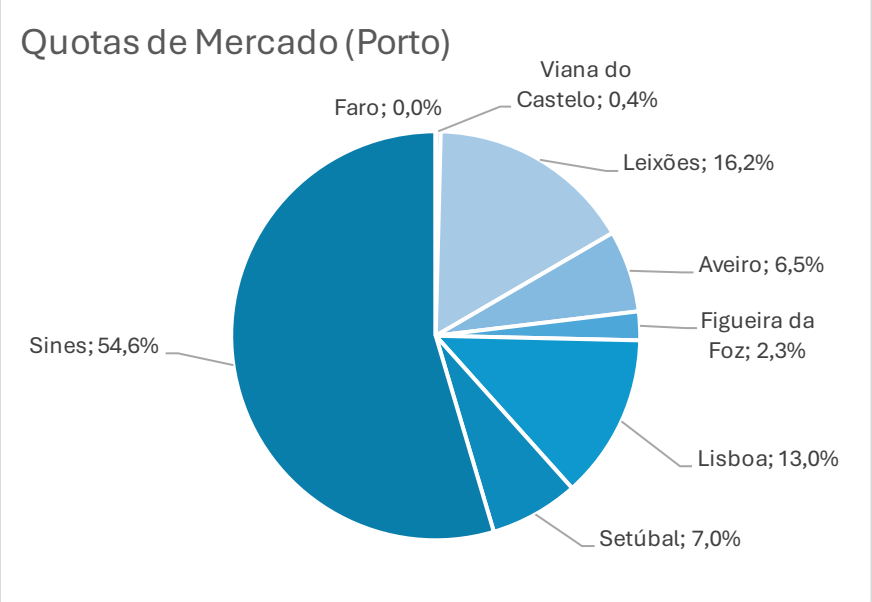
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em julho e acumulado de 2025

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	36	0,4%	13	56,8%	201	0,4%	23	12,6%
Leixões	1.228	13,7%	-58	-4,5%	8.274	16,2%	-129	-1,5%
Aveiro	455	5,1%	11	2,4%	3.302	6,5%	25	0,8%
Figueira da Foz	190	2,1%	10	5,7%	1.158	2,3%	-119	-9,3%
Lisboa	1.035	11,6%	71	7,3%	6.642	13,0%	133	2,0%
Setúbal	528	5,9%	36	7,2%	3.586	7,0%	-237	-6,2%
Sines	5.481	61,2%	1.338	32,3%	27.839	54,6%	-3.689	-11,7%
Faro			-2	-100,0%	2	0,0%	-20	-89,6%
Total	**8.952**	**100,0%**	**1.419**	**18,8%**	**51.004**	**100,0%**	**-4.013**	**-7,3%**

▼< -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 54,6%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,2%); Lisboa (13%); Setúbal (7%); Aveiro (6,5%); 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 (41,4%), os Produtos Petrolíferos (14,8%) e o Petróleo Bruto (11,5%), que representam no seu conjunto 67,7% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que entre janeiro e julho de 2025, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente -4,6% (-1 milhão de toneladas), -30,4% (-3,3 milhões de toneladas) e -6,1% (-378 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

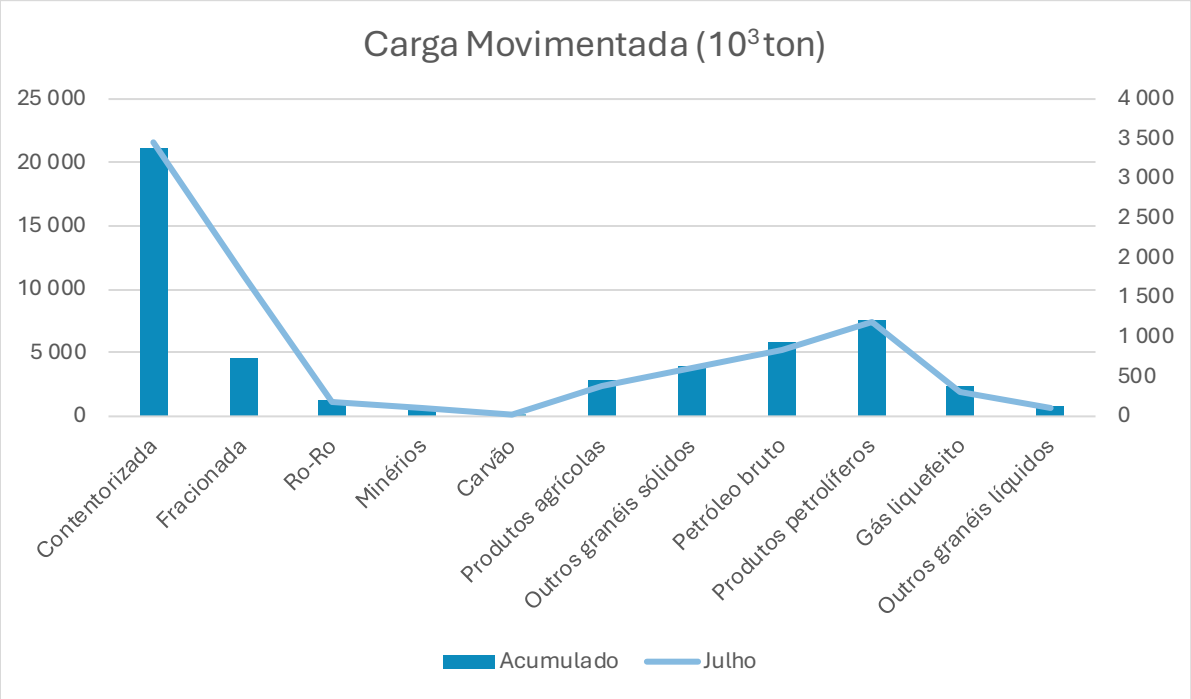
Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga da Carga Fracionada (8,9%), dos Outros Granéis Sólidos (7,7%) e dos Produtos Agrícolas (5,7%), registando a Carga Fracionada uma significativa evolução positiva de +31,1% (+1 milhão de toneladas) e as demais duas categorias quebras, concretamente, de -8,2% (-258 mil toneladas) nos Produtos Agrícolas, e de -2,7% (-109 mil toneladas) nos Outros Granéis Sólidos.

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 *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) cresceu +29,9% (+282 mil toneladas);
- O Gás Liquefeito incrementou ligeiramente (+22 mil toneladas; +0,9%);

- Nos Minérios registou-se uma quebra de -21,3% (-163 mil toneladas);
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma quebra de -10,9% (-93 mil toneladas); e
- O Carvão viu o seu movimento reduzir-se em -45,4% (-82 mil toneladas).

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



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em julho 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	**5.413**	**60,5%**	**1.728**	**46,9%**	**26.890**	**52,7%**	**344**	**1,3%**
Contentorizada	3.455	38,6%	328	10,5%	21.116	41,4%	-1.017	-4,6%
Fracionada	1.766	19,7%	1.350	324,8%	4.545	8,9%	1.078	31,1%
Ro-Ro	192	2,1%	49	34,3%	1.229	2,4%	282	29,9%
Granéis sólidos	**1.108**	**12,4%**	**-46**	**-4,0%**	**7.543**	**14,8%**	**-612**	**-7,5%**
Minérios	98	1,1%	22	29,1%	604	1,2%	-163	-21,3%
Carvão	22	0,2%	22		98	0,2%	-82	-45,4%
Produtos agrícolas	383	4,3%	-169	-30,6%	2.892	5,7%	-258	-8,2%
Outros granéis sólidos	606	6,8%	79	15,0%	3.949	7,7%	-109	-2,7%
Granéis líquidos	**2.431**	**27,2%**	**-263**	**-9,8%**	**16.572**	**32,5%**	**-3.744**	**-18,4%**
Petróleo bruto	829	9,3%	-163	-16,4%	5.847	11,5%	-378	-6,1%
Produtos petrolíferos	1.200	13,4%	54	4,7%	7.549	14,8%	-3.295	-30,4%
Gás liquefeito	301	3,4%	-86	-22,2%	2.417	4,7%	22	0,9%
Outros granéis líquidos	99	1,1%	-68	-40,8%	759	1,5%	-93	-10,9%
Total	**8.952**	**100,0%**	**1.419**	**18,8%**	**51.004**	**100,0%**	**-4.013**	**-7,3%**

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 26,9 milhões de toneladas, tendo observado um crescimento de +1,3% (+344 mil toneladas), principalmente suportado na Carga Fracionada que, com movimentando 4,5 milhões de toneladas, representou um incremento muito significativo, de +31,1% (+1,1 milhões de toneladas), essencialmente com a evolução destacada observada no porto de Sines (+1,3 milhões de toneladas; +9004,3%), ligeiramente apoiada por Aveiro (+76 mil toneladas; +7,5%), Lisboa (+55 mil toneladas; +46,4%), Faro (+2 mil toneladas) e Viana do Castelo (+1 mil toneladas; +0,9%). Em contraponto, este tipo de carga caiu nos portos de Leixões (-254 mil toneladas; -28%), de Setúbal (-53 mil toneladas; -7,5%) e da Figueira da Foz (-33 mil toneladas; -5,4%).

O tráfego Ro-Ro prosseguiu a sua evolução favorável, presentemente em +29,9% (+282 mil toneladas), totalizando 1,2 milhões de toneladas, tendo por base os crescimentos verificados nos portos de Leixões (+266 mil toneladas; +42,4%), de Setúbal (+ 10 mil toneladas; +3,5%) e de Sines (+6 mil toneladas; +40,5%).

A carga Contentorizada manteve um desempenho negativo, reduzindo-se em -4,6% (-1 milhão toneladas), para um total de 21,1 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-1,2 milhões de toneladas; -8,3%), mas também, em expressão menor, nos portos de Aveiro, praticamente sem expressão de carga contentorizada (-97 mil toneladas; -99,9%), da Figueira da Foz (-27 mil toneladas; -37,4%) e de Setúbal (-5 mil toneladas; -0,5%). Em contrapartida, a carga transportada em contentores cresceu em Lisboa (+218 mil toneladas; +7,7%) e Leixões (+67 mil toneladas; +1,6%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 7,5 milhões de toneladas, reduziram-se em -7,5% (-612 mil toneladas), devido à quebra observada nos vários mercados globais desta categoria, mas principalmente no mercado dos global dos Produtos Agrícolas (-258 mil toneladas; -8,2%), num movimento de 2,9 milhões de toneladas, devido às evoluções negativas dos portos de Lisboa (-246 mil toneladas; -12%), de Leixões (-73 mil toneladas; -17,2%), de Setúbal (-73 mil toneladas; -100%) e de Viana do Castelo (-12 mil toneladas; -78,5%), parcialmente compensadas pelos desempenhos favoráveis em Aveiro (+121 mil toneladas; +20,6%) e na Figueira da Foz (+24 mil toneladas).

  Seguiram-se os Minérios que, com um movimento de 604 mil toneladas, caíram -21,3% (-163 mil toneladas), com base nas reduções constatadas nos portos de Sines (-144 mil toneladas; -100%), de Leixões (-24 mil toneladas; -6,4%) e de Setúbal (-6 mil toneladas; -2,4%), tendo-se apenas observado uma evolução favorável em Viana do Castelo (+11mil toneladas).

  O movimento de Outros Granéis Sólidos, com um total de 3,9 milhões de toneladas também caiu (-109 mil toneladas; -2,7%), com base nas reduções na Figueira da Foz (-83 mil toneladas; -14,2%), em Aveiro (-78 mil toneladas; -11,5%), em Setúbal (-50 mil toneladas; -4%), em Faro (-22 mil toneladas; -100%), em Sines (-21 mil toneladas; -13,9%) e em Leixões (-10 mil toneladas; -1,6%), parcialmente mitigadas pelo crescimento nos portos de Lisboa (+140 mil toneladas; +20,9%) e de Viana do Castelo (+15 mil toneladas; +28,9%).

Constatou-se, ainda, uma redução (-82 mil toneladas; -45,4%) do movimento de Carvão, para 98 mil toneladas, devido à quebra no porto de Setúbal (-98 mil toneladas; -54,1%), parcialmente atenuada pela evolução favorável em Sines (+16 mil toneladas); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 16,6 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de –18,4% (-3,7 milhões de toneladas), a maior quebra provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -30,4% (-3,3 milhões de toneladas) para 7,5 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-3,3 milhões de toneladas; -38,5%). Juntou-se também a esta quebra de movimentação, apesar de numa expressão muito inferior, o porto de Leixões (-121 mil toneladas; -9,8%), tendo sido registados incrementos neste segmento de mercado nos portos de Aveiro (+60 mil toneladas; +17%), de Lisboa (+51 mil toneladas; +8,4%), de Setúbal (+20 mil toneladas; +45,5%) e de Viana do Castelo (+8 mil toneladas; +60%).

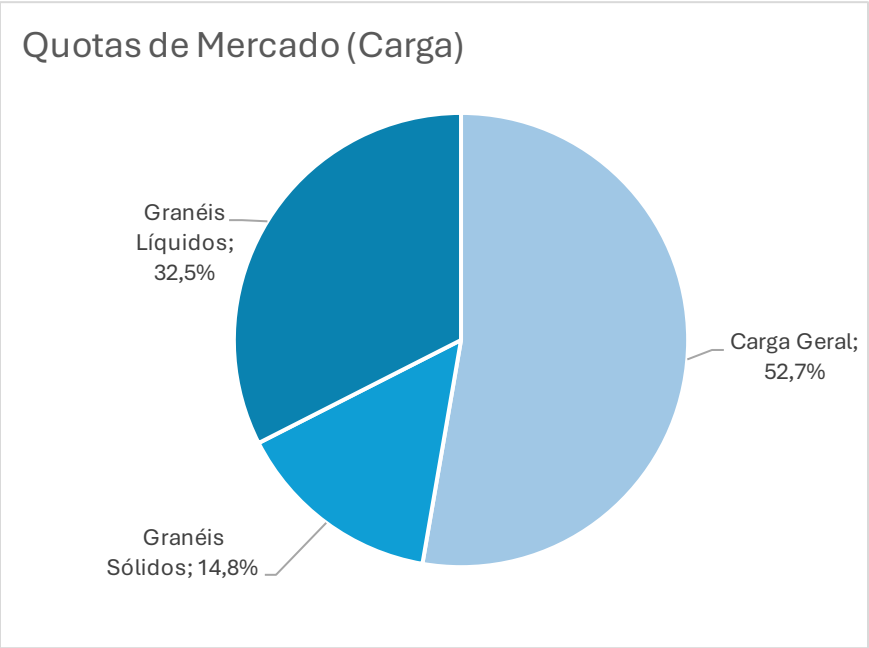
  Também ocorreram reduções, de bastante menor expressão, nos mercados do Petróleo Bruto e dos Outros Granéis Líquidos, que movimentaram, respetivamente, 5,8 milhões de toneladas (-378 mil toneladas; -6,1%) e 759 mil toneladas (-93 mil toneladas; -10,9%), no primeiro caso com referência exclusivamente ao porto de Sines, e no último caso devido às reduções em Lisboa (-82 mil toneladas; -35,6%) e Aveiro (-34 mil toneladas; -7,7%), e cujos crescimentos mais modestos nos portos de Setúbal (+18 mil toneladas; +17,3%), de Sines (+3 mil toneladas; +5,8%) e de Leixões (+1 mil toneladas; +11,4%) não foram suficientes para compensar.

  Finalmente, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 2,4 milhões de toneladas, foi o único mercado dos Granéis Líquidos que cresceu globalmente (+22 mil toneladas; +0,9%), com suporte nos crescimentos nos portos de Sines (+29 mil toneladas; +1,3%) e de Leixões (+18 mil toneladas; +24,2%), e que foi mitigado pelas reduções em Aveiro (-23 mil toneladas; -21,2%) e Lisboa (-3 mil toneladas; -21%).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 52,7% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 14,8% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 32,5% (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	98	0,4%	82	1,1%	20	0,1%	201	0,4%
Leixões	5 731	21,3%	1 321	17,5%	1 222	7,4%	8 274	16,2%
Aveiro	1 085	4,0%	1 313	17,4%	904	5,5%	3 302	6,5%
Figueira da Foz	627	2,3%	524	6,9%	7	0,0%	1 158	2,3%
Lisboa	3 220	12,0%	2 610	34,6%	811	4,9%	6 642	13,0%
Setúbal	1 850	6,9%	1 549	20,5%	187	1,1%	3 586	7,0%
Sines	14 276	53,1%	143	1,9%	13 420	81,0%	27 839	54,6%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	26 890	52,7% 100,0%	7 543	14,8% 100,0%	16 572	32,5% 100,0%	51 004	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 27 mercados, no valor global de +2,5 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 30

mercados, representando -6,5 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período homólogo de 2024, de -4 milhões de toneladas, ou seja, -7,3%, 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	**98**	**0,8%**	**5 731**	**1,4%**	**1 085**	**-1,9%**	**627**	**-8,8%**	**3 220**	**9,3%**	**1 850**	**-2,5%**	**14 276**	**0,8%**	**2**		**26 890**	**1,3%**
Contentorizada	0	344,4%	4 183	1,6%	0	-99,9%	45	-37,4%	3 029	7,7%	902	-0,5%	12 957	-8,3%			21 116	-4,6%
Fracionada	98	0,9%	654	-28,0%	1 085	7,5%	581	-5,4%	175	46,4%	652	-7,5%	1 298	9004,3%	2		4 545	31,1%
Ro-Ro	0	-28,2%	895	42,4%					17	0,4%	296	3,5%	21	40,5%			1 229	29,9%
Granéis sólidos	**82**	**20,8%**	**1 321**	**-7,5%**	**1 313**	**3,4%**	**524**	**-10,0%**	**2 610**	**-3,9%**	**1 549**	**-12,8%**	**143**	**-51,0%**	**0**	**-100,0%**	**7 543**	**-7,5%**
Minérios	11		348	-6,4%							245	-2,4%		-100,0%			604	-21,3%
Carvão											83	-54,1%	16				98	-45,4%
Produtos agrícolas	3	-78,5%	350	-17,2%	711	20,6%	24		1 802	-12,0%		-100,0%					2 892	-8,2%
Outros granéis sólidos	68	28,9%	622	-1,6%	602	-11,5%	499	-14,2%	808	20,9%	1 221	-4,0%	127	-13,9%		-100,0%	3 949	-2,7%
Granéis líquidos	**20**	**60,0%**	**1 222**	**-7,7%**	**904**	**0,4%**	**7**	**-1,4%**	**811**	**-4,0%**	**187**	**25,5%**	**13 420**	**-21,4%**	**0**		**16 572**	**-18,4%**
Petróleo bruto													5 847	-6,1%			5 847	-6,1%
Produtos petrolíferos	20	60,0%	1 118	-9,8%	413	17,0%			654	8,4%	63	45,5%	5 281	-38,5%			7 549	-30,4%
Gás liquefeito			92	24,2%	84	-21,2%			10	-21,0%			2 232	1,3%			2 417	0,9%
Outros granéis líquidos			12	11,4%	407	-7,7%	7	-1,4%	148	-35,6%	124	17,3%	60	5,8%			759	-10,9%
Total Geral	**201**	**12,6%**	**8 274**	**-1,5%**	**3 302**	**0,8%**	**1 158**	**-9,3%**	**6 642**	**2,0%**	**3 586**	**-6,2%**	**27 839**	**-11,7%**	**2**	**-89,6%**	**51 004**	**-7,3%**

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41,4%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -4,6% em relação aos primeiros sete meses 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 8,9% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado um forte incremento no porto de Sines, mercado este onde se registou o maior crescimento absoluto do sistema portuário em julho, mas também auxiliado, com muito menor expressão relativa, pelos desempenhos positivos de Aveiro, Lisboa, Faro e Viana do Castelo. Por sua vez, observaram-se quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos de Leixões, de Setúbal e da Figueira da Foz.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,4%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +42,4%, suportando uma evolução positiva global de +29,9%, 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 -21,3%.

O Carvão, que representa apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, registou uma diminuição de -45,4%, com base na quebra observada no porto de Setúbal, apenas ligeiramente mitigada pela evolução favorável em Sines.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,7% 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 -8,2%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 7,7% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -2,7%, com base nas reduções nos portos da Figueira da Foz, de Aveiro, de Setúbal, de Faro, de Sines 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 11,5% do movimento total, registou uma quebra de -6,1%, 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 -30,4%, devido à grande redução verificada em Sines (-38,5%), mercado este onde se registou a maior quebra absoluta em julho. Registou-se, ainda, uma redução de menor expressão no mercado associado ao porto de Leixões, contrariada pelos incrementos observados nos portos de Aveiro, de Lisboa, de Setúbal e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,7%, 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 +0,9%, 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 -10,9%, essencialmente com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Lisboa e de Aveiro, apenas parcialmente contrariada por crescimentos, de menor expressão, observados em Setúbal, Sines e Leixões.

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

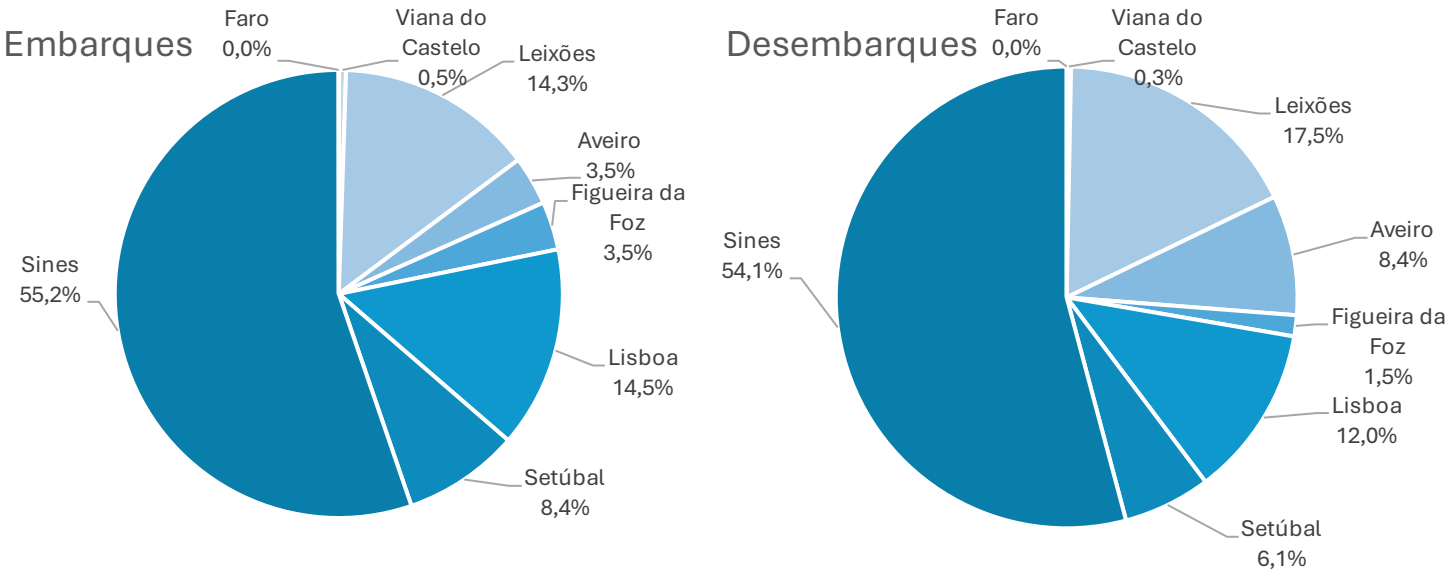
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 entre janeiro e julho de 2025, incluindo os subjacentes ao *transhipment*, foi responsável por 60,3% do movimento portuário e registou um total de 30,7 milhões de toneladas, representando uma quebra de -8,4% (-2,8 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 20,3 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -5,6% (-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-Jul / 2025 (10^3 ton)		Quota (%)		Variação			
					Embarque		Desembarque	
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	106	95	52,8%	47,2%	2	2,3%	20	27,0%
Leixões	2 889	5 385	34,9%	65,1%	-59	-2,0%	-70	-1,3%
Aveiro	717	2 585	21,7%	78,3%	-81	-10,1%	106	4,3%
Figueira da Foz	705	453	60,9%	39,1%	-146	-17,1%	27	6,3%
Lisboa	2 947	3 695	44,4%	55,6%	247	9,1%	-114	-3,0%
Setúbal	1 702	1 884	47,5%	52,5%	-132	-7,2%	-105	-5,3%
Sines	11 195	16 644	40,2%	59,8%	-1 006	-8,2%	-2 683	-13,9%
Faro	2				-20	-89,6%		
Total Geral	**20 265**	**30 740**	**39,7%**	**60,3%**	**-1 193**	**-5,6%**	**-2 820**	**-8,4%**

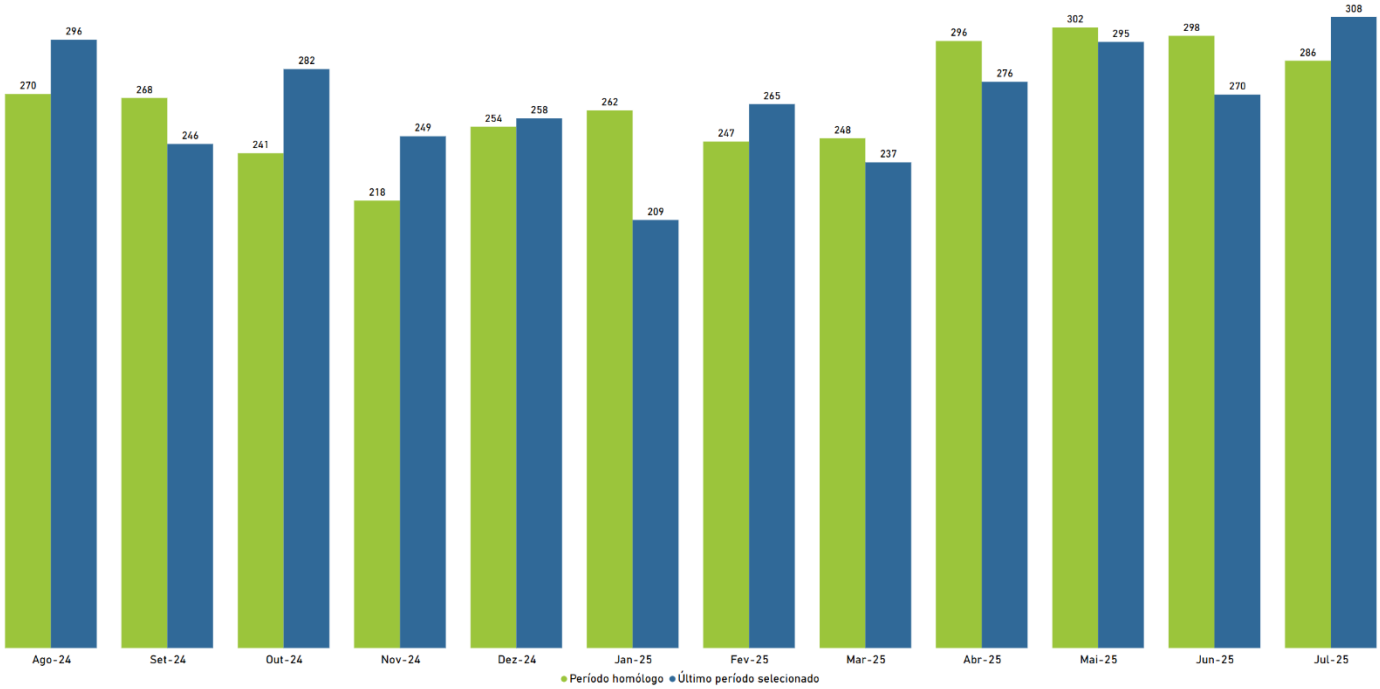
2.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 41,4%, e ainda parte da quota de 2,4% relativa à carga Ro-Ro, o que justifica uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), 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 julho de 2025 um movimento de 1,9 milhões de TEU, decrescendo -4,2% (-81 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, no entanto, melhorando em relação ao primeiro semestre (-6,2%), com suporte no crescimento verificado no mês de julho (+21 mil TEU; +7,5%), que se traduziu num movimento 308 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

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



Quadro 9 – Contentores movimentados em julho 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	416,1	22,4%	1,0%
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	1,0	7,0	0,4%	-36,1%
Lisboa	42,0	278,2	15,0%	7,2%
Setúbal	14,0	90,4	4,9%	-0,8%
Sines	187,6	1.067,5	57,4%	-7,6%
Total	**307,6**	**1.859,1**	**100,0%**	**-4,2%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	13,8%	1,1%	0,6%	3,0%	7,5%
Acumulado	16,8%	-1,7%	-2,7%	12,2%	-4,2%

A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-88 mil TEU; -7,6%) observada no porto de Sines que, movimentando 1,1 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (57,4%) deste tipo de tráfego no sistema portuário, assinalando-se igualmente pela negativa a continuação da insignificância deste tráfego no porto de Aveiro (-12 mil TEU; -99,9%) e as quebras em Setúbal, que movimentou 90 mil TEU (-1 mil TEU; -0,8%) e na Figueira da Foz, que manuseou 7 mil TEU (-4 mil TEU; -36,1%).

Em contraponto, observaram-se os registos positivos no porto de Leixões, que manuseou 416 mil TEU (+4 mil TEU; +1%), e no porto de Lisboa, com um movimento de 278 mil TEU (+19 mil TEU; +7,2%).

Se analisarmos os períodos de janeiro a julho 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 (+0,7%), resultando da evolução média expressiva no porto de Lisboa (+7,4%), com um ligeiro apoio de Sines (+0,1%), compensada pelas tendências negativas dos portos da Figueira da Foz (-13,7%), de Setúbal (-4%) e de Leixões (-0,1%) (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10^3 TEU) entre janeiro e julho, no período 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	417,1	431,4	417,8	411,9	416,1	22,4%	418,8	-0,1%
Aveiro			9,1	11,6	0,0	0,0%	4,1	
Figueira da Foz	12,6	12,3	12,0	10,9	7,0	0,4%	11,0	-13,7%
Lisboa	209,4	233,7	236,1	259,5	278,2	15,0%	243,4	7,4%
Setúbal	106,5	98,6	93,1	91,1	90,4	4,9%	95,9	-4,0%
Sines	1.062,9	1.001,5	961,4	1.155,2	1.067,5	57,4%	1.049,7	0,1%
Total	**1.808,5**	**1.777,5**	**1.729,4**	**1.940,2**	**1.859,1**	**100,0%**	**1.822,9**	**0,7%**

✓ 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	379	91,0%	36,9%	0,0%	37	9,0%	4,5%	12,1%	416
Aveiro	0		0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	7	100,0%	0,7%	-36,1%		0,0%	0,0%		7
Lisboa	267	95,8%	26,0%	4,0%	12	4,2%	1,4%	264,5%	278
Setúbal	88	97,4%	8,6%	3,8%	2	2,6%	0,3%	-62,5%	90
Sines	286	26,8%	27,9%	11,8%	782	73,2%	93,8%	-13,1%	1 067
Total Geral	**1 026**	**55,2%**	100,0%	**2,8%**	**833**	**44,8%**	100,0%	**-11,6%**	**1 859**

O volume de TEU movimentado entre janeiro e julho de 2025 com o *hinterland* (1 milhão de TEU), que apresentou uma proporção geral de 55,2%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 36,9%, a que se seguiram os portos de Sines, com 27,9%, e de Lisboa, com 26%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,6%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,7%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 26,8%, nos demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

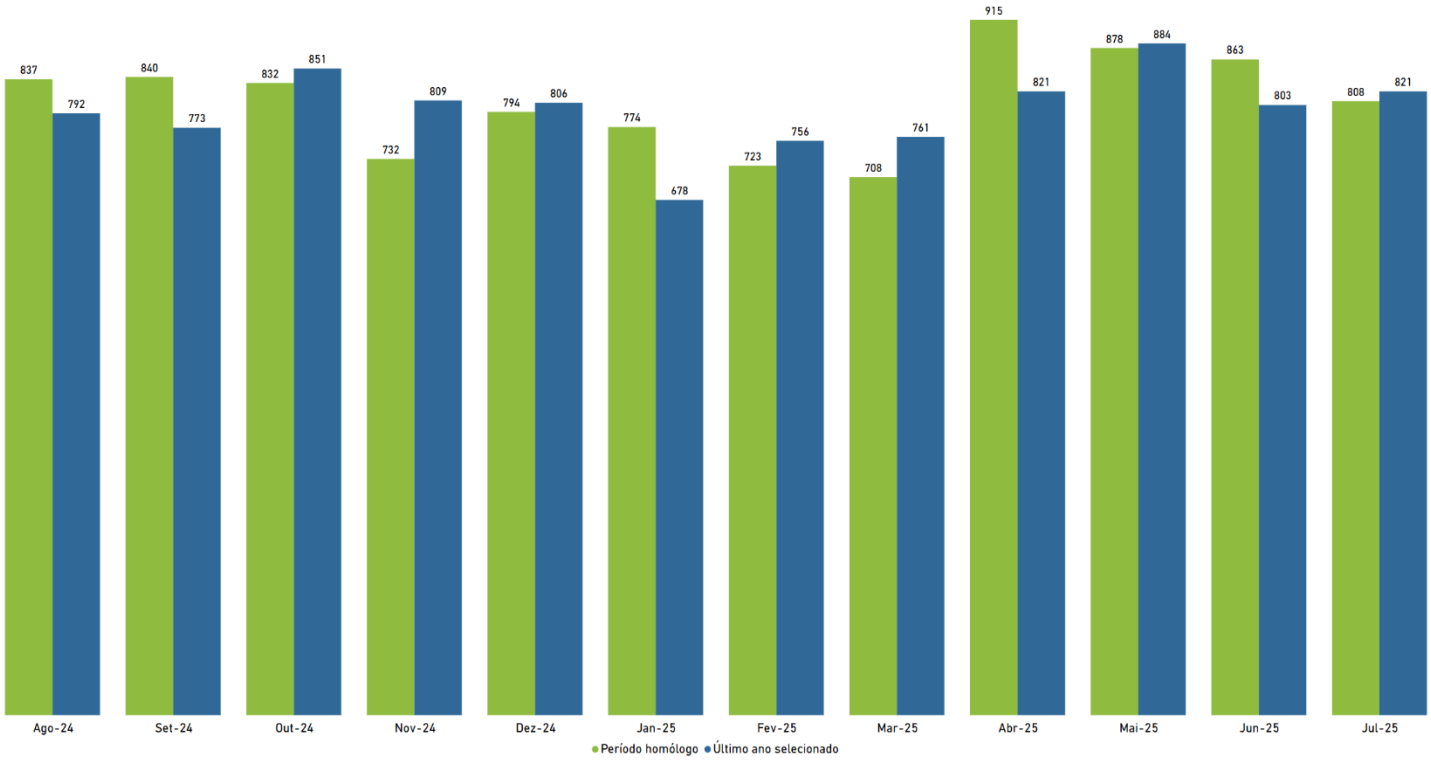
O movimento de contentores em operações *transhipment* (833 mil TEU), que correspondeu a 44,8% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 73,2%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 9%, 4,2% e 2,6%.

A quota de mercado no tráfego de *transhipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 93,8%, a que se seguem os portos de Leixões (4,5%), de Lisboa (1,4%) e de Setúbal (0,3%).

2.3. Movimento Geral de Navios

O número de escalas de navios em julho observou um crescimento (+1,6%), com 821 escalas, atenuando o desempenho acumulado negativo para -2,6%, com base em 5 524 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 Gráfico 8 e Quadro 12).

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



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

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	21	141	2,6%	25,9%
Leixões	204	1.350	24,4%	-3,0%
Aveiro	86	547	9,9%	-1,3%
Figueira da Foz	43	257	4,7%	-3,4%
Lisboa	181	1.287	23,3%	1,0%
Setúbal	127	912	16,5%	-3,5%
Sines	159	992	18,0%	-8,7%
Faro		2	0,0%	-71,4%
Portimão		36	0,7%	12,5%
Total	**821**	**5.524**	**100,0%**	**-2,6%**

Variação hómologa

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-0,6%	6,8%	-1,5%	-5,5%	1,6%
Acumulado	1,4%	0,9%	4,2%	-3,0%	-2,6%

Analisando os primeiros sete meses 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%), de Sines (-3,8%), de Aveiro (-3,5%), de Setúbal (-2,6%), de Viana do Castelo (-1,9%) e de Leixões (-1,4%), e, parcialmente contrariada pelos crescimentos em Portimão (+56,5%), Lisboa (+8,8%) e Figueira da Foz (+0,9%) (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e julho, no período 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	152	158	138	112	141	2,6 %	115	-1,9 %
Leixões	1.427	1.422	1.406	1.392	1.350	24,4 %	1.072	-1,4 %
Aveiro	631	508	633	554	547	9,9 %	427	-3,5 %
Figueira da Foz	248	277	269	266	257	4,7 %	205	0,9 %
Lisboa	918	1.151	1.264	1.274	1.287	23,3 %	830	8,8 %
Setúbal	1.012	888	964	945	912	16,5 %	683	-2,6 %
Sines	1.157	1.159	1.124	1.087	992	18,0 %	823	-3,8 %
Faro	9	10	16	7	2	0,0 %	2	-31,3 %
Portimão	6	36	31	32	36	0,7 %	8	56,5 %
Total	**5.560**	**5.609**	**5.845**	**5.669**	**5.524**	**100,0 %**	**4.165**	**-0,2 %**

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,4% e totalizando 1 350 escalas entre janeiro e julho de 2025, o que representou um decréscimo de tráfego de -3% relativamente ao mesmo período de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 287 (+1%) e 992 (-8,7%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 23,3% e 18%.

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 -0,6%, atingindo 119,6 milhões, e implicando um incremento da dimensão média de navio de +2% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (39,9%), totalizando 47,7milhões, e que observou uma contração de -10,6%.

Dadas a suas caraterísticas, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 48,1 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 23,4 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 - Jul / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10^3)	Dimensão Média AB (10^3)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	141	692	4,9	2,6%	0,6%	25,9%	20,7%	-4,2%
Leixões	1 350	21 237	15,7	24,4%	17,8%	-3,0%	8,4%	11,8%
Aveiro	547	3 552	6,5	9,9%	3,0%	-1,3%	-4,0%	-2,8%
Figueira da Foz	257	907	3,5	4,7%	0,8%	-3,4%	-5,4%	-2,1%
Lisboa	1 287	30 068	23,4	23,3%	25,1%	1,0%	9,0%	7,9%
Setúbal	912	14 655	16,1	16,5%	12,3%	-3,5%	4,7%	8,5%
Sines	992	47 745	48,1	18,0%	39,9%	-8,7%	-10,6%	-2,0%
Portimão	36	727	20,2	0,7%	0,6%	12,5%	49,8%	33,1%
Faro	2	4		0,0%	0,0%	-71,4%	-74,7%	-100,0%
Total Geral	**5 524**	**119 589**	**21,6**	**100,0%**	**100,0%**	**-2,6%**	**-0,6%**	**2,0%**

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 julho de 2025, de -2%, relativamente ao período 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 maior, concretamente de -7,3% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Jul / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	26 890	1,3%	7 543	-7,5%	16 572	-18,4%	51 004	-7,3%
Espanha	165 537	-0,2%	46 449	-5,5%	103 533	-3,3%	315 518	-2,0%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 315,5 milhões de toneladas, ou seja, 6,2 vezes mais que o sistema portuário nacional (51 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:

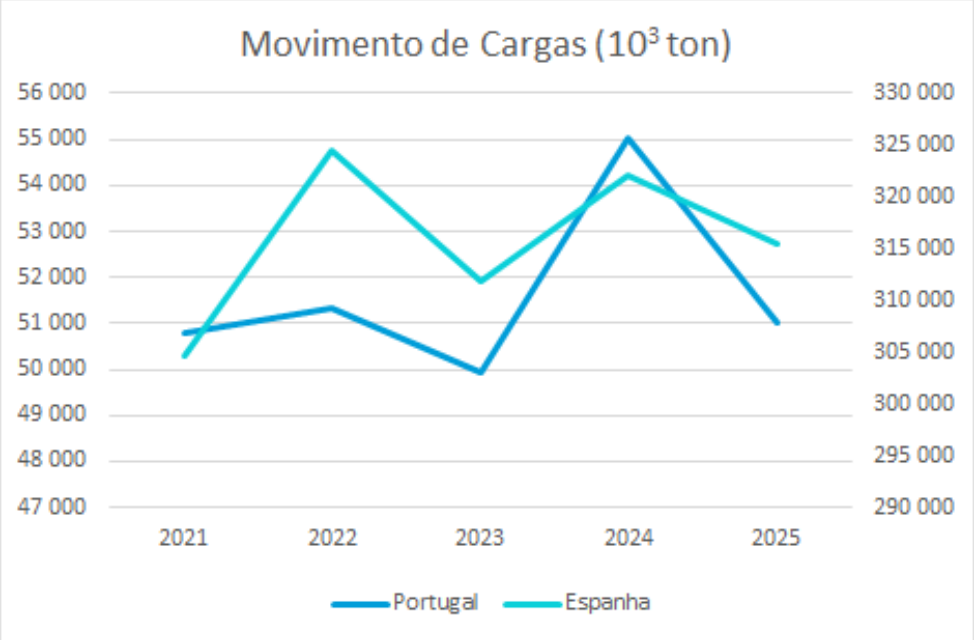
- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou um incremento de +1,3%, ou seja, com um desempenho superior ao do seu homólogo espanhol que se reduziu em -0,2%

- Nos Granéis Sólidos esta situação inverte-se, sendo o desempenho de Portugal inferior ao de Espanha, tomando as quebras de movimentação nos dois sistemas portuários, concretamente, -7,5% (PT) e -5,5% (ES); e

- A situação desfavorável dos portos portugueses mantém-se ainda nos Granéis Líquidos, com o desempenho do sistema portuário nacional francamente mais negativo (-18,4%) que o observado no conjunto dos portos espanhóis (-3,3%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no período entre janeiro e julho dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +3,6% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal essa evolução foi inferior (+0,4%) (ver Gráfico 9).

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



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 julho de 2025, cresceu +1,5% em relação ao mesmo período de 2024, totalizando 10,8 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -4,2% dos portos nacionais que movimentaram 1,9 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

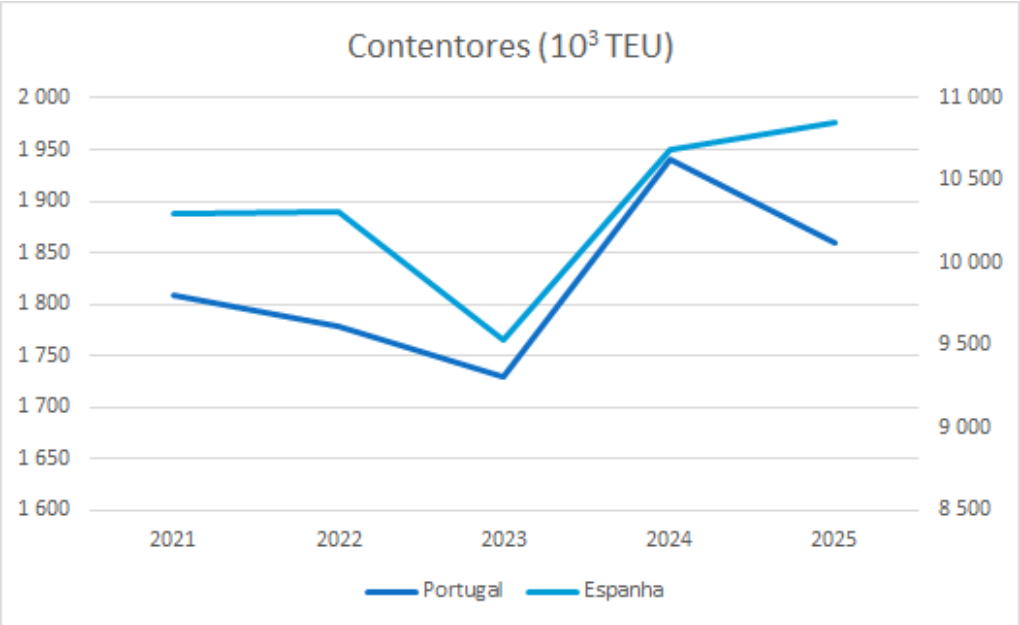
Sistema Portuário	Jan - Jul / 2025 mil TEU	Variação (%)
Portugal	**1 859**	**-4,2%**
Hinterland	1 026	2,8%
Transhipment	833	-11,6%
Espanha	**10 846**	**1,5%**
Hinterland	5 231	7,0%
Transhipment	5 615	-3,1%

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: +2,8%; Espanha: +7%).

No caso do tráfego de *transhipment*, ambos os sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-11,6%), quando comparado com Espanha (-3,1%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários nos primeiros sete meses do ano, desde 2020, ambos ganharam tráfego, contudo, de forma mais expressiva nos portos espanhóis (+5,3%) que nos nacionais (+2,8%) (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Jul.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	**3 455**	**328**	**10,5%**	**21 116**	**100,0%** 41,4%	-1 017	-4,6%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	344,4%
Leixões	606	-32	-5,0%	4 183	19,8%	67	1,6%
Aveiro	0	-9	-99,8%	0	0,0%	-97	-99,9%
Figueira da Foz	6	-7	-53,8%	45	0,2%	-27	-37,4%
Lisboa	461	49	11,9%	3 029	14,3%	218	7,7%
Setúbal	137	7	5,1%	902	4,3%	-5	-0,5%
Sines	2 246	320	16,6%	12 957	61,4%	-1 173	-8,3%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	**1 766**	**1 350**	**324,8%**	**4 545**	**100,0%** 8,9%	**1 078**	**31,1%**
Viana do Castelo	19	3	20,2%	98	2,2%	1	0,9%
Leixões	108	-39	-26,7%	654	14,4%	-254	-28,0%
Aveiro	164	84	103,5%	1 085	23,9%	76	7,5%
Figueira da Foz	81	12	17,2%	581	12,8%	-33	-5,4%
Lisboa	34	14	71,5%	175	3,8%	55	46,4%
Setúbal	68	-12	-15,2%	652	14,3%	-53	-7,5%
Sines	1 291	1 289	64817,1%	1 298	28,6%	1 284	9004,3%
Faro		0		2	0,1%	2	
Ro-Ro	**192**	**49**	**34,3%**	**1 229**	**100,0%** 2,4%	**282**	**29,9%**
Viana do Castelo	0	0	64,7%	0	0,0%	0	-28,2%
Leixões	145	39	36,6%	895	72,9%	266	42,4%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	0	-5,6%	17	1,4%	0	0,4%
Setúbal	44	9	26,7%	296	24,1%	10	3,5%
Sines	2	1	468,7%	21	1,7%	6	40,5%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**5 413**	**1 728**	**46,9%**	**26 890**	52,7%	**344**	**1,3%**

Granéis Sólidos	Jul.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	**98**	**22**	**29,1%**	**604**	**100,0%** 1,2%	-163	-21,3%
Viana do Castelo	6	6		11	1,8%	11	
Leixões	62	18	41,6%	348	57,7%	-24	-6,4%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	30	-2	-7,4%	245	40,5%	-6	-2,4%
Sines		0			0,0%	-144	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	**22**	**22**		**98**	**100,0%** 0,2%	-82	-45,4%
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	22	22	#DIV/0!	83	84,0%	-98	-54,1%
Sines		0		16	16,0%	16	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	**383**	-169	-30,6%	**2 892**	**100,0%** 5,7%	-258	-8,2%
Viana do Castelo	3	0	3,5%	3	0,1%	-12	-78,5%
Leixões	52	0	-0,3%	350	12,1%	-73	-17,2%
Aveiro	81	-67	-45,3%	711	24,6%	121	20,6%
Figueira da Foz	7	7		24	0,8%	24	
Lisboa	240	-80	-25,0%	1 802	62,3%	-246	-12,0%
Setúbal		-29	-100,0%		0,0%	-73	-100,0%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	**606**	**79**	**15,0%**	**3 949**	**100,0%** 7,7%	-109	-2,7%
Viana do Castelo	4	0	-1,4%	68	1,7%	15	28,9%
Leixões	79	-1	-1,6%	622	15,8%	-10	-1,6%
Aveiro	61	3	4,7%	602	15,3%	-78	-11,5%
Figueira da Foz	97	-1	-1,4%	499	12,6%	-83	-14,2%
Lisboa	151	45	43,2%	808	20,5%	140	20,9%
Setúbal	198	32	19,3%	1 221	30,9%	-50	-4,0%
Sines	16	3	23,6%	127	3,2%	-21	-13,9%
Faro		-2	-100,0%		0,0%	-22	-100,0%
Totais	**1 108**	-46	-4,0%	**7 543**	14,8%	-612	-7,5%

Granéis Líquidos	Jul.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	**829**	-163	-16,4%	**5 847**	100,0% 11,5%	-378	-6,1%
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	829	-163	-16,4%	5 847	100,0%	-378	-6,1%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	**1 200**	**54**	**4,7%**	**7 549**	100,0% 14,8%	-3 295	-30,4%
Viana do Castelo	4	4		20	0,3%	8	60,0%
Leixões	165	-41	-19,9%	1 118	14,8%	-121	-9,8%
Aveiro	80	40	99,1%	413	5,5%	60	17,0%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	124	68	123,6%	654	8,7%	51	8,4%
Setúbal	11	5	85,3%	63	0,8%	20	45,5%
Sines	816	-22	-2,6%	5 281	70,0%	-3 312	-38,5%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	**301**	-86	-22,2%	**2 417**	100,0% 4,7%	**22**	**0,9%**
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	8	0	-4,0%	92	3,8%	18	24,2%
Aveiro	17	-1	-4,2%	84	3,5%	-23	-21,2%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		-2	-100,0%	10	0,4%	-3	-21,0%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	276	-83	-23,2%	2 232	92,3%	29	1,3%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	**99**	-68	-40,8%	**759**	100,0% 1,5%	-93	-10,9%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	2	-1	-22,2%	12	1,6%	1	11,4%
Aveiro	52	-39	-43,2%	407	53,7%	-34	-7,7%
Figueira da Foz		0		7	1,0%	0	-1,4%
Lisboa	24	-25	-51,0%	148	19,5%	-82	-35,6%
Setúbal	17	4	26,1%	124	16,4%	18	17,3%
Sines	4	-7	-62,0%	60	7,9%	3	5,8%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**2 431**	-263	-9,8%	**16 572**	32,5%	-3 744	-18,4%

Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

www.amt-autoridade.pt