

RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

SETEMBRO, 2025

www.amt-autoridade.pt

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	8
2.1 Movimento Geral de Carga	9
Por Porto	13
Por Tipologia de Carga	16
Por Tipologia de Carga e Porto	21
Fluxos de Embarque e de Desembarque	24
2.2 Movimento Geral de Contentores	27
Tráfego Total (TEU)	27
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)	29
2.3 Movimento Geral de Navios	32
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	38
3.1 Movimentação de Carga	39
3.2 Tráfego de Contentores	41
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	42



1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) registou uma quebra de -6,7% entre janeiro e setembro de 2025, com um total de 64,6 milhões de toneladas, atenuando ligeiramente a quebra de movimentação acumulada até ao mês anterior (-7,8%), com o contributo positivo do mês de setembro, com +3,2%, associado a uma movimentação de 7,1 milhões de toneladas (ver Quadro1).

Há semelhança do comportamento identificado em relatórios anteriores, o comércio marítimo global em 2025 encontra-se numa fase de crescimento bastante modesto, ocorrendo uma forte volatilidade nos custos de frete, impulsionada pelas tensões geopolíticas, tarifas e políticas comerciais, e reconfiguração de rotas comerciais, a par de uma incerteza regulatória que agrava a pressão sobre os custos do transporte marítimo associada às questões relacionadas com a conformidade ambiental,

nomeadamente em termos de redução de emissões, implicando a necessidade de renovação das frotas, com navios mais ecológicos e investimentos em combustíveis alternativos.

Estes fatores têm testado a resiliência das cadeias logísticas, com rotas mais longas e maiores riscos de segurança que complicam a previsibilidade, impondo uma maior premência na modernização, em particular da digitalização, da atividade portuária, a par de preocupações acrescidas em matéria de cibersegurança.

Ao nível de cada porto, mantiveram-se os desempenhos positivos de Aveiro (+250 mil toneladas; +6%), de Lisboa (+242 mil toneladas; +2,9%) e de Viana do Castelo (+17 mil toneladas; +7,1%), a que se juntou também, apesar de forma ainda modesta, o porto de Leixões (+2 mil toneladas).

Os restantes portos continuam com desempenhos negativos, com o porto de Sines a mais contribuir para esta situação, devido à sua quota maioritária (53,4%) e que registou um

decréscimo de movimentação de -12,2% (-4,8 milhões de toneladas), a que se seguiram Setúbal (-248 mil toneladas; -5,1%) e Figueira da Foz (-60 mil toneladas; 3,8%), mantendo-se ainda Faro com uma movimentação quase nula (-23 mil toneladas; -90,9%).

Cifrando-se em 2,4 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), o movimento de contentores também sofreu uma redução entre janeiro e setembro de 2025, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, concretamente -2,7%, ou seja, de -66 mil TEU, no entanto, melhorando ligeiramente em relação ao acumulado até ao mês anterior (-4%), com o apoio do crescimento verificado no mês de setembro (+24 mil TEU; +9,9%), que se traduziu num movimento 270 mil TEU (ver Quadro 1).

Por porto, constatou-se uma evolução negativa nos mercados dos contentores dos portos de Sines (-81 mil TEU; -5,5%), de Aveiro, praticamente sem movimentação de contentores (12 mil TEU; 99,9%), e da Figueira da Foz (-4 mil TEU; -29,4%), parcialmente

contrariada pelo crescimento deste tráfego verificado nos portos de Lisboa (+20 mil TEU; +5,9%), de Leixões (+9 mil TEU; +1,8%) e de Setúbal (+1 mil TEU; +1,2%), porto este que recupera o nível de tráfego do período homólogo do ano anterior após quase um semestre com desempenho negativo.

O número de escalas de navios em setembro observou um crescimento (+8,2%), com 836 escalas, atenuando o desempenho acumulado negativo para -1%, com base em 7 164 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas das infraestruturas portuárias de Leixões, Setúbal, Sines e Faro, e o desempenho positivo dos portos de Viana do Castelo, Aveiro, Lisboa e Portimão, ao qual se junta também a Figueira da Foz (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) (+284 mil toneladas;

+33,7%) e Carga Contentorizada (+107 mil toneladas; +2%) em Leixões, dos Produtos Agrícolas (+291 mil toneladas; +39,3%) e dos Produtos Petrolíferos (+101 mil toneladas; +21,6%) em Aveiro, e da Carga Contentorizada (+162 mil toneladas; +4,4%) e dos Outros Granéis Sólidos (+114 mil toneladas; +12,4%) no porto de Lisboa; e

- A redução dos Produtos Petrolíferos (-3,4 milhões de toneladas; -33,1%), da Carga Contentorizada (-1 milhão de toneladas; -5,9%), do Petróleo Bruto (-253 mil toneladas; 3,2%) e dos Minérios (-144 mil toneladas; -100%) no porto de Sines, e da Carga Fracionada (-305 mil toneladas; -27,6%) em Leixões.

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 setembro de 2025, foram desembarcadas 38,7 milhões de toneladas, que representaram 60% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -7,9% (-3,3 milhões de

toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 25,9 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -4,8% (-1,3 milhões de toneladas).

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e setembro de 2025, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho inferior, concretizado numa redução do lado português, de -6,7%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -1,6%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que incrementou, em +2%, a movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior, comparativamente com a redução de -2,7% constatada nos portos nacionais.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em setembro de 2025

Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	37	255	0,4%	7,1%
Leixões	1.148	10.636	16,5%	0,0%
Aveiro	553	4.435	6,9%	6,0%
Figueira da Foz	134	1.499	2,3%	-3,8%
Lisboa	874	8.601	13,3%	2,9%
Setúbal	474	4.667	7,2%	-5,1%
Sines	3.868	34.507	53,4%	-12,2%
Faro		2	0,0%	-90,9%
Total	7.088	64.602	100,0%	-6,7%

Variação homóloga

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

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	58,3	539,7	22,3%	1,8%
Aveiro		0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	1,4	9,8	0,4%	-29,4%
Lisboa	39,3	361,0	14,9%	5,9%
Setúbal	14,9	117,0	4,8%	1,2%
Sines	156,0	1.388,8	57,5%	-5,5%
Total	269,9	2.416,4	100,0%	-2,7%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	11,9%	-6,0%	7,3%	-8,4%	9,9%
Acumulado	14,3%	-2,1%	-1,3%	9,5%	-2,7%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	28	190	2,7%	34,8%
Leixões	204	1.740	24,3%	-1,7%
Aveiro	82	718	10,0%	0,6%
Figueira da Foz	33	334	4,7%	1,8%
Lisboa	198	1.667	23,3%	2,0%
Setúbal	131	1.174	16,4%	-2,3%
Sines	150	1.290	18,0%	-7,3%
Faro	2	4	0,1%	-55,6%
Portimão	8	47	0,7%	4,4%
Total	836	7.164	100,0%	-1,0%

Variação homóloga

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



2.

COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

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 setembro de 2025, relativamente a:

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

2.1 Movimento Geral de Carga

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente registou uma quebra de 6,7% entre janeiro e setembro de 2025, com um total de 64,6 milhões de toneladas, atenuando ligeiramente a quebra de movimentação acumulada até julho (-7,8%), com o contributo positivo do mês de setembro, com +3,2%, associado a uma movimentação de 7,1 milhões de toneladas de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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

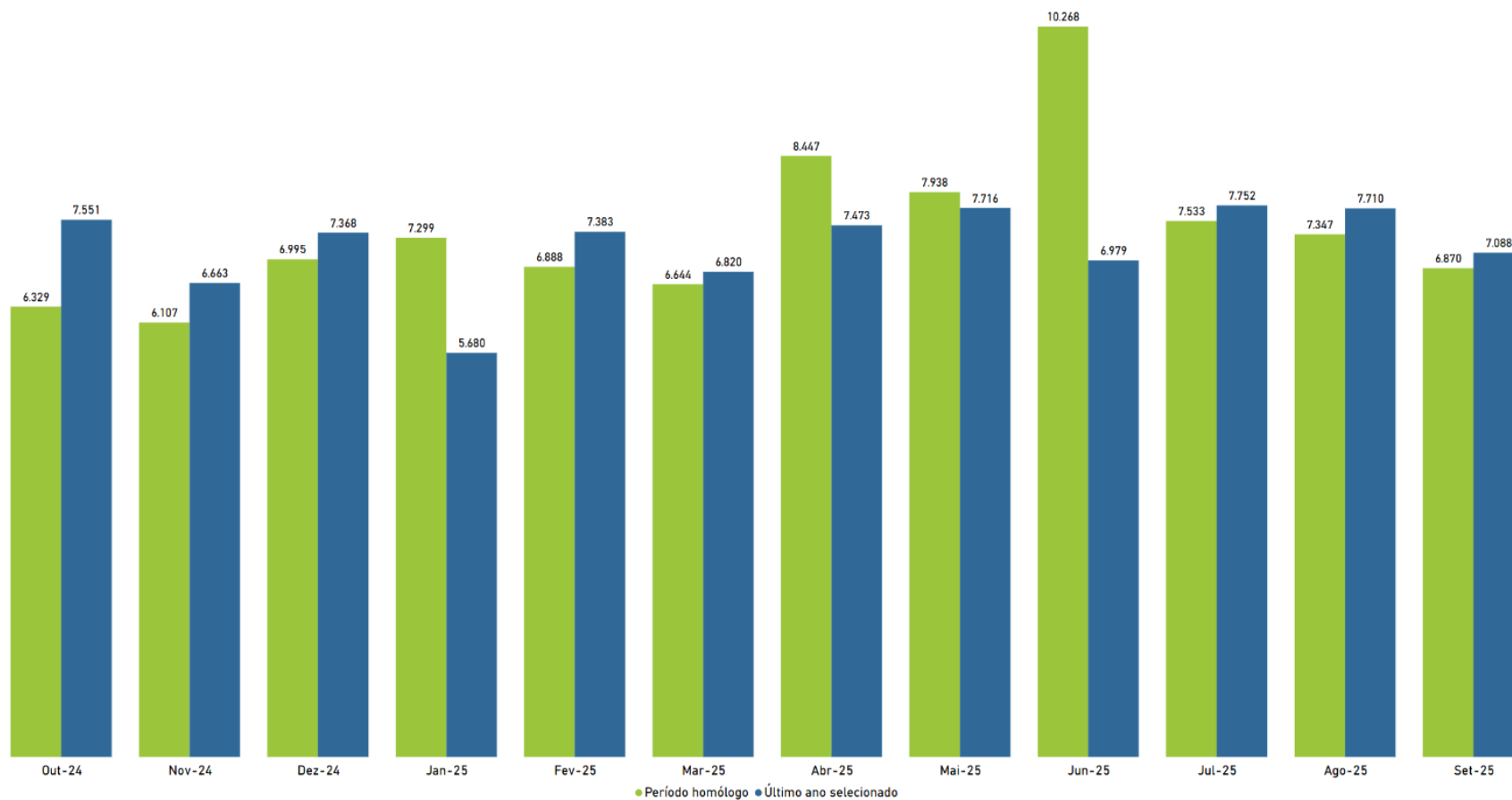
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	37	255	0,4%	7,1%
Leixões	1.148	10.636	16,5%	0,0%
Aveiro	553	4.435	6,9%	6,0%
Figueira da Foz	134	1.499	2,3%	-3,8%
Lisboa	874	8.601	13,3%	2,9%
Setúbal	474	4.667	7,2%	-5,1%
Sines	3.868	34.507	53,4%	-12,2%
Faro		2	0,0%	-90,9%
Total	7.088	64.602	100,0%	-6,7%

Variação homóloga

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

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



Há semelhança do comportamento identificado em relatórios anteriores, o comércio marítimo global em 2025 encontra-se numa fase de crescimento bastante modesto, ocorrendo uma forte volatilidade nos custos de frete, impulsionada pelas tensões geopolíticas, tarifas e políticas comerciais, em particular com origem nos Estados Unidos da América, bem como pela reconfiguração de rotas comerciais, a par de desvios nas rotas marítimas para evitar zonas de risco, elevando a distância percorrida e, por consequência, os custos operacionais.

Igualmente, ocorre uma incerteza regulatória que agrava a pressão sobre os custos do transporte marítimo associada às questões relacionadas com a conformidade ambiental, nomeadamente em termos de redução de emissões, implicando a necessidade de renovação das frotas, com navios mais ecológicos e investimentos em combustíveis alternativos.

Estes fatores têm testado a resiliência das cadeias logísticas, com rotas mais longas e maiores riscos de segurança que complicam a previsibilidade, impondo uma maior premência na modernização, em particular da digitalização, da atividade portuária, a par de preocupações acrescidas em matéria de cibersegurança.

Esta dinâmica de incerteza influencia também as decisões das empresas em matéria de gestão de stocks, que, por sua vez, impactam nas cadeias logísticas globais, gerando flutuações e necessidade de adaptação nas operações de transporte, igualmente se refletindo nos portos, obrigando a uma maior resiliência, rápida e eficiente capacidade de resposta face a

variações de procura, a par da necessidade de investir em infraestruturas “mais verdes”, para redução da sua pegada de carbono e aumento da eficiência energética, mas também na automação, digitalização e utilização da inteligência artificial.

Ao nível da economia nacional será de relevar um crescimento no terceiro trimestre de 2025 de +0,8%, com um desempenho acima dos trimestres anteriores, refletindo um maior dinamismo na procura interna, sendo que, em termos homólogos, a economia nacional registou um crescimento de +2,4%, demonstrando uma elevada resiliência face aos efeitos negativos do clima de incerteza internacional.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário entre janeiro e setembro dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo muito pequena (-0,2%), influenciada pelas quebras médias de tráfego nos portos de Faro, de -51,3%, de Viana do Castelo, de 3,8%, de Leixões, de -1,5%, de Setúbal, de -1,3%, e de Sines, de -1%, as quais foram quase compensadas pelos crescimentos observados em Lisboa (+5,2%), na Figueira da Foz (+1,8%) e em Aveiro (+1,5%) (ver Quadro 3).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) entre janeiro e setembro, no período 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	298	319	250	238	255	0,4 %	272	-3,8 %
+ Leixões	11.304	11.379	11.201	10.634	10.636	16,5 %	11.031	-1,5 %
+ Aveiro	4.178	4.449	4.236	4.185	4.435	6,9 %	4.297	1,5 %
+ Figueira da Foz	1.394	1.690	1.535	1.559	1.499	2,3 %	1.536	1,8 %
+ Lisboa	7.026	7.829	8.573	8.359	8.601	13,3 %	8.078	5,2 %
+ Setúbal	4.920	4.617	4.860	4.915	4.667	7,2 %	4.796	-1,3 %
+ Sines	35.866	35.341	33.200	39.318	34.507	53,4 %	35.646	-1,0 %
+ Faro	41	44	69	25	2	0,0 %	36	-51,3 %
Total	65.027	65.668	63.924	69.234	64.602	100,0 %	65.691	-0,2 %

Por Porto

Constata-se que mantêm desempenho positivo os portos de Aveiro, de Lisboa e de Viana do Castelo, a que se juntou, embora de forma modesta, o porto de Leixões, bem como quebras de movimentação nos restantes portos, verificando se, concretamente, os seguintes valores acumulados entre janeiro e setembro do corrente ano:

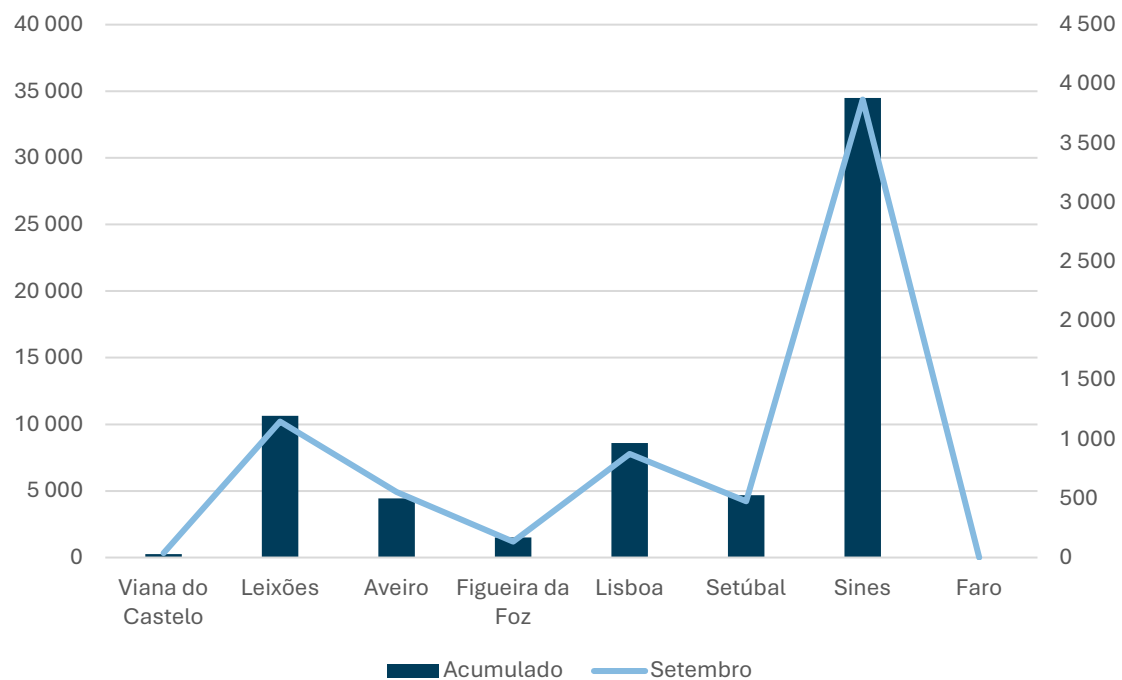
- **Sines**, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e detendo quota maioritária (53,4%), movimentou 34,5 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-4,8 milhões de toneladas; -12,2%), mas com uma ligeira melhoria relativamente ao acumulado até agosto (-14,1%);
- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 10,6 milhões de toneladas, configurando a recuperação do tráfego do período homólogo do ano anterior (+2 mil toneladas);
- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 8,6 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +2,9% (+242 mil toneladas).

Serão de relevar, neste porto, os crescimentos da: (i) Carga Contentorizada, essencialmente com a continuidade da recuperação do Terminal de Contentores de Alcântara, com um maior número de escalas com serviços diretos para a América do Sul, tendo aumentado igualmente os volumes de mercadorias nos navios feeders; (ii) da Carga

Fracionada, fruto de ações comerciais dos terminais multiusos, cuja dinâmica comercial tem dado bons resultados, em articulação com empresas exportadoras de cimento e derivados; e (iii) dos Granéis Sólidos, relacionada com a atividade efetuada nos terminais não especializados, ou seja, os multiusos, sendo de salientar um incremento significativo na exportação de areia, para Marrocos e Itália, para a indústria vidreira;

- **Setúbal**, que movimentou 4,7 milhões de toneladas, registou uma quebra de -5,1% (248 mil toneladas);
- **Aveiro**, manuseando 4,4 milhões de toneladas, cresceu +6% (+250 mil toneladas);
- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 1,5 milhões de toneladas de carga, registou uma quebra de -3,8% (-60 mil toneladas);
- **Viana do Castelo**, com um movimento de 255 mil toneladas, manteve o seu desempenho positivo (+17 mil toneladas; +7,1%);
- **Faro**, apenas com um movimento de 2 mil toneladas efetuado em abril, apresenta um decréscimo acumulado de -90,9% (-23 mil toneladas).

Gráfico 2 – Carga movimentada (10³ ton) por porto em setembro e acumulado de 2025



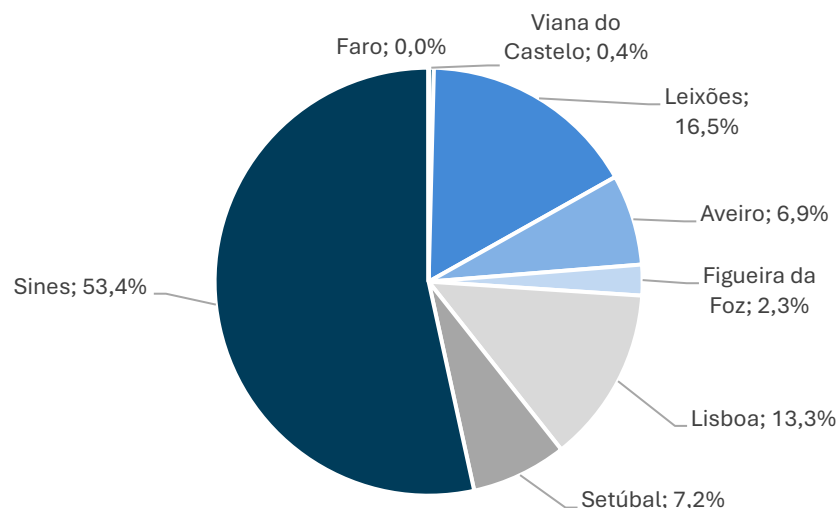
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em setembro e acumulado de 2025

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	37	0,5%	6 ●	20,8%	255	0,4%	17 ●	7,1%
⊕ Leixões	1.148	16,2%	28 ●	2,5%	10.636	16,5%	2 ●	0,0%
⊕ Aveiro	553	7,8%	43 ●	8,4%	4.435	6,9%	250 ●	6,0%
⊕ Figueira da Foz	134	1,9%	11 ●	8,8%	1.499	2,3%	-60 ●	-3,8%
⊕ Lisboa	874	12,3%	-11 ●	-1,3%	8.601	13,3%	242 ●	2,9%
⊕ Setúbal	474	6,7%	-81 ●	-14,6%	4.667	7,2%	-248 ▼	-5,1%
⊕ Sines	3.868	54,6%	225 ●	6,2%	34.507	53,4%	-4.811 ▼	-12,2%
⊕ Faro			-3 ●	-100,0%	2	0,0%	-23 ●	-90,9%
Total	7.088	100,0%	217 ●	3,2%	64.602	100,0%	-4.632 ▼	-6,7%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 53,4%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,5%); Lisboa (13,3%); Setúbal (7,2%); Aveiro (6,9%); 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 (42,1%), os Produtos Petrolíferos (15,3%) e o Petróleo Bruto (11,9%), que representam no seu conjunto 69,3% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, entre janeiro e setembro de 2025, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente, 3,3% (-915 mil toneladas), -25,4% (-3,4 milhões de toneladas) e -3,2% (-252 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

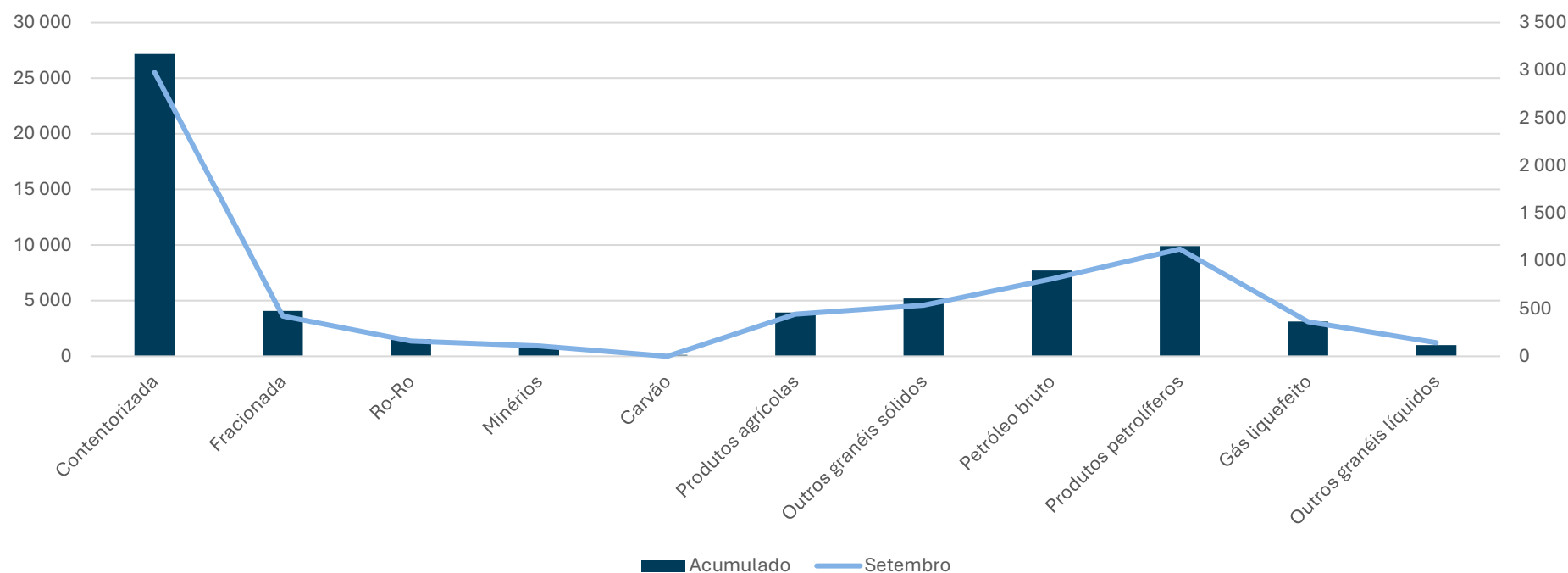
Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8%), da Carga Fracionada (6,3%) e dos Produtos Agrícolas (6,1%), registando-se um crescimento das tipologias a granel, concretamente de +2,8% nos Produtos Agrícolas (+108 mil toneladas) e de +1,3% nos Outros Granéis Sólidos (68 mil toneladas), e uma quebra de -7,3% na Carga Fracionada (-324 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 Roll On _Roll Off (Ro-Ro) cresceu +25,9% (+318 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se uma quebra de -10,3% (-90 mil toneladas);
- O Carvão viu o seu movimento reduzir-se em -41% (-93 mil toneladas);

- No Gás Liquefeito constatou-se um decréscimo de -0,6% (-20 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma quebra de -6,6% (-71 mil toneladas)

Gráfico 4 – Carga movimentada (10³ ton) por tipologia em setembro e acumulado de 2025



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em setembro 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	3.561	50,2%	186	5,5%	32.816	50,8%	-920	-2,7%
Contentorizada	2.978	42,0%	215	7,8%	27.178	42,1%	-915	-3,3%
Fracionada	422	6,0%	-27	-6,0%	4.091	6,3%	-324	-7,3%
Ro-Ro	161	2,3%	-2	-1,0%	1.547	2,4%	318	25,9%
Granéis sólidos	1.087	15,3%	1	0,1%	10.045	15,5%	-6	-0,1%
Minérios	109	1,5%	57	106,7%	781	1,2%	-90	-10,3%
Carvão			-38	-100,0%	133	0,2%	-93	-41,0%
Produtos agrícolas	441	6,2%	-63	-12,5%	3.932	6,1%	108	2,8%
Outros granéis sólidos	536	7,6%	46	9,3%	5.198	8,0%	68	1,3%
Granéis líquidos	2.440	34,4%	30	1,3%	21.741	33,7%	-3.705	-14,6%
Petróleo bruto	811	11,4%	-32	-3,8%	7.701	11,9%	-252	-3,2%
Produtos petrolíferos	1.123	15,8%	14	1,3%	9.900	15,3%	-3.362	-25,4%
Gás liquefeito	362	5,1%	28	8,5%	3.135	4,9%	-20	-0,6%
Outros granéis líquidos	144	2,0%	20	16,0%	1.004	1,6%	-71	-6,6%
Total	7.088	100,0%	217 	3,2%	64.602	100,0%	-4.632 	-6,7%

< -200 -200 ≤ ≤ +200 > +200

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 32,8 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -2,7% (-920 mil toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -3,3% (-915 mil toneladas), para um total de 27,2 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-1 milhão de toneladas; 5,9%), mas também, em menor expressão, nos portos de Aveiro, praticamente sem movimento de carga contentorizada (-97 mil toneladas; -99,9%), da Figueira da Foz (-32 mil toneladas; 34,2%) e de Setúbal (-14 mil toneladas; -1,2%), pese embora neste último porto a quantidade de contentores manuseada tenha crescido. Em contrapartida, a carga transportada em contentores cresceu em Lisboa (+162 mil toneladas; +4,4%) e Leixões (+107 mil toneladas; +2%).

A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -7,3% (-324 mil toneladas), para um movimento de 4,1 milhões de toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos de Leixões (-305 mil toneladas; -27,6%), de Setúbal (-87 mil toneladas; -9,3%), de Sines (-10 mil toneladas; -54,4%), e de Faro (-1 mil toneladas; -23,7%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos em Lisboa (+55 mil toneladas; +32%), Figueira da Foz (+11 mil toneladas; +1,5%), Aveiro (+8 mil toneladas; +0,6%) e Viana do Castelo (+5 mil toneladas; +4,3%).

O tráfego Ro-Ro prosseguiu a sua evolução favorável, presentemente em +25,9% (+318 mil toneladas), totalizando 1,5 milhões de toneladas, tendo por base os crescimentos verificados nos portos de Leixões (+284 mil toneladas; +33,7%), de Setúbal (+31 mil toneladas; +9%) e de Sines (+5 mil toneladas; +27,1%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 10 milhões de toneladas, verificaram um nível de movimentação quase similar ao período homólogo de 2024 (-6 mil toneladas; -0,1%), saldo este resultante dos crescimentos nos Produtos Agrícolas e Outros Granéis Sólidos e quebras nos Minérios e Carvão. Em termos concretos:
 - Os Produtos Agrícolas observaram um crescimento de +2,8% (+108 mil toneladas), para 3,9 milhões de toneladas, com suporte nos desempenhos favoráveis em Aveiro (+291 mil toneladas; +38,3%) e na Figueira da Foz (+19 mil toneladas; +329,3%), atenuados pelas reduções constatadas nos portos de Setúbal (-73 mil toneladas; -100%), de Leixões (-55 mil toneladas; -10,5%), de Lisboa (-51 mil toneladas; -2,1%), de Viana do Castelo (-18 mil toneladas; -84,4%) e de Sines (-4 mil toneladas; -100%);
 - Os Outros Granéis Sólidos, totalizando 5,2 milhões de toneladas, registaram uma evolução favorável (+68 mil toneladas; +1,3%), com base nos crescimentos nos portos de Lisboa (+114 mil toneladas; +12,4%), de Sines (+47 mil toneladas; +26,9%), de Leixões (+40 mil toneladas; +5,4%) e de Viana do Castelo (+14 mil toneladas;

+20,1%), que foram mitigados pelas quebras na Figueira da Foz (-56 mil toneladas; -7,7%), em Setúbal (-47 mil toneladas; -2,9%), em Aveiro (-23 mil toneladas; -2,7%) e em Faro (-22 mil toneladas; -100%);

- Os Minérios, com um movimento de 781 mil toneladas, caíram -10,3% (-90 mil toneladas), com base na redução constatada no porto de Sines (-144 mil toneladas; -100%), tendo-se apenas observado uma evolução favorável em Leixões (+29 mil toneladas; +7,3%), em Setúbal (+14 mil toneladas; +4,2%) e em Viana do Castelo (+11 mil toneladas);
- Verificou-se, ainda, uma redução do movimento de Carvão (-93 mil toneladas; -41%) para 133 mil toneladas, devido à quebra no porto de Setúbal (-108 mil toneladas; -47,9%), parcialmente atenuada pela evolução favorável em Sines (+16 mil toneladas); e
- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 21,7 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -14,6% (-3,7 milhões de toneladas), a maior redução provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -25,4% (-3,4 milhões de toneladas), para 9,9 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-3,4 milhões de toneladas; -33,1%). Juntou-se também a esta quebra de movimentação, apesar de numa expressão muito inferior, o porto de Leixões (-119 mil toneladas; -7,4%), tendo sido registados

incrementos neste segmento de mercado nos portos de Aveiro (+101 mil toneladas; +21,6%), de Lisboa (+47 mil toneladas; +6%), de Setúbal (+14 mil toneladas; +18,2%) e de Viana do Castelo (+8 mil toneladas; +51,1%).

Também ocorreram reduções, de bastante menor expressão, nos restantes mercados da categoria dos Granéis Líquidos, especificamente:

- Do Petróleo Bruto, que movimentou 7,7 milhões de toneladas (-252 mil toneladas; -3,2%), com origem na redução correspondente no porto de Sines;
- Do Gás Liquefeito, representando um movimento de 3,1 milhões de toneladas, com uma quebra de -0,6% (-20 mil toneladas), em consequência das reduções nos portos de Sines (-22 mil toneladas; -0,7%), de Aveiro (-12 mil toneladas; -9,4%) e de Lisboa (-6 mil toneladas; -34,6%), ocorrendo uma evolução favorável apenas em Leixões (+20 mil toneladas; +22,7%);
- Dos Outros Granéis Líquidos, onde se movimentou 1 milhão de toneladas (-71 mil toneladas; -6,6%), devido às reduções em Lisboa (-79 mil toneladas; -28,9%), em Aveiro (-19 mil toneladas; -3,3%), em Viana do Castelo (-4 mil toneladas; -100%) e na Figueira da Foz (-1 mil toneladas; -16,2%), apenas parcialmente atenuadas pelo crescimento nos portos de Setúbal (+23 mil toneladas; +16,4%) e de

Sines (+8 mil toneladas; +11%), tendo Leixões registado um movimento semelhante ao do período homólogo do ano anterior.

Por Tipologia de Carga e Porto

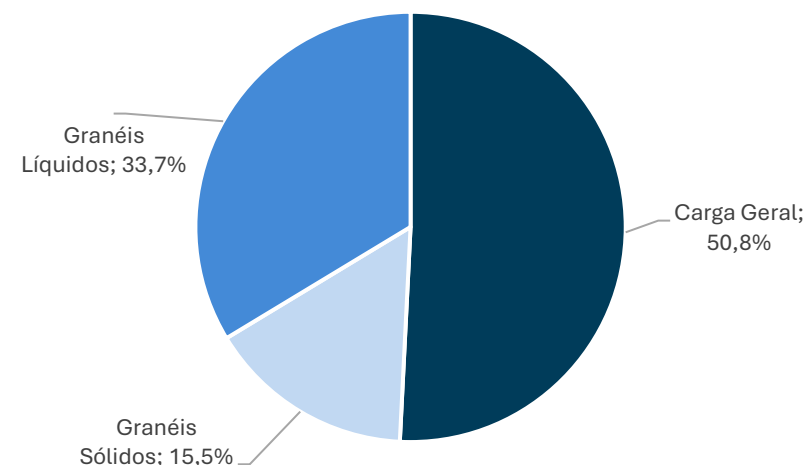
A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 50,8% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,5% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,7% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por 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	132	0,4%	99	1,0%	24	0,1%	255	0,4%
Leixões	7 343	22,4%	1 673	16,7%	1 621	7,5%	10 636	16,5%
Aveiro	1 338	4,1%	1 863	18,6%	1 233	5,7%	4 435	6,9%
Figueira da Foz	798	2,4%	694	6,9%	7	0,0%	1 499	2,3%
Lisboa	4 114	12,5%	3 447	34,3%	1 040	4,8%	8 601	13,3%
Setúbal	2 384	7,3%	2 031	20,2%	252	1,2%	4 667	7,2%
Sines	16 704	50,9%	238	2,4%	17 565	80,8%	34 507	53,4%
Faro	2	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	32 816	50,8% 100,0%	10 045	15,5% 100,0%	21 741	33,7% 100,0%	64 602	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 28 mercados, no valor global de +1,5 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 32 mercados, representando 6,1 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período homólogo de 2024, de -4,6 milhões de toneladas, ou seja, -6,7%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

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



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	132	4,3%	7 343	1,2%	1 338	-6,2%	798	-2,6%	4 114	5,5%	2 384	-2,9%	16 704	-5,9%	2		32 816	-2,7%
Contentorizada	0	344,4%	5 413	2,0%	0	-99,9%	62	-34,2%	3 866	4,4%	1 165	-1,2%	16 671	-5,9%			27 178	-3,3%
Fracionada	132	4,3%	802	-27,6%	1 338	0,6%	735	1,5%	227	32,0%	847	-9,3%	9	-54,4%	2	-23,7%	4 091	-7,3%
Ro-Ro	0	-11,4%	1 128	33,7%					21	-7,2%	373	9,0%	25	27,1%			1 547	25,9%
Granéis sólidos	99	7,8%	1 673	0,9%	1 863	16,8%	694	-5,0%	3 447	1,9%	2 031	-9,6%	238	-26,4%	0	-100,0%	10 045	-0,1%
Minérios	11		432	7,3%							338	4,2%		-100,0%			781	-10,3%
Carvão											118	-47,9%	16				133	-41,0%
Produtos agrícolas	3	-84,4%	465	-10,5%	1 031	39,3%	24	329,3%	2 409	-2,1%		-100,0%		-100,0%			3 932	2,8%
Outros granéis sólidos	85	20,1%	775	5,4%	833	-2,7%	669	-7,7%	1 038	12,4%	1 576	-2,9%	222	26,9%		-100,0%	5 198	1,3%
Granéis líquidos	24	22,9%	1 621	-5,7%	1 233	6,1%	7	-16,2%	1 040	-3,4%	252	17,0%	17 565	-17,3%	0		21 741	-14,6%
Petróleo bruto			1										7 700	-3,2%			7 701	-3,2%
Produtos petrolíferos	24	51,1%	1 497	-7,4%	572	21,6%			835	6,0%	89	18,2%	6 884	-33,1%			9 900	-25,4%
Gás liquefeito			109	22,7%	119	-9,4%			11	-34,6%			2 896	-0,7%			3 135	-0,6%
Outros granéis líquidos		-100,0%	14	-0,5%	543	-3,3%	7	-16,2%	194	-28,9%	163	16,4%	83	11,0%			1 004	-6,6%
Total Geral	255	7,1%	10 636	0,0%	4 435	6,0%	1 499	-3,8%	8 601	2,9%	4 667	-5,1%	34 507	-12,2%	2	-90,9%	64 602	-6,7%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (42,1%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -3,3% em relação aos primeiros nove meses do ano anterior, e onde se constatarem quebras de tráfego nos mercados de Sines, de Aveiro (com movimentação praticamente nula), da Figueira da Foz e de Setúbal, e crescimentos em Lisboa e Leixões.

A Carga Fracionada, que representa 6,3% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado uma redução global de -7,3%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos de Leixões, de Setúbal, de Sines e de Faro, apenas parcialmente compensada pelos crescimentos verificados em Lisboa, Figueira da Foz, Aveiro e Viana do Castelo.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,4%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +33,7%, suportando uma evolução positiva global de +25,9%, ocorrendo este mercado também, nos portos de Setúbal e de Sines, onde se observaram incrementos de movimentação, e de Lisboa, com uma redução de movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior.

Os Minérios, com uma expressão de 1,2% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram uma quebra com origem no mercado associado ao porto de Sines, tendo os crescimentos observados em Leixões, Setúbal

e Viana do Castelo não sido suficientes para compensar aquela quebra, resultando numa evolução negativa global deste segmento de tráfego de -10,3%.

O Carvão, que representa apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, registou uma diminuição de -41%, com base na quebra observada no porto de Setúbal, apenas ligeiramente mitigada pela evolução favorável em Sines.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,1% do tráfego total, cresceram nos portos de Aveiro e da Figueira da Foz, observando um comportamento inverso em Setúbal, Leixões, Lisboa, Viana do Castelo e Sines, suportando um saldo global de movimentação de +2,8%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8% do tráfego do sistema portuário, observaram um incremento de +1.3%, com suporte nos aumentos de movimentação nos portos de Lisboa, de Sines, de Leixões e de Viana do Castelo, mas mitigado pelas reduções nos portos da Figueira da Foz, de Setúbal, de Aveiro e de Faro.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,9% do movimento total, registou uma quebra de 3,2%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,3% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -25,4%, devido à

grande redução verificada em Sines (-33,1%), apoiada, numa expressão reduzida, no mercado associado ao porto de Leixões, tendo-se, por sua vez, registado incrementos, mas também de pequena expressão, nos portos de Aveiro, de Lisboa, de Setúbal e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,9%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Leixões, Aveiro e Lisboa, tendo observado uma quebra de -0,6%, devido principalmente à redução verificada em Sines e apoiada por Aveiro e Lisboa, apenas com o porto de Leixões a crescer neste segmento de mercado.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -6,6%, com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Lisboa, de Aveiro, de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, apenas parcialmente contrariada pelos crescimentos observados em Setúbal e Sines.

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

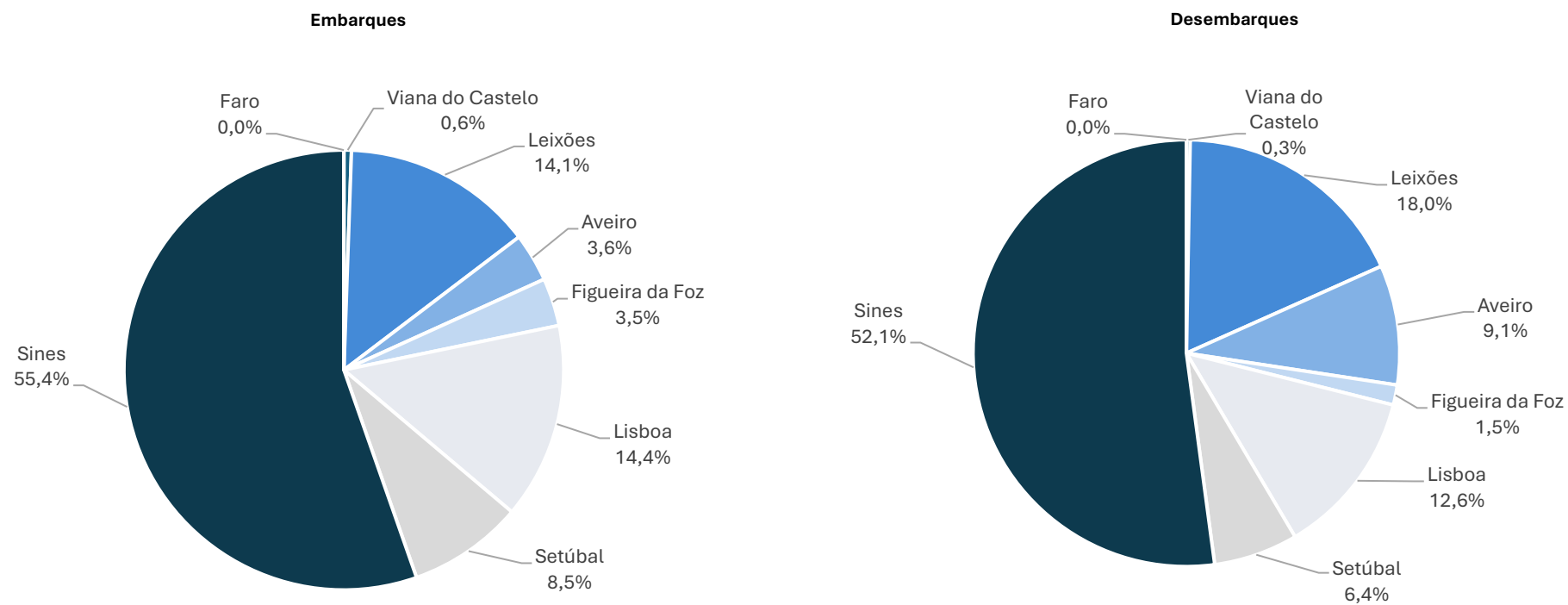
Fluxos de Embarque e Desembarque

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

O volume de desembarques registado entre janeiro e setembro de 2025, incluindo os subjacentes ao transshipment, foi responsável por 60% do movimento portuário e registou um total de 38,7 milhões de toneladas, representando uma quebra de -7,9% (-3,3 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 25,9 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -4,8% (-1,3 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-Set / 2025 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque mil ton	%	Desembarque mil ton	%
Viana do Castelo	143	112	56,1%	43,9%	0	0,3%	17	17,4%
Leixões	3 650	6 986	34,3%	65,7%	-109	-2,9%	111	1,6%
Aveiro	923	3 512	20,8%	79,2%	-52	-5,3%	302	9,4%
Figueira da Foz	911	588	60,8%	39,2%	-105	-10,3%	45	8,3%
Lisboa	3 728	4 873	43,3%	56,7%	158	4,4%	83	1,7%
Setúbal	2 193	2 474	47,0%	53,0%	-140	-6,0%	-109	-4,2%
Sines	14 319	20 188	41,5%	58,5%	-1 043	-6,8%	-3 768	-15,7%
Faro	2				-23	-90,9%		
Total Geral	25 869	38 733	40,0%	60,0%	-1 313	-4,8%	-3 319	-7,9%

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 42,1%, 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 transshipment.

Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de transshipment e com o hinterland, foi registado entre janeiro e setembro de 2025 um movimento de 2,4 milhões de TEU, decrescendo -2,7% (-66 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, no entanto, melhorando ligeiramente em relação ao acumulado até ao mês anterior (-4%), com o apoio do crescimento verificado no mês de setembro (+24 mil TEU; +9,9%), que se traduziu num movimento 270 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Quadro 9 – Contentores movimentados em setembro e acumulado de 2025

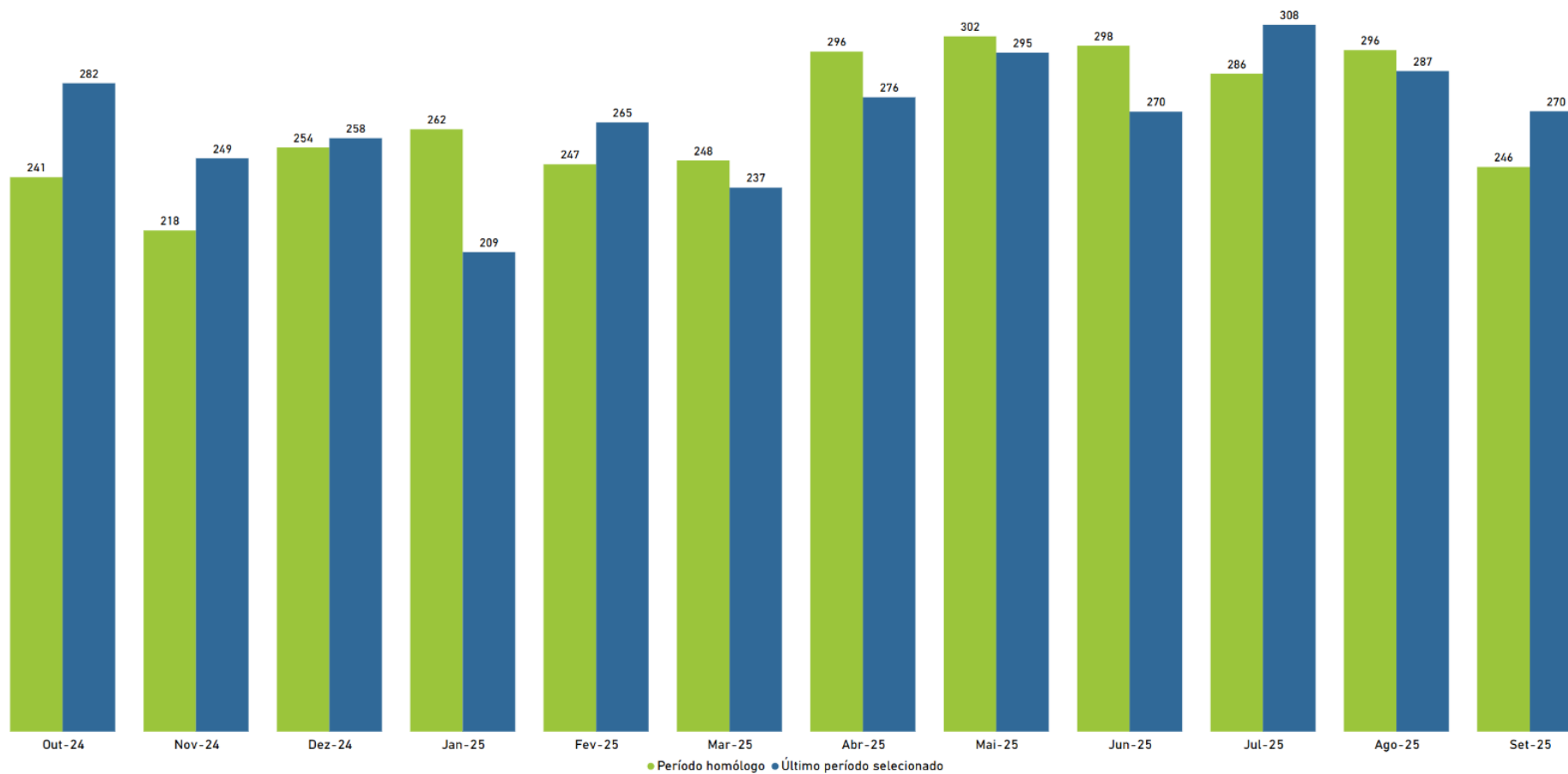
Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Leixões	58,3	539,7	22,3%	1,8%
Aveiro		0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	1,4	9,8	0,4%	-29,4%
Lisboa	39,3	361,0	14,9%	5,9%
Setúbal	14,9	117,0	4,8%	1,2%
Sines	156,0	1.388,8	57,5%	-5,5%
Total	269,9	2.416,4	100,0%	-2,7%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	11,9%	-6,0%	7,3%	-8,4%	9,9%
Acumulado	14,3%	-2,1%	-1,3%	9,5%	-2,7%

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



A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-81 mil TEU; -5,5%) observada no porto de Sines que, movimentando 1,4 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (57,5%) 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 a quebra na Figueira da Foz, que manuseou 10 mil TEU (-4 mil TEU; -29,4%).

Em contraponto, observaram-se os registos positivos no porto de Leixões, que manuseou 540 mil TEU (+9 mil TEU; +1,8%), no porto de Lisboa, com um movimento de 361 mil TEU (+20 mil TEU; +5,8%) e no porto de Setúbal, que movimentou 117 mil TEU (+1 mil TEU; +1,2%), porto este que recupera o nível de tráfego de contentores do período homólogo do ano anterior após quase um semestre com desempenho negativo e apesar da quantidade de mercadorias movimentadas neste modo de acondicionamento em Setúbal ainda se saldar negativa.

Se analisarmos os períodos de janeiro a setembro 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 (+7,5%), do ligeiro incremento em Leixões (+0,2%) e da manutenção do tráfego em Sines, bem como, em sentido oposto, das tendências negativas dos portos da Figueira da Foz (-12,2%) e de Setúbal (-3,3%) (ver Quadro 10).

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).

O volume de TEU movimentado entre janeiro e setembro de 2025 com o hinterland (1,3 milhões de TEU), que apresentou uma proporção geral de 54,9%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37,1%, a que se seguiram os portos de Sines, com 27,5%, e de Lisboa, com 26,2%, 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 26,3%, nos demais portos, os contentores com origem ou destino no hinterland representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

O movimento de contentores em operações transhipment (1,1 milhões de TEU), que correspondeu a 45,1% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 73,7%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e

Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,9%, 3,8% e 3,3%.

A quota de mercado no tráfego de transhipment de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 94%, a que se seguem os portos de Leixões (4,4%), de Lisboa (1,3%) e de Setúbal (0,4%).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) entre janeiro e setembro, no período 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Leixões	535,5	547,8	533,9	530,3	539,7	22,3%	537,4	0,2%
Aveiro			12,4	11,6	0,0	0,0%	4,8	
Figueira da Foz	16,5	15,9	14,9	13,9	9,8	0,4%	14,2	-12,2%
Lisboa	270,0	297,2	308,1	340,8	361,0	14,9%	315,4	7,5%
Setúbal	133,8	128,0	118,1	115,7	117,0	4,8%	122,5	-3,3%
Sines	1.389,4	1.307,9	1.280,0	1.469,9	1.388,8	57,5%	1.367,2	0,0%
Total	2.345,3	2.296,8	2.267,5	2.482,3	2.416,4	100,0%	2.361,6	0,7%

Quadro 11 – Contentores movimentados para o hinterland e em transshipment (Acumulado/2025)

Porto \ Contentores	Hinterland				Transshipment				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	492	91,1%	37,1%	1,0%	48	8,9%	4,4%	10,4%	540
Aveiro	0		0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	10	100,0%	0,7%	-29,4%		0,0%	0,0%		10
Lisboa	347	96,2%	26,2%	3,6%	14	3,8%	1,3%	140,4%	361
Setúbal	113	96,7%	8,5%	5,6%	4	3,3%	0,4%	-54,8%	117
Sines	365	26,3%	27,5%	7,6%	1 024	73,7%	94,0%	-9,5%	1 389
Total Geral	1 327	54,9%	100,0%	2,6%	1 089	45,1%	100,0%	-8,4%	2 416

O volume de TEU movimentado entre janeiro e setembro de 2025 com o hinterland (1,3 milhões de TEU), que apresentou uma proporção geral de 54,9%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37,1%, a que se seguiram os portos de Sines, com 27,5%, e de Lisboa, com 26,2%, 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 26,3%, nos demais portos, os contentores com origem ou destino no hinterland representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

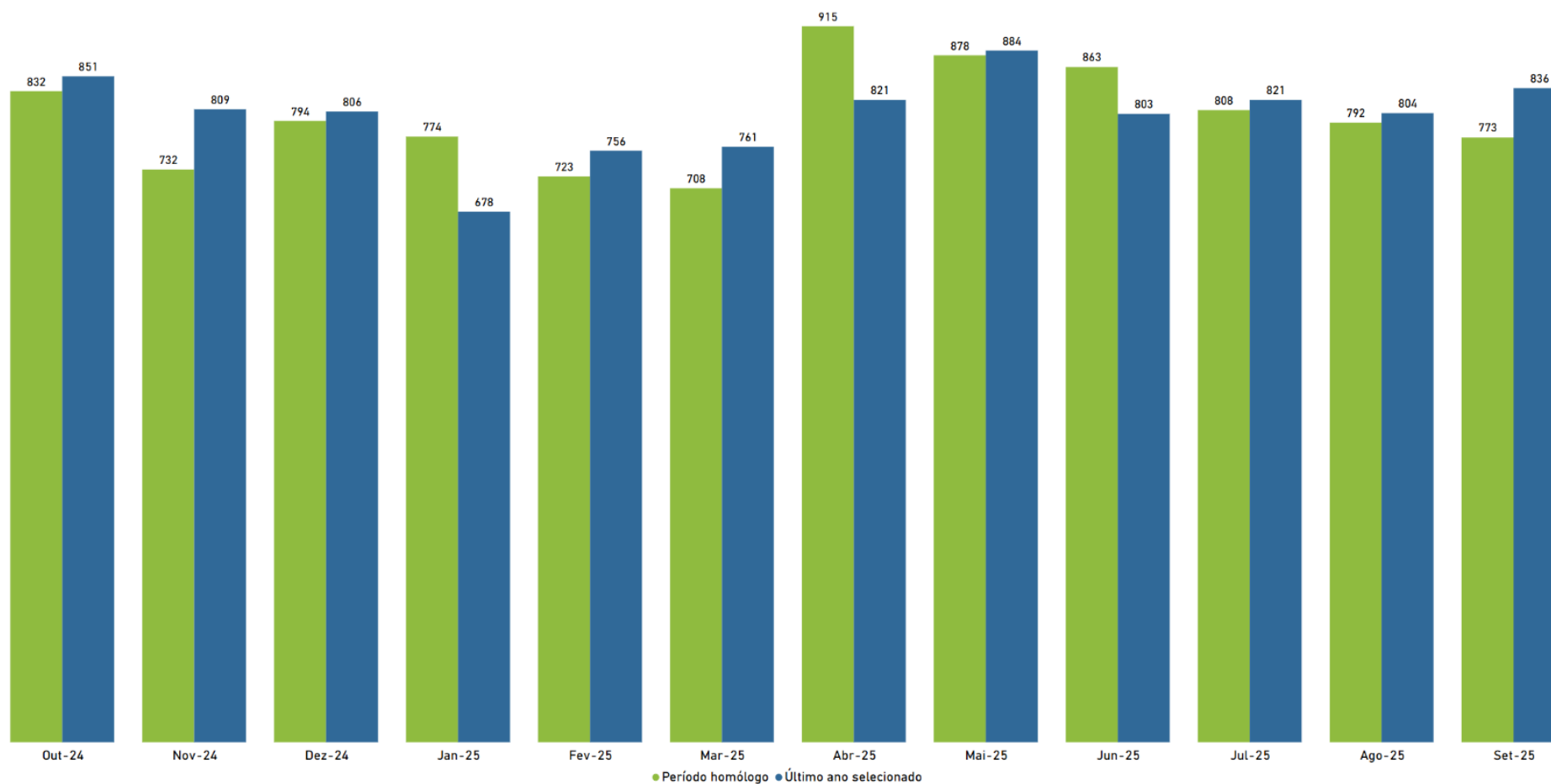
O movimento de contentores em operações transshipment (1,1 milhões de TEU), que correspondeu a 45,1% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 73,7%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Lisboa e Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,9%, 3,8% e 3,3%.

A quota de mercado no tráfego de transshipment de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 94%, a que se seguem os portos de Leixões (4,4%), de Lisboa (1,3%) e de Setúbal (0,4%).

2.3 Movimento Geral de Navios

O número de escalas de navios em setembro observou um crescimento (+8,2%), com 836 escalas, atenuando o desempenho acumulado negativo para -1%, com base em 7 164 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas das infraestruturas portuárias de Leixões, de Setúbal, de Sines e de Faro, e o desempenho positivo dos portos de Viana do Castelo, de Aveiro, de Lisboa e de Portimão, ao qual se junta também a Figueira da Foz (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

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



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

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	28	190	2,7%	34,8%
Leixões	204	1.740	24,3%	-1,7%
Aveiro	82	718	10,0%	0,6%
Figueira da Foz	33	334	4,7%	1,8%
Lisboa	198	1.667	23,3%	2,0%
Setúbal	131	1.174	16,4%	-2,3%
Sines	150	1.290	18,0%	-7,3%
Faro	2	4	0,1%	-55,6%
Portimão	8	47	0,7%	4,4%
Total	836	7.164	100,0%	-1,0%

Variação homóloga

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

Analisando os primeiros nove meses dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência de estabilidade do número de navios que escalam o sistema portuário, influenciada pelas quebras nos portos de Faro (-22,3%), de Sines (-3,4%), de Aveiro (-2,8%), de Setúbal (2,4%), de Viana do Castelo (1,6%) e de Leixões (-1,2%), contrariadas pelos crescimentos em Portimão (+35,4%), Lisboa (+8,4%) e Figueira da Foz (+1,5%) (ver Quadro 13).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	203	198	175	141	190	2,7 %	100	-1,6 %
Leixões	1.825	1.854	1.835	1.770	1.740	24,3 %	1.033	-1,2 %
Aveiro	803	641	791	714	718	10,0 %	404	-2,8 %
Figueira da Foz	315	356	337	328	334	4,7 %	166	1,5 %
Lisboa	1.208	1.508	1.641	1.634	1.667	23,3 %	922	8,4 %
Setúbal	1.294	1.135	1.233	1.202	1.174	16,4 %	650	-2,4 %
Sines	1.481	1.485	1.446	1.391	1.290	18,0 %	763	-3,4 %
Faro	11	11	20	9	4	0,1 %	9	-22,3 %
Portimão	14	47	44	45	47	0,7 %	36	35,4 %
Total	7.154	7.235	7.522	7.234	7.164	100,0 %	4.083	0,0 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,3% e totalizando 1 740 escalas entre janeiro e setembro de 2025, o que representou um decréscimo de tráfego de -1,7% relativamente ao mesmo período de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 667 (+2%) e 1 290 (-7,3%) 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 um ligeiro incremento, apesar da redução do número de escalas, concretamente +0,6%, atingindo 157,7 milhões, e implicando um incremento da dimensão média de navio de +1,6% (ver Quadro 14).

36

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (40%), totalizando 63,1 milhões, e que observou uma contração de -8,2%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 48,9 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 24 mil.

Assinale-se, igualmente, os incrementos da AB nos portos de Lisboa e de Portimão, face, respetivamente, a um crescimento mais modesto das escalas de navios, bem como a 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 - Set / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	190	933	4,9	2,7%	0,6%	34,8%	32,2%	-1,9%
Leixões	1 740	27 595	15,9	24,3%	17,5%	-1,7%	5,4%	7,2%
Aveiro	718	4 787	6,7	10,0%	3,0%	0,6%	0,1%	-0,5%
Figueira da Foz	334	1 187	3,6	4,7%	0,8%	1,8%	-0,8%	-2,6%
Lisboa	1 667	40 035	24,0	23,3%	25,4%	2,0%	8,2%	6,0%
Setúbal	1 174	19 003	16,2	16,4%	12,1%	-2,3%	9,4%	12,0%
Sines	1 290	63 093	48,9	18,0%	40,0%	-7,3%	-8,2%	-1,0%
Portimão	47	1 015	21,6	0,7%	0,6%	4,4%	51,6%	45,2%
Faro	4	10		0,1%	0,0%	-55,6%	-61,7%	-100,0%
Total Geral	7 164	157 659	22,0	100,0%	100,0%	-1,0%	0,6%	1,6%



3. **ENQUADRAMENTO** **IBÉRICO DA** **ATIVIDADE PORTUÁRIA**

3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

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 pelo Puertos.del.Estado refere uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha entre janeiro e setembro de 2025, de -1,6%, 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 6,7% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Set / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	32 816	-2,7%	10 045	-0,1%	21 741	-14,6%	64 602	-6,7%
Espanha	210 613	-0,2%	60 383	-5,3%	133 145	-2,0%	404 142	-1,6%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 404,1 milhões de toneladas, ou seja, 6,3 vezes mais que o sistema portuário nacional (64,6 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.

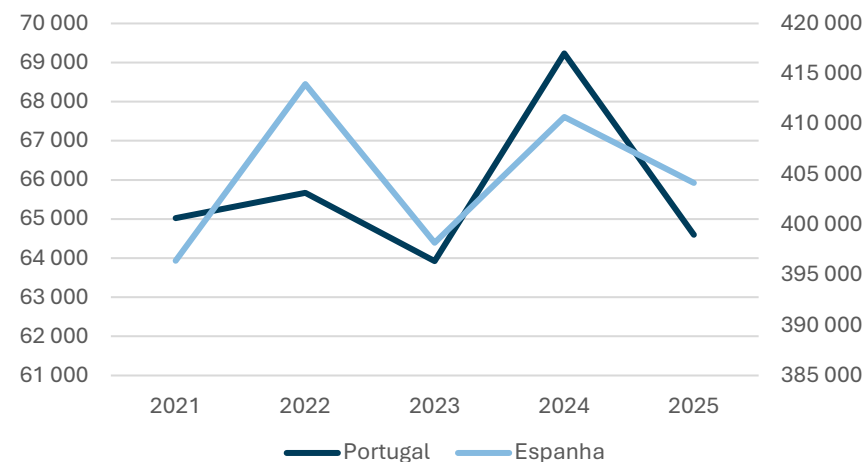
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de 2,7%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que se reduziu em apenas -0,2%
- Nos Granéis Sólidos esta situação inverte-se, sendo o desempenho de Portugal superior ao de Espanha, tomando as quebras de movimentação nos dois sistemas portuários, concretamente, 0,1% (PT) e 5,3% (ES); e
- Nos Granéis Líquidos, observa-se, de novo, uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o desempenho do sistema portuário nacional (-14,6%) pior que o observado no conjunto dos portos espanhóis (2%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no período entre janeiro e setembro dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +2% relativamente ao início do

quinquénio, enquanto em Portugal essa evolução foi negativa (-0,7%) (ver Gráfico 9).

Gráfico 9
Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos
(Jan-Set) (Acumulado/2025)



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 setembro de 2025, cresceu +2% em relação ao mesmo período de 2024, totalizando 14 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -2,7% dos portos nacionais, que movimentaram 2,4 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

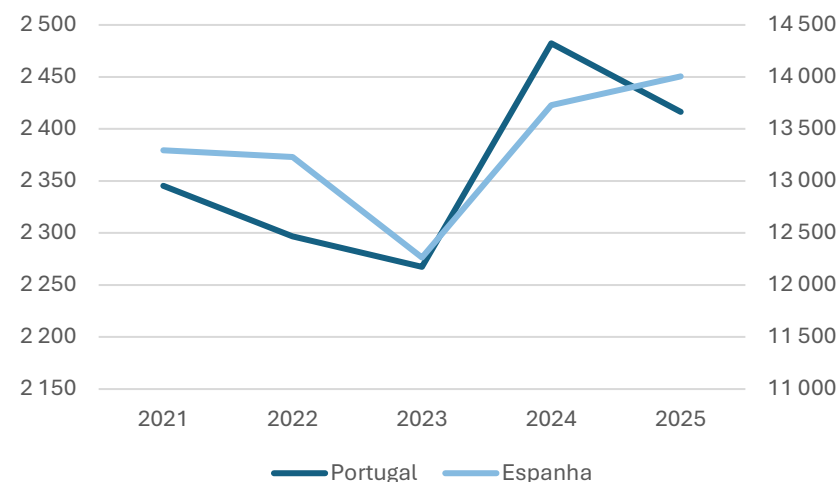
Sistema Portuário	Jan - Set / 2025 mil TEU	Variação (%)
Portugal	2 416	-2,7%
Hinterland	1 327	2,6%
Transshipment	1 089	-8,4%
Espanha	14 005	2,0%
Hinterland	6 723	6,1%
Transshipment	7 283	-1,5%

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: +2,6%; Espanha: +6,1%).

No caso do tráfego de transshipment, ambos os sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-8,4%), quando comparado com Espanha (-1,5%).

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

Gráfico 10 – Contentores movimentados (10³TEU) nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos





ANEXO

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Set.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 978	215	7,8%	27 178	100,0% 42,1%	-915	-3,3%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	344,4%
Leixões	573	-17	-2,8%	5 413	19,9%	107	2,0%
Aveiro		0		0	0,0%	-97	-99,9%
Figueira da Foz	8	0	-0,8%	62	0,2%	-32	-34,2%
Lisboa	391	8	2,0%	3 866	14,2%	162	4,4%
Setúbal	140	8	6,3%	1 165	4,3%	-14	-1,2%
Sines	1 866	215	13,0%	16 671	61,3%	-1 041	-5,9%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	422	-27	-6,0%	4 091	100,0% 6,3%	-324	-7,3%
Viana do Castelo	21	9	70,6%	132	3,2%	5	4,3%
Leixões	98	-17	-14,5%	802	19,6%	-305	-27,6%
Aveiro	146	-1	-0,8%	1 338	32,7%	8	0,6%
Figueira da Foz	57	1	1,1%	735	18,0%	11	1,5%
Lisboa	27	2	6,8%	227	5,5%	55	32,0%
Setúbal	73	-17	-18,6%	847	20,7%	-87	-9,3%
Sines	1	-1	-55,8%	9	0,2%	-10	-54,4%
Faro		-3	-100,0%	2	0,1%	-1	-23,7%
Ro-Ro	161	-2	-1,0%	1 547	100,0% 2,4%	318	25,9%
Viana do Castelo	0	0	53,8%	0	0,0%	0	-11,4%
Leixões	116	-4	-3,7%	1 128	72,9%	284	33,7%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	0	14,0%	21	1,4%	-2	-7,2%
Setúbal	41	4	11,5%	373	24,1%	31	9,0%
Sines	2	-2	-47,3%	25	1,6%	5	27,1%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 561	186	5,5%	32 816	50,8%	-920	-2,7%

Granéis Sólidos	Set.2025 mil ton	Variação mil ton %		Acumul. 2025 mil ton Quota (%)		Variação mil ton %	
Minérios	109	57	106,7%	781	100,0% 1,2%	-90	-10,3%
Viana do Castelo		0		11	1,4%	11	
Leixões	48	37	348,3%	432	55,4%	29	7,3%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	62	20	46,1%	338	43,3%	14	4,2%
Sines		0			0,0%	-144	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	0	-38	-100,0%	133	100,0% 0,2%	-93	-41,0%
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		-38	-100,0%	118	88,2%	-108	-47,9%
Sines		0		16	11,8%	16	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	441	-63	-12,5%	3 932	100,0% 6,1%	108	2,8%
Viana do Castelo		-3	-100,0%	3	0,1%	-18	-84,4%
Leixões	46	-18	-28,3%	465	11,8%	-55	-10,5%
Aveiro	168	18	12,1%	1 031	26,2%	291	39,3%
Figueira da Foz		-6	-100,0%	24	0,6%	19	329,3%
Lisboa	227	-55	-19,4%	2 409	61,2%	-51	-2,1%
Setúbal		0			0,0%	-73	-100,0%
Sines		0			0,0%	-4	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	536	46	9,3%	5 198	100,0% 8,0%	68	1,3%
Viana do Castelo	12	1	6,3%	85	1,6%	14	20,1%
Leixões	86	66	330,2%	775	14,9%	40	5,4%
Aveiro	97	9	10,7%	833	16,0%	-23	-2,7%
Figueira da Foz	69	17	33,5%	669	12,9%	-56	-7,7%
Lisboa	112	4	4,0%	1 038	20,0%	114	12,4%
Setúbal	119	-74	-38,4%	1 576	30,3%	-47	-2,9%
Sines	41	22	109,0%	222	4,3%	47	26,9%
Faro		0			0,0%	-22	-100,0%
Totais	1 087	1	0,1%	10 045	15,5%	-6	-0,1%

Granéis Líquidos	Set. 2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	811	-32	-3,8%	7 701	100,0%	-252	-3,2%
					11,9%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0		1	0,0%	1	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	811	-32	-3,8%	7 700	100,0%	-253	-3,2%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 123	14	1,3%	9 900	100,0%	-3 362	-25,4%
					15,3%		
Viana do Castelo	3	3		24	0,2%	8	51,1%
Leixões	172	-21	-10,7%	1 497	15,1%	-119	-7,4%
Aveiro	46	6	15,3%	572	5,8%	101	21,6%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	91	28	45,1%	835	8,4%	47	6,0%
Setúbal	17	7	60,9%	89	0,9%	14	18,2%
Sines	794	-10	-1,2%	6 884	69,5%	-3 414	-33,1%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	362	28	8,5%	3 135	100,0%	-20	-0,6%
					4,9%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	8	2	37,3%	109	3,5%	20	22,7%
Aveiro	18	9	98,8%	119	3,8%	-12	-9,4%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	1	-1	-39,6%	11	0,4%	-6	-34,6%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	335	18	5,8%	2 896	92,4%	-22	-0,7%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	144	20	16,0%	1 004	100,0%	-71	-6,6%
					1,6%		
Viana do Castelo		-4	-100,0%		0,0%	-4	-100,0%
Leixões	2	-1	-37,5%	14	1,4%	0	-0,5%
Aveiro	79	1	1,9%	543	54,0%	-19	-3,3%
Figueira da Foz		-1	-100,0%	7	0,7%	-1	-16,2%
Lisboa	22	2	10,0%	194	19,3%	-79	-28,9%
Setúbal	23	9	63,3%	163	16,2%	23	16,4%
Sines	18	14	305,7%	83	8,3%	8	11,0%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 440	30	1,3%	21 741	33,7%	-3 705	-14,6%



Av. António Augusto de Aguiar, 128
1050-020 Lisboa

Tel: (+351) 211 025 800
E-mail: geral@amt-autoridade.pt

www.amt-autoridade.pt