

RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

DEZEMBRO E BALANÇO DE 2025,
E PERSPETIVAS PARA 2026

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. INTRODUÇÃO	4
2. ENQUADRAMENTO CONJUNTURAL	13
2.1 Balanço de 2025	14
2.2 Perspetivas para 2026	18
3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	21
3.1 Movimento Geral de Carga	22
Por Porto	26
Por Tipologia de Carga	30
Por Tipologia de Carga e Porto	35
Fluxos de Embarque e de Desembarque	40
3.2 Movimento Geral de Contentores	43
Tráfego Total (TEU)	43
Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	45
3.3 Movimento Geral de Navios	48
3.4 Síntese da Evolução dos Últimos Cinco Anos	52
4. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	57
4.1 Movimentação de Carga	58
4.2 Tráfego de Contentores	61
ANEXO I (Desempenho dos Mercados Portuários)	62
ANEXO II (Evolução dos Tráfegos Portuários entre 2021 e 2025)	66



1. INTRODUÇÃO

1. INTRODUÇÃO

Em 2025, o desempenho do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) foi expressivamente influenciado pelos acontecimentos geopolíticos mundiais, condicionando rotas, custos, seguros, tempos de escala, disponibilidade de navios e até decisões de investimento na cadeia logística.

Este ano, em particular, combinou um comércio internacional em crescimento moderado com uma instabilidade persistente - conflitos militares na Ucrânia e no Médio Oriente, tensões e insegurança no Mar Vermelho e alteração de alianças e redes marítimas - que se traduziu numa pressão irregular sobre os fluxos, com efeitos assimétricos por tipologia de carga e por porto.

O transporte marítimo e o setor portuário constituem um dos pilares da economia azul

européia, sendo responsáveis por uma parte significativa do valor gerado pelas atividades económicas na União Europeia (UE).

Neste contexto, os portos assumem um papel central como plataformas logísticas e industriais que suportam cadeias de valor associadas ao comércio internacional, à energia, à indústria transformadora e à mobilidade.

A evolução destas atividades reforça a importância estratégica das infraestruturas portuárias enquanto nós fundamentais de integração entre transporte marítimo, redes logísticas terrestres e atividades económicas associadas ao mar.

O resultado agregado do sistema portuário nacional em 2025 fixou-se em 82 milhões de toneladas, correspondendo a -9,7% face a 2024, sendo que dezembro (com 5,7 milhões de toneladas, -22,8%) agravou a variação anual e expôs vulnerabilidades que não são apenas de

procura, mas também de capacidade de resposta do ecossistema logístico quando ocorrem choques simultâneos.

Esta contração foi fortemente concentrada, com destaque para o porto de Sines (-16,6%), dada a sua maior exposição a tráfegos sensíveis à volatilidade geopolítica e à reorganização das redes (nomeadamente a carga contentorizada de *transshipment* e os granéis líquidos energéticos), enquanto outros portos com ancoragem mais direta em cadeias produtivas do seu *hinterland* conseguiram registos positivos, como Aveiro (+4,8%), Lisboa (+1,9%) e Viana do Castelo (+9,3%).

Nos contentores, o sistema portuário movimentou 3,1 milhões de TEU¹, -6% do que em 2024, sendo que a própria composição do tráfego pode ajudar a explicar o resultado do ano: o movimento com o *hinterland* manteve sinal positivo, ainda que ligeiro (+0,5%), mas o *transshipment* recuou de forma mais marcada

¹ TEU – *Twenty-foot Equivalent Unit* (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés).

(-13,3%), o que, para um país onde a escala de alguns serviços é altamente dependente da estabilidade de redes globais e de decisões de rotação tomadas fora do mercado ibérico, funciona como amplificador das turbulências do comércio marítimo.

A comparação ibérica reforça esta leitura: em 2025, Espanha cresce +2,7% em TEU, enquanto Portugal recua, podendo concluir-se que a pressão terá sido mais intensa onde existirá maior dependência de tráfegos intercontinentais e maior sensibilidade a ajustamentos de redes e serviços.

Ao nível da carga total, a evolução espanhola surge próxima da estabilidade (cerca de -0,2%) face à contração nacional, atenta a sua maior diversificação geográfica e setorial, dispersando o impacto de ajustamentos específicos por múltiplas infraestruturas portuárias.

Em 2025, porém, não foi apenas a geopolítica a produzir efeitos. Houve impactos operacionais específicos com expressão direta na fluidez logística e, por arrastamento, na competitividade

percebida pelos carregadores e armadores, devido à implementação do Sistema Integrado dos Meios de Transporte e das Mercadorias (SIMTeM) e a algumas paralisações laborais.

Num contexto de mercado global volátil, questões específicas e locais podem ter impacto em transferência de carga para alternativas concorrentes.

O detalhe dos principais portos também mostra como a instabilidade funciona de modo diferenciado conforme o perfil logístico:

- Sines, o maior porto nacional e com quota de mercado maioritária (51,4%), movimentou 42,1 milhões de toneladas, registando uma queda significativa de -16,6%, ilustrando a sua forte exposição ao tráfego de *transshipment* contentorizado e de granéis líquidos energéticos, segmentos particularmente sensíveis à reorganização das rotas marítimas internacionais e à volatilidade geopolítica, a que acresceram também condicionantes operacionais devido a agitação marítima muito forte, períodos de

greves e a paragem programada da refinaria da GALP;

- Leixões registou um movimento de 14 milhões de toneladas, configurando uma redução de -2,5%, em consequência essencialmente de paralisações laborais no final do ano, das condicionantes associadas à entrada em produção do SIMTeM e, ainda, dos constrangimentos operacionais no domínio da Carga Contentorizada, para os quais se encontram previstas intervenções num futuro próximo para a sua resolução;
- Lisboa, com 11,5 milhões de toneladas, cresceu +1,9%, com reforço na Carga Contentorizada e em segmentos associados ao abastecimento urbano-industrial, sendo que, mesmo com greves no último trimestre, evidenciou ganhos de eficiência e produtividade, sugerindo que, quando o tráfego é essencialmente de serviço a um *hinterland* robusto, a previsibilidade da procura ajuda a amortecer choques externos;

- Setúbal, com 6,2 milhões, caiu -5,1%, e a sua maior sensibilidade ao ciclo industrial europeu, pode ilustrar como a instabilidade geopolítica atua também por via indireta: encarece energia, perturba fornecimentos, reduz encomendas e afeta decisões de produção, repercutindo-se no volume e regularidade de fluxos logísticos;
- Aveiro, com 5,9 milhões de toneladas, cresceu +4,8%, apoiado em exportações e importações ligadas a cadeias industriais (metalurgia, cimento, cereais), confirmando a relevância estratégica de portos com forte ligação a tecido produtivo e menor dependência de redes globais de *transshipment*, ainda que se assinala a fragilidade do seu tráfego contentorizado após a perda do serviço regular que escalava este porto até meados de 2024.

Do lado das tipologias, 2025 mostra uma reponderação silenciosa com implicações logísticas e de segurança: a carga contentorizada representa cerca de 42% da tonelagem e recuou -7,1%; os produtos petrolíferos (cerca de

15,4%) caíram -22,7% e o petróleo bruto (cerca de 10,5%) recuou -19,5%, o que reduz volumes agregados e pressiona a eficiência económica de infraestruturas e cadeias associadas.

Em contraciclo, o tráfego *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) cresceu +18,8%, sinalizando uma maior robustez de alguns fluxos industriais e intraeuropeus, que tendem a beneficiar quando se procuram cadeias mais curtas, previsíveis e com menor exposição a disrupções intercontinentais.

Esta diferença entre segmentos é particularmente relevante para a competitividade: onde há contratos e cadeias mais integradas (automóvel, peças, bens intermédios), a pressão para fiabilidade é máxima, e a penalização por atrasos é mais imediata; onde há *transshipment* e redes oceânicas, a volatilidade geopolítica tem maior probabilidade de se traduzir em reposicionamento de serviços e em mudanças súbitas de escalas.

Em paralelo, 2025 confirma que a instabilidade internacional tem hoje também uma dimensão de segurança alargada - física, criminal, cibernética e económica - que os portos já não conseguem tratar como um capítulo separado.

A leitura que atravessa intervenções e contributos setoriais é clara: as ameaças deixaram de caber apenas no paradigma clássico e passaram a incluir cenários de guerra híbrida e digital, exigindo proteção, mas também empresas competitivas e cadeias logísticas resilientes.

No plano europeu, constata-se que o crescimento do tráfego de contentores não foi homogéneo, com alguns portos a registarem aumentos significativos associados à expansão de capacidade e à reorganização de serviços marítimos.

Tal ajuda a contextualizar 2025 para além do caso português, mostrando que a recuperação e o crescimento não são uniformes e que há uma alteração de dinâmicas regionais.

Uma análise da evolução dos Top-15 portos contentorizados da UE², onde o porto de Sines se situa atualmente na 14.^a posição, descreve uma mudança na dinâmica de crescimento, que pode evidenciar que, mesmo num contexto de incerteza, a capacidade instalada nova e a execução de projetos podem deslocar tráfego de forma rápida.

Por outro lado, a concorrência intraeuropeia por escalas e serviços está a intensificar-se, tornando a eficiência e a previsibilidade, incluindo em matérias de segurança e procedimentos, ainda mais determinantes.

Complementarmente, a combinação entre infraestrutura avançada, localização estratégica e abertura a investimento industrial e logístico, aponta para a procura crescente de plataformas capazes de servir cadeias de abastecimento mais curtas, diversificadas e resilientes.

O capital e a indústria tendem a privilegiar nós logísticos que ofereçam redundância,

conectividade e capacidade de resposta a disrupções, exatamente os atributos que as estratégias europeias procuram incentivar e normalizar.

Importa, ainda, anotar a progressiva internalização dos custos ambientais no transporte marítimo, designadamente através do Regulamento “*FuelEU Maritime*” e da crescente integração dos custos associados à aplicação ao transporte marítimo da Diretiva (UE) 2023/959 (Diretiva ETS), relativa ao sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa (GEE).

Neste contexto, 2026 ganha relevo, pois afigura-se um ano de decisão e de ajustes, em que a UE está a consolidar uma resposta estratégica mais explícita para portos e cadeias logísticas, assumindo que a geopolítica passa diretamente pelas cadeias de abastecimento e que os portos podem tornar-se um campo de disputa, devendo ser fortalecidos enquanto centros competitivos de comércio e

infraestruturas críticas para a segurança económica e para a resiliência social.

Por sua vez, a recente Estratégia da UE para os Portos (2026)³ é particularmente útil porque traduz o diagnóstico geopolítico em medidas concretas e calendarizadas com impacto direto na logística e na segurança, indo além de declarações genéricas, integrando uma abordagem operacional, visando uma menor assimetria entre portos europeus, maior previsibilidade na supervisão e mais capacidade de resposta coordenada, introduzindo ainda princípios relevantes no financiamento e priorização de investimentos para aumento da competitividade dos portos e da cadeia logística.

Existe também uma atenção explícita ao risco de financiamento e controlo por interesses de países terceiros, defendendo uma triagem reforçada em casos ligados a segurança e ordem pública, sobretudo quando se trata de infraestruturas críticas ou de duplo uso (civil e militar).

² In [Transportes & Negócios \(2026.02.26\)](#).

³ [Comunicação da Comissão Europeia, COM\(2016\) 112 final, de 2026.03.4 – Estratégia Portuária da UE.](#)

O enquadramento europeu é ainda reforçado, num plano securitário mais amplo, pelo Livro Branco para a Defesa Europeia – *Readiness 2030* (2025)⁴, que descreve um contexto estratégico em rápida deterioração e uma proliferação de ameaças interligadas (incluindo ataques híbridos, crime organizado e cibercriminalidade, com evidência crescente de ligações a atores estatais hostis).

Neste documento, a mobilidade militar surge como domínio prioritário, definida como uma rede europeia de corredores, aeroportos, portos marítimos e serviços que viabilize transporte rápido de tropas e equipamento, articulando-se com a proteção de infraestruturas críticas.

Ao mesmo tempo salienta a competição tecnológica e a relevância da segurança de abastecimento de matérias-primas críticas, dimensões que se refletem diretamente nos portos enquanto nós de entrada, armazenamento e redistribuição.

⁴ Livro Branco “*European Defense – Readiness 2030*”.

⁵ Estudo “*Os Desafios da Descarbonização nos Portos, Transporte Marítimo e por Vias Navegáveis Interiores*” (AMT, 2024).

Destaca-se, igualmente, a convergência entre as orientações estratégicas europeias, a estratégia nacional para o setor portuário e as análises desenvolvidas a nível regulatório.

Neste contexto, o estudo promovido pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) sobre a descarbonização dos portos portugueses⁵ identifica também necessidade de adaptação progressiva das infraestruturas portuárias às novas exigências energéticas do transporte marítimo, e ao reforço da eficiência energética nas cadeias logísticas associadas aos portos.

Ainda, estas conclusões apresentam um elevado grau de alinhamento com as prioridades estabelecidas na Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 (PORTOS 5+)⁶, que prevê a modernização tecnológica das infraestruturas portuárias, o reforço da intermodalidade e da conectividade logística, bem como a adaptação do sistema

⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2025, de 12 de agosto, que aprova a Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 – PORTOS 5+.

portuário nacional às exigências da transição energética e digital do setor marítimo.

A coincidência de diagnósticos aparece também no plano internacional, no *Review of Maritime Transport 2025* da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD)⁷, que sublinha a volatilidade crescente do ambiente portuário e a necessidade de monitorização de desempenho para reforçar eficiência, continuidade de negócio, resiliência e competitividade em cadeias logísticas globais sujeitas a disrupções.

É precisamente esta triangulação, entre visões internacionais, europeias e nacionais, que confirma o presente balanço e perspectivas, bem como que a cadeia logística marítima é hoje um ativo estratégico e um ponto de vulnerabilidade simultaneamente.

É neste quadro que a leitura de 2025 em Portugal ganha densidade, uma vez que o sistema

⁷ “*2025 Review of maritime transport. Staying the course in turbulent waters*” (UNCTAD, 2025).

portuário nacional mostrou resiliência estrutural, mas expôs fragilidades quando se combinam choques exógenos com fatores internos e quando a base de tráfego é concentrada em segmentos e portos com maior sensibilidade à reorganização de serviços.

A própria estrutura de quota de mercado ajuda a compreender o efeito de concentração: o porto de Sines representa cerca de 51,4% da carga movimentada no acumulado de 2025, seguido por Leixões (17,1%) e Lisboa (14,1%), o que significa que oscilações fortes em Sines têm um impacto imediato no agregado nacional.

O recuo de escalas e da arqueação bruta (AB) observada em 2025, respetivamente de -3,4% (com 9 373 navios) e de -4,6% (com uma AB total de 203,3 milhões), sugere ajustamentos nas rotações e na dimensão média de navios, coerentes com reorganização de redes e com desvios de rota, reforçando a necessidade de políticas que reduzam o tempo de permanência em porto, aumentem previsibilidade e melhorem coordenação porto-cadeia logística.

Quanto às perspetivas para 2026, o cenário de base permanece de elevada incerteza, com tensões geopolíticas persistentes e tendência para reconfiguração de cadeias de abastecimento e fragmentação do comércio, o que pode alterar a localização e intensidade de fluxos e tornar os portos mais expostos a variações abruptas, sobretudo nos segmentos intercontinentais e energéticos.

Ao mesmo tempo, 2026 tende a ser um ano em que a resposta europeia começa a produzir sinais positivos, não por eliminar a instabilidade mas por criar uma moldura de ação mais coerente em três frentes decisivas para a competitividade: (i) reduzir assimetrias de segurança e controlo entre portos europeus; (ii) reforçar a resiliência e a redundância nas cadeias críticas, incluindo a capacidade de absorver perturbações de curto e médio prazo; e (iii) melhorar a capacidade de investimento e de execução em infraestruturas e procedimentos que reduzam custos.

Importa sublinhar que se tornou evidente que a segurança e a instabilidade não podem ser tratadas isoladamente da competitividade.

A estratégia europeia é explícita ao preconizar que os portos sejam fortalecidos como centros competitivos de comércio e como infraestruturas críticas, e, ao mesmo tempo, define prioridades públicas onde a resiliência das cadeias logísticas, a conectividade e as capacidades de duplo uso coexistem com o combate ao crime, cibersegurança e triagem de riscos de financiamento e controlo por países terceiros.

Para o sistema portuário nacional, estas tendências colocam simultaneamente desafios e oportunidades.

Por um lado, a posição geográfica atlântica e a ligação natural às rotas intercontinentais constituem ativos estratégicos relevantes para o reforço do papel dos portos nacionais nas cadeias logísticas globais.

Por outro, a crescente concorrência entre portos europeus e a reorganização das redes marítimas,

exigem um reforço continuado da competitividade operacional, da conectividade com o *hinterland* ibérico e da integração logística com o espaço europeu.

Para 2026, a instabilidade geopolítica permanecerá um dado estrutural, mas que a UE está a responder com instrumentos e medidas concretas que, se bem operacionalizadas, podem melhorar a segurança, reduzir assimetrias de controlo, reforçar a resiliência das cadeias críticas e proteger a competitividade europeia face a concorrência externa e a riscos híbridos.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em dezembro 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	49	352	0,4%	9,3%
Leixões	1.136	14.017	17,1%	-2,5%
Aveiro	511	5.865	7,1%	4,8%
Figueira da Foz	114	1.910	2,3%	-8,2%
Lisboa	1.043	11.531	14,1%	1,9%
Setúbal	489	6.215	7,6%	-5,1%
Sines	2.348	42.145	51,4%	-16,6%
Faro		2	0,0%	-91,6%
Total	5.690	82.037	100,0%	-9,7%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	0,4%	-5,5%	9,7%	5,3%	-22,8%
Acumulado	4,6%	-0,5%	-2,2%	9,0%	-9,7%

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Leixões	49,4	707,4	23,0%	-1,1%
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	-99,8%
Figueira da Foz		11,2	0,4%	-39,4%
Lisboa	41,3	481,4	15,6%	4,5%
Setúbal	12,6	157,4	5,1%	1,1%
Sines	61,0	1.718,9	55,9%	-10,0%
Total	164,4	3.076,4	100,0%	-6,0%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	6,7%	-13,2%	19,3%	1,6%	-36,3%
Acumulado	10,8%	-4,6%	0,7%	9,8%	-6,0%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	18	247	2,6%	26,0%
Leixões	163	2.258	24,1%	-3,2%
Aveiro	79	972	10,4%	1,4%
Figueira da Foz	23	423	4,5%	-3,4%
Lisboa	174	2.210	23,6%	-2,6%
Setúbal	111	1.533	16,4%	-4,2%
Sines	118	1.651	17,6%	-10,2%
Faro		6	0,1%	-40,0%
Portimão	3	73	0,8%	28,1%
Total	689	9.373	100,0%	-3,4%

Variação homóloga

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



2. **ENQUADRAMENTO** **CONJUNTURAL**

2. ENQUADRAMENTO CONJUNTURAL

2.1 Balanço de 2025

O ano de 2025 decorreu num contexto internacional particularmente exigente para o comércio marítimo e para os sistemas portuários, caracterizado por um crescimento económico global moderado, persistência de riscos geopolíticos relevantes, reconfiguração das cadeias logísticas internacionais e progressiva internalização de custos regulatórios ambientais no transporte marítimo europeu, tendo condicionado, de forma diferenciada, os diversos segmentos de carga no sistema portuário nacional.

O crescimento foi sustentado, em parte, pela resiliência do consumo privado em várias economias avançadas, pela recuperação gradual das cadeias de abastecimento e por um novo ciclo de investimento tecnológico associado à digitalização e à inteligência artificial.

Todavia, a expansão económica foi condicionada por fatores estruturais e conjunturais relevantes, designadamente o aumento da incerteza geopolítica, a intensificação de políticas industriais estratégicas e o reforço de medidas de política comercial em várias jurisdições.

A inflação prosseguiu uma trajetória descendente iniciada nos anos anteriores, permitindo que vários bancos centrais adotassem uma postura monetária progressivamente menos restritiva ao longo de 2025.

Ainda assim, as condições financeiras permaneceram relativamente exigentes no primeiro semestre do ano, influenciando o investimento empresarial e o comércio de bens duradouros.

O ambiente global foi, assim, de crescimento moderado, desinflação gradual e persistente incerteza estratégica.

O comércio internacional refletiu este enquadramento, apresentando variações intra-anuais relevantes, parcialmente influenciadas por fenómenos de antecipação de fluxos (“*front-loading*”), associados à expectativa de reforço de tarifas ou de outras restrições comerciais.

O transporte marítimo internacional foi particularmente impactado por fatores geopolíticos e logísticos em 2025.

Nomeadamente, a instabilidade prolongada na região do Mar Vermelho e no estreito de *Bab el-Mandeb* levou um número significativo de operadores marítimos a desviar as suas rotas pelo Cabo da Boa Esperança, aumentando substancialmente as distâncias navegadas nas ligações Ásia–Europa.

Estes desvios implicaram o aumento dos tempos de trânsito, maior absorção da capacidade efetiva da frota e redistribuição de escalas portuárias.

Mesmo num contexto de expansão da frota mundial de navios contentorizados, o aumento do tempo médio de viagem reduziu a capacidade operacional disponível, pressionando redes e introduzindo incerteza adicional na gestão das cadeias logísticas.

Esta realidade afetou de forma mais pronunciada os portos com forte componente de *transshipment* intercontinental, cujos volumes são particularmente sensíveis à reorganização de serviços oceânicos, como é o caso do porto de Sines.

Simultaneamente, o segmento contentorizado conheceu reorganizações estratégicas relevantes, com redefinição de alianças e ajustamentos nas redes marítimas.

A crescente concentração de serviços em determinados *hubs* e o reforço de modelos “*hub-and-spoke*” alteraram a distribuição geográfica dos fluxos de *transshipment*, introduzindo maior volatilidade nos volumes movimentados por determinados portos.

No plano energético, os mercados de petróleo e gás mantiveram elevada sensibilidade a desenvolvimentos geopolíticos.

A volatilidade dos preços internacionais refletiu expectativas quanto à oferta e à procura globais, influenciando os fluxos de petróleo bruto, produtos refinados e gases liquefeitos.

Os fluxos de gás natural liquefeito (LNG) permaneceram relevantes para a segurança energética europeia, e com maior estabilização face aos anos anteriores.

No contexto europeu, a economia da UE registou um crescimento moderado, condicionado pela fragilidade de setores industriais intensivos em energia, pressão concorrencial acrescida decorrente de desvio de exportações asiáticas e incerteza associada à política comercial global.

O comércio externo europeu apresentou uma evolução diferenciada por setor, refletindo ajustamentos estruturais em curso.

O ano de 2025 marcou igualmente a consolidação de um novo enquadramento

regulatório ambiental aplicável ao transporte marítimo na UE, com implementação plena do Regulamento “*FuelEU Maritime*” e progressiva internalização dos custos associados à aplicação ao transporte marítimo da Diretiva ETS.

Estas medidas introduziram novos fatores concorrenciais entre portos europeus, valorizando a eficiência operacional, a redução de tempos de estadia e a previsibilidade regulatória.

A economia nacional manteve em 2025 uma trajetória de crescimento positivo, embora inferior às médias históricas observadas no período pré-pandemia.

O perfil de resiliência da economia portuguesa beneficiou de uma procura interna estável e equilíbrio externo preservado.

Contudo, a elevada integração no mercado europeu, implicou uma exposição significativa à evolução do ciclo económico da Zona Euro e às dinâmicas concorrenciais decorrentes da reorientação de fluxos comerciais globais.

O comércio externo português foi influenciado pela dinâmica da procura europeia, por eventuais fenómenos de antecipação de exportações para mercados extracomunitários e pela intensificação da concorrência no mercado europeu decorrente da reorientação de exportações de grandes economias asiáticas.

Isto, naturalmente, refletiu-se no sistema portuário nacional, face à sua sensibilidade a reconfigurações de redes intercontinentais.

Mais concretamente, no segmento da carga contentorizada, a evolução de 2025 evidencia elevada elasticidade face a decisões estratégicas das alianças marítimas e à reorganização de redes oceânicas.

Neste contexto, portos com forte vocação de *transshipment* mostraram maior volatilidade, como ocorreu em Sines, enquanto portos que servem predominantemente o *hinterland*, tais como Leixões, Lisboa, Setúbal e Aveiro revelaram maior estabilidade.

Na categoria dos granéis líquidos energéticos, o petróleo bruto, os produtos refinados e os gases

liquefeitos mantiveram um papel estruturante, sobretudo em Sines, sugerindo a evolução observada ajustamentos influenciados por volatilidade geopolítica, condições operacionais e dinâmica da procura europeia.

Os granéis sólidos não energéticos e a carga geral fracionada refletiram a evolução do ciclo industrial europeu e da atividade produtiva nacional.

Por sua vez, o carvão, após o encerramento das centrais termoelétricas, assume atualmente um carácter marginal enquanto combustível, não tendo praticamente expressão ao nível do sistema portuário nacional.

Em termos globais, é evidenciada uma heterogeneidade estrutural crescente no sistema portuário, com diferenciação clara entre portos de *transshipment* com forte exposição internacional e portos que servem o *hinterland*, baseados essencialmente na procura interna ou regional.

Por sua vez, será de sublinhar o papel determinante dos portos nacionais nos

corredores europeus de transportes, integrados na Rede Transeuropeia de Transportes, em particular dos portos inseridos na rede principal, ou seja, Sines, Leixões e Lisboa.

Os portos constituem atualmente verdadeiros nós logísticos, a partir dos quais se organizam os fluxos logísticos multimodais, apresentando importantes desafios em matéria de descarbonização e redução dos seus impactos ambientais, nomeadamente em termos de poluição e emissões de poeira e de GEE.

Efetivamente, as infraestruturas portuárias desempenham um papel fundamental no cumprimento das metas de neutralidade carbónica na UE, tendo um potencial considerável para reduzir a sua pegada de carbono, designadamente através da combinação da sua eletrificação (com fontes de energia renovável), com uma maior eficiência energética, tecnologias inteligentes para auxiliar o transporte e entrega, e fornecimento de eletricidade em terra para navios atracados.

Assim, é determinante que os portos disponibilizem fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre aos navios com determinadas características, bem como desenvolvam, para além das suas atividades correntes de *transshipment*/interface e de logística, também o seu papel fundamental como polos de energia (para a eletricidade integrada, o hidrogénio, e outros sistemas de combustíveis renováveis e hipocarbónicos), para a economia circular (recolha, tratamento e eliminação de resíduos provenientes dos navios e outras indústrias portuárias e para o desmantelamento de navios), para a comunicação (cabos submarinos) e para a indústria (enquanto polos industriais).

A conjuntura de 2025 reforça a necessidade de assegurar transparência estatística, consistência metodológica entre reporte consolidado e comunicações institucionais, monitorização da concorrência interportuária, e avaliação da qualidade de serviço e robustez operacional.

Importa igualmente garantir uma neutralidade concorrencial e acesso não discriminatório às infraestruturas essenciais, bem como integrar fatores ambientais e energéticos que assumem relevância crescente no quadro regulatório europeu.

A evolução observada confirma que o sistema portuário nacional opera num ambiente global caracterizado por volatilidade estratégica e reconfiguração estrutural, exigindo uma abordagem regulatória técnica, independente e sustentada em análise segmentada e evidência empírica robusta, com vista à promoção de eficiência, competitividade e sustentabilidade de longo prazo.

2.2 Perspetivas para 2026

As perspetivas para 2026 apontam para um quadro marcado por elevada incerteza no comércio internacional e no transporte marítimo, em que a evolução da economia global deverá continuar condicionada por tensões geopolíticas persistentes.

A persistência ou agravamento de tensões em regiões estratégicas para o comércio energético mundial, como o Médio Oriente e o Estreito de Ormuz, é suscetível de influenciar os fluxos de granéis líquidos e a volatilidade dos mercados energéticos, com repercussões potenciais nos portos com maior especialização nesses segmentos, como é o caso de Sines.

Esse fator, a par de medidas protecionistas de vários países, manterão a tendência de reconfiguração das cadeias de abastecimento e a crescente fragmentação do comércio internacional, podendo influenciar a localização e intensidade dos fluxos logísticos.

Para o sistema portuário nacional, particularmente exposto a fluxos

intercontinentais e a segmentos energéticos relevantes, estas dinâmicas poderão traduzir-se em níveis de atividade voláteis, dependendo da evolução das principais rotas marítimas e da procura europeia.

Paralelamente, 2026 deverá continuar a refletir os impactos da transição energética e da crescente internalização de custos ambientais no setor marítimo-portuário, designadamente no âmbito de instrumentos regulatórios da UE associados à descarbonização do transporte marítimo, impulsionando o setor para combustíveis e tecnologias menos poluentes, e, ainda, tendo presente os avanços tecnológicos e dinâmicas de mercado em evolução.

Neste enquadramento, a evolução do sistema portuário nacional em 2026 deverá depender da capacidade de adaptação a estas mudanças estruturais, da eficiência operacional das infraestruturas e da capacidade de integração nas cadeias logísticas internacionais, num contexto em que a previsibilidade regulatória, a resiliência das operações e a diversificação

funcional dos portos assumirão crescente relevância para a competitividade do setor.

Está em alinhamento com a recente Estratégia da UE para os Portos (2026), a qual coloca números que ajudam a calibrar a importância deste setor: os portos da UE movimentam mais de 3,4 mil milhões de toneladas, correspondendo a 74% dos bens que entram ou saem da Europa, com cerca de 395 milhões de passageiros por ano, e uma pegada económica de cerca de 90 mil milhões de euros (2022), sustentando aproximadamente 423 mil empregos diretos. Isto significa que qualquer perturbação prolongada na segurança e na fluidez portuária não é apenas um tema setorial, mas um risco macroeconómico.

A mesma estratégia europeia é particularmente útil para 2026 porque traduz o diagnóstico geopolítico em medidas concretas e calendarizadas com impacto direto na logística e na segurança, indo além de declarações genéricas.

Entre as ações e orientações, integra-se o reforço de medidas de combate à criminalidade e tráfico de droga, mecanismos de troca de informação público-privada no contexto da logística marítima, e atualização de orientações de risco e cibersegurança, e em alinhamento com as orientações internacionais atualizadas da Organização Marítima Internacional.

Esta estratégia integra uma abordagem operacional, visando uma menor assimetria entre portos europeus, maior previsibilidade na supervisão e mais capacidade de resposta coordenada, introduzindo ainda princípios relevantes no financiamento e priorização de investimentos para aumento da competitividade dos portos e da cadeia logística, incluindo a resiliência das cadeias críticas de abastecimento e logística, conectividade, capacidades de duplo uso e segurança física e digital, bem como combate a crime e tráfico de droga.

Sublinha igualmente a melhoria da conectividade ferroviária, constituindo um fator determinante para a competitividade portuária

no espaço europeu, confirmando-se que é um elemento central das políticas europeias de transporte e das estratégias nacionais para o setor portuário.

Existe também uma atenção explícita ao risco de financiamento e controlo por interesses de países terceiros, defendendo uma triagem reforçada em casos ligados a segurança e ordem pública, sobretudo quando se trata de infraestruturas críticas ou de duplo uso.

Esta dimensão é particularmente importante para portos portugueses com projetos de expansão e modernização: a lógica europeia tende a favorecer investimentos que reforcem continuidade de serviço, redundância, conectividade *hinterland*-porto e proteção de infraestruturas, porque são esses os atributos que tornam uma cadeia logística menos vulnerável a choques como os observados no Mar Vermelho e noutros corredores estratégicos.

O enquadramento europeu é ainda reforçado, num plano securitário mais amplo, pelo Livro Branco para a Defesa Europeia – *Readiness 2030*

(2025), que descreve um contexto estratégico em rápida deterioração e uma proliferação de ameaças interligadas (incluindo ataques híbridos, crime organizado e cibercriminalidade).

Neste documento, a mobilidade militar surge como domínio prioritário, definida como uma rede europeia de corredores, aeroportos, portos marítimos e serviços que viabilize um transporte rápido de tropas e equipamento, articulando-se com a proteção de infraestruturas críticas.

Ao mesmo tempo salienta a competição tecnológica e a relevância da segurança de abastecimento de matérias-primas críticas, dimensões que se refletem diretamente nos portos enquanto nós de entrada, armazenamento e redistribuição.

Acresce que, nos últimos anos, vários setores industriais europeus têm procurado reduzir a dependência de cadeias de abastecimento longas e geograficamente concentradas, privilegiando cadeias logísticas mais diversificadas e geograficamente próximas.

Esta tendência, frequentemente associada aos conceitos de *nearshoring* ou *friendshoring*, poderá contribuir para reforçar o papel de portos que servem diretamente mercados regionais ou industriais, potenciando a importância de infraestruturas portuárias bem integradas com redes ferroviárias e plataformas logísticas interiores

Destaca-se, igualmente, a convergência entre as orientações estratégicas europeias, a estratégia nacional para o setor portuário e as análises desenvolvidas a nível regulatório.

20

Neste contexto, o estudo promovido pela AMT sobre a descarbonização dos portos portugueses identifica também necessidade de adaptação progressiva das infraestruturas portuárias às novas exigências energéticas do transporte marítimo, e ao reforço da eficiência energética nas cadeias logísticas associadas aos portos.

Estas conclusões apresentam um elevado grau de alinhamento com as prioridades estabelecidas na Estratégia para os Portos

Comerciais do Continente 2025-2035 (PORTOS 5+), que prevê a modernização tecnológica das infraestruturas portuárias, o reforço da intermodalidade e da conectividade logística, bem como a adaptação do sistema portuário nacional às exigências da transição energética e digital do setor marítimo.

A coincidência de diagnósticos aparece também no plano internacional, no *Review of Maritime Transport 2025* da UNCTAD, que sublinha a volatilidade crescente do ambiente portuário e a necessidade de monitorização de desempenho para reforçar eficiência, continuidade de negócio, resiliência e competitividade em cadeias logísticas globais sujeitas a disrupções.



3. **COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO**

3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente no ano 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, independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

3.1 Movimento Geral de Carga

Durante o ano de 2025, o movimento de carga do sistema portuário comercial do continente, com um total de 82 milhões de toneladas, observou uma quebra de -9,7% (-8,8 milhões de toneladas), contando com o contributo negativo expressivo do mês de dezembro, de -22,8%, (-1,7 milhões de toneladas), associado a uma movimentação de 5,7 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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

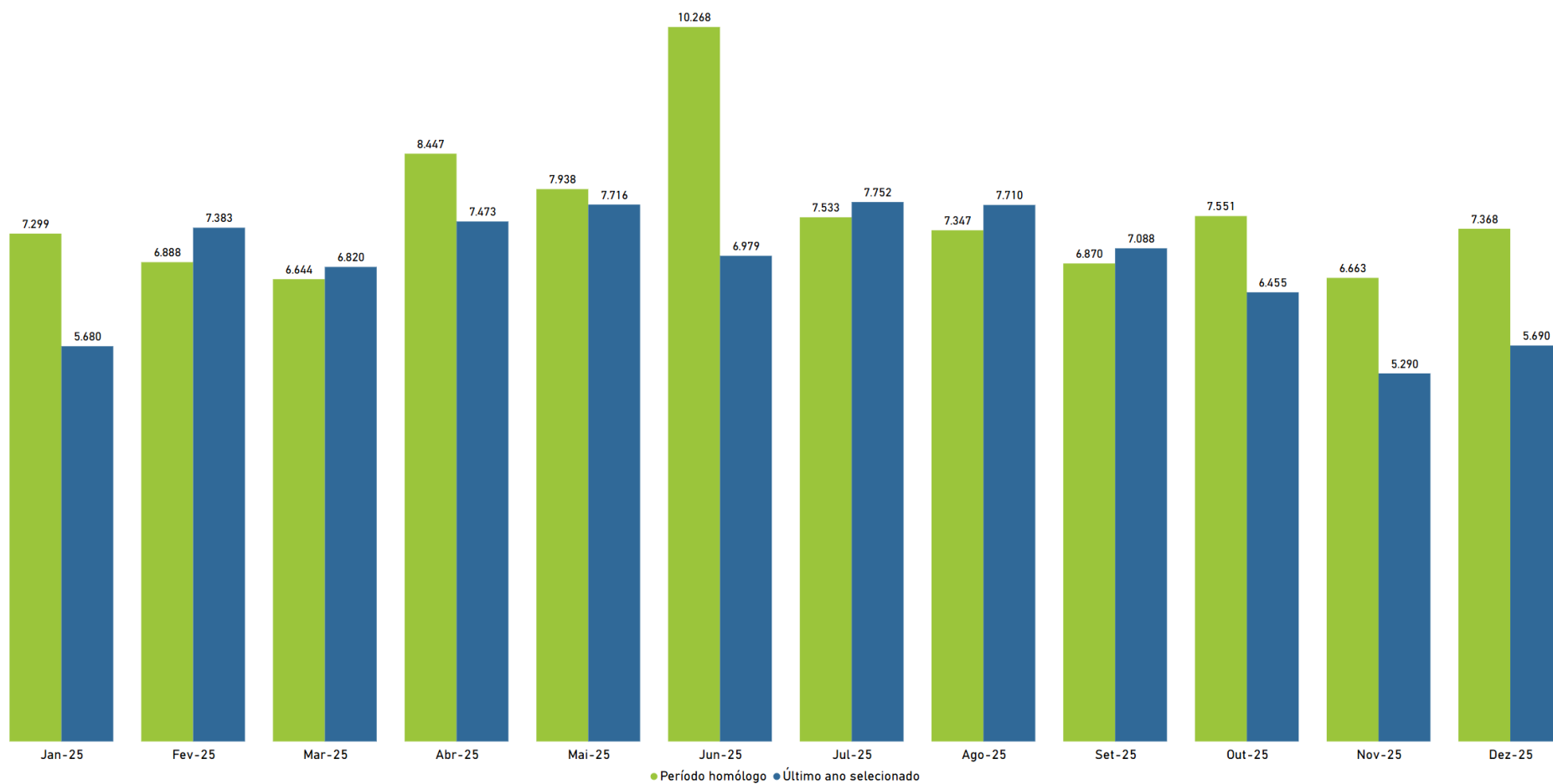
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	49	352	0,4%	9,3%
Leixões	1.136	14.017	17,1%	-2,5%
Aveiro	511	5.865	7,1%	4,8%
Figueira da Foz	114	1.910	2,3%	-8,2%
Lisboa	1.043	11.531	14,1%	1,9%
Setúbal	489	6.215	7,6%	-5,1%
Sines	2.348	42.145	51,4%	-16,6%
Faro		2	0,0%	-91,6%
Total	5.690	82.037	100,0%	-9,7%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	0,4%	-5,5%	9,7%	5,3%	-22,8%
Acumulado	4,6%	-0,5%	-2,2%	9,0%	-9,7%

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



Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nacional dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decrescimento (-1,1%), influenciada pelas quebras médias de tráfego nos portos de Faro, de -52,6%, de Sines, de -2,5%, de Leixões, de -2%, de Viana do Castelo, de -1,7%, e de Setúbal, de -1,4%, as quais foram apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos observados em Lisboa (+5,2%), Figueira da Foz (+1,3%) e em Aveiro (+0,8%) (ver Quadro 3).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	377	440	307	322	352	0,4 %	359	-1,7 %
+ Leixões	15.183	14.891	14.661	14.383	14.017	17,1 %	14.627	-2,0 %
+ Aveiro	5.679	5.893	5.563	5.596	5.865	7,1 %	5.719	0,8 %
+ Figueira da Foz	1.814	2.201	2.033	2.081	1.910	2,3 %	2.008	1,3 %
+ Lisboa	9.431	10.721	11.417	11.318	11.531	14,1 %	10.883	5,2 %
+ Setúbal	6.580	6.202	6.320	6.552	6.215	7,6 %	6.374	-1,4 %
+ Sines	46.554	44.812	42.977	50.537	42.145	51,4 %	45.405	-2,5 %
+ Faro	46	73	78	27	2	0,0 %	45	-52,6 %
Total	85.663	85.234	83.355	90.816	82.037	100,0 %	85.421	-1,1 %

Por Porto

Constata-se que mantêm desempenho positivo os portos de Aveiro, de Lisboa e de Viana do Castelo, bem como quebras de movimentação nos restantes portos, verificando-se, concretamente, as seguintes marcas no ano de 2025 (ver Gráfico 2 e Quadro 4):

- **Sines**, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e detendo quota maioritária (51,4%), movimentou 42,1 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-8,4 milhões de toneladas; -16,6%), ou seja o pior valor desde o início da presente década.

Esta contração deve ser interpretada no contexto da forte exposição do porto de Sines ao tráfego de *transshipment* contentorizado e de granéis líquidos energéticos, segmentos particularmente sensíveis à reorganização das rotas marítimas internacionais e à volatilidade geopolítica, com consequências na reconfiguração das cadeias logísticas e profundas transformações no setor energético.

A estes fatores, acresceram também condicionantes operacionais relevantes, designadamente, episódios de condições de agitação marítima muito forte, períodos de greves e a paragem programada da refinaria da GALP, que contribuíram de forma decisiva para o impacto negativo nos resultados da operação portuária;

- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 14 milhões de toneladas, configurando uma redução do tráfego, de -2,5% (-366 mil toneladas), comparado com o ano anterior, tendo a diversificação de cargas e forte integração regional contribuído para mitigar os efeitos da volatilidade internacional e dos atuais constrangimentos operacionais no domínio da Carga Contentorizada, para os quais se encontram previstas intervenções num futuro próximo para a sua resolução.

A evolução negativa resultou essencialmente de paralisações laborais no final do ano e da entrada em produção do Sistema Integrado dos Meios de Transporte e das Mercadorias (SIMTeM), da Autoridade Tributária, que condicionou seriamente o desembarço de navios e contentores;

- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 11,5 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +1,9% (+213 mil toneladas), desatacando-se o seu crescimento particularmente no segmento da Carga Contentorizada, mas também nos Produtos Agrícolas e Outros Granéis Sólidos, atenta a sua característica dominante de porto de serviço a um *hinterland* urbano-industrial robusto.

Apesar de dois períodos de greve, no último trimestre de 2025, que conduziram a alguns desvios de tráfego para outros portos internacionais (na medida em que a greve atingiu também outros portos

nacionais), o que afetou particularmente as escalas de navios, o crescimento de movimentação de mercadorias evidenciou uma maior eficiência e produtividade;

- **Setúbal**, que movimentou 6,2 milhões de toneladas, registou uma quebra de -5,1% (-337 mil toneladas), em consequência de reduções nos vários segmentos de tráfego, particularmente na Carga Geral Contentorizada e Fracionada, bem como no Carvão, Produtos Agrícolas e Outros Granéis Sólidos.

A sua especialização logística e ligação a cadeias industriais, designadamente no setor automóvel, tornam-no particularmente sensível ao ciclo industrial europeu, repercutindo-se no volume e regularidade de fluxos logísticos;

- **Aveiro**, manuseando 5,9 milhões de toneladas, cresceu +4,8% (+268 mil toneladas), atingindo a sua segunda melhor marca de sempre, com suporte no tecido industrial que este porto serve, designadamente a exportação de produtos metalúrgicos e cimento, a par das importações de milho e trigo, viabilizando crescimentos de +5,6% na Carga Fracionada, +9,2% nos Granéis Sólidos e +4,3% nos Granéis Líquidos, confirmando a importância de portos com forte ancoragem produtiva e menor exposição ao tráfego de *transshipment* internacional.

Anota-se, contudo, praticamente a ausência de tráfego contentorizado, com a perda do único serviço regular de contentores que escalou este

porto até meados de 2024, num contexto de transporte marítimo internacional;

- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 1,9 milhões de toneladas de carga, registou uma quebra de -8,2% (-171 mil toneladas), refletindo principalmente a sua sensibilidade à volatilidade dos principais mercados deste porto, como sejam, por exemplo, a movimentação de argila, pastas químicas e madeira.

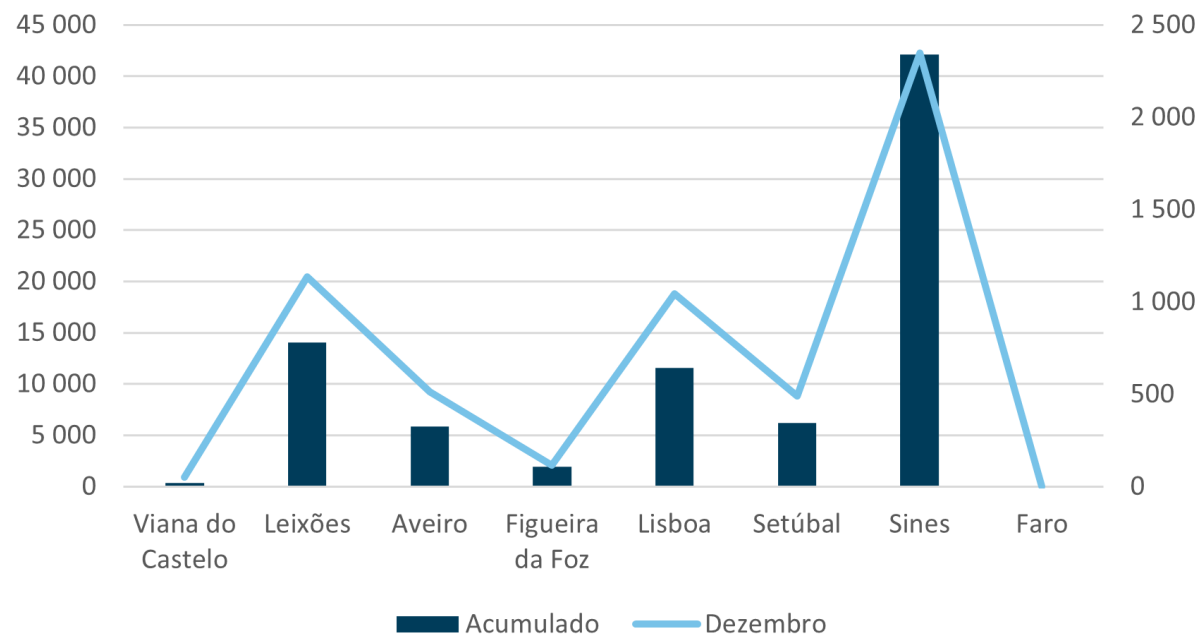
Também não deverão ser ignoradas as condicionantes físicas da acessibilidade marítima, a qual assume uma particular relevância na perspetiva da continuidade de serviço e eficiência económica;

- **Viana do Castelo**, com um movimento de 352 mil toneladas, apresentou um desempenho positivo (+30 mil toneladas; +9,3%), principalmente suportado pelo mercado dos Outros Granéis Sólidos, evidenciando um dinamismo regional específico, pese a sua reduzida dimensão relativa.

Releva-se, particularmente, o crescimento do movimento de Produtos Petrolíferos, em particular, a importação de alcatrão e betume de petróleo;

- **Faro**, que enfrenta um desafio muito grande, apenas com 2 mil toneladas de movimento, apresenta uma quebra acentuada na movimentação de mercadorias, resultando num decréscimo acumulado de -91,6% (-25 mil toneladas).

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



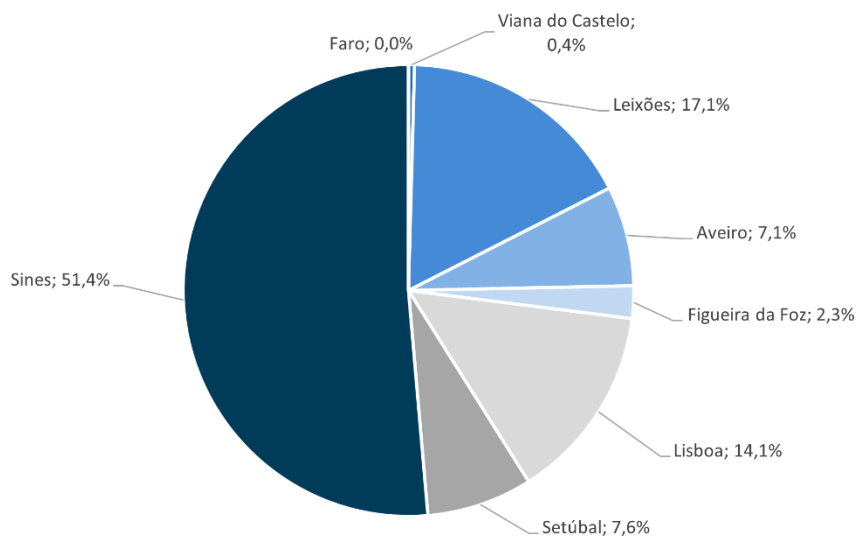
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em dezembro e acumulado de 2025

Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲								
+ Viana do Castelo	49	0,9%	22 ●	82,9%	352	0,4%	30 ●	9,3%
+ Leixões	1.136	20,0%	-118 ●	-9,4%	14.017	17,1%	-366 ▼	-2,5%
+ Aveiro	511	9,0%	35 ●	7,3%	5.865	7,1%	268 ●	4,8%
+ Figueira da Foz	114	2,0%	-57 ●	-33,2%	1.910	2,3%	-171 ●	-8,2%
+ Lisboa	1.043	18,3%	-19 ●	-1,8%	11.531	14,1%	213 ●	1,9%
+ Setúbal	489	8,6%	-37 ●	-7,1%	6.215	7,6%	-337 ▼	-5,1%
+ Sines	2.348	41,3%	-1.504 ▼	-39,0%	42.145	51,4%	-8.391 ▼	-16,6%
+ Faro					2	0,0%	-25 ●	-91,6%
Total	5.690	100,0%	-1.678 ▼	-22,8%	82.037	100,0%	-8.779 ▼	-9,7%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 51,4%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (17,1%); Lisboa (14,1%); Setúbal (7,6%); Aveiro (7,1%); Figueira da Foz (2,3%); Viana do Castelo (0,4%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

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



Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (42%), os Produtos Petrolíferos (15,4%) e o Petróleo Bruto (10,5%), que representam no seu conjunto 67,9% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, no ano de 2025, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente, -7,1% (-2,6 milhões de toneladas), -22,7% (-3,7 milhões de toneladas) e -19,5% (-2,1 milhões de toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

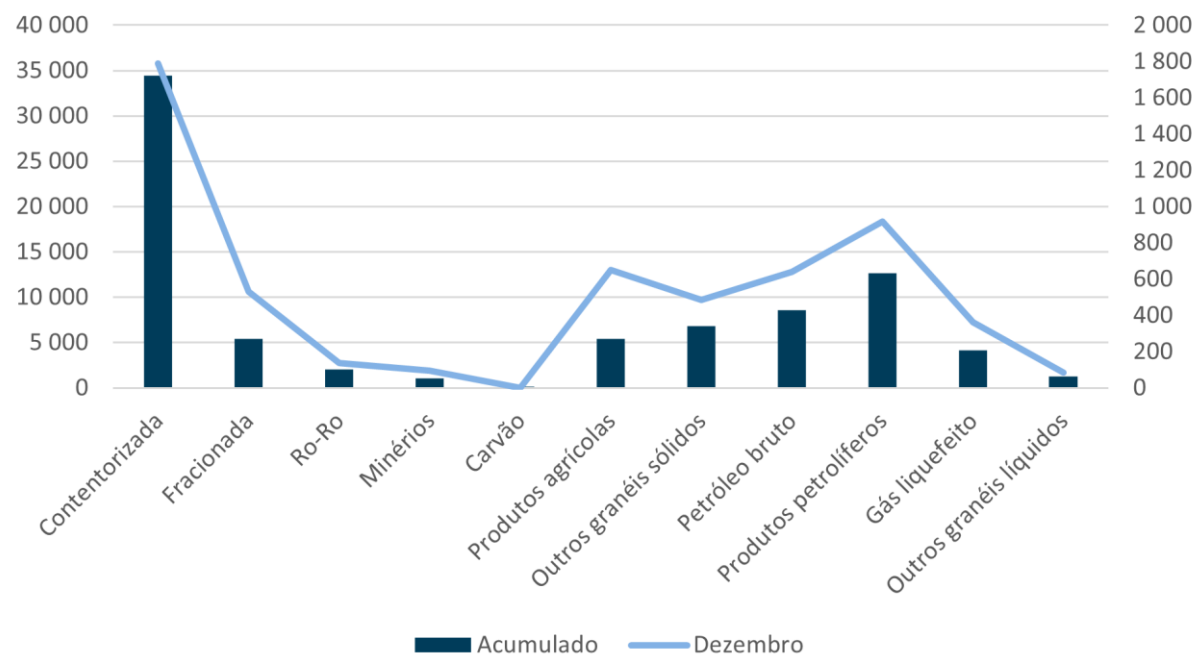
Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,3%), da Carga Fracionada (6,6%), dos Produtos Agrícolas (6,6%) e do Gás Liquefeito (5,1%), registando-se um crescimento de +4,7% nos Produtos Agrícolas (+242 mil toneladas) e quebras de -5,6% na Carga Fracionada (-323 mil toneladas), de -2,5% nos Outros Granéis Sólidos (-173 mil toneladas) e de -0,7% no Gás Liquefeito (-31 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, a evolução dos mercados foi a seguinte:

- A carga *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) cresceu +18,8% (+324 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se uma quebra de -1,4% (-14 mil toneladas);

- O Carvão viu o seu movimento reduzir-se em -49,5% (-155 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma quebra de -15% (-227 mil toneladas)

Gráfico 3 – Carga movimentada (10³ ton) por tipologia em dezembro e acumulado de 20252025



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

Período	Mensal				Acumulado			
	Categoria AMT	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)
[-] Carga geral	2.455	43,1%	-1.019 ▼	-29,3%	41.926	51,1%	-2.624 ▼	-5,9%
[+] Contentorizada	1.788	31,4%	-1.069 ▼	-37,4%	34.427	42,0%	-2.626 ▼	-7,1%
[+] Fracionada	529	9,3%	60 ●	12,8%	5.448	6,6%	-323 ▼	-5,6%
[+] Ro-Ro	138	2,4%	-10 ●	-6,8%	2.052	2,5%	324 ●	18,8%
[-] Granéis sólidos	1.230	21,6%	-46 ●	-3,6%	13.407	16,3%	-101 ●	-0,7%
[+] Minérios	96	1,7%	5 ●	5,9%	1.050	1,3%	-14 ●	-1,4%
[+] Carvão			-45 ●	-100,0%	158	0,2%	-155 ●	-49,5%
[+] Produtos agrícolas	650	11,4%	39 ●	6,4%	5.403	6,6%	242 ●	4,7%
[+] Outros granéis sólidos	485	8,5%	-45 ●	-8,5%	6.796	8,3%	-173 ●	-2,5%
[-] Granéis líquidos	2.005	35,2%	-613 ▼	-23,4%	26.704	32,6%	-6.053 ▼	-18,5%
[+] Petróleo bruto	641	11,3%	-419 ▼	-39,5%	8.596	10,5%	-2.083 ▼	-19,5%
[+] Produtos petrolíferos	917	16,1%	-108 ●	-10,5%	12.640	15,4%	-3.712 ▼	-22,7%
[+] Gás liquefeito	363	6,4%	-9 ●	-2,3%	4.178	5,1%	-31 ●	-0,7%
[+] Outros granéis líquidos	84	1,5%	-78 ●	-47,9%	1.290	1,6%	-227 ▼	-15,0%
Total	5.690	100,0%	-1.678 ▼	-22,8%	82.037	100,0%	-8.779 ▼	-9,7%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte em 2025:

- A categoria da Carga Geral totalizou 41,9 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -5,9% (-2,6 milhões de toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -7,1% (-2,6 milhões de toneladas), para um total de 34,4 milhões de toneladas, em que, essencialmente, o porto de Sines, foi particularmente sensível à conjuntura vivida neste segmento de tráfego, designadamente, de reconfiguração das alianças marítimas, desvios de rota devido à crise no Mar Vermelho, estratégias de consolidação de *hubs*, com maior seletividade na sua escolha, gestão ativa da capacidade e redução ou concentração de escalas diretas.

Neste contexto, naturalmente que, dado o seu posicionamento no mercado de *transshipment* de cargas contentorizadas, o porto mais afetado e onde se concentrou a maior quebra de tráfego foi Sines (-2,5 milhões de toneladas; -10,9%), sem prejuízo de, por razões diversificadas, também se constataram reduções, nos portos de Aveiro, sem movimento de carga contentorizada (-98 mil toneladas; -99,8%), de Leixões (-69 mil toneladas; -1%), da Figueira da Foz (-51 mil toneladas; -40,6%) e de Setúbal (-32 mil toneladas; -2%), pese embora neste último porto a quantidade de contentores manuseada tenha crescido. Apenas se registou um crescimento da carga transportada em contentores no porto de Lisboa (+149 mil toneladas; +3%).

A Carga Fracionada, fortemente ligada à indústria transformadora e cadeias de valor europeias, também sofreu uma redução, mas menor (-323 mil toneladas; -5,6%), para um movimento de 5,4 milhões de toneladas, refletindo a fragilidade industrial europeia, pressão de custos e ajustamentos concorrenciais.

Essa redução teve concretamente por base as quebras observadas nos portos de Leixões (-352 mil toneladas; -24,4%), de Setúbal (-74 mil toneladas; -6,2%), de Sines (-8 mil toneladas; -36,9%) e de Faro (-3 mil toneladas; -56,3%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Aveiro (+94 mil toneladas; +5,6%), Lisboa (+14 mil toneladas; +4,8%), Figueira da Foz (+5 mil toneladas; +0,6%) e Viana do Castelo (+2 mil toneladas; +1,1%).

O tráfego Ro-Ro, fortemente ligado ao setor automóvel, registou uma evolução favorável, de +18,8% (+324 mil toneladas), totalizando 2,1 milhões de toneladas, tendo por base os crescimentos verificados nos portos de Leixões (+289 mil toneladas; +24,1%), de Setúbal (+27 mil toneladas; +5,7%) e de Sines (+10 mil toneladas; +45,7%), apenas se observando uma redução deste tráfego em Lisboa (-2 mil toneladas; -5,5%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 13,4 milhões de toneladas, verificaram uma redução global de -0,7% relativamente a 2024 (-101 mil toneladas), tendo por base as quebras observadas nos Outros Granéis Sólidos,

Carvão e Minérios, parcialmente contrariadas pela evolução favorável constatada nos Produtos Agrícolas.

Mais concretamente, a movimentação dos Outros Granéis Sólidos, influenciada pelo ciclo industrial europeu, custos logísticos e volatilidade energética indireta, totalizando 6,8 milhões de toneladas, reduziu-se em -2,5% (-173 mil toneladas), derivada das quebras nos portos da Figueira da Foz (-140 mil toneladas; -14,6%), de Aveiro (-68 mil toneladas; -5,9%), de Setúbal (-62 mil toneladas; -2,9%), de Leixões (-33 mil toneladas; -3,2%) e de Faro (-22 mil toneladas; -100%), parcialmente mitigadas pelos crescimentos em Lisboa (+64 mil toneladas; +5%), Sines (+59 mil toneladas; +23,5%) e Viana do Castelo (+28 mil toneladas; +29,1%).

O movimento de Carvão, atualmente marginal enquanto combustível, com o encerramento das centrais termoelétricas, cifrou-se em 158 mil toneladas, verificando uma quebra de -49,5% (-155 mil toneladas), devido à redução no porto de Setúbal (-171 mil toneladas; -54,5%), parcialmente atenuada pela evolução favorável em Sines (+16 mil toneladas).

Os Minérios, também afetados pelas condicionantes industriais europeias, de custos e energéticas, caíram -1,4% (-14 mil toneladas) para um movimento de 1,1 milhões de toneladas, com base na redução constatada no porto de Sines (-144 mil toneladas; -100%), tendo-se, em contraponto, observado uma evolução favorável em Setúbal (+62 mil

toneladas; +14,8%), Leixões (+61 mil toneladas; +12,2%) e Viana do Castelo (+7 mil toneladas; +156%).

Nesta categoria apenas se verificou, atenta designadamente a procura agrícola, um crescimento nos Produtos Agrícolas (+242 mil toneladas; +4,7%), onde se movimentaram 5,4 milhões de toneladas, com suporte nos incrementos verificados nos portos de Aveiro (+272 mil toneladas; +25,7%), de Lisboa (+59 mil toneladas; +1,8%) e da Figueira da Foz (+19 mil toneladas; +329,3%), atenuados pelos decréscimos em Setúbal (-78 mil toneladas; -100%), Leixões (-10 mil toneladas; -1,52%), Viana do Castelo (-15 mil toneladas; -70,9%) e Sines (-4 mil toneladas; -100%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 26,7 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -18,5% (-6,1 milhões de toneladas), a maior redução provém dos Produtos Petrolíferos e do Petróleo Bruto, sobretudo no porto de Sines, influenciados pela tensão geopolítica no Médio Oriente, volatilidade do *Brent*, reconfiguração de rotas logísticas energéticas, ajustamentos na procura europeia e, particularmente, pela transição energética e tendência estrutural para a descarbonização e maior escrutínio ambiental, naturalmente, com reflexo no ajustamento gradual da procura de combustíveis fósseis.

Neste enquadramento, os Produtos Petrolíferos observaram o decréscimo mais expressivo, de -22,7% (-3,7 milhões de toneladas),

para 12,6 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-3,7 milhões de toneladas; -30%), a que se juntou também, apesar de numa expressão bastante inferior, o porto de Leixões (-260 mil toneladas; -11,8%). Entretanto, foram registados incrementos neste segmento de mercado nos portos de Aveiro (+226 mil toneladas; +37,6%), de Lisboa (+15 mil toneladas; +1,4%) e de Viana do Castelo (+12 mil toneladas; +62,6%), com o porto de Setúbal a observar um nível de movimentação similar ao do ano anterior.

Por sua vez, o Petróleo Bruto, representando um movimento de 8,6 milhões de toneladas, praticamente apenas manuseado no porto de Sines, registou uma redução de -19,5% (-2,1 milhões de toneladas).

Ao nível do Gás Liquefeito, que mantém elevada relevância estratégica para a segurança energética europeia, não poderá ser ignorada a volatilidade geopolítica, particularmente em termos do mercado do LNG, tendo-se observado uma ligeira redução de movimentação (-31 mil toneladas; -0,7%) para um total de 4,2 milhões de toneladas, em consequência das quebras observadas nos portos de Sines (-25 mil toneladas; -0,7%), de Aveiro (-18 mil toneladas; -9,8%) e de Lisboa (-6 mil toneladas; -28,6%), ocorrendo uma evolução favorável apenas em Leixões (+18 mil toneladas; +14,3%).

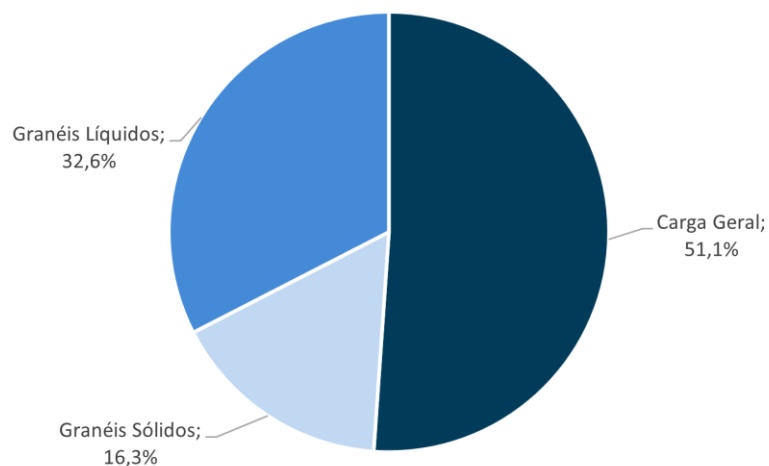
Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, movimentaram-se 1,3 milhões de toneladas, associadas a uma quebra de -15% (-227 mil

toneladas), em resultado das reduções verificadas em Aveiro (-139 mil toneladas; -16,8%), Lisboa (-80 mil toneladas; -23,8%), Leixões (-11 mil toneladas; -39,7%), Setúbal (-9 mil toneladas; -4%), Viana do Castelo (-4 mil toneladas; -100%) e Figueira da Foz (-4 mil toneladas; -30,4%), apenas parcialmente atenuadas pelo crescimento no porto de Sines (+18 mil toneladas; +19,6%).

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 51,1% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 16,3% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 32,6% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 4 – 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	179	0,4%	143	1,1%	30	0,1%	352	0,4%
Leixões	9 670	23,1%	2 248	16,8%	2 099	7,9%	14 017	17,1%
Aveiro	1 758	4,2%	2 426	18,1%	1 681	6,3%	5 865	7,1%
Figueira da Foz	1 055	2,5%	846	6,3%	9	0,0%	1 910	2,3%
Lisboa	5 473	13,1%	4 707	35,1%	1 351	5,1%	11 531	14,1%
Setúbal	3 192	7,6%	2 708	20,2%	315	1,2%	6 215	7,6%
Sines	20 598	49,1%	329	2,5%	21 219	79,5%	42 145	51,4%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	41 926	51,1%	13 407	16,3%	26 704	32,6%	82 037	100,0%
		100,0%		100,0%		100,0%		

Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 25 mercados, no valor global de +1,5 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 35 mercados, representando -10,3 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o ano de 2024, de -8,8 milhões de toneladas, ou seja, -9,7%, conforme anteriormente 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	179	1,1%	9 670	-1,3%	1 758	-0,2%	1 055	-4,2%	5 473	3,0%	3 192	-2,4%	20 598	-10,9%	2		41 926	-5,9%
Contentorizada	0	-68,0%	7 096	-1,0%	0	-99,8%	75	-40,6%	5 145	3,0%	1 557	-2,0%	20 553	-10,9%			34 427	-7,1%
Fracionada	179	1,1%	1 088	-24,4%	1 758	5,6%	980	0,6%	298	4,8%	1 128	-6,2%	14	-36,9%	2	-56,3%	5 448	-5,6%
Ro-Ro	0	13,4%	1 485	24,1%					29	-5,5%	506	5,7%	31	45,7%			2 052	18,8%
Granéis sólidos	143	16,2%	2 248	0,8%	2 426	9,2%	846	-12,5%	4 707	2,7%	2 708	-8,4%	329	-18,1%	0	-100,0%	13 407	-0,7%
Minérios	11	156,0%	559	12,2%							480	14,8%		-100,0%			1 050	-1,4%
Carvão											143	-54,5%	16				158	-49,5%
Produtos agrícolas	6	-70,9%	690	-1,5%	1 329	25,7%	24	329,3%	3 354	1,8%		-100,0%		-100,0%			5 403	4,7%
Outros granéis sólidos	126	29,1%	999	-3,2%	1 097	-5,9%	821	-14,6%	1 354	5,0%	2 085	-2,9%	313	23,5%		-100,0%	6 796	-2,5%
Granéis líquidos	30	36,4%	2 099	-10,7%	1 681	4,3%	9	-30,4%	1 351	-5,0%	315	-2,8%	21 219	-21,5%	0		26 704	-18,5%
Petróleo bruto			1										8 595	-19,5%			8 596	-19,5%
Produtos petrolíferos	30	62,6%	1 939	-11,8%	826	37,6%			1 083	1,4%	105	-0,2%	8 656	-30,0%			12 640	-22,7%
Gás liquefeito			142	14,3%	166	-9,8%			14	-28,6%			3 856	-0,7%			4 178	-0,7%
Outros granéis líquidos		-100,0%	16	-39,7%	688	-16,8%	9	-30,4%	255	-23,8%	210	-4,0%	112	19,6%			1 290	-15,0%
Total Geral	352	9,3%	14 017	-2,5%	5 865	4,8%	1 910	-8,2%	11 531	1,9%	6 215	-5,1%	42 145	-16,6%	2	-91,6%	82 037	-9,7%

Será de sublinhar o seguinte:

- Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (42%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -7,1% em relação ao ano anterior, e onde se constatarem quebras de tráfego nos mercados de Sines, de Aveiro (com movimentação nula), de Leixões, da Figueira da Foz e de Setúbal, e crescimento apenas em Lisboa.

O porto de Sines, enquanto um importante *hub* internacional de *transshipment* de contentores, e mantendo-se na 14.^a posição no top europeu de portos de contentores, foi particularmente afetado, para além das condições meteorológicas adversas, pelo ajustamento de natureza conjuntural associado ao transporte marítimo de contentores, enquadrado por um período de reconfiguração das cadeias logísticas internacionais e de intensificação da concorrência entre grandes *hubs* portuários, o que não tem o mesmo impacto nos restantes portos nacionais que movimentam contentores, uma vez que servem essencialmente o seu *hinterland*. Igualmente, não poderá ser ignorado o período de greves que afetou o Terminal XXI em Sines.

Por sua vez, em Leixões, cuja evolução do movimento de contentores foi positiva ao longo do ano, viu essa tendência ser comprometida

essencialmente no final do ano pelos motivos laborais e do SIMTeM anteriormente referidos para este porto.

A Carga Contentorizada foi o principal motor do crescimento registado no porto de Lisboa, sendo este resultado sobretudo consequência do desempenho muito positivo alcançado pelo Terminal de Contentores de Alcântara;

- A Carga Fracionada, que representa 6,6% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado uma redução global de -5,6%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos de Leixões, de Setúbal, de Sines e de Faro, apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Aveiro, Lisboa e Figueira da Foz.

No porto de Leixões, onde a quebra foi mais expressiva, deveu-se essencialmente à importação de chapa de ferro/aço e exportação do ferro/aço de construção, sendo que em Setúbal esteve associada particularmente com os produtos ferrosos.

Por sua vez, em Aveiro releva-se o crescimento das exportações de produtos metalúrgicos e de cimento;

- O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,5%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +24,1%, constituindo 2025 o ano de recuperação desta carga para um dos melhores níveis de

movimento neste porto, e suportando uma evolução positiva global de +18,8% no sistema portuário.

Este mercado ocorre também nos portos de Setúbal e de Sines, onde se observaram incrementos de movimentação, e de Lisboa, com uma redução de movimentação relativamente ao ano anterior;

- Os Minérios, com uma expressão de 1,3% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram uma quebra com origem no mercado associado ao porto de Sines, tendo os crescimentos observados em Setúbal, Leixões e Viana do Castelo não sido suficientes para compensar aquela quebra, resultando numa evolução negativa global deste segmento de tráfego de -1,4%;
- O Carvão, que representa apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, registou uma diminuição de -49,5%, com base na quebra observada no porto de Setúbal, apenas parcialmente mitigada pela evolução favorável em Sines;
- Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,6% do tráfego total, cresceram nos portos de Aveiro, de Lisboa e da Figueira da Foz, observando um comportamento inverso em Setúbal, Viana do Castelo, Leixões e Sines, suportando um saldo global de movimentação de +4,7%.

Importará destacar o crescimento da movimentação de agroalimentares em Lisboa, porto este que detém a maior quota

nacional no mercado portuário dos Produtos Agrícolas, bem como a importação de milho e de trigo no porto de Aveiro;

- Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,3% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra de -2,5%, devido às reduções constatadas nos portos da Figueira da Foz, de Aveiro, de Setúbal, de Leixões e de Faro, atenuadas pelos aumentos de movimentação nos portos de Lisboa, de Sines e de Viana do Castelo.

No porto de Sines a queda de movimento nos Granéis Sólidos concentrou-se na importação de gesso, desperdícios de ferro ou aço e ureia, e na exportação de areias siliciosas e granulado de madeira.

Por sua vez, em Leixões, a evolução favorável teve origem no crescimento da descarga de sucata de ferro, cimento, milho, açúcar e sucata de vidro, e em Setúbal, o movimento de sucata.

No porto de Lisboa, serão de sublinhar os incrementos de movimentação de areia e de sucata de ferro, que superaram a redução verificada no movimento de cimento/clínquer.

Na Figueira da Foz será de assinalar a redução de movimentação de argila e das pastas químicas de madeira.

Ainda, será de assinalar a ausência de movimentação de Granéis Sólidos no porto de Faro, movimento este historicamente associado à atividade da unidade produtiva de cimento da CIMPOR de Loulé;

- O Petróleo Bruto, com uma expressão de 10,5% do movimento total, registou uma quebra de -19,5%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines, que não pode ser dissociada da paragem programada da refinaria da GALP de Sines, das condições meteorológicas adversas, da volatilidade dos mercados energéticos e das transições em curso no setor;
- Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,4% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -22,7%, devido à grande redução verificada em Sines (-30%), 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 e de Viana do Castelo.

A quebra no porto de Sines reporta-se aos já mencionados fatores meteorológicos e no mercado energético, sendo que em Leixões constitui uma tendência que se vem verificando, desde o encerramento da refinaria da GALP de Leça da Palmeira;

- O Gás Liquefeito, com um peso de 5,1%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma quebra de -0,7%, devido às reduções verificadas em Sines, 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 -15%, com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Aveiro, de Lisboa, de Leixões, de Setúbal, de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, apenas parcialmente contrariada pelo crescimento observado em Sines.

No Anexo I apresentam-se quadros com os desempenhos observados nos vários mercados em função do tipo de carga por porto.

Fluxos de Embarque e Desembarque

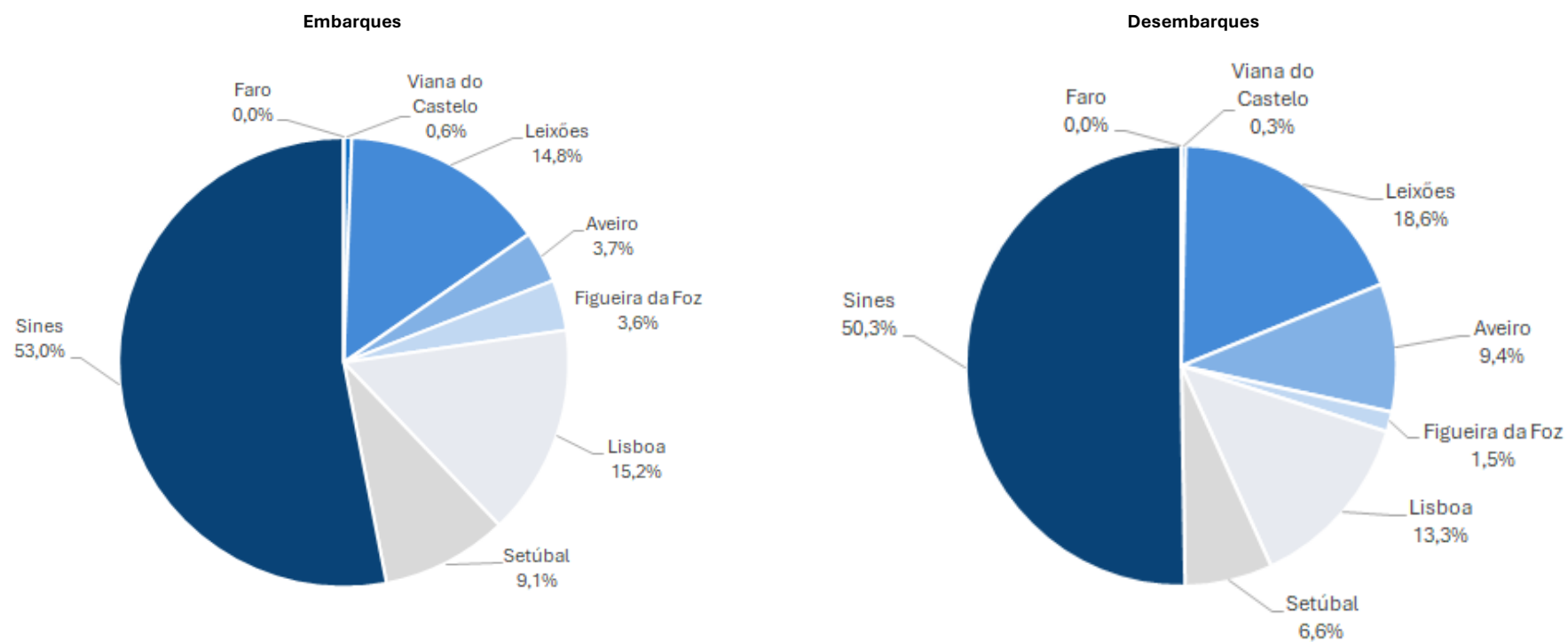
O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente aos tráfegos de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que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

O volume de desembarques registado em 2025, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,2% do movimento portuário e registou um total de 49,4 milhões de toneladas, representando uma

quebra de -9,7% (-5,3 milhões de toneladas), relativamente ao ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 32,6 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -9,5% (-3,4 milhões de toneladas).

Gráfico 5 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2025)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Anos de 2024 e 2025)

Porto \ Fluxo	Jan-Dez / 2024		Jan-Dez / 2025 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	193	129	188	164	53,5%	46,5%	-4	-2,3%	34	26,6%
Leixões	5 092	9 290	4 820	9 197	34,4%	65,6%	-272	-5,3%	-94	-1,0%
Aveiro	1 295	4 302	1 212	4 652	20,7%	79,3%	-82	-6,4%	351	8,2%
Figueira da Foz	1 323	758	1 187	724	62,1%	37,9%	-137	-10,3%	-34	-4,5%
Lisboa	4 933	6 385	4 946	6 585	42,9%	57,1%	13	0,3%	200	3,1%
Setúbal	3 157	3 395	2 968	3 247	47,8%	52,2%	-189	-6,0%	-148	-4,4%
Sines	20 052	30 485	17 304	24 842	41,1%	58,9%	-2 748	-13,7%	-5 643	-18,5%
Faro	27		2				-25	-91,6%		
Total Geral	36 072	54 744	32 627	49 410	39,8%	60,2%	-3 445	-9,5%	-5 334	-9,7%

3.2 Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 42%, e ainda parte da quota de 2,5% relativa à carga Ro-Ro, o que justifica uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU, quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transshipment*.

Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado no ano de 2025 um movimento de 3,1 milhões de TEU, decrescendo -6% (-196 mil TEU) relativamente ao ano anterior, acentuando a quebra comparativamente com o acumulado até ao mês anterior (-3,4%), para a qual contribuiu a significativamente redução de -36,3% (-94 mil TEU) observada no mês de dezembro, que registou um movimento de 164 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Quadro 9 – Contentores movimentados em dezembro e acumulado de 2025

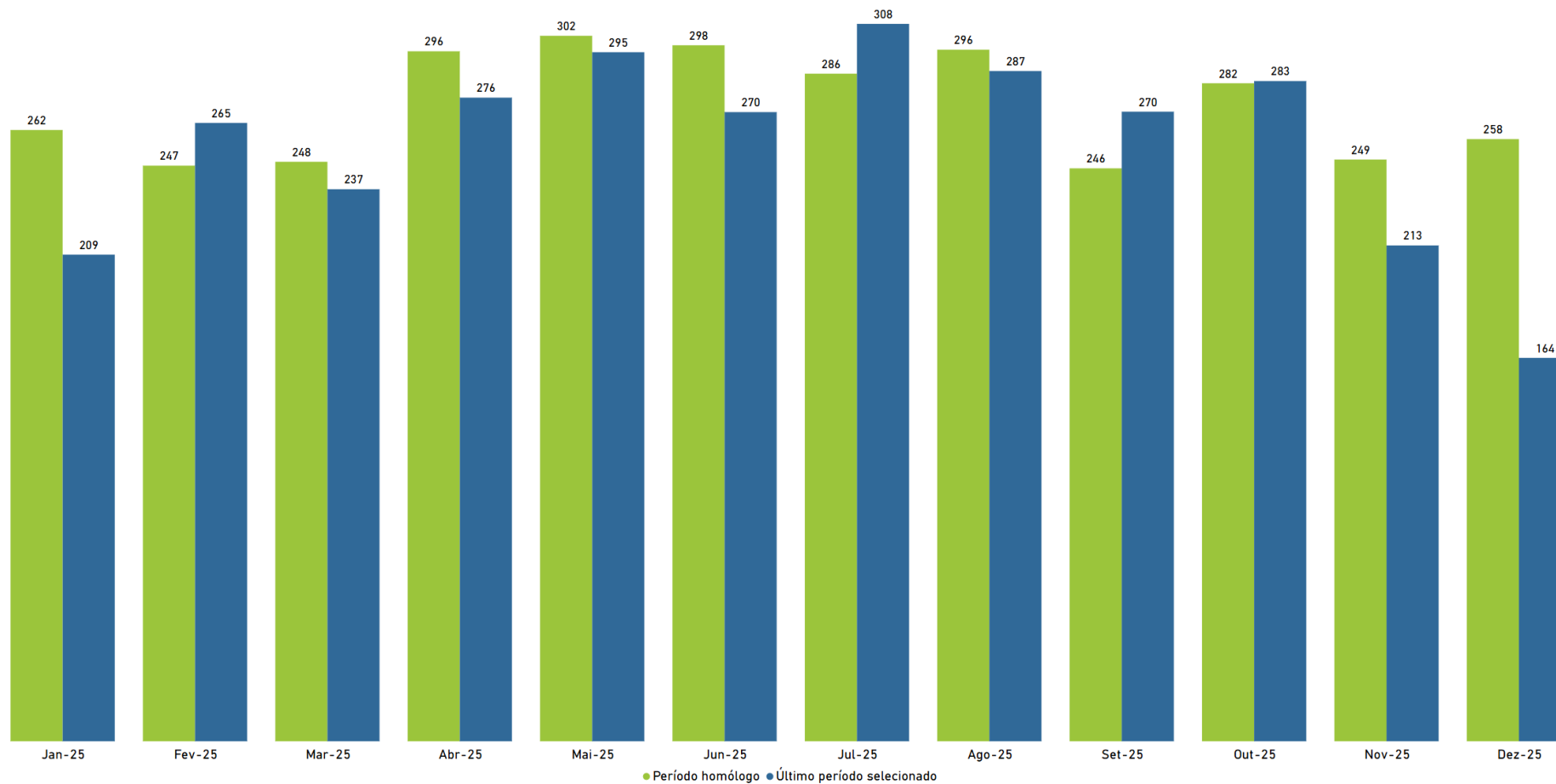
Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	49.4	707.4	23.0%	-1,1%
Aveiro	0.0	0.0	0.0%	-99,8%
Figueira da Foz		11.2	0,4%	-39,4%
Lisboa	41.3	481.4	15,6%	4,5%
Setúbal	12.6	157.4	5,1%	1,1%
Sines	61.0	1.718,9	55,9%	-10,0%
Total	164,4	3.076,4	100,0%	-6,0%

Varição homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	6,7%	-13,2%	19,3%	1,6%	-36,3%
Acumulado	10,8%	-4,6%	0,7%	9,8%	-6,0%

Gráfico 6 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses de 2025 e períodos homólogos



A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-191 mil TEU; -10%) observada no porto de Sines que, movimentando 1,7 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (55,9%) neste tipo de tráfego no sistema portuário, assinalando-se, igualmente pela negativa, a continuação da ausência deste tráfego no porto de Aveiro (-12 mil TEU; -99,8%) e as quebras em Leixões, que movimentou 707 mil TEU (-8 mil TEU; -1,1%), e na Figueira da Foz, que manuseou 11 mil TEU (-7 mil TEU; -39,4%).

Em contraponto, observaram-se os registos positivos no porto de Lisboa, com um movimento de 481 mil TEU (+21 mil TEU; +4,5%) e no porto de Setúbal, que movimentou 157 mil TEU (+2 mil TEU; +1,1%), apesar da quantidade de mercadorias movimentadas neste modo de acondicionamento em Setúbal ter sido negativa.

Se analisarmos os últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência muito ligeira de decréscimo (-0,2%), resultando das tendências negativas dos portos da Figueira da Foz (-14,9%), de Setúbal (-2,2%), de Sines (-1,5%) e de Leixões (-0,4%), contrapostas pela evolução média expressiva no porto de Lisboa (+7%) (ver Quadro 10).

Tráfego com o *Hinterland* e em *Transshipment* (TEU)

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além da apreciação global, uma breve análise em cada um dos referidos segmentos, particularmente o das operações com o *hinterland*, que mede o pulso da economia, no que respeita às transações efetuadas, quer no mercado nacional, quer no mercado internacional (ver Quadro 11).

O volume de TEU movimentado em 2025 com o *hinterland*, 1,7 milhões de TEU, que apresentou uma proporção geral de 56,5%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37,2%, a que se seguiram os portos de Sines, com 27,2%, e de Lisboa, com 26,3%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,7%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,6%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 27,6%, nos demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

O movimento de contentores em operações *transshipment*, 1,3 milhões de TEU, que correspondeu a 43,5% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 72,4%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, de Lisboa e

de Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,6%, 5,1% e 4%.

A quota de mercado no tráfego de *transhipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 93,2%, a que se seguem os portos de Leixões (4,5%), de Lisboa (1,8%) e de Setúbal (0,5%).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Leixões	717,8	713,5	701,8	715,1	707,4	23,0%	711,1	-0,4%
Aveiro	0,0	0,2	18,6	12,1	0,0	0,0%	6,2	108,8%
Figueira da Foz	21,4	20,7	18,2	18,5	11,2	0,4%	18,0	-14,9%
Lisboa	367,3	395,6	419,4	460,8	481,4	15,6%	424,9	7,0%
Setúbal	172,3	168,7	157,4	155,8	157,4	5,1%	162,3	-2,2%
Sines	1.824,1	1.662,6	1.665,3	1.909,7	1.718,9	55,9%	1.756,1	-1,5%
Total	3.102,9	2.961,4	2.980,8	3.272,0	3.076,4	100,0%	3.078,7	-0,2%

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

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	647	91,4%	37,2%	-1,1%	61	8,6%	4,5%	-0,6%	707
Aveiro	0		0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	11	100,0%	0,6%	-39,4%		0,0%	0,0%		11
Lisboa	457	94,9%	26,3%	1,0%	25	5,1%	1,8%	187,3%	481
Setúbal	151	96,0%	8,7%	3,7%	6	4,0%	0,5%	-37,1%	157
Sines	474	27,6%	27,2%	5,8%	1 245	72,4%	93,2%	-14,8%	1 719
Total Geral	1 740	56,5%	100,0%	0,5%	1 337	43,5%	100,0%	-13,3%	3 076

3.3 Movimento Geral de Navios

As 689 escalas de navios em dezembro representam uma quebra (-14,5%) relativamente ao mês homólogo de 2024, agravando o desempenho acumulado negativo para -3,4%, com base em 9 373 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas das infraestruturas portuárias de Faro, de Sines, de Setúbal, da Figueira da Foz, de Leixões e de Lisboa, apresentando apenas uma evolução favorável os portos de Portimão, de Viana do Castelo e de Aveiro (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

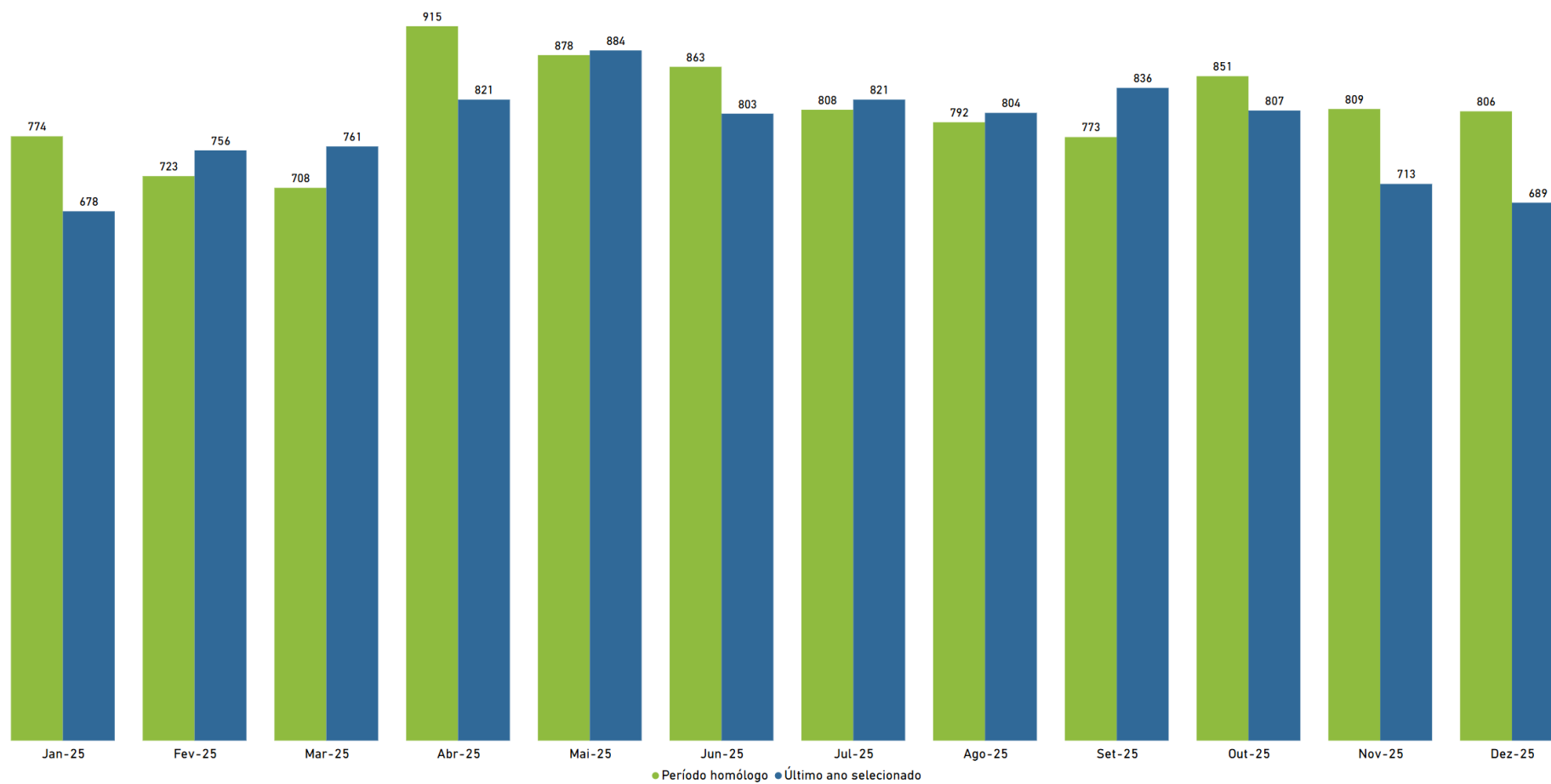
Analisando os últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência de redução muito ligeira do número de navios que escalam o sistema portuário (-0,4%), influenciada pelas quebras nos portos de Faro (-20,5%), de Sines (-4,1%), de Setúbal (-2,5%), de Aveiro (-2,1%), de Leixões (-1,8%) e de Viana do Castelo (-0,3%), contrariadas pelos crescimentos em Portimão (+32,1%), Lisboa (+7%) e Figueira da Foz (+0,4%) (ver Quadro 13).

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

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	18	247	2,6%	26,0%
Leixões	163	2.258	24,1%	-3,2%
Aveiro	79	972	10,4%	1,4%
Figueira da Foz	23	423	4,5%	-3,4%
Lisboa	174	2.210	23,6%	-2,6%
Setúbal	111	1.533	16,4%	-4,2%
Sines	118	1.651	17,6%	-10,2%
Faro		6	0,1%	-40,0%
Portimão	3	73	0,8%	28,1%
Total	689	9.373	100,0%	-3,4%

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

Gráfico 7 – Escalas de navios nos 12 meses de 2025 e períodos homólogos



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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	250	252	222	196	247	2,6 %	87	-0,3 %
Leixões	2.426	2.430	2.390	2.332	2.258	24,1 %	886	-1,8 %
Aveiro	1.058	845	1.021	959	972	10,4 %	392	-2,1 %
Figueira da Foz	417	464	442	438	423	4,5 %	170	0,4 %
Lisboa	1.683	2.037	2.236	2.269	2.210	23,6 %	885	7,0 %
Setúbal	1.697	1.512	1.625	1.600	1.533	16,4 %	638	-2,5 %
Sines	1.949	1.927	1.866	1.839	1.651	17,6 %	725	-4,1 %
Faro	15	19	23	10	6	0,1 %	3	-20,5 %
Portimão	24	64	55	57	73	0,8 %	5	32,1 %
Total	9.519	9.550	9.880	9.700	9.373	100,0 %	3.791	-0,4 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,1% e totalizando 2 258 escalas no ano de 2025, o que representou um decréscimo de tráfego de -3,2% relativamente a 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 2 210 (-2,6%) e 1 651 (-10,2%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 23,6% e 17,6%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada também observou uma redução, neste caso de -4,6%, ou seja, de maior expressão que no número de escalas (-3,4%, como referido), atingindo 203,3 milhões, e implicando uma redução da dimensão média de navio de -1,2% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de AB acumulada (39,2%), totalizando 79,8 milhões, e que observou uma contração de -11,5%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 48,3 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 23,9 mil.

Assinale-se, igualmente, o incremento da AB no porto de Portimão, face a um crescimento expressivamente menor 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

Porto \ Navios	Jan - Dez / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	247	1 276	5,2	2,6%	0,6%	26,0%	32,8%	5,4%
Leixões	2 258	35 109	15,5	24,1%	17,3%	-3,2%	0,1%	3,4%
Aveiro	972	6 432	6,6	10,4%	3,2%	1,4%	0,3%	-1,1%
Figueira da Foz	423	1 509	3,6	4,5%	0,7%	-3,4%	-5,2%	-1,9%
Lisboa	2 210	52 918	23,9	23,6%	26,0%	-2,6%	-3,5%	-0,9%
Setúbal	1 533	24 897	16,2	16,4%	12,2%	-4,2%	7,0%	11,6%
Sines	1 651	79 755	48,3	17,6%	39,2%	-10,2%	-11,5%	-1,4%
Portimão	73	1 407	19,3	0,8%	0,7%	28,1%	78,1%	39,1%
Faro	6	13		0,1%	0,0%	-40,0%	-54,5%	-100,0%
Total Geral	9 373	203 318	21,7	100,0%	100,0%	-3,4%	-4,6%	-1,2%

3.4 Síntese da Evolução dos Últimos Cinco anos

No período de 2021 a 2025, o sistema portuário observou uma redução média anual de -1,1% em termos de movimentação de carga (ver Gráfico 9 e Quadro 15), tendo em 2025 atingindo o seu menor valor deste quinquénio, após um ano de 2024 com uma movimentação perto dos melhores níveis históricos da segunda década deste milénio.

Mais concretamente:

- O sistema portuário evidencia uma trajetória global marcada por volatilidade e ajustamentos estruturais, refletindo a sucessão de choques exógenos que caracterizaram o contexto internacional nos últimos cinco anos.

Após a recuperação pós-pandemia em 2021, observou-se uma estabilização em 2022 e uma ligeira redução em 2023, após o que evoluiu bastante favoravelmente, culminando num máximo para este quinquénio em 2024 (90,8 milhões de toneladas), antes de uma contração expressiva em 2025 para 82 milhões de toneladas (-9,7% face a 2024).

A variação média anual no quinquénio apontou para uma tendência de queda, apesar de contida, parecendo evidenciar que a quebra de 2025 assume natureza conjuntural e concentrada, mais do que estrutural.

Esta evolução deve ser interpretada à luz de um ciclo marcado por pandemia, disrupções logísticas, crise energética europeia, conflitos militares na Ucrânia e no Médio Oriente, instabilidade no Mar Vermelho,

reconfiguração de alianças marítimas e início da internalização de custos ambientais no transporte marítimo europeu;

- Especificamente para a categoria da Carga Geral, observa-se um comportamento relativamente resiliente ao longo do quinquénio. Após 42,8 milhões de toneladas em 2021, a carga geral atinge um pico em 2024 (44,6 milhões) e recua para 41,9 milhões em 2025 (-5,9%), mantendo praticamente uma estabilidade média no período (-0,5%).

A componente da Carga Contentorizada acompanha esta dinâmica, com crescimento até 2024 (37,1 milhões de toneladas) e correção em 2025 (-7,1%), refletindo sobretudo o impacto da reorganização de redes oceânicas e da volatilidade do *transshipment* intercontinental.

Efetivamente, neste segmento contentorizado, registou-se igualmente o máximo do número de TEU movimentados do período em 2024 (3,3 milhões) que recuaram para 3,1 milhões em 2025 (-6%), mantendo, contudo, uma variação média entre 2021 e 2025 quase nula (-0,2%), o que reforça a ideia de estabilização estrutural com volatilidade conjuntural recente.

A Carga Fracionada apresenta tendência descendente no período (-2,8%, em média), refletindo uma transformação estrutural das cadeias logísticas e maior contentorização.

Em contraciclo, o segmento Ro-Ro evidencia um crescimento significativo em 2025 (+18,8%), superando os níveis de 2021, pese embora o período intermédio tenha sido marcado por quebras sucessivas, podendo sinalizar alguma robustez nas cadeias logísticas industriais e recuperação de fluxos associados ao setor automóvel e ao comércio intraeuropeu;

- Nos Granéis Sólidos, a evolução ao longo dos cinco anos revela relativa estabilidade estrutural, com ligeiro crescimento médio anual (+1,0%). Após um pico em 2022 (14,5 milhões de toneladas), os volumes estabilizam em torno de 13,4 milhões em 2025 (-0,7% face a 2024). Os Produtos Agrícolas evidenciam um crescimento médio positivo (+3,4%), refletindo dinâmicas do comércio agroalimentar e da integração nas cadeias europeias, enquanto os minérios apresentam uma tendência negativa no período (-2,5%, em média). O Carvão assume trajetória claramente descendente, culminando numa quebra de -49,5% em 2025, coerente com o encerramento das centrais termoelétricas e com a transição energética nacional. A categoria dos Outros Granéis Sólidos mantém estabilidade estrutural, sinalizando a resiliência do tecido industrial regional associado a estes fluxos.
- Já nos Granéis Líquidos observa-se maior volatilidade e tendência média negativa (-2,8%, de média anual), fortemente influenciada pela crise energética europeia e pelas oscilações geopolíticas. Após 29,9 milhões de toneladas em 2021 e máximo no quinquénio em 2024 (32,8 milhões), o segmento recua significativamente para 26,7 milhões em 2025 (-18,5%). O Petróleo Bruto apresenta uma redução média anual de -2%, refletindo ajustamentos nas fontes e variações na atividade de refinação. Os Produtos Petrolíferos evidenciam uma quebra média anual mais acentuada (-8,8%), compatível com mudanças estruturais na procura de combustíveis fósseis e maior eficiência energética.

O Gás Liquefeito, com autonomização estatística a partir de 2022, estabiliza em torno de 4,2 milhões de toneladas em 2025 (-0,7%, relativamente a 2024), confirmando o seu papel estrutural no quadro da segurança energética europeia.

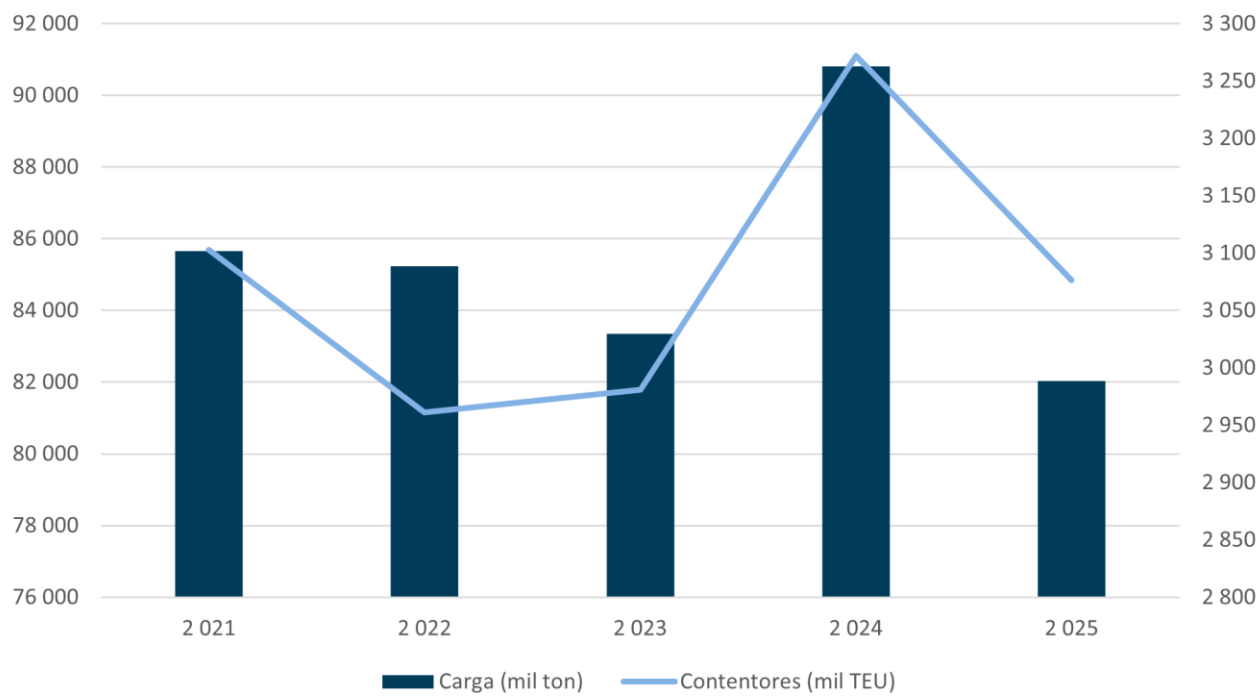
Os Outros Granéis Líquidos apresentam uma tendência descendente no último ano (-15%), após crescimento acumulado no início do período.

Por sua vez, o número de navios escalados diminuiu de 9 880 em 2023 para 9 373 em 2025 (-3,4% face a 2024), enquanto a AB apresenta uma redução de -4,6% em 2025, após crescimento significativo entre 2021 e 2024.

Tal sugere ajustamentos na dimensão média dos navios nas escalas e nas rotações, coerentes com a reorganização das redes marítimas internacionais e com o impacto dos desvios de rota decorrentes da crise do Mar Vermelho (ver Gráfico 10 e Quadro 15).

No Anexo II apresentam-se quadros com as evoluções dos tráfegos nos vários portos do Continente no período de 2021 a 2025.

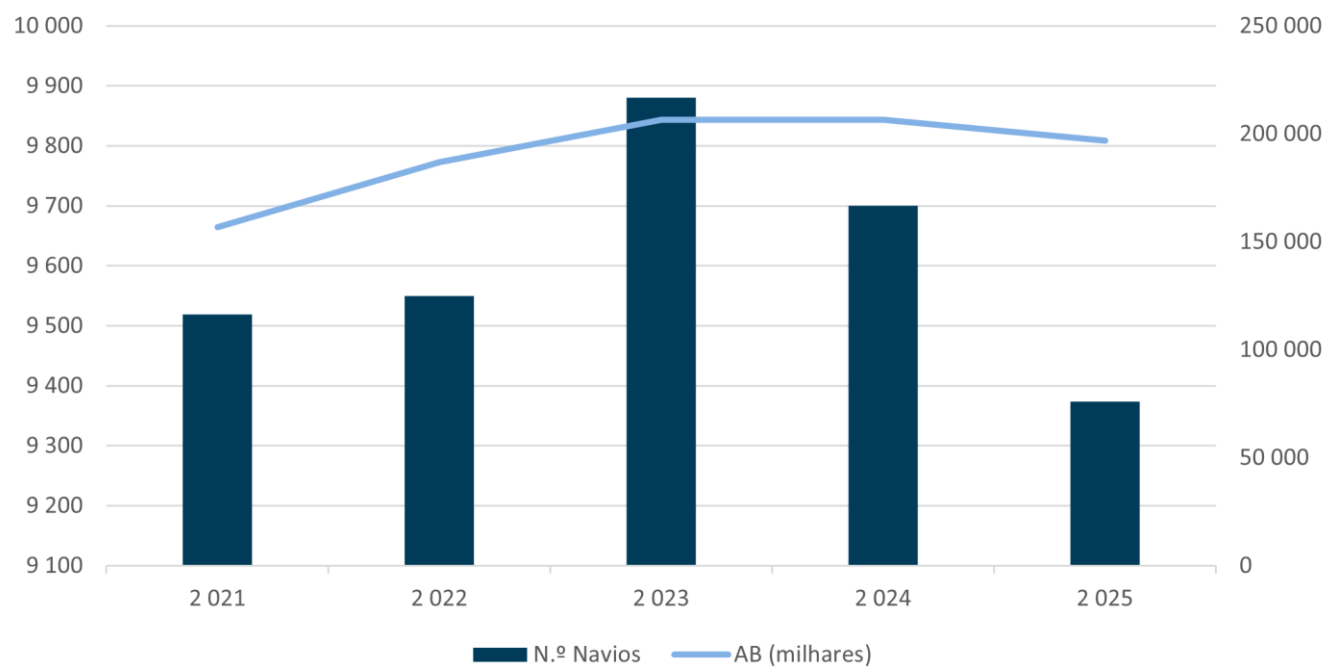
Gráfico 9 – Evolução do movimento de mercadorias no sistema portuário nacional no período de 2021-2025



Quadro 15 – Evolução tráfegos no sistema portuário nacional no período de 2021-2025

Ano	2021	2022	2023	2024	2025	Variações	
						Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25
CARGA (10³ ton)	85 663	85 234	83 355	90 816	82 037	-9,7%	-1,1%
Carga Geral	42 850	40 347	40 768	44 550	41 926	-5,9%	-0,5%
Contentorizada	34 771	32 444	33 306	37 053	34 427	-7,1%	-0,2%
Fracionada	6 108	5 973	5 637	5 771	5 448	-5,6%	-2,8%
Ro-Ro	1 970	1 930	1 824	1 727	2 052	18,8%	1,0%
Granéis Sólidos	12 883	14 542	14 320	13 508	13 407	-0,7%	1,0%
Minérios	1 162	1 100	1 395	1 065	1 050	-1,4%	-2,5%
Carvão	185	248	181	314	158	-49,5%	-3,7%
Produtos Agrícolas	4 727	4 800	5 512	5 161	5 403	4,7%	3,4%
Outros Granéis Sólidos	6 809	8 394	7 232	6 969	6 796	-2,5%	0,0%
Granéis Líquidos	29 931	30 345	28 268	32 757	26 704	-18,5%	-2,8%
Petróleo Bruto	9 325	9 996	9 449	10 679	8 596	-19,5%	-2,0%
Produtos Petrolíferos	18 277	12 227	12 626	16 352	12 640	-22,7%	-8,8%
Gás Liquefeito	0	5 455	4 421	4 210	4 178	-0,7%	
Outros Granéis Líquidos	2 329	2 666	1 772	1 517	1 290	-15,0%	-13,7%
CONTENTORES (10³ TEU)	3 103	2 961	2 981	3 272	3 076	-6,0%	-0,2%
N.º NAVIOS	9 519	9 550	9 880	9 700	9 373	-3,4%	-0,4%
AB (10³)	156 817	186 817	206 554	206 633	196 886	-4,7%	5,9%

Gráfico 10 – Evolução do movimento de navios no sistema portuário nacional no período de 2021-2025





4. **ENQUADRAMENTO** **IBÉRICO DA** **ATIVIDADE PORTUÁRIA**

4. 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 uma 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](#)).

4.1 Movimentação de Carga

Em termos comparativos, e com base nos dados consolidados do sistema portuário espanhol disponibilizados pelo *Puertos del Estado*, o tráfego portuário total em Espanha ascendeu, em 2025, a 541,2 milhões de toneladas, face a cerca de 542,1 milhões de toneladas em 2024, correspondendo a uma variação homóloga próxima de -0,2%.

Esta evolução evidencia uma estabilidade global do sistema espanhol, com ligeira contração agregada, substancialmente inferior à verificada no sistema portuário português (-9,7%), decorrendo a diferença de magnitude, em larga medida, da distinta estrutura funcional e dimensional dos dois sistemas (ver Quadro 16).

Isto poderá explicar-se pelo facto do sistema espanhol apresentar maior diversificação geográfica e setorial, dispersando o impacto de ajustamentos específicos por múltiplas autoridades portuárias, enquanto o sistema português evidencia maior concentração relativa em determinados portos e segmentos, designadamente no tráfego de *transshipment* e nos granéis líquidos energéticos.

Esta diferença tende a confirmar que a evolução nacional resulta sobretudo de ajustamentos concentrados e de exposição diferenciada a fluxos intercontinentais, não traduzindo deterioração estrutural da procura ibérica.

Quadro 16 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Anos de 2024 e 2025)

Sistema Portuário	Jan - Dez / 2024				Jan - Dez / 2025							
	Carga Geral mil ton	Granéis Sólidos mil ton	Granéis Líquidos mil ton	Totais mil ton	Carga Geral mil ton	Var. (%)	Granéis Sólidos mil ton	Var. (%)	Granéis Líquidos mil ton	Var. (%)	Totais mil ton	Var. (%)
Portugal	44 550	13 508	32 757	90 816	41 926	-5,9%	13 407	-0,7%	26 704	-18,5%	82 037	-9,7%
Espanha	278 508	84 764	178 788	542 060	278 848	0,1%	81 874	-3,4%	180 436	0,9%	541 158	-0,2%

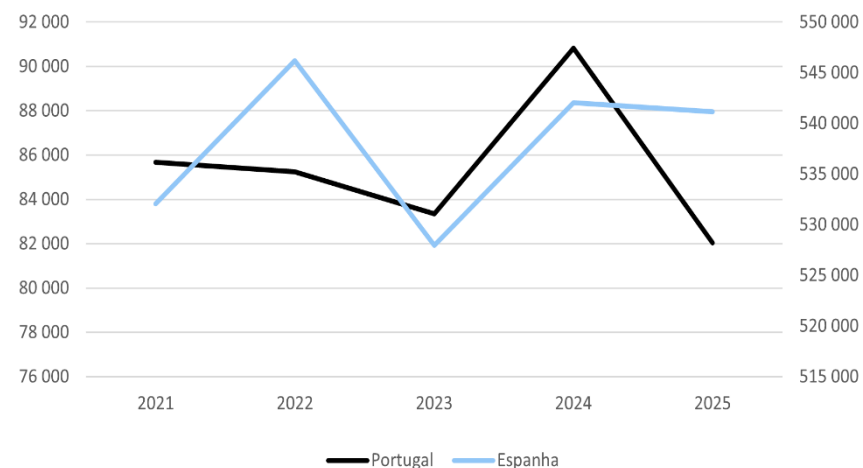
Anota-se, igualmente, que os portos espanhóis movimentaram cerca de 6,6 vezes mais que o sistema portuário nacional, o que poderá ser comparado com um rácio de 4,5 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Bruto, denotando uma maior intensidade portuária relativamente ao sistema portuário português, superiormente à que seria explicada apenas pela dimensão da economia ou da população, tendo a ver com diversos fatores, como sejam o peso das exportações e importações, uma maior base industrial pesada, um maior papel enquanto *hub* logístico internacional e maior massa crítica logística, bem como um maior volume de *transshipment*.

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

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -5,9%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que cresceu +0,1%
- 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, -0,7% (PT) e -3,4% (ES); e
- Nos Granéis Líquidos, observa-se, de novo, uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o desempenho do sistema portuário nacional (-18,5%) pior que o observado no conjunto dos portos espanhóis (+0,9%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +1,7% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal essa evolução foi negativa (-4,2%) (ver Gráfico 11).

Gráfico 11
Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos
(Janeiro-Dezembro)



4.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que, em 2025, cresceu +2,7% em relação ao ano anterior, totalizando 18,6 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -6% dos portos nacionais, que movimentaram 3,1 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 17).

Quadro 17 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Anos de 2024 e 2025)

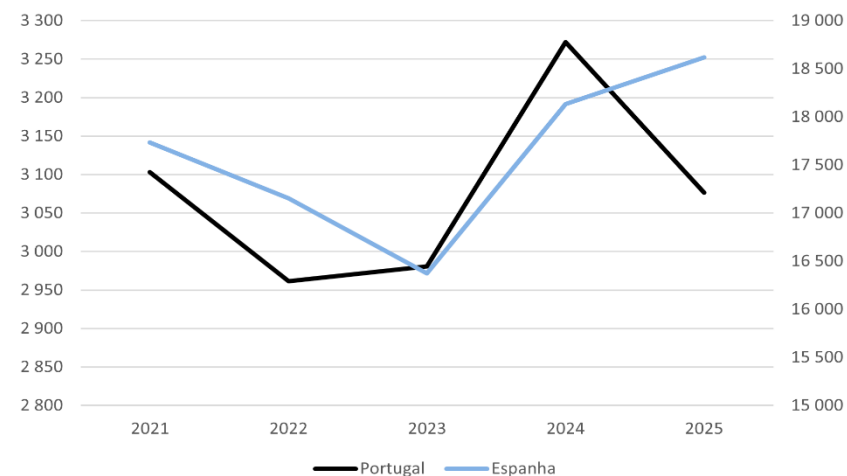
Sistema Portuário	Jan - Dez / 2024 mil TEU	Jan - Dez / 2025 mil TEU	Variação (%)
Portugal	3 272	3 076	-6,0%
<i>Hinterland</i>	1 730	1 740	0,5%
<i>Transhipment</i>	1 542	1 337	-13,3%
Espanha	18 132	18 616	2,7%
<i>Hinterland</i>	8 458	9 003	6,4%
<i>Transhipment</i>	9 674	9 614	-0,6%

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: +0,5%; Espanha: +6,4%).

No caso do tráfego de *transhipment*, ambos os sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-13,3%), quando comparado com Espanha (-0,6%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários, desde 2021, apenas os portos espanhóis ganharam tráfego (+5%), comparativamente com a ligeira contração (-0,9%) dos portos portugueses (ver Gráfico 12).

Gráfico 12 – Contentores movimentados (10³TEU) nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Janeiro-Dezembro)





ANEXO I

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Dez.2025		Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%	
Carga Contentorizada	1 788	-1 069	-37,4%	34 427	100,0% 42,0%	-2 626	-7,1%	
Viana do Castelo				0	0,0%	0	-68,0%	
Leixões	516	-63	-10,9%	7 096	20,6%	-69	-1,0%	
Aveiro	0	0		0	0,0%	-98	-99,8%	
Figueira da Foz		-12	-100,0%	75	0,2%	-51	-40,6%	
Lisboa	448	46	11,4%	5 145	14,9%	149	3,0%	
Setúbal	114	-9	-7,2%	1 557	4,5%	-32	-2,0%	
Sines	710	-1 031	-59,2%	20 553	59,7%	-2 525	-10,9%	
Faro		0				0		
Carga Fraccionada	529	60	12,8%	5 448	100,0% 6,6%	-323	-5,6%	
Viana do Castelo	15	2	11,3%	179	3,3%	2	1,1%	
Leixões	118	12	11,7%	1 088	20,0%	-352	-24,4%	
Aveiro	167	41	33,1%	1 758	32,3%	94	5,6%	
Figueira da Foz	83	-20	-19,6%	980	18,0%	5	0,6%	
Lisboa	11	-33	-74,5%	298	5,5%	14	4,8%	
Setúbal	131	57	76,5%	1 128	20,7%	-74	-6,2%	
Sines	4	1	32,8%	14	0,3%	-8	-36,9%	
Faro		0		2	0,0%	-3	-56,3%	
Ro-Ro	138	-10	-6,8%	2 052	100,0% 2,5%	324	18,8%	
Viana do Castelo	0	0	216,7%	0	0,0%	0	13,4%	
Leixões	98	-1	-1,0%	1 485	72,4%	289	24,1%	
Aveiro		0			0,0%	0		
Figueira da Foz		0			0,0%	0		
Lisboa	2	0	-3,3%	29	1,4%	-2	-5,5%	
Setúbal	35	-10	-21,2%	506	24,7%	27	5,7%	
Sines	2	1	26,7%	31	1,5%	10	45,7%	
Faro		0			0,0%	0		
Totais	2 455	-1 019	-29,3%	41 926	51,1%	-2 624	-5,9%	

Granéis Sólidos	Dez.2025		Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%	
Minérios	96	5	5,9%	1 050	100,0%	-14	-1,4%	
					1,3%			
Viana do Castelo		-4	-100,0%	11	1,0%	7	156,0%	
Leixões	46	0	0,8%	559	53,2%	61	12,2%	
Aveiro		0			0,0%	0		
Figueira da Foz		0			0,0%	0		
Lisboa		0			0,0%	0		
Setúbal	49	9	23,0%	480	45,7%	62	14,8%	
Sines		0			0,0%	-144	-100,0%	
Faro		0			0,0%	0		
Carvão	0	-45	-100,0%	158	100,0%	-155	-49,5%	
					0,2%			
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		-45	-100,0%	143	90,1%	-171	-54,5%	
Sines		0		16	9,9%	16		
Faro		0			0,0%	0		
Produtos Agrícolas	650	39	6,4%	5 403	100,0%	242	4,7%	
					6,6%			
Viana do Castelo		0		6	0,1%	-15	-70,9%	
Leixões	125	47	59,3%	690	12,8%	-10	-1,5%	
Aveiro	158	-2	-1,1%	1 329	24,6%	272	25,7%	
Figueira da Foz		0		24	0,5%	19	329,3%	
Lisboa	367	-6	-1,5%	3 354	62,1%	59	1,8%	
Setúbal		0			0,0%	-78	-100,0%	
Sines		0			0,0%	-4	-100,0%	
Faro		0			0,0%	0		
Outros Granéis Sólidos	485	-45	-8,5%	6 796	100,0%	-173	-2,5%	
					8,3%			
Viana do Castelo	34	25	275,9%	126	1,9%	28	29,1%	
Leixões	76	-36	-31,9%	999	14,7%	-33	-3,2%	
Aveiro	68	2	3,1%	1 097	16,1%	-68	-5,9%	
Figueira da Foz	31	-24	-43,8%	821	12,1%	-140	-14,6%	
Lisboa	107	-23	-17,5%	1 354	19,9%	64	5,0%	
Setúbal	140	2	1,8%	2 085	30,7%	-62	-2,9%	
Sines	29	8	37,4%	313	4,6%	59	23,5%	
Faro		0			0,0%	-22	-100,0%	
Totais	1 230	-46	-3,6%	13 407	16,3%	-101	-0,7%	

Granéis Líquidos	Dez. 2025		Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%	
Petróleo Bruto	641	-419	-39,5%	8 596	100,0%	-2 083	-19,5%	
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	641	-419	-39,5%	8 595	100,0%	-2 084	-19,5%	
Faro		0			0,0%	0		
Produtos Petrolíferos	917	-108	-10,5%	12 640	100,0%	-3 712	-22,7%	
Viana do Castelo		0		30	0,2%	12	62,6%	
Leixões	142	-67	-31,9%	1 939	15,3%	-260	-11,8%	
Aveiro	67	27	70,3%	826	6,5%	226	37,6%	
Figueira da Foz		0			0,0%	0		
Lisboa	85	-3	-3,3%	1 083	8,6%	15	1,4%	
Setúbal	3	-14	-81,4%	105	0,8%	0	-0,2%	
Sines	620	-52	-7,7%	8 656	68,5%	-3 704	-30,0%	
Faro		0			0,0%	0		
Gás Liquefeito	363	-9	-2,3%	4 178	100,0%	-31	-0,7%	
Viana do Castelo		0			0,0%	0		
Leixões	12	0	0,0%	142	3,4%	18	14,3%	
Aveiro	16	0	2,2%	166	4,0%	-18	-9,8%	
Figueira da Foz		0			0,0%	0		
Lisboa		-2	-100,0%	14	0,3%	-6	-28,6%	
Setúbal		0			0,0%	0		
Sines	335	-7	-2,2%	3 856	92,3%	-25	-0,7%	
Faro		0			0,0%	0		
Outros Granéis Líquidos	84	-78	-47,9%	1 290	100,0%	-227	-15,0%	
Viana do Castelo		0			0,0%	-4	-100,0%	
Leixões	2	-11	-83,7%	16	1,3%	-11	-39,7%	
Aveiro	36	-35	-49,0%	688	53,4%	-139	-16,8%	
Figueira da Foz		0		9	0,7%	-4	-30,4%	
Lisboa	22	1	3,3%	255	19,7%	-80	-23,8%	
Setúbal	17	-28	-62,8%	210	16,2%	-9	-4,0%	
Sines	8	-5	-38,2%	112	8,7%	18	19,6%	
Faro		0			0,0%	0		
Totais	2 005	-613	-23,4%	26 704	32,6%	-6 053	-18,5%	



ANEXO II

EVOLUÇÃO DOS TRÁFEGOS PORTUÁRIOS ENTRE 2021-2025

Porto \ Ano	2021	2022	2023	2024	2025	Variações	
						Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25
SISTEMA PORTUÁRIO							
CARGA (ton)	85 663 315	85 233 591	83 355 079	90 815 911	82 037 331	-9,7%	-1,1%
Carga Geral	42 849 527	40 346 851	40 767 545	44 550 487	41 926 155	-5,9%	-0,5%
Contentorizada	34 771 402	32 443 692	33 305 823	37 052 701	34 426 785	-7,1%	-0,2%
Fracionada	6 107 921	5 972 818	5 637 374	5 770 510	5 447 779	-5,6%	-2,8%
Ro-Ro	1 970 204	1 930 341	1 824 348	1 727 276	2 051 591	18,8%	1,0%
Granéis Sólidos	12 882 632	14 542 172	14 319 538	13 508 114	13 406 983	-0,7%	1,0%
Minérios	1 162 027	1 099 610	1 394 712	1 064 779	1 050 366	-1,4%	-2,5%
Carvão	184 578	248 016	181 256	313 605	158 426	-49,5%	-3,7%
Produtos Agrícolas	4 727 140	4 800 101	5 511 804	5 160 690	5 402 533	4,7%	3,4%
Outros Granéis Sólidos	6 808 887	8 394 445	7 231 766	6 969 040	6 795 658	-2,5%	0,0%
Granéis Líquidos	29 931 156	30 344 568	28 267 996	32 757 310	26 704 193	-18,5%	-2,8%
Petróleo Bruto	9 324 558	9 996 183	9 448 811	10 678 703	8 595 939	-19,5%	-2,0%
Produtos Petrolíferos	18 277 411	12 226 739	12 625 693	16 351 670	12 639 811	-22,7%	-8,8%
Gás Liquefeito	0	5 455 205	4 421 405	4 209 559	4 178 294	-0,7%	
Outros Granéis Líquidos	2 329 187	2 666 441	1 772 087	1 517 378	1 290 149	-15,0%	-13,7%
CONTENTORES (TEU)	3 102 876	2 961 362	2 980 767	3 271 974	3 076 352	-6,0%	-0,2%
N.º NAVIOS	9 519	9 550	9 880	9 700	9 373	-3,4%	-0,4%
AB	156 816 987	186 817 227	206 553 757	206 633 039	196 885 576	-4,7%	5,9%
VIANA DO CASTELO							
CARGA (ton)	376 775	439 634	306 753	322 111	351 972	9,3%	-1,7%
Carga Geral	175 748	227 773	155 473	177 137	179 008	1,1%	0,5%
Contentorizada	31		11	125	40	-68,0%	6,6%
Fracionada	175 717	227 763	155 293	176 705	178 620	1,1%	0,4%
Ro-Ro		10	169	307	348	13,4%	
Granéis Sólidos	149 924	173 422	124 936	122 834	142 771	16,2%	-1,2%
Minérios	756		502	4 241	10 859	156,0%	94,7%
Carvão							
Produtos Agrícolas	5 887	33 227	32 279	21 173	6 168	-70,9%	1,2%
Outros Granéis Sólidos	143 281	140 195	92 155	97 420	125 744	29,1%	-3,2%
Granéis Líquidos	51 103	38 439	26 344	22 140	30 193	36,4%	-12,3%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos	51 103	38 439	26 344	18 568	30 193	62,6%	-12,3%
Gás Liquefeito							
Outros Granéis Líquidos				3 572		-100,0%	
N.º NAVIOS	250	252	222	196	247	26,0%	-0,3%
AB	859 215	1 134 911	965 270	960 680	1 275 741	32,8%	10,4%

Porto \ Ano	2021	2022	2023	2024	2025	Variações	
						Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25
LEIXÕES							
CARGA (ton)	15 183 157	14 891 161	14 660 586	14 382 556	14 016 878	-2,5%	-2,0%
Carga Geral	9 937 610	9 702 654	9 708 314	9 801 539	9 669 796	-1,3%	-0,7%
Contentorizada	7 112 011	7 036 327	6 992 826	7 165 144	7 096 416	-1,0%	-0,1%
Fracionada	1 296 515	1 208 540	1 390 571	1 439 966	1 088 062	-24,4%	-4,3%
Ro-Ro	1 529 084	1 457 787	1 324 917	1 196 429	1 485 318	24,1%	-0,7%
Granéis Sólidos	2 530 583	2 835 971	2 495 691	2 230 169	2 248 102	0,8%	-2,9%
Minérios	557 344	539 849	650 494	498 351	559 185	12,2%	0,1%
Carvão							
Produtos Agrícolas	562 620	660 104	658 495	699 973	689 582	-1,5%	5,2%
Outros Granéis Sólidos	1 410 619	1 636 018	1 186 702	1 031 845	999 335	-3,2%	-8,3%
Granéis Líquidos	2 714 964	2 352 536	2 456 581	2 350 848	2 098 980	-10,7%	-6,2%
Petróleo Bruto	244 802	53 418	17 922		1 010		-74,7%
Produtos Petrolíferos	2 226 625	2 141 495	2 296 416	2 199 529	1 939 470	-11,8%	-3,4%
Gás Liquefeito		129 618	128 593	124 467	142 307	14,3%	
Outros Granéis Líquidos	243 537	28 005	13 650	26 852	16 193	-39,7%	-49,2%
CONTENTORES (TEU)	717 830	713 468	701 813	715 121	707 423	-1,1%	-0,4%
N.º NAVIOS	2 426	2 430	2 390	2 332	2 258	-3,2%	-1,8%
AB	26924423	33057004	34274344	35064842	35109023	0,1%	6,9%
AVEIRO							
CARGA (ton)	5 679 050	5 893 167	5 562 909	5 596 247	5 864 612	4,8%	0,8%
Carga Geral	1 973 392	2 151 681	1 795 086	1 761 839	1 758 095	-0,2%	-2,8%
Contentorizada	12	4 979	154 667	97 694	150	-99,8%	88,0%
Fracionada	1 973 380	2 146 702	1 640 419	1 664 145	1 757 945	5,6%	-2,8%
Ro-Ro							
Granéis Sólidos	2 227 402	2 248 210	2 328 553	2 222 491	2 425 898	9,2%	2,2%
Minérios							
Carvão							
Produtos Agrícolas	814 365	174 023	1 159 229	1 056 848	1 328 716	25,7%	13,0%
Outros Granéis Sólidos	1 413 037	2 074 187	1 169 324	1 165 643	1 097 182	-5,9%	-6,1%
Granéis Líquidos	1 478 256	1 493 276	1 439 270	1 611 917	1 680 619	4,3%	3,3%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos	815 545	80 604	514 598	600 522	826 378	37,6%	0,3%
Gás Liquefeito		33 819	147 978	183 868	165 866	-9,8%	
Outros Granéis Líquidos	662 711	1 378 853	776 694	827 527	688 375	-16,8%	1,0%
CONTENTORES (TEU)	1	215	18 553	12 050	19	-99,8%	108,8%
N.º NAVIOS	1 058	845	1 021	959	972	1,4%	-2,1%
AB	5810047	4934386	6432591	6414334	6432445	0,3%	2,6%

Porto \ Ano	2021	2022	2023	2024	2025	Variações	
						Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25
FIGUEIRA DA FOZ							
CARGA (ton)	1 813 722	2 200 650	2 032 643	2 081 311	1 910 207	-8,2%	1,3%
Carga Geral	1 109 301	1 135 010	1 116 235	1 100 717	1 055 020	-4,2%	-1,2%
Contentorizada	170 954	159 222	134 441	125 968	74 847	-40,6%	-18,7%
Fracionada	938 347	975 788	981 794	974 749	980 173	0,6%	1,1%
Ro-Ro							
Granéis Sólidos	694 523	1 050 383	916 408	967 345	845 963	-12,5%	5,1%
Minérios							
Carvão							
Produtos Agrícolas	11 673	14 339	5 997	5 700	24 471	329,3%	20,3%
Outros Granéis Sólidos	682 850	1 036 044	910 411	961 645	821 492	-14,6%	4,7%
Granéis Líquidos	9 898	15 257	0	13 249	9 224	-30,4%	-1,7%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos							
Gás Liquefeito							
Outros Granéis Líquidos	9 898	15 257		13 249	9 224	-30,4%	-1,7%
CONTENTORES (TEU)	21 403	20 734	18 242	18 535	11 240	-39,4%	-14,9%
N.º NAVIOS	417	464	442	438	423	-3,4%	0,4%
AB	1522633	1666448	1566040	1592624	1509329	-5,2%	-0,2%
LISBOA							
CARGA (ton)	9 430 604	10 721 230	11 416 574	11 317 821	11 531 211	1,9%	5,2%
Carga Geral	3 856 958	4 099 235	4 652 377	5 311 915	5 472 510	3,0%	9,1%
Contentorizada	3 691 676	3 914 264	4 441 400	4 996 560	5 145 273	3,0%	8,7%
Fracionada	165 282	184 971	210 977	284 776	298 337	4,8%	15,9%
Ro-Ro				30 579	28 900	-5,5%	
Granéis Sólidos	4 412 684	5 292 465	5 127 206	4 584 207	4 707 388	2,7%	1,6%
Minérios							
Carvão							
Produtos Agrícolas	3 307 624	3 872 502	3 515 730	3 294 756	3 353 596	1,8%	0,3%
Outros Granéis Sólidos	1 105 060	1 419 963	1 611 476	1 289 451	1 353 792	5,0%	5,2%
Granéis Líquidos	1 160 962	1 329 530	1 636 991	1 421 699	1 351 313	-5,0%	3,9%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos	739 145	914 402	1 025 652	1 067 732	1 082 536	1,4%	10,0%
Gás Liquefeito				19 831	14 162	-28,6%	
Outros Granéis Líquidos	421 817	415 128	611 339	334 136	254 615	-23,8%	-11,9%
CONTENTORES (TEU)	367 268	395 597	419 430	460 783	481 371	4,5%	7,0%
N.º NAVIOS	1 683	2 037	2 236	2 269	2 210	-2,6%	7,0%
AB	23211206	45649917	52660850	54828987	52918458	-3,5%	22,9%

Porto \ Ano	2021	2022	2023	2024	2025	Variações	
						Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25
SETÚBAL							
CARGA (ton)	6 580 404	6 202 431	6 320 205	6 551 896	6 214 814	-5,1%	-1,4%
Carga Geral	3 708 505	3 371 046	3 277 351	3 270 398	3 191 602	-2,4%	-3,7%
Contentorizada	1 769 966	1 733 807	1 573 786	1 589 009	1 557 269	-2,0%	-3,1%
Fracionada	1 543 150	1 213 239	1 236 003	1 202 740	1 128 361	-6,2%	-7,5%
Ro-Ro	395 389	424 000	467 562	478 649	505 972	5,7%	6,4%
Granéis Sólidos	2 532 566	2 541 952	2 815 829	2 957 672	2 708 349	-8,4%	1,7%
Minérios	588 197	559 761	598 572	418 290	480 322	14,8%	-4,9%
Carvão	172 118	218 082	181 256	313 605	142 719	-54,5%	-4,6%
Produtos Agrícolas	22 070	34 444	137 882	78 240		-100,0%	-100,0%
Outros Granéis Sólidos	1 750 181	1 729 665	1 898 119	2 147 537	2 085 308	-2,9%	4,5%
Granéis Líquidos	339 333	289 433	227 025	323 826	314 863	-2,8%	-1,9%
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos	101 112	81 685	75 905	105 587	105 339	-0,2%	1,0%
Gás Liquefeito							
Outros Granéis Líquidos	238 221	207 748	151 120	218 239	209 524	-4,0%	-3,2%
CONTENTORES (TEU)	172 304	168 738	157 403	155 777	157 414	1,1%	-2,2%
N.º NAVIOS	1 697	1 512	1 625	1 600	1 533	-4,2%	-2,5%
AB	22057486	20710056	22364951	23278086	24897257	7,0%	3,1%
SINES							
CARGA (ton)	46 554 095	44 812 149	42 977 362	50 536 513	42 145 337	-16,6%	-2,5%
Carga Geral	22 088 013	19 659 452	20 059 705	23 121 677	20 597 824	-10,9%	-1,7%
Contentorizada	22 026 752	19 595 093	20 008 692	23 078 201	20 552 790	-10,9%	-1,7%
Fracionada	15 530	15 815	19 313	22 164	13 981	-36,9%	-2,6%
Ro-Ro	45 731	48 544	31 700	21 312	31 053	45,7%	-9,2%
Granéis Sólidos	289 442	326 600	435 872	401 205	328 512	-18,1%	3,2%
Minérios	15 730		145 144	143 897		-100,0%	-100,0%
Carvão	12 460	29 934			15 707		6,0%
Produtos Agrícolas	2 901	6 862	2 192	4 000		-100,0%	-100,0%
Outros Granéis Sólidos	258 351	289 804	288 536	253 308	312 805	23,5%	4,9%
Granéis Líquidos	24 176 640	24 826 097	22 481 785	27 013 631	21 219 001	-21,5%	-3,2%
Petróleo Bruto	9 079 756	9 942 765	9 430 889	10 678 703	8 594 929	-19,5%	-1,4%
Produtos Petrolíferos	14 343 881	8 970 114	8 686 778	12 359 732	8 655 895	-30,0%	-11,9%
Gás Liquefeito		5 291 768	4 144 834	3 881 393	3 855 959	-0,7%	
Outros Granéis Líquidos	753 003	621 450	219 284	93 803	112 218	19,6%	-37,9%
CONTENTORES (TEU)	1 824 070	1 662 610	1 665 326	1 909 708	1 718 885	-10,0%	-1,5%
N.º NAVIOS	1 949	1 927	1 866	1 839	1 651	-10,2%	-4,1%
AB	81956984	83248652	93393568	90088998	79755309	-11,5%	-0,7%

Porto \ Ano	2021	2022	2023	2024	2025	Variações	
						Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25
PORTIMÃO							
N.º NAVIOS	24	64	55	57	73	28,1%	32,1%
AB	244 437	1 288 775	1 270 293	790 178	1 407 430	78,1%	54,9%
FARO							
CARGA (ton)	45 508	73 169	78 047	27 456	2 300	-91,6%	-52,6%
Carga Geral	0	0	3 004	5 265	2 300	-56,3%	
Contentorizada							
Fracionada			3 004	5 265	2 300	-56,3%	
Ro-Ro							
Granéis Sólidos	45 508	73 169	75 043	22 191	0	-100,0%	-100,0%
Minérios							
Carvão							
Produtos Agrícolas		4 600					
Outros Granéis Sólidos	45 508	68 569	75 043	22 191		-100,0%	-100,0%
Granéis Líquidos	0	0	0	0	0		
Petróleo Bruto							
Produtos Petrolíferos							
Gás Liquefeito							
Outros Granéis Líquidos							
N.º NAVIOS	15	19	23	10	6	-40,0%	-20,5%
AB	40 603	61 464	58 441	28 644	13 029	-54,5%	-24,7%



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

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

www.amt-autoridade.pt