

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

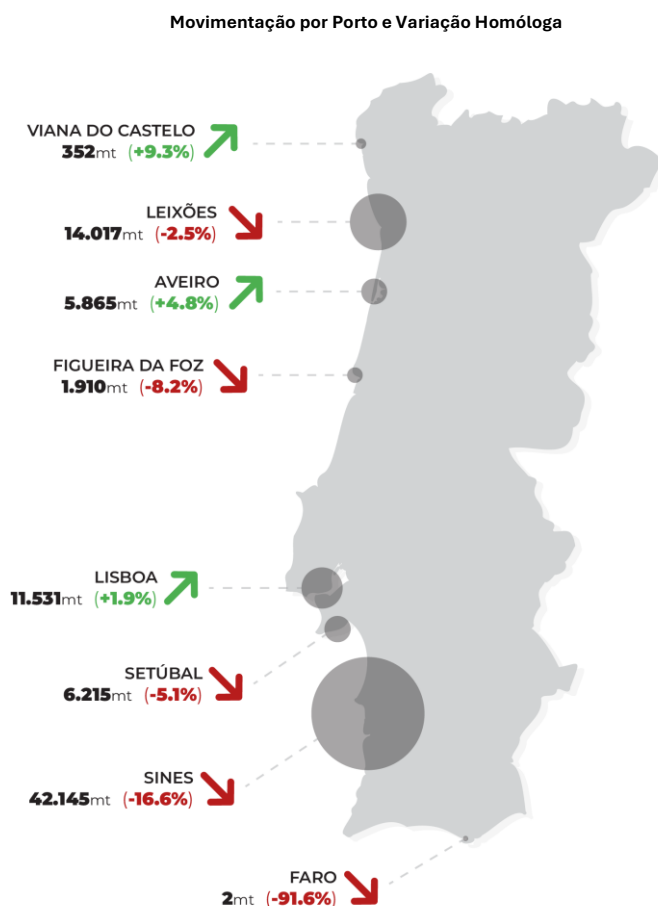
DEZEMBRO E BALANÇO DE 2025; E PERSPETIVAS PARA 2026

EM 2025, O DESEMPENHO DO SISTEMA PORTUÁRIO COMERCIAL DO CONTINENTE FOI EXPRESSIVAMENTE INFLUENCIADO PELOS ACONTECIMENTOS GEOPOLÍTICOS MUNDIAIS, FIXANDO-SE EM 82 MILHÕES DE TONELADAS, CORRESPONDENDO A -9,7% FACE A 2024, EXPONDO VULNERABILIDADES QUE NÃO SÃO APENAS DE PROCURA, MAS TAMBÉM DE CAPACIDADE DE RESPOSTA DO ECOSISTEMA LOGÍSTICO QUANDO OCORREM CHOQUES SIMULTÂNEOS.

Este ano 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.

A contração verificada 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 TEU (unidade equivalente do contentor de 20 pés), -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 (-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.

Porém, não foi apenas a geopolítica a produzir efeitos, concorrendo também 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.

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.

2025 vem confirmar 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.

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 UE , 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.

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.

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.

Importa 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.

A recente Estratégia da UE para os Portos (2026) 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.

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 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.

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+), 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.

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.

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 (civil e militar) 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.

Os dados supramencionados podem também ser consultados, em forma de relatórios dinâmicos, no Observatório da AMT, disponível em: <https://observatorio.amt-autoridade.pt/>

AMT, 26 de março de 2026

Consultar: [Relatório de Acompanhamento do Mercado Portuário. Dezembro e Balanço de 2025, e Perspetivas para 2026.](#)