

RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

MAIO, 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. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	9
2.1 Movimento Geral de Carga	10
Por Porto	13
Por Tipologia de Carga	18
Por Tipologia de Carga e Porto	22
Fluxos de Embarque e de Desembarque	26
2.2 Movimento Geral de Contentores	29
Tráfego Total (TEU)	29
Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	31
2.3 Movimento Geral de Navios	34
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	39
3.1 Movimentação de Carga	40
3.2 Tráfego de Contentores	42
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	43



1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 7,6 milhões de toneladas em maio de 2026, correspondendo a uma redução de -1,3% face ao mesmo mês do ano anterior, acumulando 33,9 milhões de toneladas de carga no período de janeiro a maio, correspondendo a uma perda acumulada de carga de -3,3% (-1,2 milhões de toneladas) (ver Quadro 1).

O período janeiro-maio de 2026 permaneceu marcado por elevada instabilidade geopolítica e pelo agravamento dos riscos associados ao comércio e ao transporte marítimo. A escalada militar envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão afetou fortemente o tráfego no Estreito de *Ormuz*, com repercussões nos mercados energéticos, nos fretes, nos combustíveis marítimos, nos seguros e na previsibilidade das cadeias de abastecimento.

Esta situação veio sobrepor-se às perturbações já existentes no Mar Vermelho e no Estreito de

Bab el-Mandeb, mantendo sob pressão as ligações marítimas entre a Ásia e a Europa, e prolongando, em diversos serviços, os desvios pelo Cabo da Boa Esperança. Persistiram, assim, tempos de trânsito mais longos, maior consumo de combustível, absorção adicional da capacidade da frota e irregularidade das escalas portuárias.

Apesar de alguma resiliência do comércio mundial nos primeiros meses do ano, as perspetivas para 2026 tornaram-se menos favoráveis, refletindo o choque energético, o enfraquecimento da procura, as tensões comerciais e tarifárias, e o aumento da incerteza. No plano macroeconómico, mantiveram-se perspetivas de menor crescimento e maior inflação na Europa e em Portugal, num contexto de menor dinamismo da procura externa e de condições menos favoráveis aos fluxos comerciais e às atividades industriais e logísticas.

Paralelamente, prosseguiu a adaptação do transporte marítimo e dos portos às exigências de transição energética, descarbonização e

digitalização, com necessidades acrescidas de investimento e adaptação operacional. No âmbito europeu, manteve-se uma evolução portuária heterogénea, refletindo diferenças de especialização, exposição às redes intercontinentais, ligação ao *hinterland* e dependência dos mercados energéticos.

Ao nível da Península Ibérica, o sistema portuário espanhol apresentou, no período janeiro-maio, uma evolução global mais favorável do que o sistema portuário português, sustentada sobretudo pelos granéis líquidos e pelo movimento de contentores. Em Portugal, a variação acumulada permaneceu negativa, embora progressivamente menos intensa, refletindo de forma diferenciada o abrandamento da procura externa, a volatilidade dos mercados energéticos, as perturbações das rotas marítimas e a reorganização parcial dos serviços internacionais.

Neste contexto, o porto de Sines foi o que mais contribuiu para a quebra acumulada (-1,5 milhões de toneladas; -7,9%), tendo igualmente contribuído os portos da Figueira da Foz (-170 mil

toneladas; -21,3%), de Viana do Castelo (-16 mil toneladas; -11,3%) e de Leixões (-14 mil toneladas; -0,2%).

Em oposição e pela positiva, sublinha-se o crescimento nos portos de Aveiro (+346 mil toneladas; +14,7%), de Setúbal (+111 mil toneladas; +4,4%) e de Lisboa (+56 mil toneladas; +1,2%).

Em maio, o movimento de contentores cifrou-se em 303 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +2,6% (+8 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no período de janeiro a maio de 2026 de 1,2 milhões de TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -3,4%, mas mantendo uma tendência de recuperação já constatada últimos dois meses (ver Quadro 1).

A perda de tráfego acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines (-62 mil TEU; -8,6%), tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz (-4 mil TEU; -82,2%).

Sublinha-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificado nos portos de Leixões (+18 mil

TEU; +6,3%), de Setúbal (+2 mil TEU; +3,4%) e de Lisboa (+2 mil TEU; +1,1%).

Em maio do corrente ano registaram-se 910 escalas de navios, +2,9% do que no mesmo mês de 2025, correspondendo a um acumulado de 3 813 escalas no período de janeiro a maio, -2,2% do que no período homólogo do ano anterior. A evolução acumulada foi negativa na maioria dos portos nacionais, com exceção de Aveiro, Portimão e Faro (ver Quadro 1).

Este resultado representa também uma tendência de recuperação, na mesma linha do que já foi observado nos movimentos de carga e de contentores.

De forma sintética, serão de sublinhar as seguintes evoluções mais relevantes nos mercados portuários, considerados pelo binómio porto-tipologia de carga movimentada:

- O acréscimo de movimentação de Produtos Agrícolas (+219 mil toneladas; +15,9%) em Lisboa, e de Outros Granéis Sólidos (+197 mil toneladas; +41,8%) e de Produtos Petrolíferos (+103 mil toneladas; +38,8%) no porto de

Aveiro, bem como dos Minérios (+117 mil toneladas; +68,6%) no porto de Setúbal e da Carga Contentorizada (+105 mil toneladas; +3,5%) no porto de Leixões; e

- As reduções de diversas tipologias de carga no porto de Sines, concretamente da Carga Contentorizada (-790 mil toneladas; -8,9%), dos Produtos Petrolíferos (-329 mil toneladas; -9%) e do Petróleo Bruto (-274 mil toneladas; -6,5%).

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, no período de janeiro a maio de 2026, foram desembarcadas 20,5 milhões de toneladas, que representaram 60,6% do tráfego total, traduzindo uma quebra de movimentação de -1,4% (-283 mil toneladas) relativamente ao período homólogo de 2025, e embarcadas 13,4 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -6,2% (-888 mil toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação do desempenho comparativo entre os sistemas portuários nacional e espanhol no período de janeiro a maio de 2026, salvaguardadas as diferenças de dimensão entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho inferior, com uma redução de -3,3%, enquanto o sistema portuário espanhol apresentou um ligeiro incremento de +0,3%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que registou um crescimento de +2,8% da movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior, que se compara com a quebra de -3,4 % constatada no conjunto dos portos nacionais.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em maio e acumulado de 2026

Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	39	123	0,4%	-11,3%
Leixões	1.251	5.819	17,2%	-0,2%
Aveiro	547	2.692	7,9%	14,7%
Figueira da Foz	200	628	1,9%	-21,3%
Lisboa	1.018	4.839	14,3%	1,2%
Setúbal	539	2.608	7,7%	4,4%
Sines	4.020	17.190	50,7%	-7,9%
Faro		2	0,0%	0,0%
Total	7.614	33.902	100,0%	-3,3%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-0,0%	-1,8%	6,4%	-2,8%	-1,3%
Acumulado	-1,7%	-1,0%	5,7%	-5,8%	-3,3%

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	68,0	308,5	24,9%	6,3%
Aveiro				-100,0%
Figueira da Foz	0,3	0,9	0,1%	-82,2%
Lisboa	45,4	197,1	15,9%	1,1%
Setúbal	16,5	66,9	5,4%	3,4%
Sines	172,8	664,5	53,7%	-8,6%
Total	303,1	1.237,9	100,0%	-3,4%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-1,5%	0,4%	13,2%	-2,3%	2,6%
Acumulado	-1,1%	-5,9%	15,1%	-5,4%	-3,4%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	25	97	2,5%	-3,0%
Leixões	220	897	23,5%	-5,0%
Aveiro	100	450	11,8%	16,9%
Figueira da Foz	40	131	3,4%	-26,8%
Lisboa	206	906	23,8%	-2,8%
Setúbal	140	603	15,8%	-6,7%
Sines	162	683	17,9%	-0,3%
Faro	1	6	0,2%	500,0%
Portimão	16	40	1,0%	42,9%
Total	910	3.813	100,0%	-2,2%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	7,2%	3,1%	-3,3%	0,7%	2,9%
Acumulado	-0,8%	6,1%	-3,4%	-2,5%	-2,2%



2. **COMPORTAMENTO** **GERAL DO MERCADO** **PORTUÁRIO**

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente no período de janeiro a maio de 2026, 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.

10

2.1 Movimento Geral de Carga

Em maio de 2026, o sistema portuário comercial do continente movimentou 7,6 milhões de toneladas, correspondendo a uma redução de -1,3% face ao mesmo mês do ano anterior, acumulando 33,9 milhões de toneladas de carga no período de janeiro a maio, correspondendo a uma perda acumulada de carga de -3,3% (-1,2 milhões de toneladas) (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em maio e acumulado de 2026

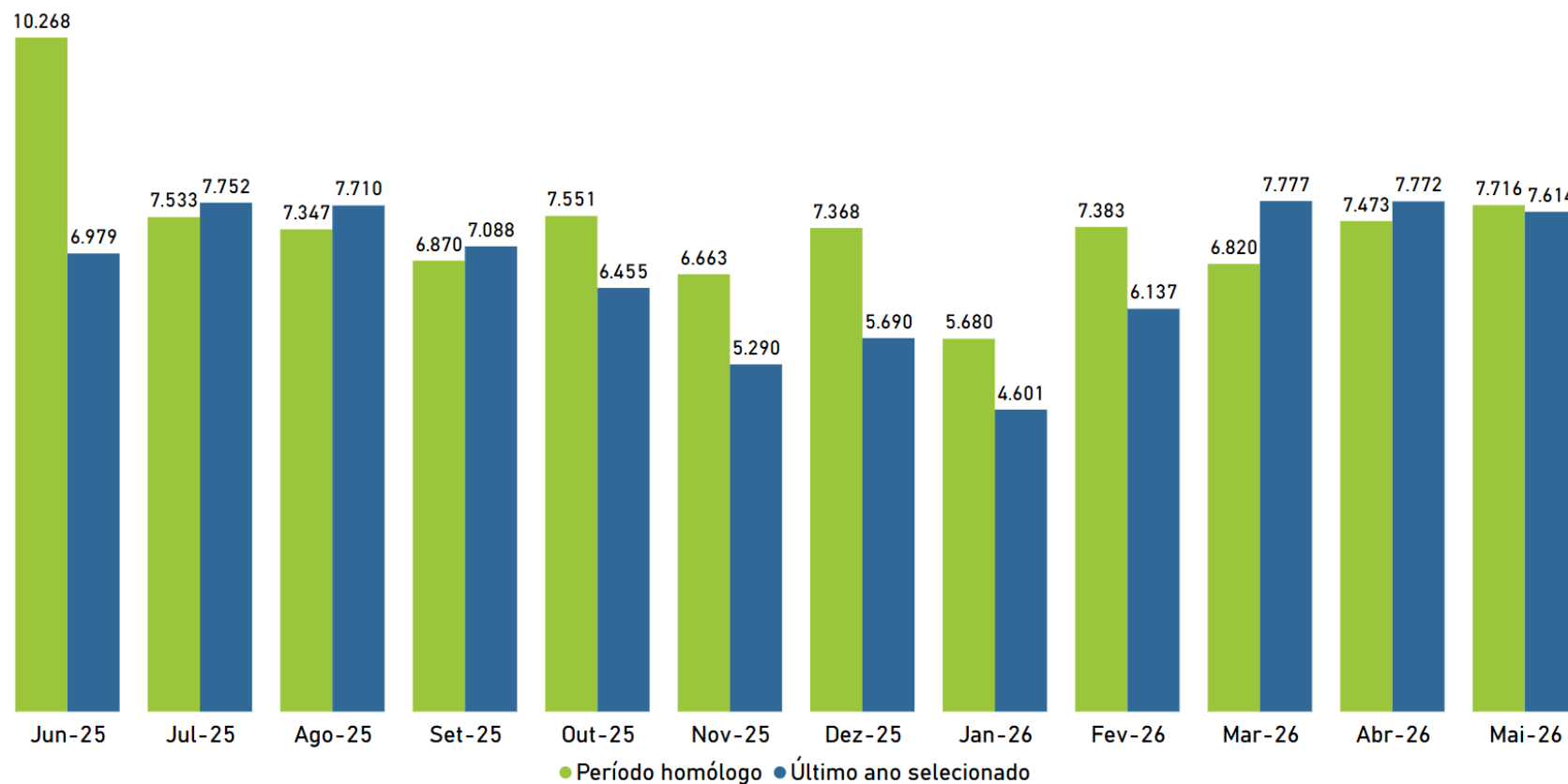
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo	39	123	0,4%	-11,3%
Leixões	1.251	5.819	17,2%	-0,2%
Aveiro	547	2.692	7,9%	14,7%
Figueira da Foz	200	628	1,9%	-21,3%
Lisboa	1.018	4.839	14,3%	1,2%
Setúbal	539	2.608	7,7%	4,4%
Sines	4.020	17.190	50,7%	-7,9%
Faro		2	0,0%	0,0%
Total	7.614	33.902	100,0%	-3,3%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-0,0%	-1,8%	6,4%	-2,8%	-1,3%
Acumulado	-1,7%	-1,0%	5,7%	-5,8%	-3,3%

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a maio de 2026 e períodos homólogos



No período janeiro-maio de 2026, o enquadramento internacional permaneceu marcado por elevada instabilidade geopolítica e por um agravamento dos riscos associados ao comércio e ao transporte marítimo. A escalada militar envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão, iniciada no final de fevereiro, provocou uma forte redução do tráfego no Estreito de *Ormuz*, que chegou a aproximar-se de uma situação de paralisação. Atendendo a que esta passagem assegura cerca de um quarto do comércio marítimo mundial de petróleo, bem como volumes relevantes de gás natural liquefeito e fertilizantes, as perturbações repercutiram-se nos mercados energéticos, nos fretes de navios-tanque, nos combustíveis marítimos, nos seguros e na previsibilidade das cadeias de abastecimento.

A instabilidade no Golfo Pérsico veio sobrepor-se às perturbações já existentes no Mar Vermelho e no Estreito de *Bab el-Mandeb*, mantendo sob pressão as ligações marítimas entre a Ásia e a Europa, e prolongando, em diversos serviços, os desvios pelo Cabo da Boa Esperança. A maior extensão das rotas continuou a traduzir-se em tempos de trânsito mais longos, maior consumo de combustível, absorção adicional da capacidade da frota e irregularidade das escalas, reforçando a exposição das cadeias logísticas a acontecimentos geopolíticos ocorridos em corredores marítimos estratégicos.

Apesar de o comércio mundial de mercadorias ter evidenciado alguma resiliência nos primeiros meses do ano, as perspetivas para 2026 tornaram-se menos favoráveis, refletindo o choque energético, o enfraquecimento da procura, a persistência de tensões comerciais e

tarifárias, e o aumento da incerteza. A antecipação de fluxos associada a alterações tarifárias e a procura de produtos tecnológicos sustentaram parcialmente a atividade, mas não afastaram os riscos de desaceleração, fragmentação geoeconómica e redirecionamento das cadeias de abastecimento, com impactos diferenciados entre regiões, setores e segmentos de transporte.

No plano macroeconómico, a Comissão Europeia reviu em baixa as perspetivas de crescimento e em alta a inflação, em resultado sobretudo do novo choque energético e da deterioração da confiança. Para Portugal, o Banco de Portugal manteve igualmente uma leitura de abrandamento da atividade e de agravamento das pressões inflacionistas, num contexto de menor dinamismo da procura externa, particularmente dos principais parceiros europeus. Este enquadramento permaneceu desfavorável aos fluxos comerciais e às atividades industriais e logísticas mais dependentes dos mercados internacionais.

Paralelamente, prosseguiu a adaptação do transporte marítimo e dos portos às exigências de transição energética, descarbonização e digitalização. O aprofundamento gradual da aplicação do regime europeu de comércio de licenças de emissão ao transporte marítimo e a execução do Regulamento *FuelEU Maritime* reforçaram os incentivos à utilização de combustíveis de menor intensidade carbónica, à eletrificação e à modernização das infraestruturas. Estas obrigações representam, contudo, necessidades acrescidas de investimento e de adaptação

operacional num período já caracterizado por custos energéticos elevados e forte incerteza.

No âmbito europeu, os indicadores disponíveis continuaram a revelar uma evolução portuária heterogénea entre regiões e segmentos de carga. Os portos mais expostos às grandes redes intercontinentais e ao tráfego de *transshipment* permaneceram particularmente sensíveis às alterações de rotas, escalas e serviços marítimos, enquanto os segmentos associados aos granéis energéticos refletiram a volatilidade dos mercados e a reorganização dos fluxos de abastecimento. A diversidade de especializações, ligações ao *hinterland* e exposição aos mercados externos contribuiu, assim, para resultados diferenciados entre as várias fachadas portuárias europeias.

Ao nível da Península Ibérica, os dados acumulados até maio apontam para uma evolução relativamente mais favorável do sistema portuário espanhol, que regressou a uma variação global ligeiramente positiva, sustentada sobretudo pelos granéis líquidos e pelo movimento de contentores, apesar das reduções observadas noutros segmentos. Em Portugal, manteve-se uma variação acumulada negativa, embora progressivamente menos intensa do que a registada no início do ano, sendo particularmente distinta a evolução entre o tráfego com o *hinterland*, mais resiliente, e as operações de *transshipment*, mais expostas às decisões das redes marítimas internacionais.

Neste enquadramento, os resultados do sistema portuário português relativos ao período janeiro-maio de 2026 refletem, em diferentes graus, a conjugação entre o abrandamento da procura externa, a volatilidade dos mercados energéticos, as perturbações das rotas marítimas e a reorganização parcial dos serviços internacionais, sem prejuízo das especificidades próprias de cada porto, tipologia de carga e segmento de tráfego.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nacional no período de janeiro a maio dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo (-1,2%), influenciada pelas quebras médias de tráfego na maioria das infraestruturas portuárias, concretamente: -45,4% em Faro, -7,5% na Figueira da Foz, -5,4% em Viana do Castelo, -2,5% em Sines e -1,7% em Leixões. Em oposição, foram registadas evoluções médias positivas em Lisboa (+3,2%), Aveiro (+2,8%) e Setúbal (+0,2%) (ver Quadro 3).

Por Porto

Sem prejuízo das limitações de interpretação decorrentes da sazonalidade dos mercados portuários, observou-se o seguinte desempenho por porto (ver Gráfico 2 e Quadro 4):

- **Sines**, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e com quota maioritária absoluta (50,7%) do movimento

portuário total, registou um movimento de 17,2 milhões de toneladas, representando ainda um decréscimo expressivo de tráfego (-1,5 milhões de toneladas; -7,9%). Este resultado ocorreu num contexto internacional desfavorável, no entanto, manteve-se a tendência de recuperação já observada nos últimos dois meses, assinalando-se o pendior de estabilização do movimento mensal em torno de 4 milhões de toneladas e maio como o mês de maior movimentação de contentores até ao momento;

- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 5,8 milhões de toneladas, configurando um decréscimo muito ligeiro de carga (-14 mil toneladas; -0,2%), resultante do balanço entre os crescimentos da Carga Contentorizada, dos Produtos Agrícolas e dos Minérios e as quebras, sobretudo, da Carga Fracionada, do tráfego Ro-Ro e do Gás Liquefeito;
- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 4,8 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +1,2% (+56 mil toneladas), essencialmente associado ao incremento de movimentação de Produtos Agrícolas, mas expressivamente mitigado pelas reduções na Carga Contentorizada, na Carga Fracionada e nos Outros Granéis Sólidos;
- **Aveiro**, manuseando 2,7 milhões de toneladas, registou um aumento de +14,7% (+346 mil toneladas), correspondendo ao maior aumento do sistema portuário no acumulado até maio e mantendo-se na quarta

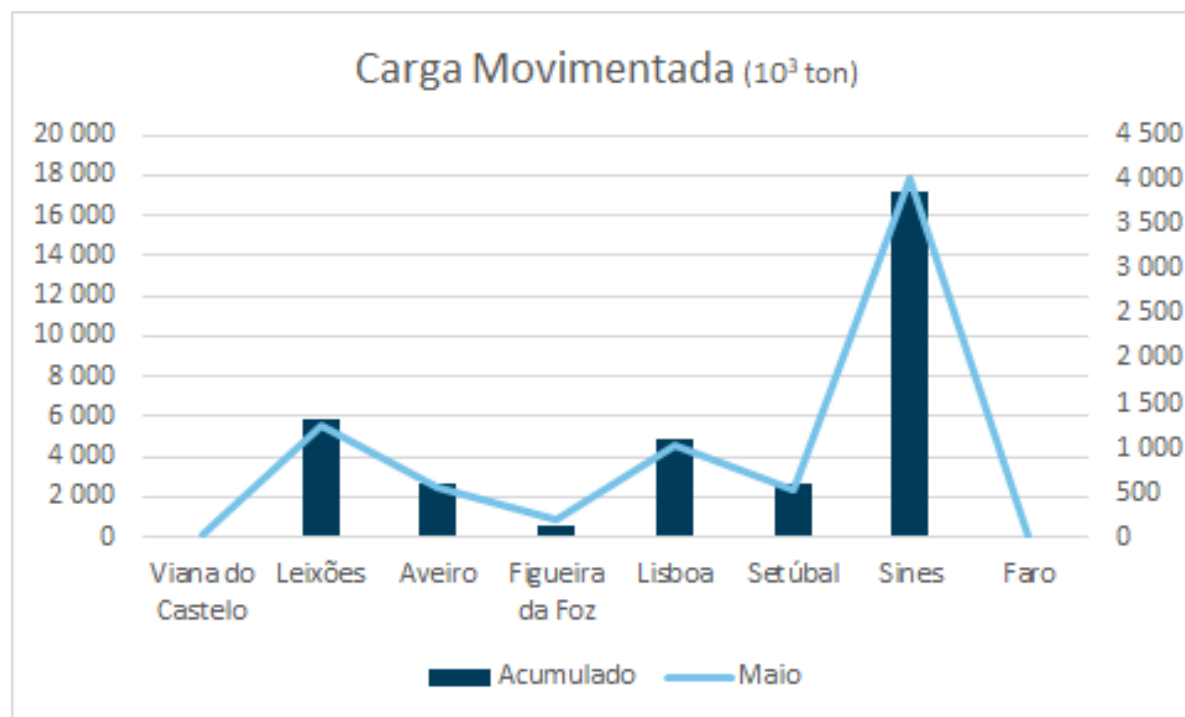
posição do *ranking* de movimentação de mercadorias, devido ao crescimento de diversos mercados, em especial dos Outros Granéis Sólidos;

- **Setúbal**, que movimentou 2,6 milhões de toneladas, registou um crescimento de +4,4% (+111 mil toneladas), suportado no crescimento das cargas a granel, com maior expressão nos Minérios, parcialmente mitigado pela redução constatada nos Outros Granéis Sólidos e na Carga Fracionada;
- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 628 mil toneladas de carga, registou uma quebra de -21,3% (-170 mil toneladas), que afetou todos os tipos de carga, principalmente a Carga Geral Fracionada e os Outros Granéis Sólidos;
- **Viana do Castelo**, com um movimento de 123 mil toneladas, teve uma quebra de -11,3% (-16 mil toneladas), com principal origem nos Outros Granéis Sólidos, tendo, no entanto, maio sido o mês de maior movimentação no acumulado dos primeiros cinco meses de 2026;
- **Faro**, sem registo de movimento em maio, manteve a movimentação de 2 mil toneladas de Carga Geral Fracionada.

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) entre janeiro e maio, no período 2022-2026

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	153	150	125	138	123	0,4 %	138	-5,4 %
⊕ Leixões	6.244	6.151	5.832	5.834	5.819	17,2 %	5.976	-1,7 %
⊕ Aveiro	2.407	2.465	2.345	2.347	2.692	7,9 %	2.451	2,8 %
⊕ Figueira da Foz	860	906	893	798	628	1,9 %	817	-7,5 %
⊕ Lisboa	4.264	5.008	4.593	4.783	4.839	14,3 %	4.698	3,2 %
⊕ Setúbal	2.586	2.773	2.750	2.497	2.608	7,7 %	2.643	0,2 %
⊕ Sines	19.039	17.716	20.660	18.673	17.190	50,7 %	18.656	-2,5 %
⊕ Faro	26	40	18	2	2	0,0 %	18	-45,4 %
Total	35.579	35.210	37.216	35.073	33.902	100,0 %	35.396	-1,2 %

Gráfico 2 – Carga movimentada (10³ ton) por porto em maio e acumulado de 2026



Quadro 4 – Carga movimentada por porto em maio e acumulado de 2026

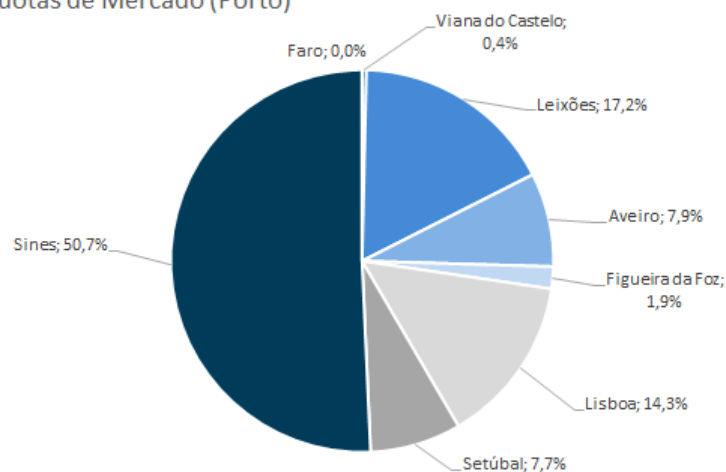
Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	39	0,5%	23 ●	140,2%	123	0,4%	-16 ●	-11,3%
⊕ Leixões	1.251	16,4%	-39 ●	-3,0%	5.819	17,2%	-14 ●	-0,2%
⊕ Aveiro	547	7,2%	125 ●	29,8%	2.692	7,9%	346 ●	14,7%
⊕ Figueira da Foz	200	2,6%	13 ●	7,0%	628	1,9%	-170 ▼	-21,3%
⊕ Lisboa	1.018	13,4%	-230 ▼	-18,4%	4.839	14,3%	56 ●	1,2%
⊕ Setúbal	539	7,1%	26 ●	5,0%	2.608	7,7%	111 ●	4,4%
⊕ Sines	4.020	52,8%	-20 ●	-0,5%	17.190	50,7%	-1.483 ▼	-7,9%
⊕ Faro					2	0,0%	0 ●	0,0%
Total	7.614	100,0%	-102 ▼	-1,3%	33.902	100,0%	-1.171 ▼	-3,3%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado de movimentação de mercadorias, com 50,7%, conforme anteriormente referido, seguindo-se, por ordem decrescente, os portos de Leixões (17,2%), de Lisboa (14,3%), de Aveiro (7,9%), de Setúbal (7,7%), da Figueira da Foz (1,9%), de Viana do Castelo (0,4%) e de Faro (~0%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Jan-Mai/2026)

Quotas de Mercado (Porto)



Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (41,1%), os Produtos Petrolíferos

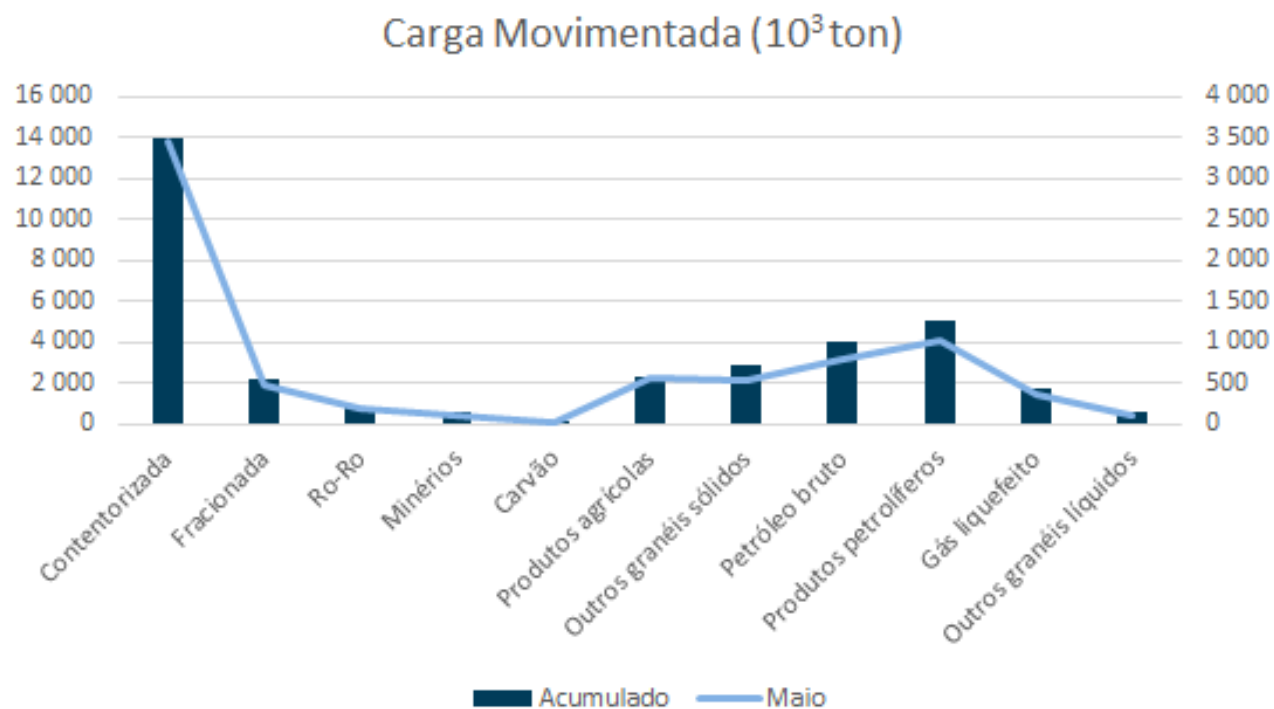
(14,7%) e o Petróleo Bruto (11,7%), que representam no seu conjunto 67,5% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, no período de janeiro a maio de 2026, todas registaram variações homólogas negativas, de, respetivamente, -5,3% (-777 mil toneladas), -4% (-208 mil toneladas) e -6,5% (-273 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,4%), dos Produtos Agrícolas (7%), da Carga Fracionada (6,3%) e do Gás Liquefeito (5%), registando-se evoluções favoráveis nos Produtos Agrícolas (+246 mil toneladas; +11,7%) e nos Outros Granéis Sólidos (+18 mil toneladas; +0,6%), e quebras na Carga Fracionada (-146 mil toneladas; -6,4%) e no Gás Liquefeito (-131 mil toneladas; -7,2%).

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

- O tráfego *Roll On – Roll Off* (Ro-Ro) verificou uma redução de -6,1% (-52 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se um crescimento de +31,2% (+129 mil toneladas);
- No Carvão verificou-se um incremento de +25,1% (+19 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram um crescimento de +0,8% (+4 mil toneladas).

Gráfico 4 – Carga movimentada (10³ ton) por tipologia em maio e acumulado de 2026



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em maio e acumulado de 2026

Período	Mensal				Acumulado			
Categoria AMT	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
 Carga geral	4.108	54,0%	85 	2,1%	16.872	49,8%	-975 	-5,5%
 Contentorizada	3.441	45,2%	88 	2,6%	13.920	41,1%	-777 	-5,3%
 Fracionada	482	6,3%	-1 	-0,2%	2.140	6,3%	-146 	-6,4%
 Ro-Ro	185	2,4%	-2 	-1,1%	811	2,4%	-52 	-6,1%
 Granéis sólidos	1.231	16,2%	51 	4,3%	5.850	17,3%	412 	7,6%
 Minérios	110	1,4%	5 	4,8%	543	1,6%	129 	31,2%
 Carvão	30	0,4%	30 		96	0,3%	19 	25,1%
 Produtos agrícolas	560	7,4%	50 	9,9%	2.359	7,0%	246 	11,7%
 Outros granéis sólidos	531	7,0%	-34 	-6,1%	2.852	8,4%	18 	0,6%
 Granéis líquidos	2.275	29,9%	-238 	-9,5%	11.181	33,0%	-608 	-5,2%
 Petróleo bruto	786	10,3%	-103 	-11,6%	3.961	11,7%	-273 	-6,5%
 Produtos petrolíferos	1.018	13,4%	-92 	-8,3%	4.987	14,7%	-208 	-4,0%
 Gás liquefeito	371	4,9%	4 	1,2%	1.688	5,0%	-131 	-7,2%
 Outros granéis líquidos	100	1,3%	-47 	-31,8%	545	1,6%	4 	0,8%
Total	7.614	100,0%	-102 	-1,3%	33.902	100,0%	-1.171 	-3,3%

 < -100 -100 ≤  ≤ +100  > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no período de janeiro a maio de 2026:

- A categoria da Carga Geral totalizou 16,9 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -5,5% (-975 mil toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -5,3% (-777 mil toneladas), para um total de 13,9 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-790 mil toneladas; -8,9%), mas também, em menor expressão, em Lisboa (-86 mil toneladas; -4%) e na Figueira da Foz (-20 mil toneladas; -61,5%), apenas parcialmente contrabalançada com os crescimentos nos portos de Leixões (+105 mil toneladas; +3,5%) e de Setúbal (+15 mil toneladas; +2,4%).

A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -6,4% (-146 mil toneladas), para um movimento de 2,1 milhões de toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos da Figueira da Foz (-85 mil toneladas; -20,3%), de Leixões (-68 mil toneladas; -14,9%), de Setúbal (-31 mil toneladas; -7%) e de Lisboa (-18 mil toneladas; -15,3%), constatando-se, em oposição, a evolução positiva em Aveiro (+53 mil toneladas; +6,9%), Sines (+3 mil toneladas; +46,2%) e Viana do Castelo (+1 mil toneladas; +1,1%).

O tráfego Ro-Ro verificou igualmente um desempenho negativo, de -6,1% (-52 mil toneladas), totalizando 811 mil toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-59 mil

toneladas; -9,3%) e de Sines (-7 mil toneladas; -46,3%), parcialmente mitigadas pelas evoluções favoráveis em Setúbal (+12 mil toneladas; +5,6%) e Lisboa (+2 mil toneladas; +17,8%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 5,9 milhões de toneladas, verificaram um incremento de +7,6% (+412 mil toneladas) relativamente ao período de janeiro a maio de 2025, devido à evolução favorável constatada em todas as suas tipologias de carga.

Mais concretamente, a movimentação dos Outros Granéis Sólidos, totalizando 2,9 milhões de toneladas, cresceu +0,6% (+18 mil toneladas), com suporte no incremento nos portos de Aveiro (+197 mil toneladas; +41,8%) e de Sines (+21 mil toneladas; +19,7%), parcialmente mitigado pelas quebras em Lisboa (-80 mil toneladas; -13,9%), Figueira da Foz (-47 mil toneladas; -14,3%), Setúbal (-46 mil toneladas; -5,4%), Viana do Castelo (-16 mil toneladas; -26,4%) e Leixões (-11 mil toneladas; -2,5%).

Os Produtos Agrícolas, num total de movimentação de 2,4 milhões de toneladas, também observaram um crescimento, neste caso de +11,7% (+246 mil toneladas), com base nos acréscimos de tráfego observados em Lisboa (+219 mil toneladas; +15,9%), Leixões (+35 mil toneladas; +14,2%) e Aveiro (+4 mil toneladas; +0,82%), sendo apenas constatada uma quebra neste mercado na Figueira da Foz (-12 mil toneladas; -100%).

Os Minérios, com um movimento de 543 mil toneladas, cresceram +31,2% (+129 mil toneladas), com suporte na evolução favorável verificada nos portos de Setúbal (+117 mil toneladas; +68,6%) e de Leixões (+12 mil toneladas; +4,8%).

Ainda, no Carvão, observou-se um incremento de +25,1% (+19 mil toneladas), para um total de 96 mil toneladas, suportado no crescimento de +57,5% (+35 mil toneladas) no porto de Setúbal, mantendo-se Sines ainda sem atividade nesta tipologia de carga no corrente ano (-16 mil toneladas; -100%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, totalizando 11,2 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -5,2% (-608 mil toneladas), observaram-se decréscimos em todas as tipologias, com exceção dos Outros Granéis Líquidos, vindo a maior penalização do Petróleo Bruto, exclusivamente operado no porto de Sines, com 4 milhões de toneladas, que sofreu uma redução de -6,5% (-273 mil toneladas).

Na mesma linha, nos Produtos Petrolíferos, com um movimento global de 5 milhões de toneladas, verificou-se uma quebra de -4% (-208 mil toneladas), em consequência da redução essencialmente observada em Sines (-329 mil toneladas; -9%) e, marginalmente, em Leixões (-10 mil toneladas; -1,3%) e Viana do Castelo (-1 mil toneladas; -5,5%), parcialmente compensada pelos incrementos nos mercados dos

portos de Aveiro (+103 mil toneladas; +38,8%), de Setúbal (+22 mil toneladas; +75,7%) e de Lisboa (+7 mil toneladas; +1,6%).

Verificou-se ainda uma quebra no Gás Liquefeito (-131 mil toneladas; -7,2%), para um movimento de 1,7 milhões de toneladas, em consequência, essencialmente, da redução observada no porto de Sines (-90 mil toneladas; -5,4%), e para a qual contribuíram também as reduções observadas em Leixões (-19 mil toneladas; -24,6%), Aveiro (-18 mil toneladas; -30,1%) e Lisboa (-4 mil toneladas; -48%).

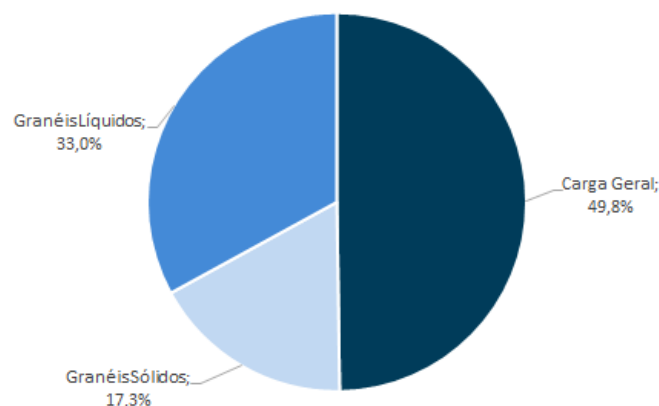
Os Outros Granéis Líquidos constituíram a única tipologia que contrariou a tendência regressiva, tendo aumentado +0,8% (+4 mil toneladas), movimentando globalmente 545 mil toneladas, com suporte nos incrementos verificados em Lisboa (+16 mil toneladas; +16,4%) e Aveiro (+7 mil toneladas; +2,3%), parcialmente mitigados pelas reduções observadas nos portos de Setúbal (-12 mil toneladas; -13,3 %) e da Figueira da Foz (-6 mil toneladas; -79%).

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 49,8% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17,3% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Jan-Mai/2026)

Quotas de Mercado (Carga)



Considerando cada mercado como o binómio porto-tipo de carga, observaram-se crescimentos em 23 mercados, no valor global de +984 mil toneladas, a par de uma quebra em 29 mercados, representando -2,2 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período homólogo de 2025, de -1,2 milhões de toneladas, ou seja, -3,3%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2026)

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	66	0,4%	44	0,8%	12	0,1%	123	0,4%
Leixões	4 025	23,9%	970	16,6%	825	7,4%	5 819	17,2%
Aveiro	828	4,9%	1 150	19,7%	714	6,4%	2 692	7,9%
Figueira da Foz	345	2,0%	281	4,8%	2	0,0%	628	1,9%
Lisboa	2 178	12,9%	2 087	35,7%	574	5,1%	4 839	14,3%
Setúbal	1 286	7,6%	1 192	20,4%	130	1,2%	2 608	7,7%
Sines	8 141	48,3%	125	2,1%	8 923	79,8%	17 190	50,7%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	16 872	49,8% 100,0%	5 850	17,3% 100,0%	11 181	33,0% 100,0%	33 902	100,0%

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Jan-Mai/2026)

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	66	1,3%	4 025	-0,5%	828	6,9%	345	-23,3%	2 178	-4,5%	1 286	-0,4%	8 141	-8,9%	2	0,0%	16 872	-5,5%
Contentorizada		-100,0%	3 066	3,5%		-100,0%	13	-61,5%	2 064	-4,0%	654	2,4%	8 124	-8,9%			13 920	-5,3%
Fracionada	66	1,1%	388	-14,9%	828	6,9%	333	-20,3%	101	-15,3%	414	-7,0%	8	46,2%	2	0,0%	2 140	-6,4%
Ro-Ro	0	142,7%	571	-9,3%					14	17,8%	218	5,6%	9	-46,3%			811	-6,1%
Granéis sólidos	44	-26,4%	970	3,9%	1 150	21,2%	281	-17,3%	2 087	7,1%	1 192	9,8%	125	4,1%	0		5 850	7,6%
Minérios			254	4,8%							289	68,6%					543	31,2%
Carvão											96	57,5%		-100,0%			96	25,1%
Produtos agrícolas			286	14,2%	483	0,8%		-100,0%	1 591	15,9%							2 359	11,7%
Outros granéis sólidos	44	-26,4%	430	-2,5%	668	41,8%	281	-14,3%	496	-13,9%	807	-5,4%	125	19,7%			2 852	0,6%
Granéis líquidos	12	-5,5%	825	-3,3%	714	14,7%	2	-79,0%	574	3,4%	130	7,8%	8 923	-7,2%	0		11 181	-5,2%
Petróleo bruto			0										3 961	-6,5%			3 961	-6,5%
Produtos petrolíferos	12	-5,5%	758	-1,3%	367	38,8%			459	1,6%	50	75,7%	3 341	-9,0%			4 987	-4,0%
Gás liquefeito			58	-24,6%	42	-30,1%			4	-48,0%			1 585	-5,4%			1 688	-7,2%
Outros granéis líquidos			9	1,8%	306	2,3%	2	-79,0%	111	16,4%	80	-13,3%	37	-0,6%			545	0,8%
Total Geral	123	-11,3%	5 819	-0,2%	2 692	14,7%	628	-21,3%	4 839	1,2%	2 608	4,4%	17 190	-7,9%	2	0,0%	33 902	-3,3%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41,1%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -5,3% em relação ao período de janeiro a maio do ano anterior, e onde se constatarem reduções de tráfego nos portos de Sines, de Lisboa e da Figueira da Foz, mitigadas pelos incrementos em Leixões e Setúbal.

A Carga Fracionada, que representa 6,3% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado uma redução global de -6,4%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos da Figueira da Foz, de Leixões, de Setúbal e de Lisboa, apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Aveiro, Sines e Viana do Castelo.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,4%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -9,3%, tendo igualmente sido acompanhado pelas reduções verificadas no mercado de Sines, mas parcialmente contrariadas pelas evoluções favoráveis em Setúbal e Lisboa, saldando-se na globalidade este tráfego numa quebra de -6,1%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,6% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram uma evolução positiva com origem nos mercados associados aos portos de Setúbal e de Leixões.

O Carvão, representando apenas 0,3% da carga do sistema portuário, observou um crescimento de +25,1%, suportado na evolução favorável no

porto de Setúbal, mas parcialmente mitigado pela quebra verificada em Sines.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 7% do tráfego total, cresceram +11,7%, com base nos acréscimos registados nos portos de Lisboa, de Leixões e de Aveiro, observando-se apenas uma redução no mercado portuário da Figueira da Foz.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,4% do tráfego do sistema portuário, observaram um incremento de +0,6%, suportado pelo crescimento nos portos de Aveiro e de Sines, e parcialmente atenuado pelas reduções constatadas nos portos de Lisboa, da Figueira da Foz, de Setúbal, de Viana do Castelo e de Leixões.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,7% do movimento total, registou uma quebra de -6,5%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,7% do movimento de carga no sistema portuário, observaram uma redução de -4%, devido à quebra no porto de Sines, e, marginalmente, de Leixões e de Viana do Castelo, sem prejuízo da sua atenuação pelas evoluções favoráveis em Aveiro, Setúbal e Lisboa.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão mais reduzida, em

Leixões, Aveiro e Lisboa, tendo observado uma quebra de -7,2%, devido às reduções verificadas em todas as referidas instalações portuárias.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se um crescimento de +0,8%, suportado nas evoluções favoráveis dos mercados portuários de Lisboa e de Aveiro, atenuadas pelas reduções observadas em Setúbal e na Figueira da Foz.

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

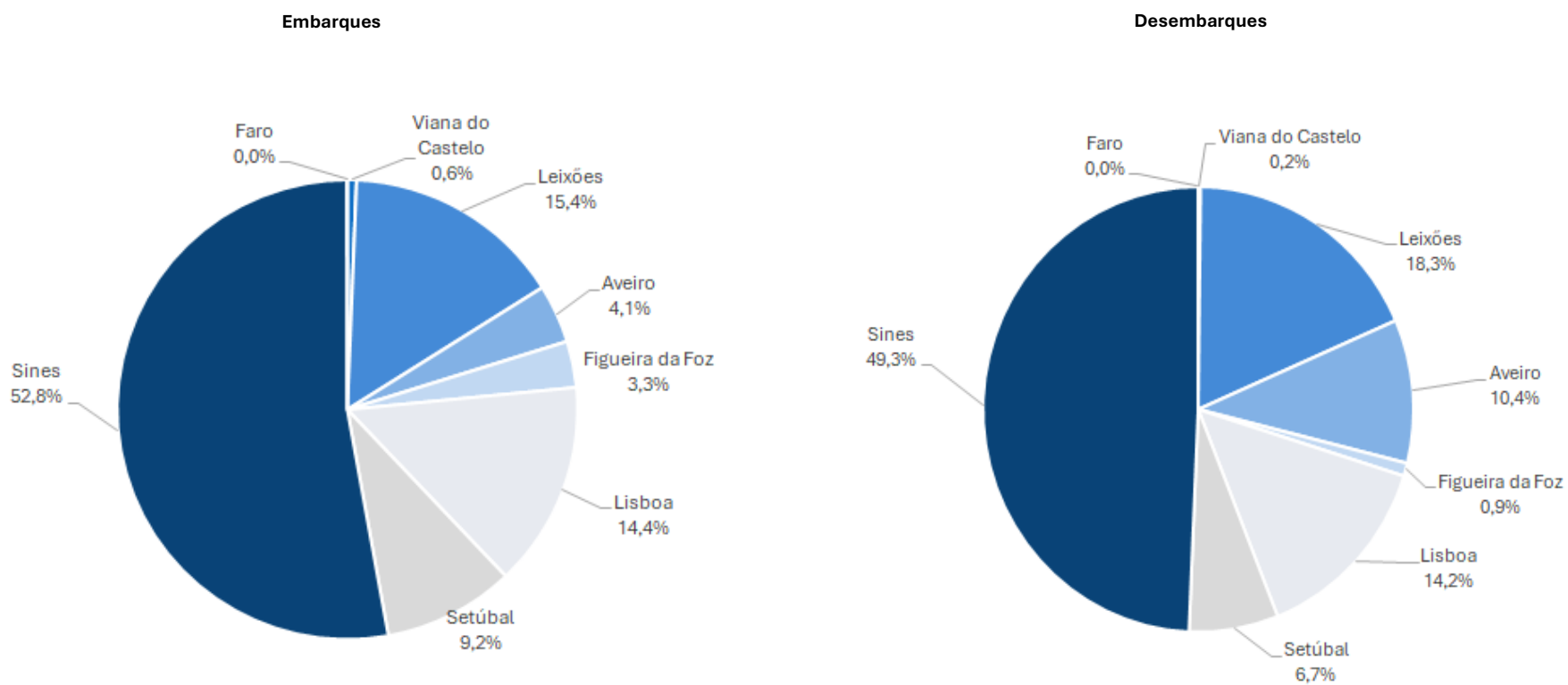
Fluxos de Embarque e Desembarque

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

O volume de desembarques registado no período de janeiro a maio de 2026, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,6% do movimento portuário e registou um total de 20,5 milhões de toneladas, representando uma quebra de -1,4% (-283 mil toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 13,4 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -6,2% (-888 mil toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Jan-Mai/2026)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Jan-Mai/2026)

Porto \ Fluxo	Jan-Mai / 2026 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	86	37	70,0%	30,0%	16	22,2%	-31	-45,9%
Leixões	2 063	3 756	35,5%	64,5%	-24	-1,2%	10	0,3%
Aveiro	550	2 143	20,4%	79,6%	38	7,4%	308	16,8%
Figueira da Foz	435	193	69,2%	30,8%	-67	-13,4%	-102	-34,6%
Lisboa	1 930	2 909	39,9%	60,1%	-165	-7,9%	221	8,2%
Setúbal	1 234	1 374	47,3%	52,7%	49	4,1%	62	4,7%
Sines	7 058	10 132	41,1%	58,9%	-733	-9,4%	-750	-6,9%
Faro	2				0			
Total Geral	13 358	20 544	39,4%	60,6%	-888	-6,2%	-283	-1,4%

2.2 Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 41,1%, e ainda parte da quota de 2,4% relativa ao tráfego 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)

Em maio, o movimento de contentores cifrou-se em 303 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +2,6% (+8 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no período de janeiro a maio de 2026 de 1,2 milhões de TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -3,4%, mas mantendo uma tendência de recuperação já constatada últimos dois meses (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

A perda de tráfego acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines (-62 mil TEU; -8,6%), tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz (-4 mil TEU; -82,2%).

Quadro 9 – Contentores movimentados em maio e acumulado de 2026

Contentores movimentados (10³ TEU)

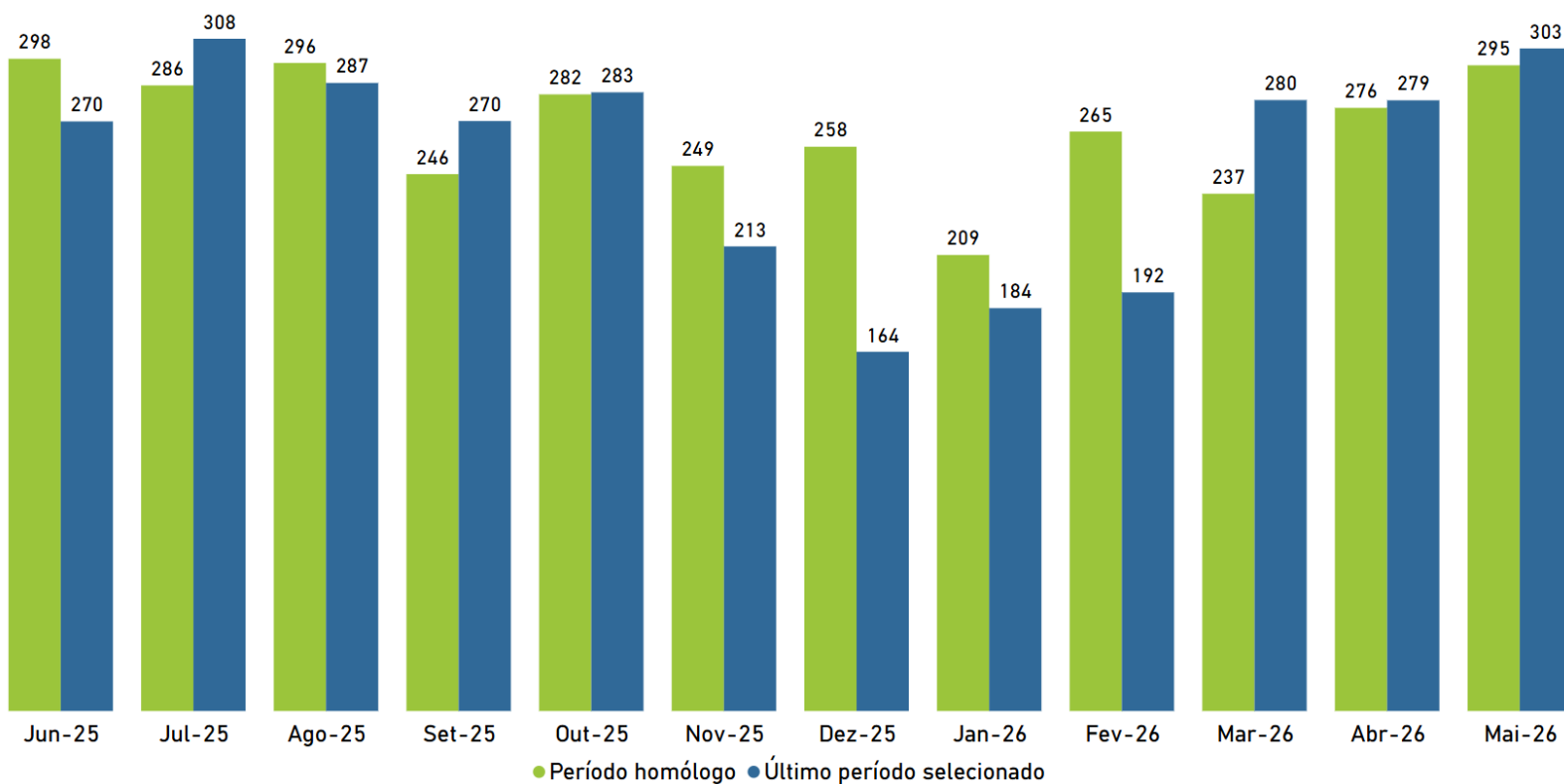
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	68,0	308,5	24,9%	6,3%
Aveiro				-100,0%
Figueira da Foz	0,3	0,9	0,1%	-82,2%
Lisboa	45,4	197,1	15,9%	1,1%
Setúbal	16,5	66,9	5,4%	3,4%
Sines	172,8	664,5	53,7%	-8,6%
Total	303,1	1.237,9	100,0%	-3,4%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-1,5%	0,4%	13,2%	-2,3%	2,6%
Acumulado	-1,1%	-5,9%	15,1%	-5,4%	-3,4%

Sublinha-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificado nos portos de Leixões (+18 mil TEU; +6,3%), de Setúbal (+2 mil TEU; +3,4%) e de Lisboa (+2 mil TEU; +1,1%).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a maio de 2026 e períodos homólogos



Se analisarmos os primeiros cinco meses dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência quase neutra (-0,3%), resultado do balanço entre as evoluções médias desfavoráveis nos portos da Figueira da Foz (-41,1%), de Sines (-1,4%) e de Setúbal (-1,4%), e a tendência positiva em Lisboa (+4,5%) e Leixões (+0,2%) (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 movimento de contentores com o *hinterland* no período de janeiro a maio de 2026 ascendeu a 726 mil TEU, correspondendo a 58,6% do tráfego total, e foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 40%, seguindo-se Lisboa, com 25,6%, e Sines, com 25,2%. Num patamar inferior situaram-se Setúbal, com 9,1%, e a Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,1%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 27,5%, 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 segmento de tráfego com o *hinterland* cresceu globalmente +1,7%, suportado nos incrementos em Leixões (+10,4%), Setúbal (+5,2%) e Lisboa (+0,7%), parcialmente atenuado pelas quebras na Figueira da Foz (-82,2%) e Sines (-7,7%), a par da atual ausência de movimentação de contentores em Aveiro.

O movimento de contentores em operações de *transshipment*, cifrado em 512 mil TEU, correspondeu a 41,4% do tráfego total de contentores do sistema portuário e teve especial preponderância em Sines, onde representou 72,5% do tráfego do porto. Estas operações ocorreram ainda em Leixões, Lisboa e Setúbal, com proporções de 5,9%, 5,7% e 1,6%, respetivamente.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 94%, a que se seguem os portos de Leixões (3,5%), de Lisboa (2,2%), e de Setúbal (0,2%).

Este segmento de tráfego registou uma quebra global de -9,9%, concretamente -49,8% em Setúbal, -33,1% em Leixões e -8,9% em Sines, tendo sido exceção a esta tendência o porto de Lisboa, onde o *transshipment* de contentores cresceu +7,5%.

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) entre janeiro e maio, no período 2022-2026

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Leixões	305,9	289,1	285,5	290,2	308,5	24,9%	295,8	0,2%
Aveiro		5,7	9,0	0,0			2,9	
Figueira da Foz	7,6	8,3	7,7	5,1	0,9	0,1%	5,9	-41,1%
Lisboa	165,3	162,3	182,3	195,0	197,1	15,9%	180,4	4,5%
Setúbal	70,9	68,3	65,0	64,7	66,9	5,4%	67,1	-1,4%
Sines	702,1	644,2	806,1	726,8	664,5	53,7%	708,7	-1,4%
Total	1.251,8	1.177,8	1.355,6	1.281,8	1.237,9	100,0%	1.261,0	-0,3%

Quadro 11 – Contentores movimentados para o *hinterland* e em *transshipment* (Jan-Mai/2026)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	290	94,1%	40,0%	10,4%	18	5,9%	3,5%	-33,1%	309
Aveiro			0,0%	-100,0%			0,0%		0
Figueira da Foz	1	100,0%	0,1%	-82,2%		0,0%	0,0%		1
Lisboa	186	94,3%	25,6%	0,7%	11	5,7%	2,2%	7,5%	197
Setúbal	66	98,4%	9,1%	5,2%	1	1,6%	0,2%	-49,8%	67
Sines	183	27,5%	25,2%	-7,7%	481	72,5%	94,0%	-8,9%	664
Total Geral	726	58,6%	100,0%	1,7%	512	41,4%	100,0%	-9,9%	1 238

2.3 Movimento Geral de Navios

Em maio do corrente ano registaram-se 910 escalas de navios, +2,9% do que no mesmo mês de 2025, correspondendo a um acumulado de 3 813 escalas no período de janeiro a maio, -2,2% do que no período homólogo do ano anterior. A evolução acumulada foi negativa na maioria dos portos nacionais, com exceção de Aveiro, Portimão e Faro (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

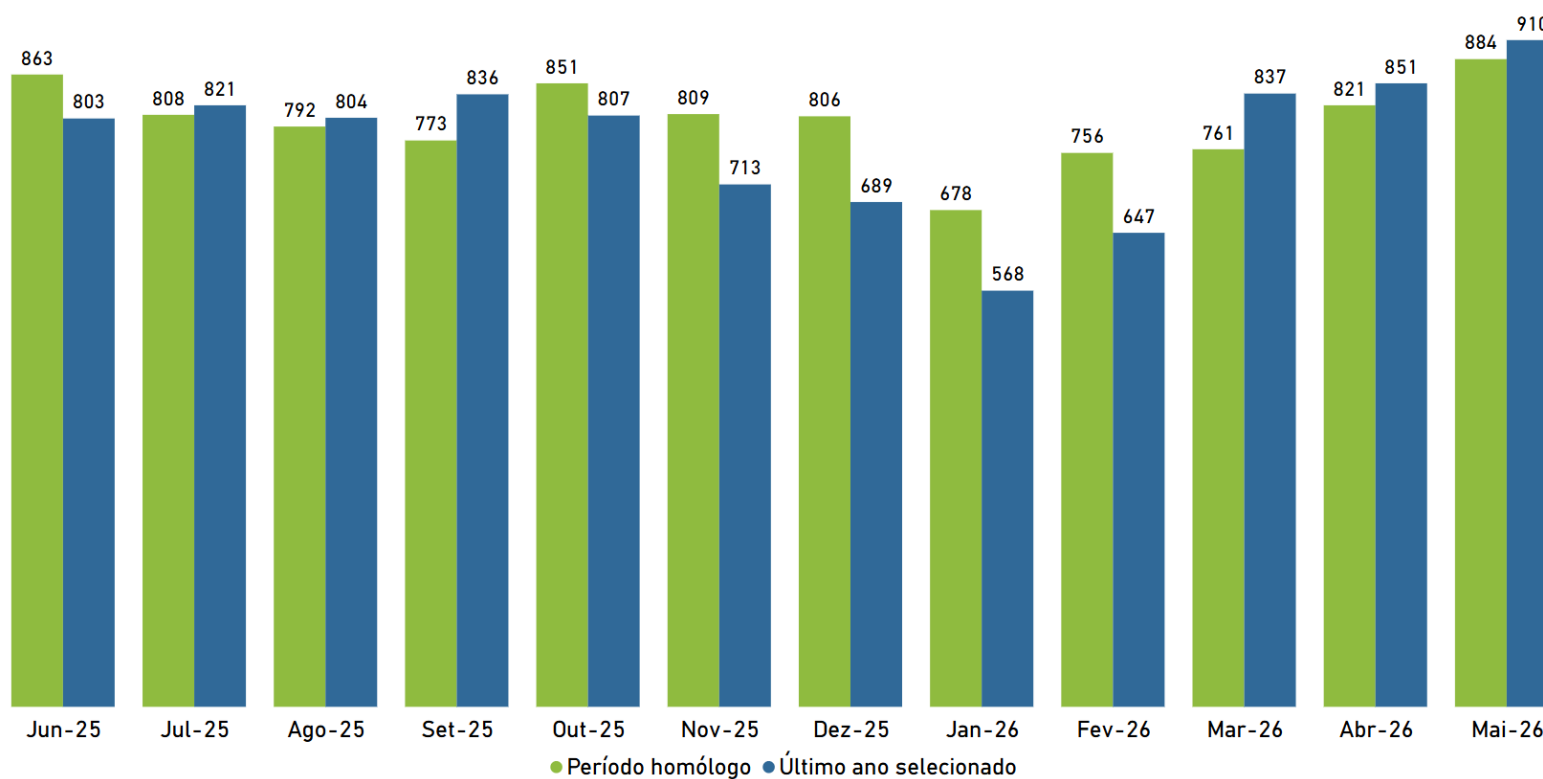
Este resultado representa também uma tendência de recuperação, na mesma linha do que já foi observado nos movimentos de carga e de contentores.

Analisando o período de janeiro a maio dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma ligeira tendência de redução do número de navios que escalam o sistema portuário (-0,6%), influenciada pelas quebras em vários portos, concretamente: Figueira da Foz (-8%), Sines (-3,9%), Faro (-3,8%), Leixões (-2,3%), Setúbal (-0,7%) e Viana do Castelo (-0,3%), parcialmente compensadas pelos crescimentos em Portimão (+8,4%), Aveiro (+6,6%) e Lisboa (+2,3%) (ver Quadro 13).

Quadro 12 – Escalas de navios em maio e acumulado de 2026

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	25	97	2,5%	-3,0%
Leixões	220	897	23,5%	-5,0%
Aveiro	100	450	11,8%	16,9%
Figueira da Foz	40	131	3,4%	-26,8%
Lisboa	206	906	23,8%	-2,8%
Setúbal	140	603	15,8%	-6,7%
Sines	162	683	17,9%	-0,3%
Faro	1	6	0,2%	500,0%
Portimão	16	40	1,0%	42,9%
Total	910	3.813	100,0%	-2,2%
Variação homóloga				
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	7,2%	3,1%	-3,3%	0,7%
Acumulado	-0,8%	6,1%	-3,4%	-2,5%

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a maio de 2026 e períodos homólogos



Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e maio, no período 2022-2026

Porto ▲	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	98	100	77	100	97	2,5 %	113	-0,3 %
Leixões	984	980	966	944	897	23,5 %	1.122	-2,3 %
Aveiro	348	449	395	385	450	11,8 %	420	6,6 %
Figueira da Foz	183	196	185	179	131	3,4 %	209	-8,0 %
Lisboa	828	901	904	932	906	23,8 %	1.016	2,3 %
Setúbal	621	675	667	646	603	15,8 %	688	-0,7 %
Sines	802	801	773	685	683	17,9 %	830	-3,9 %
Faro	7	13	6	1	6	0,2 %	10	-3,8 %
Portimão	29	24	25	28	40	1,0 %	53	8,4 %
Total	3.900	4.139	3.998	3.900	3.813	100,0 %	4.461	-0,6 %

Lisboa mantém-se como o porto com maior número de escalas, concretamente 906 escalas no período de janeiro a maio de 2026, o que traduz um decréscimo de tráfego de -2,8% relativamente ao mesmo período de 2025, e representa uma quota de mercado de 23,8%, a que se seguem os portos de Leixões e Sines, respetivamente, com 897 (-5%) e 683 (-0,3%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 23,5% e 17,9%.

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 -2,6%, ou seja, com uma expressão ligeiramente superior à registada no número de escalas (-2,2%, como referido), cifrando-se em 80,9 milhões, e implicando uma redução da dimensão média de navio de -0,4% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (41,6%), totalizando 33,7 milhões, e que observou um crescimento de +2,2%, suportando um aumento da dimensão média dos navios neste porto de +2,5%.

Dadas as suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 49,3 mil, que é quase o dobro do mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Portimão, com um valor de 25,8 mil.

Assinalam-se ainda Aveiro, Portimão e Faro, como os portos que registaram simultaneamente aumentos do número de escalas e AB, traduzindo-se no caso de Portimão e Aveiro no incremento da dimensão média dos navios de, respetivamente, +35,8% e +1,8%, enquanto que no

porto de Faro se verificou uma expressiva redução deste parâmetro (-60,6%).

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Jan-Mai/2026)

Porto \ Navios	Jan - Mai / 2026			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	97	491	5,1	2,5%	0,6%	-3,0%	5,7%	8,9%
Leixões	897	13 106	14,6	23,5%	16,2%	-5,0%	-7,9%	-3,1%
Aveiro	450	2 917	6,5	11,8%	3,6%	16,9%	19,0%	1,8%
Figueira da Foz	131	485	3,7	3,4%	0,6%	-26,8%	-23,1%	5,1%
Lisboa	906	19 622	21,7	23,8%	24,3%	-2,8%	-9,0%	-6,4%
Setúbal	603	9 539	15,8	15,8%	11,8%	-6,7%	-6,5%	0,2%
Sines	683	33 669	49,3	17,9%	41,6%	-0,3%	2,2%	2,5%
Portimão	40	1 034	25,8	1,0%	1,3%	42,9%	94,1%	35,8%
Faro	6	5	0,8	0,2%	0,0%	500,0%	136,2%	-60,6%
Total Geral	3 813	80 868	21,2	100,0%	100,0%	-2,2%	-2,6%	-0,4%



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

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

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

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

3.1 Movimentação de Carga

A informação disponibilizada pelo *Puertos del Estado* refere uma evolução ligeiramente positiva do sistema portuário de Espanha no período de janeiro a maio de 2026 relativamente ao mesmo período do ano transato (+0,3%), que se pode comparar com o desempenho desfavorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou uma quebra de movimentação de -3,3% (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Jan-Mai/2026)

Sistema Portuário	Jan - Mai / 2026							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	16 872	-5,5%	5 850	7,6%	11 181	-5,2%	33 902	-3,3%
Espanha	115 850	-0,7%	32 181	-3,6%	76 661	3,9%	224 693	0,3%

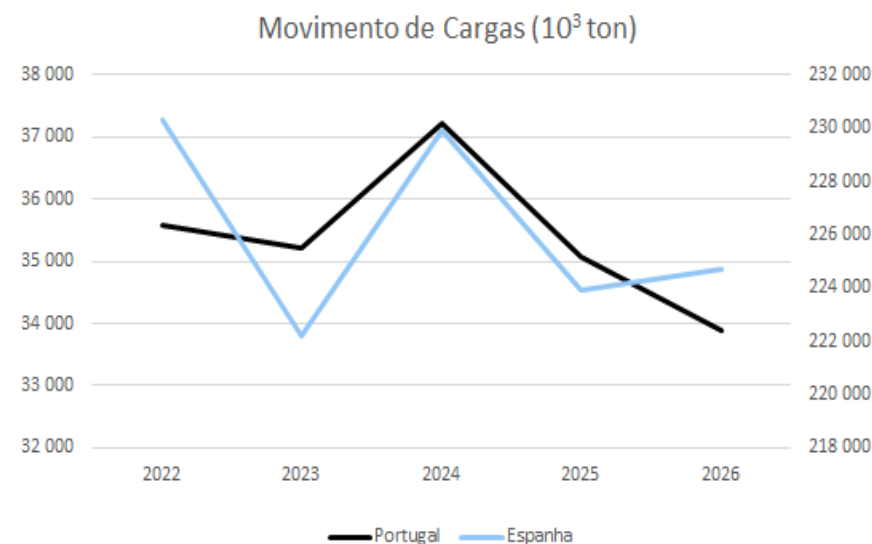
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram neste período 224,7 milhões de toneladas, ou seja, 6,6 vezes mais que o sistema portuário nacional (33,9 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,3 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Bruto.

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

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -5,5%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que decresceu apenas -0,7%;
- Nos Granéis Sólidos esta situação inverte-se, com o desempenho do sistema portuário nacional a crescer +7,6%, enquanto o conjunto dos portos espanhóis observou uma variação negativa, de -3,6%; e
- Nos Granéis Líquidos, volta a constatar-se uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o sistema portuário nacional a registar uma quebra de -5,2%, enquanto o conjunto dos portos espanhóis cresceu +3,9%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no período de janeiro a maio dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou uma quebra de carga movimentada de -2,4% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal essa redução foi comparativamente superior (-4,7%) (ver Gráfico 9).

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



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que, no período de janeiro a maio de 2026, cresceu +2,8% em relação ao mesmo período de 2025, totalizando 7,8 milhões de TEU, em contraste com a quebra registada nos portos nacionais (-3,4%), que movimentaram 1,2 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Jan-Mai/2026)

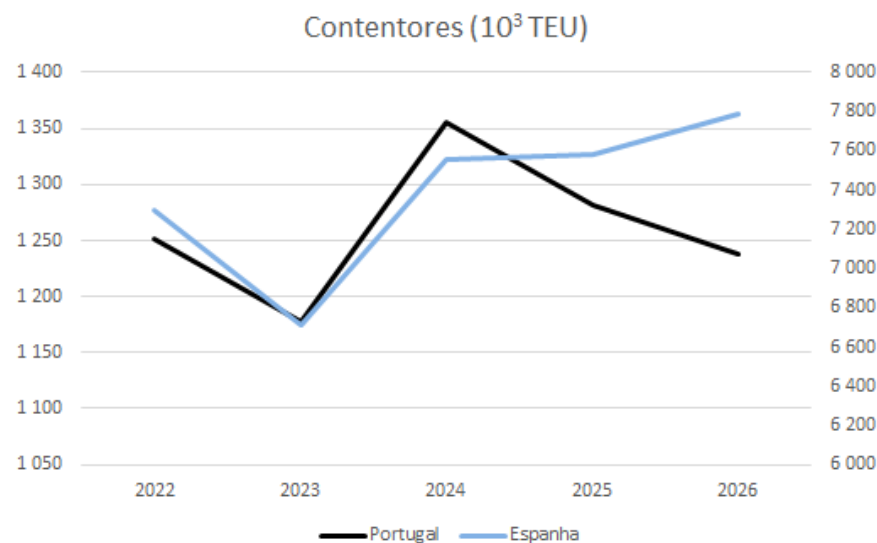
Sistema Portuário	Jan - Mai / 2026 mil TEU	Variação (%)
Portugal	1 238	-3,4%
<i>Hinterland</i>	726	1,7%
<i>Transshipment</i>	512	-9,9%
Espanha	7 792	2,8%
<i>Hinterland</i>	3 743	2,6%
<i>Transshipment</i>	4 049	2,8%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho positivo no movimento com o *hinterland*, mas com maior intensidade em Espanha (Portugal: +1,7%; Espanha: +2,6%).

Já no que reporta ao tráfego de *transshipment*, o conjunto dos portos espanhóis cresceu +2,8%, mantendo-se o desempenho do sistema portuário português negativo (-9,9%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários no período de janeiro a maio do ano, desde 2022, os portos espanhóis cresceram no seu conjunto +6,7%, enquanto que o sistema portuário nacional perdeu -1,1% do tráfego (ver Gráfico 10).

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





ANEXO

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Mai. 2026		Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%		mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 441	88	2,6%		13 920	100,0% 41,1%	-777	-5,3%
Viana do Castelo					0	0,0%	0	-100,0%
Leixões	682	8	1,2%		3 066	22,0%	105	3,5%
Aveiro		0				0,0%	0	-100,0%
Figueira da Foz	5	-4	-48,0%		13	0,1%	-20	-61,5%
Lisboa	451	-80	-15,0%		2 064	14,8%	-86	-4,0%
Setúbal	157	0	0,3%		654	4,7%	15	2,4%
Sines	2 146	163	8,2%		8 124	58,4%	-790	-8,9%
Faro		0					0	
Carga Fraccionada	482	-1	-0,2%		2 140	100,0% 6,3%	-146	-6,4%
Viana do Castelo	13	4	51,4%		66	3,1%	1	1,1%
Leixões	92	-9	-9,3%		388	18,1%	-68	-14,9%
Aveiro	164	1	0,5%		828	38,7%	53	6,9%
Figueira da Foz	100	10	10,9%		333	15,5%	-85	-20,3%
Lisboa	20	-14	-40,4%		101	4,7%	-18	-15,3%
Setúbal	92	8	9,1%		414	19,4%	-31	-7,0%
Sines	1	-1	-39,1%		8	0,4%	3	46,2%
Faro		0			2	0,1%	0	0,0%
Ro-Ro	185	-2	-1,1%		811	100,0% 2,4%	-52	-6,1%
Viana do Castelo	0	0			0	0,0%	0	142,7%
Leixões	125	-13	-9,1%		571	70,4%	-59	-9,3%
Aveiro		0				0,0%	0	
Figueira da Foz		0				0,0%	0	
Lisboa	3	1	19,7%		14	1,7%	2	17,8%
Setúbal	53	9	19,7%		218	26,8%	12	5,6%
Sines	4	1	45,5%		9	1,1%	-7	-46,3%
Faro		0				0,0%	0	
Totais	4 108	85	2,1%		16 872	49,8%	-975	-5,5%

Granéis Sólidos	Mai.2026 mil ton	Variação		Acumul. 2026 mil ton	Quota (%)	Variação	
		mil ton	%			mil ton	%
Minérios	110	5	4,8%	543	100,0% 1,6%	129	31,2%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	52	-28	-35,2%	254	46,8%	12	4,8%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	58	33	132,2%	289	53,2%	117	68,6%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	30	30		96	100,0% 0,3%	19	25,1%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	30	30		96	100,0%	35	57,5%
Sines		0			0,0%	-16	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	560	50	9,9%	2 359	100,0% 7,0%	246	11,7%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	58	-1	-1,1%	286	12,1%	35	14,2%
Aveiro	191	162	555,7%	483	20,5%	4	0,8%
Figueira da Foz		0			0,0%	-12	-100,0%
Lisboa	310	-111	-26,4%	1 591	67,4%	219	15,9%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	531	-34	-6,1%	2 852	100,0% 8,4%	18	0,6%
Viana do Castelo	23	18	441,7%	44	1,5%	-16	-26,4%
Leixões	105	39	58,9%	430	15,1%	-11	-2,5%
Aveiro	70	-16	-18,7%	668	23,4%	197	41,8%
Figueira da Foz	95	8	8,6%	281	9,9%	-47	-14,3%
Lisboa	113	-22	-16,5%	496	17,4%	-80	-13,9%
Setúbal	121	-47	-27,8%	807	28,3%	-46	-5,4%
Sines	4	-14	-78,4%	125	4,4%	21	19,7%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	1 231	51	4,3%	5 850	17,3%	412	7,6%

Granéis Líquidos	Mai.2026	Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	786	-103	-11,6%	3 961	100,0% 11,7%	-273	-6,5%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	0	0		0	0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	786	-103	-11,6%	3 961	100,0%	-274	-6,5%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 018	-92	-8,3%	4 987	100,0% 14,7%	-208	-4,0%
Viana do Castelo	3	0	-1,0%	12	0,2%	-1	-5,5%
Leixões	126	-34	-21,4%	758	15,2%	-10	-1,3%
Aveiro	63	22	52,9%	367	7,4%	103	38,8%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	97	-13	-11,7%	459	9,2%	7	1,6%
Setúbal	8	6	222,7%	50	1,0%	22	75,7%
Sines	720	-73	-9,1%	3 341	67,0%	-329	-9,0%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	371	4	1,2%	1 688	100,0% 5,0%	-131	-7,2%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	10	0	0,7%	58	3,4%	-19	-24,6%
Aveiro	6	-4	-36,2%	42	2,5%	-18	-30,1%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	1	-2	-69,1%	4	0,2%	-4	-48,0%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	354	10	2,9%	1 585	93,9%	-90	-5,4%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	100	-47	-31,8%	545	100,0% 1,6%	4	0,8%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		-1	-100,0%	9	1,6%	0	1,8%
Aveiro	52	-40	-43,0%	306	56,1%	7	2,3%
Figueira da Foz		0		2	0,3%	-6	-79,0%
Lisboa	23	11	91,9%	111	20,5%	16	16,4%
Setúbal	19	-14	-41,9%	80	14,7%	-12	-13,3%
Sines	6	-4	-39,9%	37	6,8%	0	-0,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 275	-238	-9,5%	11 181	33,0%	-608	-5,2%



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

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

www.amt-autoridade.pt