

RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

MARÇO, 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	23
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)	32
2.3 Movimento Geral de Navios	35
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	40
3.1 Movimentação de Carga	41
3.2 Tráfego de Contentores	43
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	44



1.

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 7,8 milhões de toneladas em março de 2026, ou seja, +14% que no mesmo mês do ano anterior, acumulando 18,5 milhões de toneladas de carga no primeiro trimestre, reduzindo a perda acumulada de carga para -6,9% (-1,4 milhões de toneladas), sendo que entre janeiro e fevereiro era de -17,8% (-2,3 milhões de toneladas) (ver Quadro 1).

Importa assinalar que o primeiro trimestre deste ano foi marcado por um contexto internacional de elevada instabilidade geopolítica, desaceleração do comércio mundial e agravamento das pressões sobre os custos energéticos e logísticos. A escalada militar envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão, iniciada no final de fevereiro, introduziu um novo fator crítico de perturbação nas cadeias marítimas globais, particularmente devido à relevância estratégica do Estreito de Ormuz para os fluxos internacionais de petróleo, gás natural

liquefeito e outras matérias-primas energéticas. Esta situação veio acrescer às perturbações já existentes no Mar Vermelho e no Estreito de Babel-Mandeb, mantendo-se os desvios de navegação pelo Cabo da Boa Esperança, o aumento dos tempos de trânsito e níveis elevados de volatilidade nos mercados de frete, combustíveis e seguros marítimos.

As cadeias logísticas internacionais permaneceram sujeitas a elevados níveis de imprevisibilidade operacional, reforçando preocupações relacionadas com segurança energética, resiliência logística e reorganização parcial dos fluxos marítimos internacionais, num contexto de crescente fragmentação geoeconómica e de reforço dos riscos associados ao comércio global. No plano macroeconómico, observou-se uma correção em baixa das perspetivas para o comércio internacional, acompanhada de agravamento dos riscos inflacionistas associados aos mercados energéticos. Neste enquadramento, o Banco de Portugal reviu em baixa as projeções de crescimento económico para 2026 e em alta a inflação, refletindo o impacto do contexto

externo, da evolução dos preços da energia e do abrandamento do comércio mundial.

Paralelamente, prosseguiram tendências estruturais já identificadas em análises anteriores, designadamente a aceleração da transição energética e digital, o reforço das exigências de descarbonização do transporte marítimo e dos portos, bem como a crescente relevância da resiliência das cadeias logísticas e dos corredores estratégicos de transporte. Ao nível europeu, manteve-se uma evolução portuária heterogénea, particularmente nos segmentos associados à carga contentorizada e aos granéis energéticos, refletindo os impactos diferenciados da atual conjuntura geopolítica e logística internacional sobre os vários portos e corredores marítimos.

No contexto peninsular, constata-se comportamentos diferenciados entre sistemas portuários e segmentos de mercado, sendo particularmente relevante a concorrência nos segmentos da carga contentorizada, granéis líquidos energéticos e *hinterland* logístico. Neste enquadramento, os resultados do sistema

portuário português refletem, em diferentes graus, os efeitos da atual conjuntura internacional, europeia e ibérica, designadamente ao nível da volatilidade dos fluxos marítimos, da evolução da procura externa, dos mercados energéticos e da reorganização parcial dos serviços marítimos internacionais.

Atenta esta envolvente, a que acresceram as más condições climáticas, com chuvas intensas e forte agitação marítima que se registaram desde o início do ano, e que se refletiram na movimentação de navios e respetiva mercadoria, o porto de Sines foi o mais penalizado (-1,4 milhões de toneladas; -13,3%), a que se seguiram os portos da Figueira da Foz (-186 mil toneladas; -45,8%), de Leixões (-39 mil toneladas; -1,2%) e de Viana do Castelo (-27 mil toneladas; -29,7%).

Em oposição e pela positiva, sublinha-se o crescimento nos portos de Aveiro de +11,3% (+164 mil toneladas), de Setúbal (+89 mil toneladas; +6%) e de Lisboa (+31 mil toneladas; +1,2%).

Em março, o movimento de contentores cifrou-se em 280 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +18,1% (+43 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no primeiro trimestre de 2026 de 655 mil TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -7,7% (-55 mil TEU), mas com uma recuperação de alguma expressão relativamente aos primeiros dois meses do ano (-20,7%) (ver Quadro 1).

Pelos motivos já identificados, a perda de tráfego acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines (-65 mil TEU; -16,4%), tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz (-2 mil TEU; -87,1%).

Sublinha-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificada nos portos de Leixões (+11 mil TEU; +6,5%), de Setúbal (+1 mil TEU; +2,8%) e de Lisboa (+1 mil TEU; +0,5%).

Em março do corrente ano registaram-se 837 escalas de navios (+10% que no mesmo mês de 2025), correspondendo a um acumulado no primeiro trimestre de 2 052 escalas no sistema

portuário, representando -6,5% que no período homólogo do ano passado, com base na evolução negativa registada na maioria dos portos nacionais, com exceções em Aveiro, Portimão e Viana do Castelo (ver Quadro 1). Representa uma melhoria em relação ao primeiro bimestre (-15,3%), 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 Outros Granéis Sólidos (+150 mil toneladas; +54,1%), de Carga Fracionada (+134 mil toneladas; +30,5%) e de Produtos Petrolíferos (+85 mil toneladas; +59,5%) no porto de Aveiro, e de Produtos Agrícolas (+85 mil toneladas; +12,2%) em Lisboa, bem como de Minérios nos portos de Setúbal (+75 mil toneladas; +68,5%) e de Leixões (+52 mil toneladas; +55%); e

- As reduções de diversas tipologias de carga no porto de Sines, concretamente da Carga Contentorizada (-920 mil toneladas; -19%), do Petróleo Bruto (-274 mil toneladas; -10,3%), do Gás Liquefeito (-98 mil toneladas; -10,81%) e dos Produtos Petrolíferos (-87 mil toneladas; -4,3%), a que se adicionaram as quebras de Produtos Agrícolas (-185 mil toneladas; -48,5%) em Aveiro, de Carga Fracionada (-90 mil toneladas; -30,7%) e de Outros Granéis Sólidos (-68 mil toneladas; -23,4%) em Leixões, de Carga Fracionada (-87 mil toneladas; -40,2%) e de Outros Granéis Sólidos (-72 mil toneladas; -46%) na Figueira da Foz, e de Carga Fracionada (-56 mil toneladas; -18,1%) em Setúbal.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, no primeiro trimestre de 2026, foram desembarcadas 11,3 milhões de toneladas, que representaram 61% do tráfego total, traduzindo uma quebra de movimentação de -4,4% (-522 mil toneladas)

relativamente ao trimestre homólogo de 2025, e embarcadas 7,2 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -10,5% (-846 mil toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro trimestre de 2026, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho inferior, concretizado numa redução do lado português, de -6,9%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -1,3%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que registou um crescimento de +3,6% da movimentação relativamente ao trimestre homólogo do ano anterior, que se compara com a quebra de -7,7% constatada no conjunto dos portos nacionais.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em março 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	18	64	0,3%	-29,7%
Leixões	1.303	3.276	17,7%	-1,2%
Aveiro	641	1.618	8,7%	11,3%
Figueira da Foz	88	220	1,2%	-45,8%
Lisboa	929	2.619	14,1%	1,2%
Setúbal	704	1.571	8,5%	6,0%
Sines	4.093	9.146	49,4%	-13,3%
Faro		2	0,0%	
Total	7.777	18.516	100,0%	-6,9%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-2,6%	-7,8%	-2,9%	2,6%	14,0%
Acumulado	-1,4%	-5,6%	4,4%	-4,5%	-6,9%

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	70,2	175,3	26,8%	6,5%
Figueira da Foz	0,1	0,3	0,0%	-87,1%
Lisboa	43,1	108,6	16,6%	0,5%
Setúbal	14,0	37,7	5,8%	2,8%
Sines	152,1	333,5	50,9%	-16,4%
Total	279,5	655,4	100,0%	-7,7%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	0,7%	-10,9%	5,0%	-4,7%	18,1%
Acumulado	-1,8%	-9,5%	14,8%	-6,2%	-7,7%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	26	55	2,7%	1,9%
Leixões	199	475	23,1%	-9,5%
Aveiro	111	271	13,2%	17,8%
Figueira da Foz	20	49	2,4%	-46,7%
Lisboa	181	479	23,3%	-5,5%
Setúbal	136	344	16,8%	-12,5%
Sines	156	365	17,8%	-5,9%
Faro	2	4	0,2%	
Portimão	6	10	0,5%	66,7%
Total	837	2.052	100,0%	-6,5%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	3,0%	-9,4%	-7,8%	7,5%	10,0%
Acumulado	-3,0%	3,9%	-5,1%	-0,5%	-6,5%



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 primeiro trimestre 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 março de 2026, o sistema portuário nacional movimentou 7,8 milhões de toneladas, ou seja, +14% que no mesmo mês do ano anterior, acumulando 18,5 milhões de toneladas de carga no primeiro trimestre, reduzindo a perda acumulada de carga para -6,9% (-1,4 milhões de toneladas), sendo que entre janeiro e fevereiro era de -17,8% (-2,3 milhões de toneladas) (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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

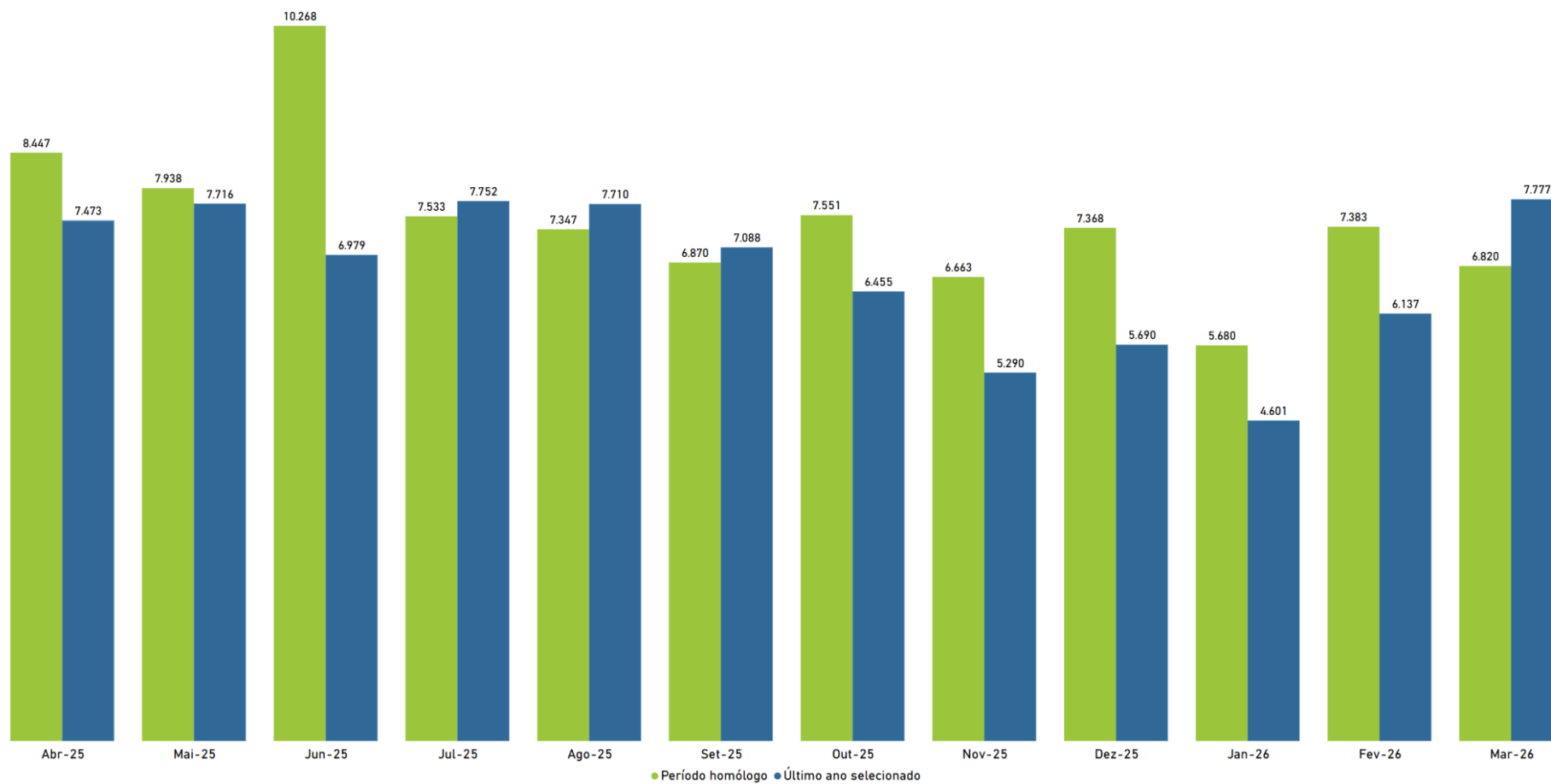
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	18	64	0,3%	-29,7%
Leixões	1.303	3.276	17,7%	-1,2%
Aveiro	641	1.618	8,7%	11,3%
Figueira da Foz	88	220	1,2%	-45,8%
Lisboa	929	2.619	14,1%	1,2%
Setúbal	704	1.571	8,5%	6,0%
Sines	4.093	9.146	49,4%	-13,3%
Faro		2	0,0%	
Total	7.777	18.516	100,0%	-6,9%

Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-2,6%	-7,8%	-2,9%	2,6%	14,0%
Acumulado	-1,4%	-5,6%	4,4%	-4,5%	-6,9%

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



Importa assinalar que o primeiro trimestre deste ano foi marcado por um contexto internacional de elevada instabilidade geopolítica, desaceleração do comércio mundial e pressão acrescida sobre os custos energéticos e logísticos, com a escalada militar envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão, iniciada no final de fevereiro, a introduzir um novo fator de perturbação nas cadeias marítimas globais, em particular pela relevância estratégica do Estreito de Ormuz, por onde transita uma parcela muito significativa do comércio marítimo mundial de petróleo, gás natural liquefeito e outras matérias-primas energéticas. Este novo foco de tensão veio acrescer à instabilidade já observada no Mar Vermelho e no Estreito de Bab el-Mandeb, mantendo-se os desvios de navegação pelo Cabo da Boa Esperança, com impactos ao nível dos tempos de trânsito, absorção de capacidade efetiva da frota, volatilidade dos mercados de frete e aumento dos custos de transporte e seguros marítimos.

As cadeias logísticas internacionais permaneceram, assim, sujeitas a níveis elevados de imprevisibilidade operacional, reforçando as preocupações relacionadas com segurança energética, resiliência logística e reorganização parcial dos fluxos marítimos internacionais, num quadro de crescente fragmentação geoeconómica e de reforço dos riscos associados ao comércio global.

No plano macroeconómico, observou-se uma correção em baixa das perspetivas para o comércio internacional, bem como um agravamento dos riscos inflacionistas associados aos mercados energéticos. Neste contexto, o Banco de Portugal reviu em baixa as projeções de crescimento

económico para 2026 e em alta a inflação, refletindo o impacto do contexto externo, da evolução dos preços da energia e do abrandamento do comércio mundial.

Paralelamente, prosseguiram tendências estruturais já identificadas em análises anteriores, designadamente a aceleração da transição energética e digital, o reforço das exigências de descarbonização do transporte marítimo e dos portos, e a crescente relevância da resiliência das cadeias logísticas e dos corredores estratégicos de transporte.

Ao nível europeu, constatou-se uma evolução portuária heterogénea, mantendo-se alguma volatilidade nos segmentos associados à carga contentorizada e aos granéis energéticos, particularmente nos portos mais expostos aos fluxos intercontinentais e às reconfigurações operacionais decorrentes da conjuntura geopolítica e logística internacional.

No contexto peninsular, a concorrência entre sistemas portuários é particularmente relevante nos segmentos da carga contentorizada, granéis líquidos energéticos e *hinterland* logístico, sugerindo a evolução observada em Espanha, durante o primeiro trimestre, uma maior resiliência relativa de alguns portos fortemente integrados nos grandes corredores marítimos internacionais e nas cadeias logísticas europeias, embora persistam sinais de desaceleração em determinados segmentos mais expostos à conjuntura industrial e energética europeia.

Neste enquadramento, e tendo presente a tendência já observada nos primeiros meses do ano, os resultados do sistema portuário português

relativos ao primeiro trimestre de 2026 refletem, em diferentes graus, os efeitos da conjuntura internacional, designadamente ao nível da volatilidade dos fluxos marítimos, da evolução da procura externa, dos mercados energéticos e da reorganização parcial dos serviços marítimos internacionais.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nacional no primeiro trimestre dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo (-3,2%), influenciada pelas quebras médias de tráfego na maioria da infraestruturas portuárias, concretamente: -24,6% em Faro, -17,2% na Figueira da Foz, -8,6% em Viana do Castelo, -5,3% em Sines e -2,8% em Leixões. Em oposição, foram registadas evoluções médias positivas em Aveiro (+3,8%) e Setúbal (+0,8%), bem como uma variação nula no porto de Lisboa (ver Quadro 3).

Por Porto

Sem prejuízo da sazonalidade dos mercados portuários, com a consequente limitação de interpretação 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, com uma quota de 49,4% do movimento portuário total, registou um movimento de 9,1 milhões de toneladas, representando um decréscimo de tráfego com expressão (-1,4 milhões de

toneladas; -13,3%), mas com recuperação relativamente aos dois primeiros meses do ano (-1,9 milhões de toneladas; -27,4%). Reflete, para além das consequências da conjuntura internacional anteriormente identificada, as más condições climáticas com chuvas intensas e forte agitação marítima que se registaram desde o início do ano e que se refletiram na movimentação de navios de contentores e respetiva mercadoria;

- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 3,3 milhões de toneladas, configurando uma redução do tráfego de -1,2% (-39 mil toneladas), principalmente pelas quebras constatadas nas Carga Fracionada e nos Outros Granéis Sólidos;
- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 2,6 milhões de toneladas, correspondendo a um ligeiro crescimento (+31 mil toneladas; +1,2%), essencialmente suportado no incremento de movimentação de produtos agrícolas;
- **Aveiro**, manuseando 1,6 milhões de toneladas, registou o maior aumento do sistema portuário, com +11,3% (+164 mil toneladas), mantendo-se na quarta posição do *ranking* de movimentação de mercadorias, à frente do porto de Setúbal, devido ao crescimento dos volumes de importação e exportação, nomeadamente de Carga Geral Fracionada e de Produtos Petrolíferos;
- **Setúbal**, que movimentou quase 1,6 milhões de toneladas, registou um crescimento de +6% (+89 mil toneladas), suportado no crescimento das

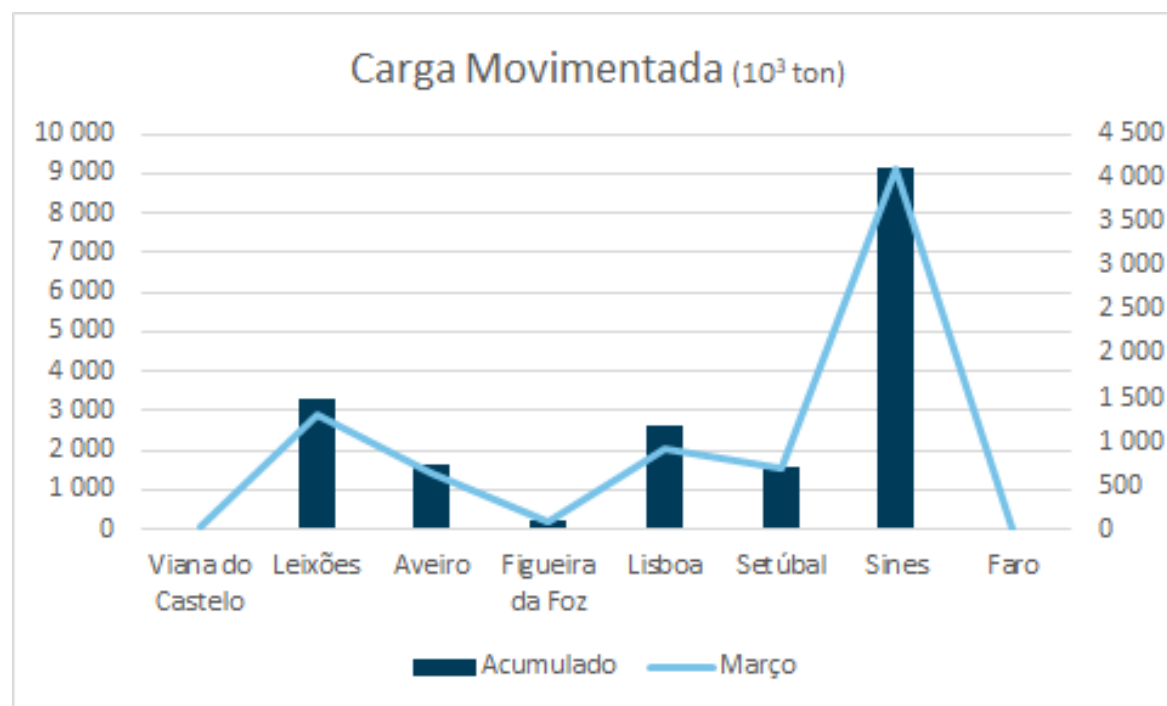
cargas a granel, com maior expressão nos Minérios e no Carvão, parcialmente mitigado pela redução constatada na Carga Fracionada;

- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 220 mil toneladas de carga, registou uma quebra de -45,8% (-186 mil toneladas), que afetou todos os tipos de carga, principalmente a Carga Geral Fracionada e os Granéis Sólidos, devido à redução de exportações de pastas químicas de madeira e de produtos florestais;
- **Viana do Castelo**, com um movimento de 64 mil toneladas, teve uma quebra de -29,7% (-27 mil toneladas), com principal origem nos Outros Granéis Sólidos;
- **Faro**, sem registo de movimento em março, manteve a movimentação de 2 mil toneladas de Carga Geral Fracionada.

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

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	92	86	76	91	64	0,3 %	82	-8,6 %
+ Leixões	3.666	3.527	3.299	3.315	3.276	17,7 %	3.416	-2,8 %
+ Aveiro	1.395	1.416	1.418	1.454	1.618	8,7 %	1.460	3,8 %
+ Figueira da Foz	468	506	468	406	220	1,2 %	414	-17,2 %
+ Lisboa	2.622	2.820	2.482	2.588	2.619	14,1 %	2.626	0,0 %
+ Setúbal	1.519	1.665	1.604	1.482	1.571	8,5 %	1.568	0,8 %
+ Sines	11.358	9.906	11.469	10.548	9.146	49,4 %	10.485	-5,3 %
+ Faro	7	20	13		2	0,0 %	9	-24,6 %
Total	21.127	19.946	20.831	19.884	18.516	100,0 %	20.061	-3,2 %

Gráfico 2 – Carga movimentada (10^3 ton) por porto em março e acumulado de 2026



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

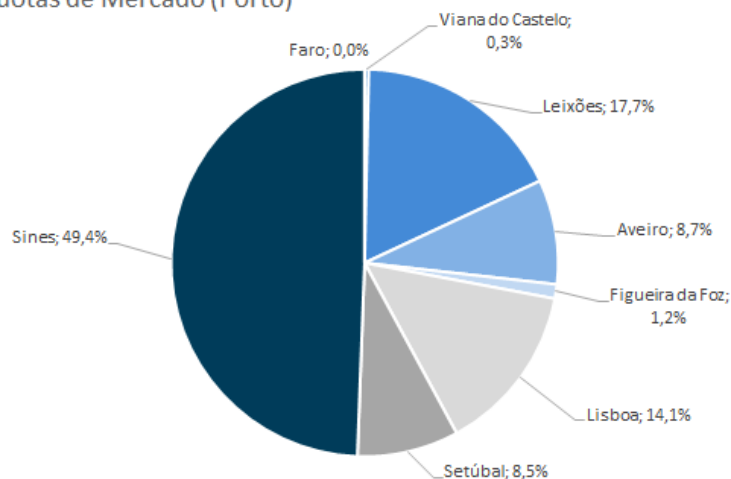
Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	18	0,2%	-3 ●	-12,9%	64	0,3%	-27 ●	-29,7%
⊕ Leixões	1.303	16,8%	128 ●	10,9%	3.276	17,7%	-39 ●	-1,2%
⊕ Aveiro	641	8,2%	118 ●	22,5%	1.618	8,7%	164 ●	11,3%
⊕ Figueira da Foz	88	1,1%	-5 ●	-5,5%	220	1,2%	-186 ▼	-45,8%
⊕ Lisboa	929	11,9%	60 ●	6,9%	2.619	14,1%	31 ●	1,2%
⊕ Setúbal	704	9,1%	151 ●	27,2%	1.571	8,5%	89 ●	6,0%
⊕ Sines	4.093	52,6%	509 ●	14,2%	9.146	49,4%	-1.402 ▼	-13,3%
⊕ Faro					2	0,0%	2 ●	
Total	7.777	100,0%	958 ●	14,0%	18.516	100,0%	-1.368 ▼	-6,9%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado de movimentação de mercadorias, com 49,4%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (17,7%); Lisboa (14,1%); Aveiro (8,7%); Setúbal (8,5%); Figueira da Foz (1,2%); Viana do Castelo (0,3%); e Faro (~0%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Jan-Mar/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 (39%), os Produtos Petrolíferos

(15,6%) e o Petróleo Bruto (12,8%), que representam no seu conjunto 67,4% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, no primeiro trimestre de 2026, todas registaram variações homólogas de, respetivamente, -10,9% (-887 mil toneladas), +1,8% (+50 mil toneladas) e -10,3% (-274 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

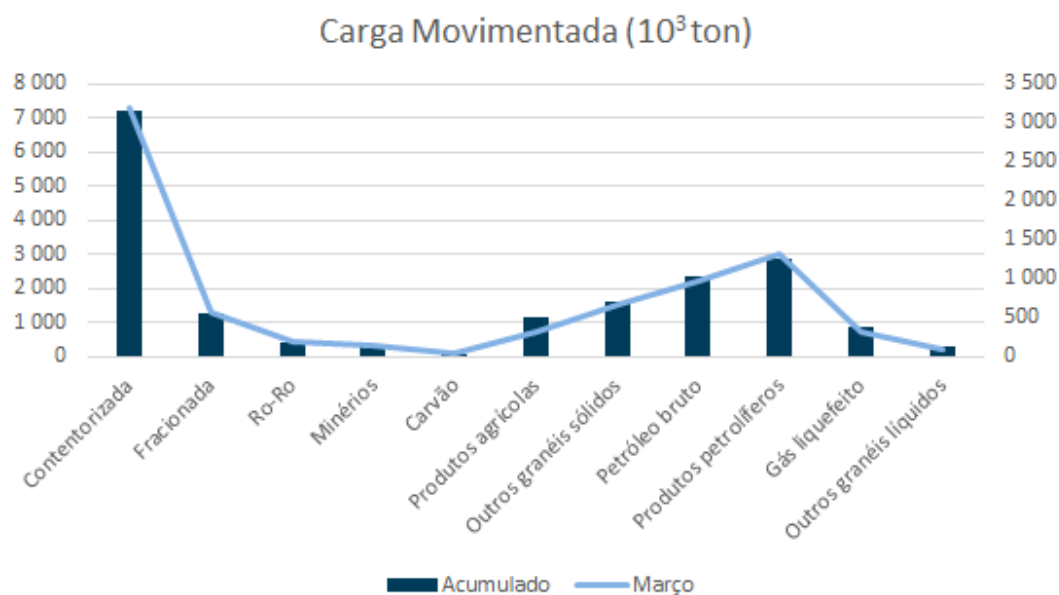
Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,7%), da Carga Fracionada (6,8%) e dos Produtos Agrícolas (6,1%), registando-se quebras em todas estas tipologias, concretamente, de -7,5% na Carga Fracionada (-102 mil toneladas), de -7,5% nos Produtos Agrícolas (-92 mil toneladas) e de -3,4% nos Outros Granéis Sólidos (-58 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:

- O tráfego *Roll On – Roll Off* (Ro-Ro) verificou uma redução de -8,2% (-39 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se um crescimento de +62,2% (+127 mil toneladas);
- No Carvão verificou-se um incremento de +82,9% (+30 mil toneladas);
- No Gás Liquefeito constatou-se uma quebra de -10,8% (-107 mil toneladas); e

- Os Outros Granéis Líquidos observaram um decréscimo de -5,1% (-16 mil toneladas).

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



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

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)	Var. homóloga (%)
 Carga geral	3.935	50,6%	607 	18,3%	8.925	48,2%	-1.028 	-10,3%
 Contentorizada	3.184	40,9%	536 	20,2%	7.224	39,0%	-887 	-10,9%
 Fracionada	565	7,3%	58 	11,5%	1.264	6,8%	-102 	-7,5%
 Ro-Ro	187	2,4%	14 	7,9%	437	2,4%	-39 	-8,2%
 Granéis sólidos	1.153	14,8%	68 	6,3%	3.139	17,0%	7 	0,2%
 Minérios	139	1,8%	60 	75,1%	331	1,8%	127 	62,2%
 Carvão	32	0,4%	32 		65	0,4%	30 	82,9%
 Produtos agrícolas	316	4,1%	-156 	-33,0%	1.132	6,1%	-92 	-7,5%
 Outros granéis sólidos	666	8,6%	132 	24,7%	1.611	8,7%	-58 	-3,4%
 Granéis líquidos	2.689	34,6%	282 	11,7%	6.452	34,8%	-347 	-5,1%
 Petróleo bruto	968	12,4%	-138 	-12,5%	2.378	12,8%	-274 	-10,3%
 Produtos petrolíferos	1.320	17,0%	361 	37,7%	2.883	15,6%	50 	1,8%
 Gás liquefeito	309	4,0%	42 	15,8%	889	4,8%	-107 	-10,8%
 Outros granéis líquidos	93	1,2%	18 	23,3%	301	1,6%	-16 	-5,1%
Total	7.777	100,0%	958 	14,0%	18.516	100,0%	-1.368 	-6,9%

 < -100 -100 ≤  ≤ +100  > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no primeiro trimestre de 2026:

- A categoria da Carga Geral totalizou 8,9 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -10,3% (-1 milhão de toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em 10,9% (-887 mil toneladas), para um total de 7,2 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-920 mil toneladas; -19%), mas também, em menor expressão, na Figueira da Foz (-12 mil toneladas; -75,4%) e Lisboa (-2 mil toneladas; -0,2%), parcialmente contrabalançados com os crescimentos nos portos de Leixões (+42 mil toneladas; +2,5%) e de Setúbal (+5 mil toneladas; +1,4%).

A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -7,5% (-102 mil toneladas), para um movimento de 1,3 milhões de toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos de Leixões (-90 mil toneladas; -30,7%), da Figueira da Foz (-87 mil toneladas; -40,2%), de Setúbal (-56 mil toneladas; -18,1%), de Lisboa (-6 mil toneladas; -10,7%) e de Viana do Castelo (-2 mil toneladas; -4,5%), constatando-se, em oposição, a evolução positiva em Aveiro (+134 mil toneladas; +30,5%), Sines (+3 mil toneladas; +114,8%) e Faro (+2 mil toneladas).

O tráfego Ro-Ro verificou igualmente um desempenho negativo, de -8,2% (-39 mil toneladas), totalizando 437 mil toneladas, tendo por

base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-32 mil toneladas; -9,5%) e de Sines (-10 mil toneladas; -80,6%), parcialmente mitigadas pelas evoluções favoráveis em Setúbal (+2 mil toneladas; +1,7%) e Lisboa (+1 mil toneladas; +9,9%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 3,1 milhões de toneladas, verificaram um incremento muito ligeiro (+7 mil toneladas; +0,2%) relativamente ao primeiro trimestre de 2025, devido à evolução favorável constatada nos Minérios e no Carvão, parcialmente contrariadas pelas quebras observadas nos Produtos Agrícolas e nos Outros Granéis Sólidos.

Mais concretamente, os Minérios, com um movimento de 331 mil toneladas, cresceram +62,2% (+127 mil toneladas), com suporte na evolução favorável verificada nos portos de Setúbal (+75 mil toneladas; +68,5%) e de Leixões (+52 mil toneladas; +55%);

No Carvão observou-se um incremento de movimentação de +82,9% (+30 mil toneladas), para um total de 65 mil toneladas, pelo crescimento deste tráfego no porto de Setúbal (+45 mil toneladas; +226,2%), mitigado pela redução em Sines (-16 mil toneladas; -100%).

A movimentação dos Outros Granéis Sólidos, totalizando 1,6 milhões de toneladas, reduziu-se em -3,4% (-58 mil toneladas), derivada das quebras nos portos da Figueira da Foz (-72 mil toneladas; -46%), de Leixões (-68 mil toneladas; -23,4%), de Lisboa (-29 mil toneladas; -8,8%), de Viana do Castelo (-24 mil toneladas; -57,4%), de Setúbal (-10 mil toneladas; -1,9%) e de Sines (-6 mil toneladas; -7,6%),

sendo apenas exceção o porto de Aveiro que cresceu +54,1% (+150 mil toneladas).

Os Produtos Agrícolas, num total de movimentação de 1,1 milhões de toneladas, também observaram uma quebra, neste caso de -7,5% (-92 mil toneladas), devido a reduções constatadas nos portos de Aveiro (-185 mil toneladas; -48,5%) e na Figueira da Foz (-12 mil toneladas; -100%), parcialmente atenuadas pelos acréscimos de tráfego observados em Lisboa (+85 mil toneladas; +12,2%) e Leixões (+20 mil toneladas; +14,8%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, totalizando 6,5 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -5,1% (-347 mil toneladas), observaram-se decréscimos em todas as tipologias, com exceção dos Produtos Petrolíferos, vindo a maior penalização do Petróleo Bruto, exclusivamente operado no porto de Sines, com 2,4 milhões de toneladas, que sofreu uma redução de -10,3% (-274 mil toneladas).

Verificou-se igualmente uma quebra no Gás Liquefeito (-107 mil toneladas; -10,8%), para um movimento de 889 mil toneladas, em consequência, essencialmente, da redução observada no porto de Sines (-98 mil toneladas; -10,8%), apoiada por Aveiro (-9 mil toneladas; -22,8%) e Lisboa (-2 mil toneladas; -34,8%), tendo esta tipologia de carga apenas evoluído favoravelmente no porto de Leixões (+2 mil toneladas; +5,6%).

Na mesma linha, os Outros Granéis Líquidos caíram -5,1% (-16 mil toneladas), movimentando globalmente 201 mil toneladas, em resultado das reduções verificadas em Lisboa (-14 mil toneladas; -16,7%), Aveiro (-12 mil toneladas; -6,9%), Leixões (-2 mil toneladas; -60,5%) e Figueira da Foz (-2 mil toneladas; -59,1%), parcialmente contrariadas pelos aumentos de movimentação em Setúbal (+10 mil toneladas; +25,1%) e Sines (+4 mil toneladas; +25,7%).

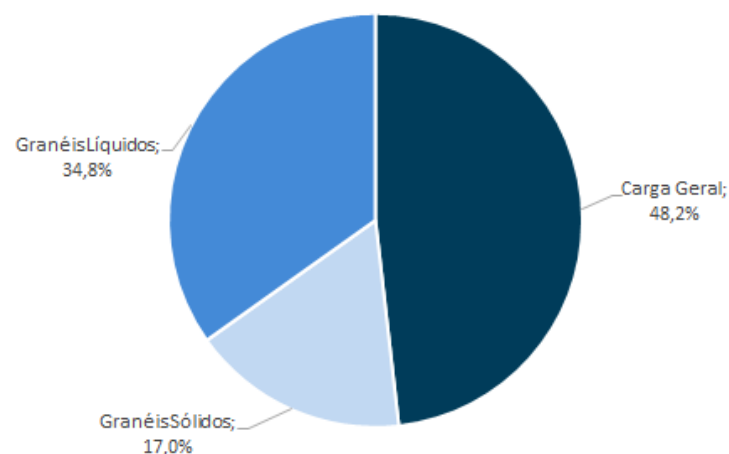
Os Produtos Petrolíferos foram a única tipologia de granéis líquidos a aumentar (+50 mil toneladas; +1,8%), com suporte nos crescimentos observados nos portos de Aveiro (+85 mil toneladas; +59,5%), de Leixões (+37 mil toneladas; +8,9%) e de Setúbal (+18 mil toneladas; +107%), parcialmente contrabalançados pelas quebras verificadas em Sines (-87 mil toneladas; -4,3%), Lisboa (-2 mil toneladas; -0,9%) e Viana do Castelo (-1 mil toneladas; -20,3%).

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 48,2% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 34,8% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

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

Quotas de Mercado (Carga)



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	41	0,5%	18	0,6%	6	0,1%	64	0,3%
Leixões	2 260	25,3%	523	16,6%	493	7,6%	3 276	17,7%
Aveiro	574	6,4%	624	19,9%	419	6,5%	1 618	8,7%
Figueira da Foz	134	1,5%	85	2,7%	2	0,0%	220	1,2%
Lisboa	1 230	13,8%	1 078	34,3%	311	4,8%	2 619	14,1%
Setúbal	745	8,3%	744	23,7%	82	1,3%	1 571	8,5%
Sines	3 938	44,1%	68	2,2%	5 139	79,7%	9 146	49,4%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	8 925	48,2% 100,0%	3 139	17,0% 100,0%	6 452	34,8% 100,0%	18 516	100,0%

23

Considerando cada mercado como o binómio porto-tipo de carga, observaram-se crescimentos em 20 mercados, no valor global de +774 mil toneladas, a par de uma quebra em 31 mercados, representando -2,1 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o trimestre homólogo de 2025, de -1,4 milhões de toneladas, ou seja, -6,9%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Jan-Mar/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	41	-4,4%	2 260	-3,4%	574	30,5%	134	-42,6%	1 230	-0,6%	745	-6,2%	3 938	-19,1%	2		8 925	-10,3%
Contentorizada		-100,0%	1 750	2,5%			4	-75,4%	1 170	-0,2%	369	1,4%	3 930	-19,0%			7 224	-10,9%
Fracionada	41	-4,5%	203	-30,7%	574	30,5%	130	-40,2%	53	-10,7%	256	-18,1%	6	114,8%	2		1 264	-7,5%
Ro-Ro	0	64,1%	307	-9,5%					7	9,9%	120	1,7%	2	-80,6%			437	-8,2%
Granéis sólidos	18	-57,4%	523	0,7%	624	-5,2%	85	-49,8%	1 078	5,5%	744	17,5%	68	-23,8%	0		3 139	0,2%
Minérios			146	55,0%							185	68,5%					331	62,2%
Carvão											65	226,2%		-100,0%			65	82,9%
Produtos agrícolas			154	14,8%	196	-48,5%		-100,0%	782	12,2%							1 132	-7,5%
Outros granéis sólidos	18	-57,4%	222	-23,4%	428	54,1%	85	-46,0%	296	-8,8%	493	-1,9%	68	-7,6%			1 611	-3,4%
Granéis líquidos	6	-20,3%	493	8,0%	419	18,1%	2	-59,1%	311	-5,3%	82	50,3%	5 139	-8,1%	0		6 452	-5,1%
Petróleo bruto													2 378	-10,3%			2 378	-10,3%
Produtos petrolíferos	6	-20,3%	452	8,9%	228	59,5%			239	-0,9%	35	107,9%	1 923	-4,3%			2 883	1,8%
Gás liquefeito			39	5,6%	31	-22,8%			3	-34,8%			816	-10,8%			889	-10,8%
Outros granéis líquidos			2	-60,5%	160	-6,9%	2	-59,1%	69	-16,7%	47	25,1%	22	25,7%			301	-5,1%
Total Geral	64	-29,7%	3 276	-1,2%	1 618	11,3%	220	-45,8%	2 619	1,2%	1 571	6,0%	9 146	-13,3%	2		18 516	-6,9%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (39%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -10,9% em relação ao primeiro trimestre do ano anterior, e onde se constatarem reduções de tráfego nos portos de Sines, da Figueira da Foz e de Lisboa, mitigadas pelos incrementos em Leixões e Setúbal.

A Carga Fracionada, que representa 6,8% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado uma redução global de -7,5%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos de Leixões, da Figueira da Foz, de Setúbal, de Lisboa e de Viana do Castelo, apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Aveiro, Sines e Faro.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,4%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -9,5%, 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 -8,2%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,8% 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 0,4% da carga do sistema portuário, aumentou +82,9%, com suporte no crescimento no porto de Setúbal, mitigado parcialmente por uma redução constatada em Sines.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,1% do tráfego total, caíram -7,5%, devido às reduções observadas em Aveiro e Figueira da Foz, atenuadas pelos crescimentos registados nos portos de Lisboa e de Leixões,

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,7% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra de -3,4%, devido às reduções constatadas nos portos da Figueira da Foz, de Leixões, de Lisboa, de Viana do Castelo, de Setúbal e de Sines, apenas parcialmente compensadas pelo crescimento em Aveiro.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,8% do movimento total, registou uma quebra de -10,3%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,6% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um acréscimo de +1,8%, com base nos incrementos nos portos de Aveiro, de Leixões e de Setúbal, parcialmente contrariadas pelas perdas de tráfego observadas em Sines, Lisboa e Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,8%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão mais reduzida, em

Leixões, Aveiro e Lisboa, tendo observado uma quebra de -10,8%, devido às reduções verificadas em Sines, Aveiro e Lisboa, apenas com um ligeiro incremento de tráfego em Leixões.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -5,1%, com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Lisboa, de Aveiro, de Leixões e da Figueira da Foz, parcialmente contrariada pelos crescimentos observados em Setúbal e Sines.

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

representando uma quebra de -4,4% (-522 mil toneladas), relativamente ao trimestre homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

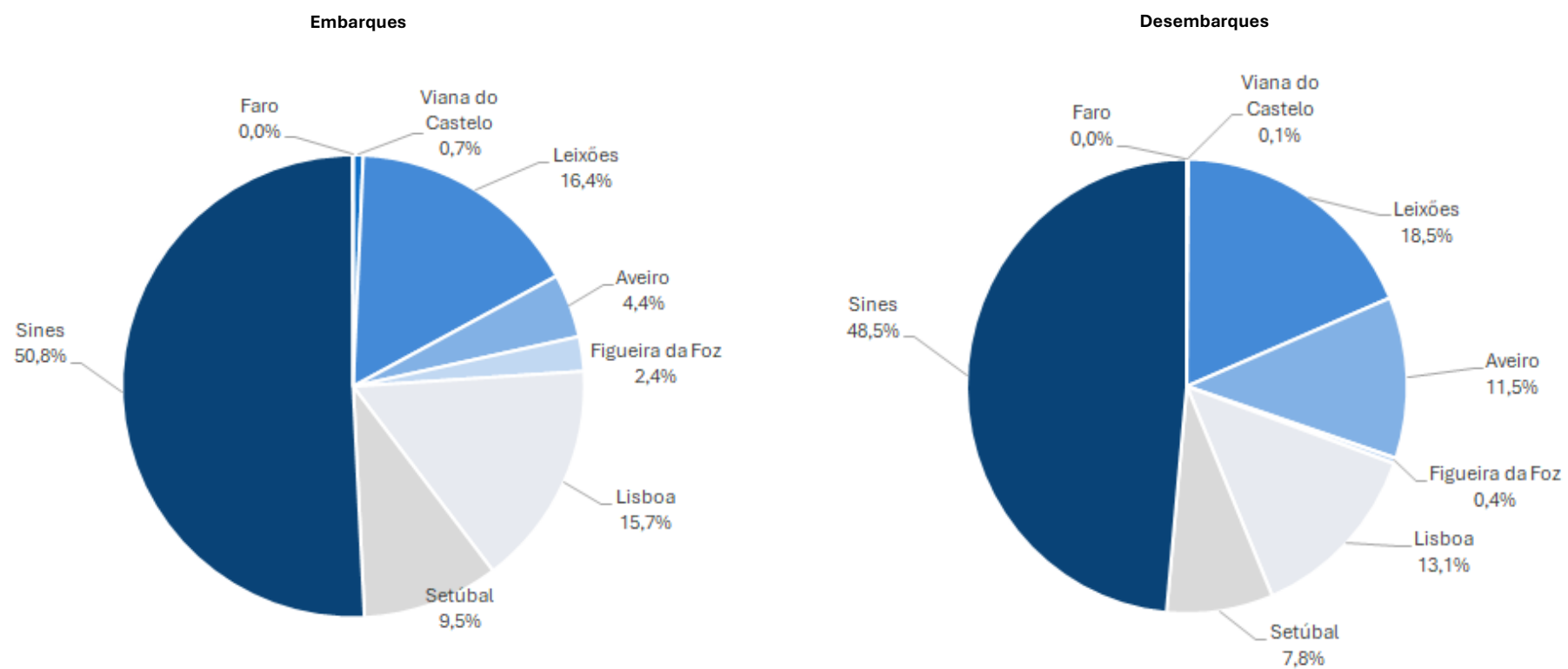
Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 7,2 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -10,5% (-846 mil toneladas).

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 primeiro trimestre de 2026, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 61% do movimento portuário e registou um total de 11,3 milhões de toneladas,

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



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

Porto \ Fluxo	Jan-Mar / 2026 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque mil ton	%	Desembarque mil ton	%
Viana do Castelo	51	13	79,1%	20,9%	6	14,0%	-33	-71,3%
Leixões	1 183	2 092	36,1%	63,9%	-51	-4,1%	12	0,6%
Aveiro	321	1 297	19,8%	80,2%	-17	-5,1%	181	16,2%
Figueira da Foz	174	46	79,2%	20,8%	-87	-33,4%	-99	-68,3%
Lisboa	1 134	1 485	43,3%	56,7%	-41	-3,5%	72	5,1%
Setúbal	689	882	43,9%	56,1%	-21	-2,9%	109	14,2%
Sines	3 664	5 482	40,1%	59,9%	-637	-14,8%	-765	-12,2%
Faro	2				2			
Total Geral	7 219	11 297	39,0%	61,0%	-846	-10,5%	-522	-4,4%

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 39%, 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 março, o movimento de contentores cifrou-se em 280 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +18,1% (+43 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no primeiro trimestre de 2026 de 655 mil TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -7,7% (-55 mil TEU), mas com uma recuperação de alguma expressão relativamente aos primeiros dois meses do ano (-20,7%) (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Assinale-se que a evolução do número de TEU não é necessariamente coincidente com a evolução da tonelagem de carga contentorizada, refletindo diferenças no grau médio de ocupação dos contentores e na natureza das mercadorias transportadas.

Quadro 9 – Contentores movimentados em março e acumulado de 2026

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	70,2	175,3	26,8%	6,5%
Figueira da Foz	0,1	0,3	0,0%	-87,1%
Lisboa	43,1	108,6	16,6%	0,5%
Setúbal	14,0	37,7	5,8%	2,8%
Sines	152,1	333,5	50,9%	-16,4%
Total	279,5	655,4	100,0%	-7,7%

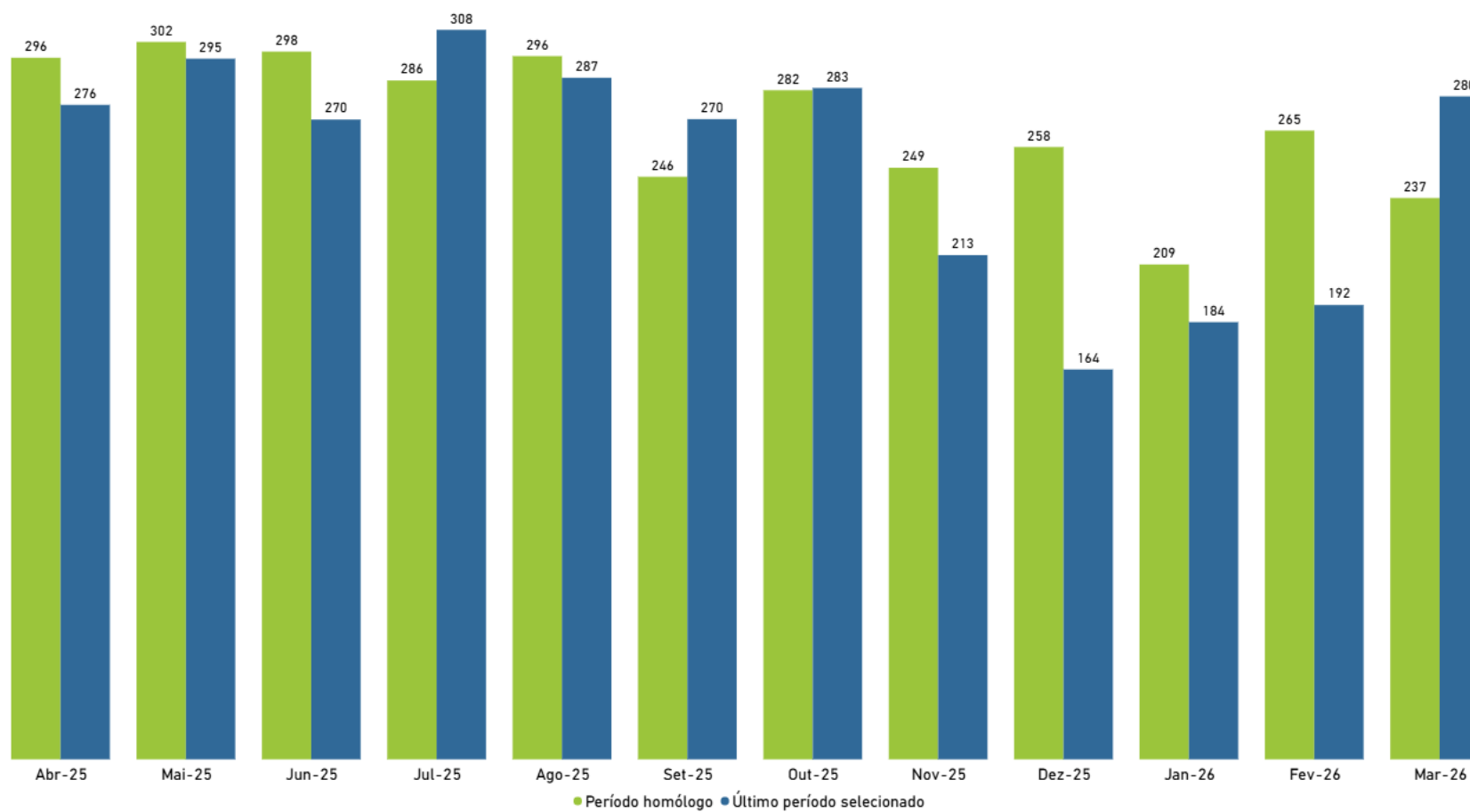
Variação homóloga

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	0,7%	-10,9%	5,0%	-4,7%	18,1%
Acumulado	-1,8%	-9,5%	14,8%	-6,2%	-7,7%

Pelos motivos já identificados no contexto da movimentação de carga, a perda de tráfego acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines (-65 mil TEU; -16,4%), tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz (-2 mil TEU; -87,1%), embora, para este último porto, com reduzido impacto no resultado agregado do sistema portuário.

Sublinha-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificado nos portos de Leixões (+11 mil TEU; +6,5%), de Setúbal (+1 mil TEU; +2,8%) e de Lisboa (+1 mil TEU; +0,5%).

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



Se analisarmos os primeiros trimestres 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 de redução (-2,6%), em resultado das evoluções médias desfavoráveis nos portos da Figueira da Foz (-45,6%), de Sines (-5,2%), de Setúbal (-2,7%) e de Leixões (-0,2%), constatando-se uma tendência positiva em Lisboa (+3,9%) (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 no primeiro trimestre de 2026 com o *hinterland*, concretamente 408 mil TEU, apresentou uma proporção geral de 62,2%, sendo maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 40,5%, a que se seguiram os portos de Sines, com 26%, e de Lisboa, com 24,4%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 9%, e, finalmente, o porto da 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 31,8%, nos demais

portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz.

O movimento de contentores em operações *transshipment*, cifrado em 247 mil TEU), correspondeu a 37,8% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 68,2%, ocorrendo ainda nos portos de Lisboa, de Leixões e de Setúbal, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,2%, 5,8% e 2,2%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 91,9%, a que se seguem os portos de Leixões (4,1%), de Lisboa (3,6%), e de Setúbal (0,3%).

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

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Leixões	176,5	166,4	160,1	164,7	175,3	26,8%	168,6	-0,2%
Aveiro		3,4	5,0				1,7	
Figueira da Foz	3,4	5,3	4,6	2,3	0,3	0,0%	3,2	-45,6%
Lisboa	93,0	91,7	101,5	108,0	108,6	16,6%	100,5	3,9%
Setúbal	42,1	41,9	36,2	36,7	37,7	5,8%	38,9	-2,7%
Sines	413,5	350,6	450,0	398,8	333,5	50,9%	389,3	-5,2%
Total	728,4	659,4	757,3	710,4	655,4	100,0%	702,2	-2,6%

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

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transhipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	165	94,2%	40,5%	11,1%	10	5,8%	4,1%	-36,3%	175
Figueira da Foz	0	100,0%	0,1%	-87,1%		0,0%	0,0%		0
Lisboa	100	91,8%	24,4%	-2,4%	9	8,2%	3,6%	51,8%	109
Setúbal	37	97,8%	9,0%	4,5%	1	2,2%	0,3%	-40,4%	38
Sines	106	31,8%	26,0%	-6,2%	227	68,2%	91,9%	-20,4%	333
Total Geral	408	62,2%	100,0%	1,6%	247	37,8%	100,0%	-19,9%	655

2.3 Movimento Geral de Navios

Em março do corrente ano registaram-se 837 escalas de navios (+10% que no mesmo mês de 2025), correspondendo a um acumulado no primeiro trimestre de 2 052 escalas no sistema portuário, representando -6,5% que no período homólogo do ano passado, com base na evolução negativa registada na maioria dos portos nacionais, com exceções em Aveiro, Portimão e Viana do Castelo (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Analisando o primeiro trimestre dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência de redução do número de navios que escalam o sistema portuário (-2,1%), influenciada pelas quebras em vários os portos, concretamente: Figueira da Foz (-16,3%), Sines(-5,8%), Leixões (-4,2%), Setúbal (-2%) e Viana do Castelo (-1,7%), parcialmente compensadas pelos crescimentos em Faro (+18,9%), Portimão (+13,6%), Aveiro (+7,5%) e Lisboa (+0,7%) (ver Quadro 13).

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

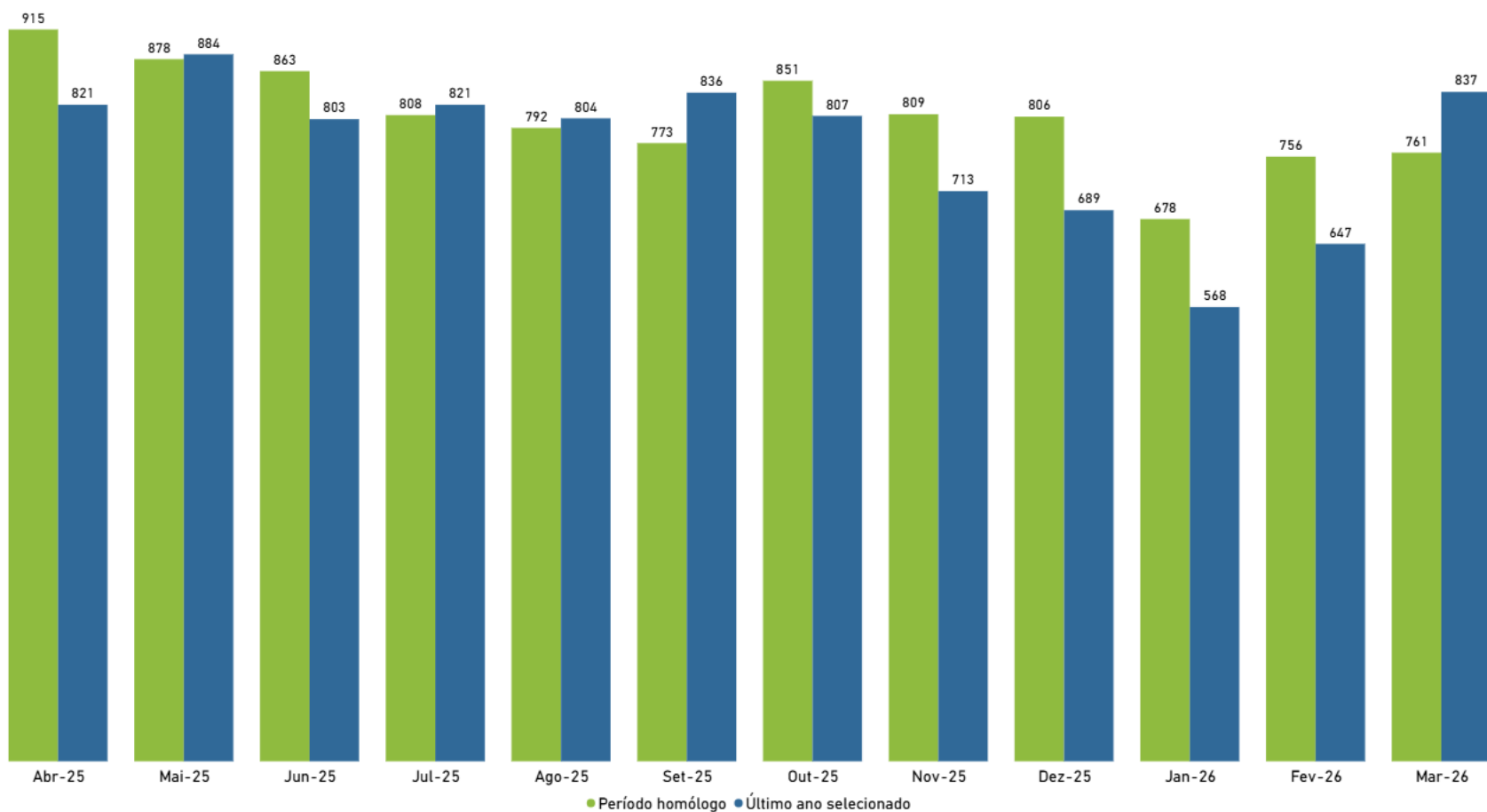
Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	26	55	2,7%	1,9%
Leixões	199	475	23,1%	-9,5%
Aveiro	111	271	13,2%	17,8%
Figueira da Foz	20	49	2,4%	-46,7%
Lisboa	181	479	23,3%	-5,5%
Setúbal	136	344	16,8%	-12,5%
Sines	156	365	17,8%	-5,9%
Faro	2	4	0,2%	
Portimão	6	10	0,5%	66,7%
Total	837	2.052	100,0%	-6,5%

Variação hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	3,0%	-9,4%	-7,8%	7,5%	10,0%
Acumulado	-3,0%	3,9%	-5,1%	-0,5%	-6,5%

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



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

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	59	56	40	54	55	2,7 %	102	-1,7 %
Leixões	563	545	524	525	475	23,1 %	954	-4,2 %
Aveiro	203	248	236	230	271	13,2 %	426	7,5 %
Figueira da Foz	100	111	95	92	49	2,4 %	149	-16,3 %
Lisboa	466	504	478	507	479	23,3 %	856	0,7 %
Setúbal	373	392	380	393	344	16,8 %	676	-2,0 %
Sines	464	460	445	388	365	17,8 %	733	-5,8 %
Faro	2	5	4		4	0,2 %	6	18,9 %
Portimão	6	3	3	6	10	0,5 %	20	13,6 %
Total	2.236	2.324	2.205	2.195	2.052	100,0 %	3.922	-2,1 %

O porto com maior número de escalas foi o de Lisboa, com uma quota de mercado de 23,3% e totalizando 479 escalas no primeiro trimestre de 2026, o que representou um decréscimo de tráfego de -5,5% relativamente ao mesmo período de 2025, a que se seguem Leixões e Sines, respetivamente, com 475 (-9,5%) e 365 (-5,9%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 23,1% e 17,8%.

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 -7%, ou seja, com ligeiramente maior expressão que no número de escalas (-6,5%, como referido), cifrando-se em 40,1 milhões, e implicando uma redução da dimensão média de navio de -0,5% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (44,8%), totalizando 18 milhões, e que observou uma contração de -1,8%. Neste caso, com uma redução inferior à do número de escalas, permitindo um aumento da dimensão média dos navios neste porto de +4,4%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 49,3 mil, que é mais de duas vezes e meia o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 18,3 mil.

Assinale-se, ainda, o porto de Aveiro como sendo a única infraestrutura portuária que registou um aumento conjunto do número de escalas e de AB, enquanto que em Portimão e Viana do Castelo, apesar do aumento do

número de navios escalados, registaram reduções da AB, e com uma expressão bastante significativa na redução da dimensão média dos navios que escalaram Portimão (-82,3%).

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

Porto \ Navios	Jan - Mar / 2026			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	55	249	4,5	2,7%	0,6%	1,9%	-10,9%	-12,5%
Leixões	475	5 868	12,4	23,1%	14,6%	-9,5%	-18,6%	-10,0%
Aveiro	271	1 682	6,2	13,2%	4,2%	17,8%	11,7%	-5,2%
Figueira da Foz	49	174	3,6	2,4%	0,4%	-46,7%	-45,3%	2,7%
Lisboa	479	8 748	18,3	23,3%	21,8%	-5,5%	-6,6%	-1,1%
Setúbal	344	5 367	15,6	16,8%	13,4%	-12,5%	-9,8%	3,0%
Sines	365	17 987	49,3	17,8%	44,8%	-5,9%	-1,8%	4,4%
Portimão	10	59	5,9	0,5%	0,1%	66,7%	-70,4%	-82,3%
Faro	4	3		0,2%	0,0%			
Total Geral	2 052	40 137	19,6	100,0%	100,0%	-6,5%	-7,0%	-0,5%



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 do [Puertos del Estado](#)).

3.1 Movimentação de Carga

A informação disponibilizada pelo *Puertos del Estado* refere uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha no primeiro trimestre de 2026, de -1,3%, relativamente ao mesmo período de 2025, mas que se pode comparar com um desempenho mais desfavorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou uma quebra de movimentação mais expressiva, concretamente de -6,9% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Mar / 2026							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	8 925	-10,3%	3 139	0,2%	6 452	-5,1%	18 516	-6,9%
Espanha	66 468	-2,0%	18 537	-8,8%	44 504	3,2%	129 509	-1,3%

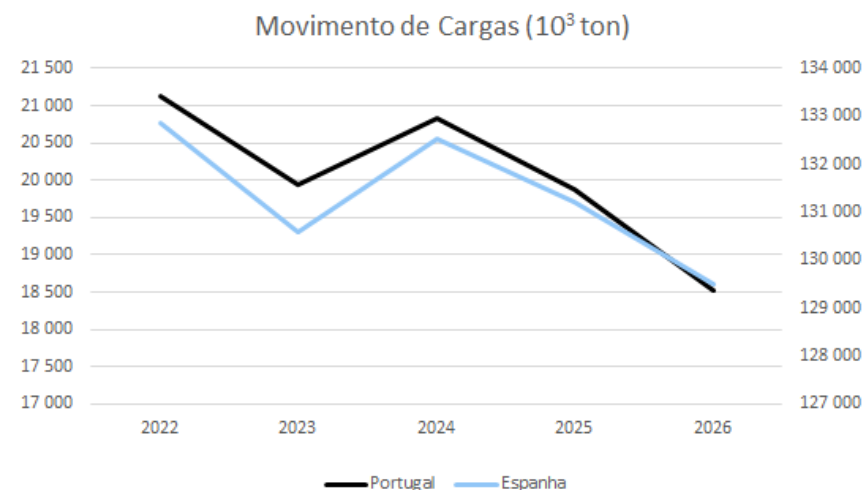
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram neste trimestre 129,5 milhões de toneladas, ou seja, sete vezes mais que o sistema portuário nacional (18,5 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,3 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Bruto.

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

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -10,3%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que decresceu -2%;
- Nos Granéis Sólidos esta situação inverte-se, com o desempenho do sistema portuário nacional ligeiramente positivo (+0,2%), enquanto o conjunto dos portos espanhóis observaram uma variação negativa, de -8,8%; e
- Nos Granéis Líquidos, volta a constatar-se uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o desempenho do sistema portuário nacional (-5,1%,) pior que o observado no conjunto dos portos espanhóis (+3,2%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro trimestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou uma quebra de carga movimentada de -2,5% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal essa redução foi substancialmente superior (-12,4%) (ver Gráfico 9).

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



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 primeiro trimestre de 2026, cresceu +3,6% em relação ao mesmo período de 2025, totalizando 4,5 milhões de TEU, comparando-se com a quebra registada nos portos nacionais (-7,7%), que movimentaram 655 mil TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

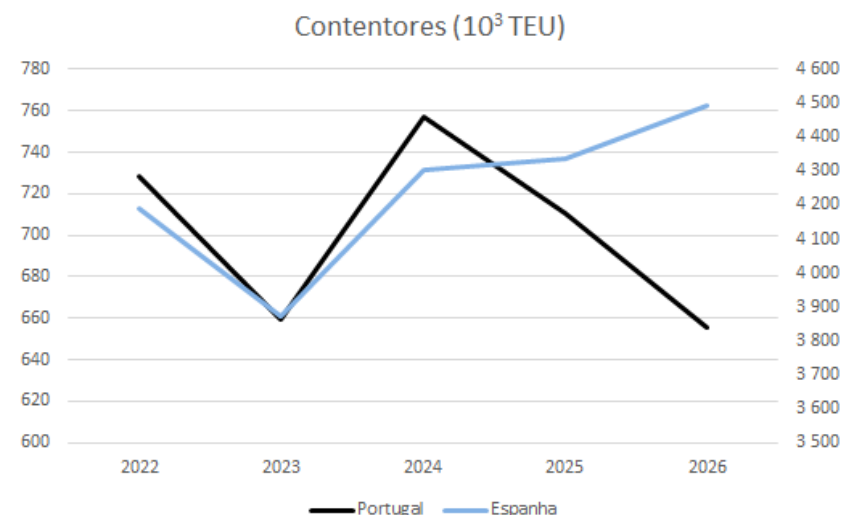
Sistema Portuário	Jan - Mar / 2026 mil TEU	Variação (%)
Portugal	655	-7,7%
<i>Hinterland</i>	408	1,6%
<i>Transshipment</i>	247	-19,9%
Espanha	4 493	3,6%
<i>Hinterland</i>	2 126	0,8%
<i>Transshipment</i>	2 367	6,2%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho positivo no movimento com o *hinterland*, mas melhor em Portugal (Portugal: +1,6%; Espanha: +0,8%).

Já no que reporta ao tráfego de *transshipment*, o conjunto dos portos espanhóis cresceu +6,2%, mantendo-se o desempenho do sistema portuário português negativo (-19,9%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários no primeiro trimestre do ano, desde 2022, os portos espanhóis cresceram no seu conjunto +7,2%, enquanto que o sistema portuário nacional perdeu -10% do tráfego (ver Gráfico 10).

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





ANEXO

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Mar.2026		Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton		mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 184	536	20,2%		7 224	100,0% 39,0%	-887	-10,9%
Viana do Castelo					0	0,0%	0	-100,0%
Leixões	692	91	15,2%		1 750	24,2%	42	2,5%
Aveiro		0				0,0%	0	
Figueira da Foz	1	1			4	0,1%	-12	-75,4%
Lisboa	456	62	15,6%		1 170	16,2%	-2	-0,2%
Setúbal	155	18	13,4%		369	5,1%	5	1,4%
Sines	1 879	363	23,9%		3 930	54,4%	-920	-19,0%
Faro		0					0	
Carga Fraccionada	565	58	11,5%		1 264	100,0% 6,8%	-102	-7,5%
Viana do Castelo	15	2	17,5%		41	3,2%	-2	-4,5%
Leixões	97	-12	-10,9%		203	16,0%	-90	-30,7%
Aveiro	238	75	45,9%		574	45,4%	134	30,5%
Figueira da Foz	51	-14	-21,0%		130	10,3%	-87	-40,2%
Lisboa	18	-14	-43,5%		53	4,2%	-6	-10,7%
Setúbal	144	18	14,3%		256	20,2%	-56	-18,1%
Sines	2	2	868,3%		6	0,4%	3	114,8%
Faro		0			2	0,2%	2	
Ro-Ro	187	14	7,9%		437	100,0% 2,4%	-39	-8,2%
Viana do Castelo	0	0	250,0%		0	0,0%	0	64,1%
Leixões	123	-3	-2,3%		307	70,3%	-32	-9,5%
Aveiro		0				0,0%	0	
Figueira da Foz		0				0,0%	0	
Lisboa	3	1	23,1%		7	1,7%	1	9,9%
Setúbal	61	16	35,3%		120	27,4%	2	1,7%
Sines	0	0	34,2%		2	0,5%	-10	-80,6%
Faro		0				0,0%	0	
Totais	3 935	607	18,3%		8 925	48,2%	-1 028	-10,3%

Granéis Sólidos	Mar.2026	Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	139	60	75,1%	331	100,0%	127	62,2%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	61	31	99,8%	146	44,1%	52	55,0%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	78	29	59,4%	185	55,9%	75	68,5%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	32	32		65	100,0%	30	82,9%
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	32	32		65	100,0%	45	226,2%
Sines		0			0,0%	-16	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	316	-156	-33,0%	1 132	100,0%	-92	-7,5%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	44	-18	-29,2%	154	13,6%	20	14,8%
Aveiro	34	-132	-79,4%	196	17,3%	-185	-48,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	-12	-100,0%
Lisboa	237	-5	-2,2%	782	69,0%	85	12,2%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	666	132	24,7%	1 611	100,0%	-58	-3,4%
Viana do Castelo		-5	-100,0%	18	1,1%	-24	-57,4%
Leixões	74	-4	-5,5%	222	13,8%	-68	-23,4%
Aveiro	211	101	91,6%	428	26,6%	150	54,1%
Figueira da Foz	34	6	19,1%	85	5,3%	-72	-46,0%
Lisboa	110	0	-0,4%	296	18,4%	-29	-8,8%
Setúbal	212	29	15,6%	493	30,6%	-10	-1,9%
Sines	25	6	33,1%	68	4,2%	-6	-7,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	1 153	68	6,3%	3 139	17,0%	7	0,2%

Granéis Líquidos	Mar.2026	Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	968	-138	-12,5%	2 378	100,0% 12,8%	-274	-10,3%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	968	-138	-12,5%	2 378	100,0%	-274	-10,3%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 320	361	37,7%	2 883	100,0% 15,6%	50	1,8%
Viana do Castelo	3	0	-11,5%	6	0,2%	-1	-20,3%
Leixões	196	38	24,4%	452	15,7%	37	8,9%
Aveiro	107	83	338,7%	228	7,9%	85	59,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	78	10	14,1%	239	8,3%	-2	-0,9%
Setúbal	11	6	99,8%	35	1,2%	18	107,9%
Sines	925	226	32,2%	1 923	66,7%	-87	-4,3%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	309	42	15,8%	889	100,0% 4,8%	-107	-10,8%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	17	5	39,1%	39	4,4%	2	5,6%
Aveiro	11	-6	-33,9%	31	3,5%	-9	-22,8%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		-2	-100,0%	3	0,4%	-2	-34,8%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	281	45	19,0%	816	91,8%	-98	-10,8%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	93	18	23,3%	301	100,0% 1,6%	-16	-5,1%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0		2	0,5%	-2	-60,5%
Aveiro	39	-3	-7,6%	160	53,0%	-12	-6,9%
Figueira da Foz	2	2		2	0,5%	-2	-59,1%
Lisboa	27	10	55,3%	69	22,9%	-14	-16,7%
Setúbal	12	3	37,2%	47	15,8%	10	25,1%
Sines	12	6	100,2%	22	7,3%	4	25,7%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 689	282	11,7%	6 452	34,8%	-347	-5,1%



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

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

www.amt-autoridade.pt