



TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMOS, FLUVIAIS
E PORTOS COMERCIAIS

O TRÁFEGO MARÍTIMO DE MERCADORIAS NO CONTEXTO DA INTERMODALIDADE 2019



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



O presente relatório tem por base as estatísticas produzidas pelas administrações portuárias com jurisdição dos portos comerciais marítimos do Continente, no âmbito da Diretiva 95/64/CE do Conselho da União Europeia (vulgo 'Diretiva Marítima'), definida pelo Eurostat, bem como a informação disponibilizada pelo INE, em sede do comércio internacional de bens e dos inquéritos ao transporte rodoviário e marítimo de mercadorias, pela Pordata, pelos operadores de transporte ferroviário e ainda pela Comissão Técnica do Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR).

Pretende-se efetuar, numa primeira fase, uma caracterização comparada do tráfego de mercadorias a nível dos diversos modos de transporte num contexto de complementaridade intermodal, quer na perspetiva global, quer na perspetiva da curta distância, e posteriormente uma análise mais detalhada das diversas vertentes do tráfego marítimo, tentando-se aprofundar o conhecimento do respetivo ecossistema, em termos da mercadoria transportada nas diversas formas de acondicionamento, dos fluxos relativos a cabotagem e comércio internacional, da nacionalidade dos operadores de transporte e do registo dos respetivos navios, entre outros.

Sublinha-se o facto de toda a informação estatística relativa a tonelagem movimentada, se refere apenas ao peso das próprias mercadorias, excluindo em qualquer circunstância a tara do seu acondicionamento, nomeadamente dos contentores, respeitando assim os requisitos definidos pelo Eurostat no âmbito da Diretiva Marítima, quer no tocante à medida do peso das mercadorias, quer à tipologia de navios considerados.



ÍNDICE

I. NOTA INTRODUTÓRIA.....	7
II. FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2019.....	14
III. ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS.....	21
Alguns fatores relevantes no contexto do comércio internacional.....	25
O papel dos portos.....	29
IV. CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS.....	32
IV.1. Quadro Geral.....	32
IV.2. Comércio Internacional.....	33
IV.3. Tráfego de Importação.....	35
IV.4. Tráfego de Exportação.....	37
IV.5. Transporte Marítimo de curta distância.....	40
IV.6. Comércio de Mercadorias por Zonas Económicas e Modo de Transporte.....	43
V. TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE.....	44
V.1. Enquadramento Geral.....	44
V.2. Movimento Geral de Mercadorias nos Portos do Continente.....	46
Por Porto.....	46
Por Carga.....	47
Por Fluxo de Tráfego.....	49
V.3. Comércio Internacional.....	50
Importação e Principais Mercados.....	50
Exportação e Principais Mercados.....	51
V.4. Cabotagem Continental e Insular.....	52
Total do Tráfego de Cabotagem.....	52
Mercadorias Transportadas em Tráfego Doméstico.....	54
Cabotagem Insular.....	56
V.5. Volume de Mercadorias Transportadas por Nacionalidade dos Operadores.....	58
V.6. Volume de Mercadorias Transportadas em Função da Bandeira Arvorada pelos Navios.....	59
V.7. Movimento de Contentores.....	61
V.8. Movimento de Navios.....	64
VI. FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA.....	68

VII. ANEXOS.....	71
ANEXO 1 - Volume do Comércio Internacional por Tráfego e Modo de Transporte Evolução Anual em Peso e Valor entre 2011-2019.....	71
ANEXO 2 - Volume do Comércio Internacional, por Modo de Transporte e Continente em 2019.....	72
ANEXO 3 - Principais Mercadorias do Comércio Intracomunitário por Modo de Transporte - 2019.....	73
ANEXO 4 - Mercadorias Carregadas e Descarregadas no Sistema Portuário Nacional.....	74
ANEXO 5 - Movimento de Mercadorias por Tipologia de Carga para os Principais Portos.....	75
ANEXO 6 - Evolução Anual dos Principais Mercados de Importação – País / Mercadoria.....	76
ANEXO 6A - Principais Mercados de Importação – País / Mercadoria (2019).....	77
ANEXO 7 - Evolução Anual dos Principais Mercados de Exportação – País / Mercadoria.....	78
ANEXO 7A - Principais Mercados de Exportação – País / Mercadoria (2019).....	79
ANEXO 8 - Principais Mercadorias Embarcadas em Cabotagem Continental por Porto - 2019.....	80
ANEXO 9 - Principais Mercadorias Desembarcadas em Cabotagem Continental por Porto - 2019.....	81
ANEXO 10 - Cabotagem Insular por Região Autónoma – Evolução Anual e Tipologia de Carga.....	82
ANEXO 11 - Evolução do Número de Escalas e do Volume e Dimensão Média dos Navios.....	83
ANEXO 12 - Movimento de Navios – Número de Escalas por País de Registo e Tráfego.....	84
ANEXO 13 - Movimento de Navios – Evolução do Número de Escalas por Tipologia de Navio e Dimensão.....	85
ANEXO 14 - Escalas por Dimensão e Tipo de Navio em 2019.....	86



I. NOTA INTRODUTÓRIA

Enquanto regulador económico independente, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) exerce a sua missão visando promover e defender o interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MoblES), enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório sólido com regras claras e estáveis que incentivem o investimento, público e privado, em inovações sociais, tecnológicas, financeiras e económicas que promovam, como referido, a inclusividade, a eficiência e a sustentabilidade da mobilidade.

A MoblES integra, numa visão holística, as seguintes dimensões estruturantes:

- > Inclusividade - Envolvendo elevados padrões de segurança, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva a todas as Pessoas, mormente às com mobilidade reduzida e aos utilizadores mais vulneráveis, incluindo também a mobilidade de bens;
- > Eficiência - Incorporando as exigências de competitividade, de competitividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas de globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política de mais diversa natureza; e
- > Sustentabilidade - Agregando as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, bem como com o recente Pacto Ecológico no contexto da União Europeia.

A promoção e defesa da MoblES entrosa, naturalmente, com a metodologia de aplicação adotada pela AMT para o cumprimento da plenitude da sua missão enquanto regulador económico independente, ancorada no paradigma sistémico de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), especificamente nos seus pilares estratégicos de (1) avaliação de *compliance* das vertentes determinantes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes; (2) conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados da mobilidade; (3) supressão de falhas de mercado; (4) redução e, tendencialmente, eliminação de falhas de Estado, incluindo do legislador, enquanto organizador da economia, e de regulamentação; e (5) promoção do equilíbrio dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas e de verificação cumulativa, dos Investidores, das Pessoas (profissionais, empreendedores, utentes/utilizadores/consumidores e cidadãos) e dos Contribuintes.

Alinha-se, naturalmente, com as políticas e melhores práticas a nível internacional, e particularmente da União Europeia, em matéria de digitalização, descarbonização e neutralidade climática da economia, fortalecendo, a par, a coesão socioeconómica e territorial, o Mercado Interno e a resiliência, bem como tem sempre presente a necessidade de garantir o funcionamento adequado dos mercados da mobilidade, num paradigma de concorrência não falseada no Mercado Interno, com o devido nivelamento do *playing field*, potenciando uma maior competitividade, preços mais baixos e melhor qualidade, para além de uma maior inovação e de mais opções de escolha, devidamente informadas, para os consumidores e utilizadores do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.

Por conseguinte, a produção deste relatório integra-se particularmente no 2º pilar do REEQ, onde é exigido um conhecimento profundo e permanentemente atualizado dos diversos mercados presentes no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, abrangendo um universo de mais de vinte mil entidades reguladas pela AMT.

NOTA INTRODUTÓRIA

Especificamente, integra diversos mercados de mobilidade associados a cada modo de transporte, a saber: 1) transporte rodoviário; 2) transporte ferroviário e outros sistemas de transporte guiado (exemplo: metropolitanos, funiculares, teleféricos, etc.); 3) transporte marítimo; 4) transporte por vias navegáveis interiores; e ainda, 5) transporte aéreo, sendo que este último não se encontra submetido à atuação da AMT.

Todos estes mercados, que incluem as respetivas infraestruturas e estruturas conexas, constituem realidades próprias, embora interligados num contexto de intermodalidade e multimodalidade, têm exigências, requisitos e particularidades próprias, que têm de ser tidas em consideração no processo que conduz ao seu profundo conhecimento.

Neste domínio assume particular relevância o ecossistema marítimo-portuário, já objeto de várias ações da AMT, em particular:

- > Pronúncia relativa às distorções de concorrência na operação portuária advenientes de disparidades na organização dos sistemas portuários na Europa, e associadas à transposição da Diretiva 2014/23/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão, e à proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos (2016);
- > Emissão de pareceres prévios vinculativos sobre a renovação dos contratos de concessão do Terminal de Contentores de Leixões e do Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões (2017);
- > Emissão de parecer prévio vinculativo relativo ao lançamento por parte do Governo Regional da Madeira de um concurso público internacional para o estabelecimento de uma linha *ferry* para transporte de passageiros entre o Continente e aquela Região Autónoma (2017), serviço este que operou durante os meses do verão de 2018 e 2019;
- > Decisão que pôs fim ao regime de exclusividade na prestação de serviços de reboque com origem/destino no estaleiro naval da Mitrena (2018);
- > Emissão de linhas de orientação para a elaboração e aprovação das propostas de revisão de Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias do Continente (2018);
- > Avaliação e aprovação anual dos regulamentos de tarifas das administrações portuárias do Continente, desde o início das funções da AMT em 2015;
- > Emissão de pronúncia para definição da “Estratégia Portugal 2030” no âmbito do quadro financeiro plurianual pós-2020, com a visão relativamente à área da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, incluindo os principais desafios e oportunidades inerentes ao novo quadro financeiro (2018); e
- > Emissão dos pareceres prévios vinculativos relativos ao procedimento concursal para a atribuição da concessão, no regime BOT (*Build Operate Transfer*), do novo Terminal Vasco da Gama no porto de Sines, e ao ajustamento das condições do Contrato de Concessão do Terminal de Contentores de Sines, designado por “Terminal XXI”, no âmbito da respetiva renegociação e prorrogação (2019).

No âmbito do referido ecossistema marítimo-portuário e em particular na atividade *core* ali desenvolvida, de movimentação portuária de carga, existem entidades com distintas naturezas e tipologias das quais se distinguem as Administrações Portuárias e as Empresas de Estiva, concessionárias ou não de terminais portuários.

NOTA INTRODUTÓRIA

A movimentação portuária de carga, sucede e precede o seu transporte marítimo, para cujo exercício concorrem agentes económicos de diversa natureza, que apoiam desde as operações de acostagem dos navios, até ao movimento da carga nos terminais, cais ou terraplenos inseridos no perímetro da jurisdição do porto, explorados em regime de concessão, de serviço público ou de uso privativo, ou por licenciamento de utilização de bens do domínio público.

No que respeita especificamente à atividade de movimentação de cargas, considerada de interesse público, importa referir que as Administrações Portuárias (de capital social exclusivamente público, embora regidas pelo direito privado dada a sua natureza jurídica de sociedade anónima), efetuam a gestão dos portos sob sua jurisdição maioritariamente segundo o tipo *landlord port* (porto senhorio), em que a operação portuária é realizada por privados em regime de concessão de serviço público.

Acontecendo sobretudo nos portos de maior dimensão, este tipo de gestão é, no entanto, misto, dado que a maioria dos outros serviços portuários, distintos da movimentação de cargas, é exercida pelas próprias Administrações Portuárias (caso da pilotagem) ou por terceiros sob sua responsabilidade.

Detentoras das infraestruturas e também algumas das superestruturas e equipamento, as Administrações Portuárias concedem estes ativos a operadores portuários privados que os exploram realizando todas as operações necessárias à movimentação de carga de e para os navios.

Há, no entanto, portos onde a exploração é efetuada segundo o tipo *tool port*, no qual a Administração Portuária detém a infraestrutura e respetivos ativos e atribui a operação portuária a empresas de estiva licenciadas para o efeito. Esta situação verifica-se, por exemplo em Viana do Castelo, em Aveiro, com exceção do Terminal Sul concessionado à SOCARPOR, Figueira da Foz e ainda Faro e Portimão, sob jurisdição das respetivas Administrações Portuárias.

Para melhor caracterização do ecossistema marítimo-portuário em termos das entidades mais relevantes no segmento da atividade de movimentação de carga em regime de serviço público, e sem esquecer a importância do volume de carga movimentada associado à exploração de terminais em regime de uso privativo, apresenta-se informação relativa a:

- > Administrações Portuárias;
- > Concessionários de terminais portuários em regime de serviço público; e
- > Empresas de Estiva que desenvolvem a sua atividade em regime de licenciamento.

Administrações Portuárias

As seis Administrações Portuárias com jurisdição dos portos comerciais do Sistema Portuário do Continente¹, detêm um volume global de capital social que ascende a 246 milhões de euros (M€), dos quais 95,9% concentrados na Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

¹ No presente Relatório não são consideradas as Administrações Portuárias das Regiões Autónomas (Portos dos Açores, S.A., criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A, de 22 de agosto, e a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A., criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de julho, que aprovou os respetivos estatutos, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 25/2003/M, 23 de agosto).

NOTA INTRODUTÓRIA

NOME	NOME SÓCIO-ACIONISTA	CAPITAL SOCIAL	%
APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 51 035 000.00	20.7%
APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 30 000 000.00	12.2%
APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.	APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.	€ 10 000 000.00	4.1%
APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 60 000 000.00	24.4%
APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 15 100 000.00	6.1%
APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 80 000 000.00	32.5%
Total Geral		€ 246 135 000.00	100.0%

Acresce referir que a APDL, para além dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, exerce ainda jurisdição sobre a Via Navegável do Douro.

Refere-se ainda que os valores originados no exercício de 2018, traduzem para estas Administrações Portuárias um volume de negócios de cerca de 232,3 milhões de euros, capitais próprios de cerca de 1 130,6 M€, um EBITDA de 117,5 M€ e resultados líquidos de 53,95 M€, parte dos quais foram devolvidos ao acionista, sob a forma de dividendos, a que corresponde uma rentabilidade do volume de negócios de 23,2% e dos capitais próprios de +4,8%.

Administração Portuária	Total do Capital Próprio	Volume de Negócios	Gastos	EBITDA	Res. Antes Impostos	Imposto sobre o rendimento	Res. Líquido Exercício	Unidade: 10 ⁶ EUR	
								Rentabilidade do Volume Negócios	Rentabilidade dos Capitais Próprios
APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.	367.9	68.3	(32.4)	35.9	10.2	-3.13	+7.06	+10.3%	+1.9%
APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.	61.7(*)	19.8	(17.5)	2.3	16.0	+0.69	+16.73	+84.5%	+27.1%
APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.	14.7(*)	4.5	(4.1)	0.3	0.1	+0.33	+0.39	+8.8%	+2.7%
APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.	221.9	52.4	(27.4)	25.1	10.1	-2.83	+7.29	+13.9%	+3.3%
APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	82.8	22.8	(12.3)	10.5	4.6	-1.14	+3.49	+15.3%	+4.2%
APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.	381.8	64.5	(21.1)	43.4	25.6	-6.60	+18.99	+29.4%	+5.0%
TOTAL	1 130.6	232.3	(114.8)	117.5	66.6	-12.67	+53.95	+23.2%	+4.8%

(*) Valor em 2017

Concessionários em regime de serviço público

Como referido, a exploração dos terminais portuários que integram os portos sob jurisdição das Administrações Portuárias do Continente, está maioritariamente entregue a operadores portuários em regime de concessão de serviço público.

As empresas que são detentoras de contratos de concessão, ao abrigo dos quais promovem a movimentação de cargas nas respetivas áreas de jurisdição portuária, em regime de serviço público, são as constantes do quadro seguinte, relativamente às quais se indica o capital social.

NOTA INTRODUTÓRIA

Porto	Empresa	NIF	Capital Social
Leixões	Silos de Leixões, Unipessoal, Lda.	507605861	€ 625 000.00
	TCGL - Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões, S.A.	505046261	€ 2 500 000.00
	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	503607886	€ 2 500 000.00
Aveiro	SOCARPOR - Soc. de Cargas Portuárias (Aveiro), S.A.	501481966	€ 1 000 000.00
Lisboa	ATLANPORT - Soc. Exploração Portuária, S.A.	502081260	€ 1 746 000.00
	Baia do Tejo, S.A.	502288698	€ 144 453 505.00
	ETE - Empresa de Tráfego e Estiva, S.A.	500497664	€ 5 000 000.00
	LISCONT - Operadores de Contentores, S.A.	501427767	€ 5 750 000.00
	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, S.A.	501904077	€ 46 407 000.00
	SOTAGUS - Terminal de Contentores de Stª Apolónia, S.A.	504690167	€ 5 486 800.00
	SOVENA Oilseeds Portugal, S.A.	500278571	€ 12 256 000.00
	TMB - Terminal Multiusos do Beato, Operações Portuárias, S.A.	504783785	€ 997 600.00
	TSA - Terminal Santa Apolonia, Lda.	513247513	€ 1 000 000.00
Setúbal	SADOPORT - Terminal Marítimo do Sado, S.A.	506659151	€ 500 000.00
	SAPEC Terminais Portuários, S.A.	507378067	€ 4 182 500.00
	TERSADO - Terminais Portuários do Sado, S.A.	505893118	€ 2 000 000.00
Sines	C.L.T. - Companhia Logística de Terminais Marítimos, S.A.	504019864	€ 10 000 000.00
	PORTSINES - Terminal Multipurpose de Sines, S.A.	502517549	€ 4 200 000.00
	PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	504605534	€ 43 672 136.00
TOTAL			€ 294 276 541.00

No entanto, salienta-se o facto de algumas destas empresas não terem como objeto social principal a realização da atividade de movimentação de carga, resultando esta como acessória da sua atividade *core*.

Deste tipo de empresas importa distinguir as que, sendo titulares de contratos de concessão de serviço público, movimentam praticamente de forma exclusiva as cargas previstas no seu objeto social, como se tratasse de ‘uso privativo’ dos respetivos bens dominiais, das restantes empresas que desenvolvem a atividade de movimentação da carga diversa que demanda os respetivos terminais no contexto do tráfego nacional ou internacional.

Do primeiro grupo, destacam-se as seguintes:

- > A empresa Silos de Leixões, Unipessoal, Lda. tem por objeto social o exercício da ‘atividade de receção, movimentação, armazenagem, expedição e transporte de matérias primas alimentares e produtos conexos, bem como o exercício de quaisquer atividades comerciais e industriais complementares ou subsidiárias’, procedendo à inerente movimentação de cereais e oleaginosas;
- > A SILOPOR – Empresa de Silos Portuários, S.A., atualmente ‘em liquidação’, surge em 1986 por cisão da EPAC – Empresa Pública de Abastecimento de Cereais, sendo-lhes afetos os terminais portuários e silos para descarga e armazenagem de grãos sólidos alimentares.
O seu capital social é maioritariamente público, detido pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças;

NOTA INTRODUTÓRIA

- > A SOVENA Oilseeds Portugal, S.A. surge após a extinção do grupo CUF e dedica-se à agricultura e distribuição na área dos óleos alimentares e biocombustível; e ainda a
- > A Baía do Tejo, S.A. é uma empresa vocacionada para a exploração de Parques Empresariais e o seu capital social é subscrito integralmente pela PARPÚBLICA (SGPS), S.A..

Como decorre da leitura do quadro atrás apresentado, 17 das 19 empresas são sociedades anónimas, sendo as restantes duas, sociedades por quotas. O volume de capital social detido globalmente por estas empresas ascende a quase 300 M€, sendo que apenas a duas, a Baía do Tejo e a SILOPOR, estão afetos 65%.

Pelo facto de maioritariamente serem sociedades anónimas, o exercício do direito de propriedade surge com relativa volatilidade, em virtude da facilidade com que são transacionadas as respetivas ações.

No entanto, importa referir que no perímetro das empresas portuárias os verdadeiros centros de decisão não se circunscrevem às próprias sociedades, mas assiste-se à transferência e concentração desse poder de decisão em alguns grupos económicos.

Considerando a existência dos dois grupos mais expressivos, o grupo YILPORT IBERIA, de capitais turcos, que detêm o controlo das empresas LISCONT, SADOPORT, SOCARPOR, SOTAGUS e TCL, e o grupo nacional ETE, que detêm o controlo das empresas ATLANPORT, ETE, PORTSINES, TCGL, TERSADO e parte da TSA, e aplicando, *grosso modo* e de forma global, a metodologia utilizada para o cálculo do índice Herfindahl-Hirschman à distribuição do capital social, associado ao poder de decisão (em vez de às quotas de mercado), obtém-se um índice de concentração de 0,1 (num valor máximo de 1) para as empresas tomadas individualmente, que passa para quase 0,3 se considerarmos o capital social afeto aos grupos que detêm o seu controlo. Para efeito deste cálculo, foram excluídas as empresas Baía do Tejo, SILOPOR e a PSA Sines, pelo elevado volume de capital social e por estarem circunscritas a mercados muito específicos.

Empresas de Estiva

Continuando a reportar-nos apenas aos portos do Continente, e no que respeita aos operadores portuários que, não sendo titulares de contratos de concessão de qualquer terminal, operam nos mercados para os quais estão licenciados, destacam-se as dez empresas apresentadas no quadro seguinte, sendo duas sociedades anónimas e oito sociedades por quotas.

Porto	Empresa	Capital Social
V.Castelo	NOGARPORT, Lda	€ 176 960.00
	NOVASTIVA – Operadores Portuários, Estiva e Tráfego de Viana, Lda	€ 129 000.00
Aveiro	AVEIPORT - Soc. Operadora Portuária Aveiro, Lda	€ 1 250 000.00
	PTM IBERICA UNIPessoal, Lda	€ 2 500 000.00
	TMA - Terminal Multiusos de Aveiro, S.A.	€ 250 000.00
Figueira da Foz	OPERFOZ - Operadores do Porto da Figueira da Foz, Lda	€ 600 000.00
Lisboa	MULTITERMINAL - Sociedade de Estiva e Tráfego, S.A.	€ 1 000 000.00
Setúbal	NAVIPOR - Operadora Portuária Geral, Lda	€ 1 375 000.00
	SETEFRETE - Sociedade de Tráfego e Cargas, S.A.	€ 625 000.00
Faro e Portimão	ALGARVETRÁFEGO - Operadores Portuários do Barlavento e Sotavento do Algarve, Lda	€ 124 699.48

NOTA INTRODUTÓRIA

Nestas empresas, destaca-se a presença do Grupo ETE, que detém o controlo da AVEIPORT e SETEFRETE, não alterando, no entanto, significativamente o índice de concentração do capital social no conjunto das empresas de estiva que operam no mercado de movimentação de cargas, sem deterem a titularidade de um contrato de concessão.

II. FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2019

1. Durante o ano de 2019 e de acordo com várias fontes, maioritariamente o Instituto Nacional de Estatística (INE), mas também a PORDATA e os operadores ferroviários, nos diversos modos e para os diversos tipos e natureza de tráfego, foi registado um volume total de mercadorias transportadas que se cifrou em 243,9 milhões de toneladas, que constitui uma redução de -3,4% face a 2018.

A repartição modal deste volume de tráfego confere, em termos globais, a maior quota ao modo rodoviário, que é responsável por 63,8% do total, seguido do marítimo com 32,4% e do ferroviário, com 3,8%, cabendo ao aéreo uma quota residual de 0,2%.

Atendendo-se à natureza do tráfego, constata-se que o volume de mercadorias transacionadas no mercado nacional representa 60,4% do total, correspondente a 147,3 milhões de toneladas, 90,8% das quais foram processadas por modo rodoviário, facto este que está na base do peso global que este modo detém, sendo de sublinhar o facto de este volume ter registado um aumento de +0,6% face ao seu homólogo de 2018.

No mercado internacional o modo preferencial de transporte de mercadorias é, naturalmente, o marítimo, ao qual em 2019 foi cometido um volume de 72,7 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 75,2%, após registo de uma diminuição do respetivo volume de -6,5%. Neste mercado, ao modo rodoviário couberam 22,6%, muito por efeito das trocas comerciais com a Espanha, cujo volume ultrapassa os 30%, mas cujo volume total sofreu uma diminuição de -12,1% comparativamente ao observado em 2018.

No modo ferroviário assinala-se também que a grande maioria do transporte de mercadorias se efetua no mercado nacional, tendo-se situado no ano em análise na casa dos 79,2%, após uma quebra de -13,2% face ao volume apurado em 2018, sendo que no modo aéreo se verifica a situação oposta, com o tráfego internacional a registar 87,2%, refletindo um acréscimo de +11,7%.

2. De acordo com as estatísticas produzidas pelo INE no âmbito do comércio internacional, constata-se que o volume global de mercadorias transacionadas por Portugal (Continente e Regiões Autónomas) atingiu em 2019 um total de 101,7 milhões de toneladas correspondente a um valor de 140,2 mil milhões de euros, a preços correntes, valores estes respetivamente superiores em +0,1% e +5,3% aos registados no ano anterior, com as exportações a representarem 38,5% em peso e 42,7% em valor.

Não obstante a quota das trocas comerciais com Espanha corresponder a 31,2% do total e cerca de 75,7% das respetivas mercadorias serem transportadas por modo rodoviário, a distribuição modal do volume total de mercadorias em tráfego internacional, em tonelagem, confere uma quota maioritária de 56,5% ao transporte marítimo, de 35,7% ao rodoviário, de 1,4% ao aéreo e de 0,8% ao ferroviário, ficando ainda 5,5% para 'instalações de transportes fixas', 'propulsão própria', 'remessas postais' e uma parte significativa como 'não discriminado', correspondente a 4,9 pontos percentuais. No entanto, considerando a perspetiva do valor das mercadorias transacionadas, constata-se uma inversão das posições dos modos marítimo e rodoviário, passando este último a deter uma quota maioritária absoluta, de 58,7%, diminuindo o marítimo para 27,8%. Na base deste facto está o mais baixo valor unitário dos bens transportados por navio, nomeadamente nas importações, que contrasta com o valor unitário mais elevado no transporte aéreo, que eleva a respetiva quota para 4,5%.

FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2019

O volume de importações correspondeu a 62,5 milhões de toneladas, correspondentes a 80,3 mil milhões de euros, o que, comparativamente a 2018, refletem respetivamente uma quebra de -0,5% e um acréscimo de +6,6%. Considerando a repartição modal das mercadorias importadas, constata-se que uma maioria de 60,9%, em termos de peso, foi efetuada por transporte marítimo, descendo esta percentagem para 26,1% se atendermos ao respetivo valor. No modo rodoviário a relação destes indicadores inverte-se, representando 31,8% do peso e 58,2% do valor.

O volume de exportações cifrou-se em 39,2 milhões de toneladas a que correspondeu um valor total de 59,9 mil milhões de euros, que traduziram, respetivamente, acréscimos de +1% e de +3,6% relativamente a 2018. A quota do transporte marítimo associada a este fluxo de mercadorias corresponde a 49,5% em tonelagem e de 30,1% em valor, descendo o primeiro para 42% e subindo o segundo para 59,2%, no caso do transporte rodoviário.

No comércio internacional o peso do transporte ferroviário e aéreo é quase residual, sendo de respetivamente 1% e 0,1% no caso das importações, e de 0,5% e de 3,5% nas exportações, não sendo alheio a este último a atividade de abastecimento de combustível aos aviões estrangeiros nos aeroportos portugueses.

Naturalmente, a estrutura do comércio internacional, considerando os continentes como origem e destino das mercadorias importadas e exportadas, revela uma forte predominância da Europa, traduzida por uma quota de 58,8% nas importações e de 70,4% nas exportações. Sublinha-se ainda o facto de a Europa representar 99,7% do comércio internacional realizado por transporte em modo rodoviário e de 37,8% do modo marítimo, e por outro lado, que o modo marítimo é o que apresenta maior dispersão geográfica, representando 22% das trocas comerciais com a América, 15,5% da Ásia e 22,6% da África.

3. No âmbito do comércio internacional, Portugal efetua um razoável volume de trocas comerciais com países geograficamente próximos, localizados na costa dos mares Mediterrâneo (Sul da Europa e Norte de África) e Adriático, e ainda os banhados pelo Mar do Norte e Mar Báltico, que são realizadas por recurso aos vários modos de transporte, mas que, atendendo a essa proximidade, podem ser equacionadas no contexto do transporte marítimo de curta distância.

O volume de mercadorias transacionadas por Portugal em 2019 tendo como origem ou destino os países inseridos no perímetro do transporte de curta distância, independentemente do modo utilizado, ascendeu a 61 milhões de toneladas, o que corresponde a 61,2% do total do comércio internacional, sendo que o transporte marítimo, por utilização de navios de diversas tipologias, é responsável por 33,4% deste volume e o rodoviário por 57,4%, havendo ainda 7,9% registado em modo não discriminado e 1,3% no modo ferroviário. Considerando, embora, que uma quota-parte do volume transportado por rodovia não é suscetível de ser transportado por via marítima, estamos ainda em presença de um volume significativo de mercadorias equacionável no transporte marítimo de curta distância.

4. Considerando o comércio internacional na perspetiva dos países integrados em zonas económicas constata-se a elevada importância da União Europeia (ainda a 28) que é responsável por 58,1 milhões de toneladas de mercadorias transacionadas, correspondente a 57,1% do total em peso e 76,2% do total em valor, sendo que 62,1% desta tonelagem foram transportadas por rodovia e 27% por via marítima.

A Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) representa 11,2% da tonelagem total, quase integralmente transportadas em modo marítimo (99,9%) e relativas a importações (90,7%), a Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) apenas 0,8% e ao resto do Mundo cabe uma quota de 30,9%, com os Estados Unidos, Brasil, Rússia, Colômbia e China, a representarem 45,8% desta quota.

FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2019

5. O tráfego marítimo de mercadorias assegurado pelo sistema portuário comercial nacional ascendeu a 85,3 milhões de toneladas, que traduz um decréscimo de -5,6% face a 2018, sucedendo ao registo de -3,2% deste face a 2017. Este volume resulta de um volume de 81,9 milhões de toneladas registado no Continente, correspondente a 96%, a que acrescem 1,2 milhões de toneladas da Região Autónoma da Madeira (1,4%) e a 2,2 milhões de toneladas da Região Autónoma dos Açores (2,6%), com estes volumes a refletirem variações respetivas de -5,7%, +2,6% e -5,4%, face ao ano anterior, sendo de assinalar o facto de a tendência de evolução que lhes está subjacente se traduzir por taxas médias anuais de crescimento, apuradas no período entre 2014 e 2019, de +1,1%, +2,4% e de +3,4%.

Atendendo ao sentido do fluxo das operações, os portos do Continente registaram variações negativas em ambos os fluxos, de -6,7% nos embarques (que representaram 38,8% do total) e de -5% nos desembarques, bem como os dos Açores, com valores respetivos de -7,9% (sendo que os embarques representaram 24,3% do total) e de -4,6%. Na Madeira foram observadas variações positivas em ambos os fluxos, com os embarques a crescerem +0,8% (representando apenas 12,4%) e os desembarques +2,8%.

Em termos globais as operações de embarque, onde se incluem as operações de exportação, representaram uma quota de 38,1% e registam uma quebra de -6,7%, enquanto os desembarques, que incluem as importações, representando 61,9% do total, e recuaram -4,9%.

Atendendo ao tipo de acondicionamento constata-se que a quota mais significativa em termos de movimento nacional foi a da Carga Geral, que representou 39,4% (sendo que 31,1 pontos percentuais respeitam a Carga Contentorizada) quase *ex-aequo* com os Granéis Líquidos com uma quota de 39,2%, cabendo os restantes 21,4% aos Granéis Sólidos. Acresce ainda referir que a carga *Roll On-Roll Off* e os Granéis Líquidos registam variações positivas face a 2018, com acréscimos respetivos de +18,3% (embora com uma pequena dimensão) e de +2,9%, quando a Carga Contentorizada registou uma diminuição de -12,6% e os Granéis Sólidos de -11,3%.

6. Considerando apenas os portos do Continente, constata-se que no ano de 2019 foi movimentado um volume total de 81,9 milhões de toneladas de mercadorias, sem considerar a tara dos contentores cheios, o que constitui a segunda redução consecutiva, agora de -5,8% face ao registado no ano anterior, correspondente a quase -5,1 milhões de toneladas. Este desempenho global é determinado pelo comportamento do porto de Sines, que regista uma diminuição de -5,4 milhões de toneladas (-12,2%), a que acresce a quebra de -253 mil toneladas da responsabilidade acumulada de Aveiro, Figueira da Foz, Faro e Portimão, anulando as variações positivas dos restantes portos, com destaque para Leixões e Setúbal, com acréscimos respetivos de +278,3 e +200,8 mil toneladas, a que se somam ainda Lisboa e Viana do Castelo, com +121,3 mil toneladas, no conjunto.

A evolução anual do volume de mercadorias tem subjacente uma taxa média anual de crescimento negativo de -0,6%, apurado no período entre 2015 e 2019, resultando da conjugação de várias tendências, destacando a negativa de -1,9% em Sines e as positivas de +1% em Leixões e de +0,9% em Lisboa.

No volume movimentado em 2019 o porto de Sines mantém a quota mais expressiva, de 47,5%, tendo, no entanto, perdido a maioria absoluta ao recuar -3,5 pontos percentuais (pp), face à que detinha em 2018. Os restantes portos com dimensão significativa aumentaram as respetivas quotas, salientando-se Leixões que subiu 1,6 pp para 21,9%, sendo que Lisboa e Setúbal subiram +0,8 e 0,7 pp para 12,8% e 8,2%.

Considerando as tipologias de carga agregadas por Carga Contentorizada, Carga Fracionada, carga *Roll-On/Roll-Off*, Granéis Sólidos e Granéis Líquidos, constata-se que a classe com um maior volume de tonelage de mercadorias é a dos Granéis Líquidos que representa 39,8% após ter aumentado +3,1%, seguida da Carga Contentorizada com uma quota de 30,1% após diminuição de -13,3% (que interrompe uma série de variações posi-

FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2019

tivas observadas nos últimos anos). Não obstante representar apenas 2% do volume total das mercadorias movimentadas em 2019, quando em 2015 era de 1%, sublinha-se o comportamento da carga *Roll-On/Roll-Off* que regista uma variação de +18,5%. Pela negativa, destaca-se a Carga Fracionada cujo volume vem sucessivamente diminuindo desde 2014, com uma média anual de -9,2% (desde 2015).

Tendo presente os volumes de mercadorias movimentadas nos diversos fluxos, constata-se que o tráfego internacional representou 88,1% do tráfego, cabendo 56,2% às importações e 31,9% às exportações, com volumes respetivos de 46,1 e 26,1 milhões de toneladas, e 11,9% ao tráfego nacional, sendo que a cabotagem continental é responsável por uma quota de 8,9%, a cabotagem insular com a Madeira por 1,3% e com os Açores por 1,6%, correspondendo a 9,7 milhões de toneladas no seu conjunto.

O comportamento do movimento portuário por fluxo é traduzido por variações negativas no tráfego internacional, de -5,6% no volume de importações e de -8,4% no de exportações, e cabotagem continental, de -0,3%, sendo positivo em +1,6% no tráfego com a Madeira e de +4,4% no tráfego com os Açores.

7. No âmbito do comércio internacional importa sublinhar a importância desempenhada pelo porto de Sines, quer no tráfego de importação, quer no tráfego de exportação, onde o volume do seu movimento representa respetivamente 50,9% e 45,2%. Seguem-se em ordem de importância Leixões, com 20,8% e 19,2%, e Lisboa, com 11,6% e 12%, sendo que na quarta posição surge Aveiro nas importações (7,9%) e Setúbal nas exportações (11,7%).

Os países que maior quota apresentaram nas importações realizadas em 2019, e excluindo deste fluxo os desembarques efetuados no contexto de operações de *transshipment*, foram os EUA, com uma quota de 7,5% representada maioritariamente por 'gás natural', que representa 31,5% do total dos bens daí importados, seguindo-se a Espanha, que representa 7,2% do total e tem os 'produtos petrolíferos refinados líquidos' como o produto de maior expressão, a representar 26,9%, e a Nigéria, com 7,1% na sua maioria (82,1%) constituído por 'gás natural'.

Independentemente do país de origem, importa salientar a predominância do 'petróleo bruto', que representa 27,4% do total da tonelagem de bens importados, seguido do 'gás natural' (10,1%), 'cereais' (9%), 'produtos petrolíferos refinados líquidos' (7,4%) e 'produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes' (6,8%), que no seu conjunto representam cerca de 60,8%.

Dos principais mercados de destino das exportações por via marítima, em 2019 e em termos de tonelagem de mercadorias, destacam-se os Países Baixos, que detêm uma quota de 16,1% com uma elevada dispersão de produtos, sendo o mais significativo a 'pasta, papel e seus artigos' (15,8% do total), seguindo-se o Reino Unido com 10,7% do total, com um elevado número de bens dos quais se destaca o 'cimento, cal e gesso', que representa 14,4%. A Espanha, que ocupou o lugar cimeiro em 2018, desce agora para a 3ª posição, com 9,7%, com os 'produtos petrolíferos refinados líquidos' a representar o produto mais importante com 48,5%.

8. Considerando a cabotagem em termos globais constituída pelas operações realizadas nos portos do Continente, isto é, excluindo as mercadorias movimentadas interportos das Regiões Autónomas, quer em operações de carga, quer em operações de descarga, com a circunstância da duplicação do volume de mercadorias movimentadas entre portos do Continente, o tráfego total cifrou-se em 9,7 milhões de toneladas, superior em +50,4 mil toneladas (+0,5%) ao de 2018. Os portos que detêm quotas mais significativas neste volume são Sines, Leixões e Lisboa, responsáveis, respetivamente, por 37,6%, 33,9% e 20,6% do total de mercadorias movimentadas, após registo de uma variação negativa de -2,5% em Leixões e de variações positivas de +3,8% em Lisboa e de +2,1% em Sines.

FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2019

Na perspetiva do volume de mercadorias transportadas por via marítima, isto é, eliminando a duplicação de operações entre os portos do Continente, constata-se que o tráfego doméstico se traduziu pelo movimento de cerca de 5,7 milhões de toneladas, superior em +1,4% ao registado em 2018, após registos negativos nos dois anos anteriores. As mercadorias transacionadas no tráfego doméstico foram maioritariamente embarcadas em Sines, que deteve uma quota de 42,9%, seguido de Leixões, com 32,8%, porque constituídas principalmente por 'produtos petrolíferos refinados' produzidos nas instalações localizadas na sua proximidade, que representaram respetivamente nesses portos 83,3% e 72,3%, representando globalmente 61,5%, sendo a segunda mercadoria mais relevante o 'cimento, cal e gesso' que representa 5,2% do total.

No contexto da cabotagem insular foi movimentado um volume superior a 2,4 milhões de toneladas, que ultrapassou o de 2018 em +3,1%, com os dois principais portos envolvidos no serviço de cabotagem a registar variações positivas, a saber +5,2% o de Leixões e +5% o de Lisboa, sendo que Sines registou uma diminuição de -1,1%. Deste volume de mercadorias assinala-se que 45% resultaram de tráfego com a Madeira, que cresceu +1,6%, e 55% com os Açores, que cresceu +4,4%.

As principais mercadorias desembarcadas no Continente são 'lacticínios e gelados', 'outros resíduos e matérias-primas secundárias' e 'produtos da silvicultura e da exploração florestal' que representam respetivamente 42%, 13,1% e 8,2%, sendo que do Continente para as Regiões Autónomas são embarcados maioritariamente 'produtos petrolíferos refinados líquidos', 'cimento, cal e gesso' e 'outros produtos alimentares n.e. e produtos de tabaco', com quotas respetivas de 27,5%, 9,4% e de 6,7%.

9. O transporte marítimo de mercadorias movimentadas nos portos do Continente em 2019, excluindo os portos de Lisboa e de Setúbal que não disponibilizam esta informação, foi efetuado por operadores de cerca de sessenta nacionalidades distintas. No tráfego internacional merece destaque a Suíça que mantém a quota mais significativa, de 25,2%, embora tenha recuado 4,5 pontos percentuais face à sua posição de 2018 e registado um decréscimo de -22,2% na tonelagem transportada. Subindo da quinta para a segunda posição, embora com uma quota inferior à de 2018 em -0,4 pp, surge a Dinamarca com 7,6% da tonelagem transportada, a que se seguem os Países Baixos, com 7,1% e a Alemanha com 7%, sendo de referir que o primeiro destes diminui -21,4%, enquanto o último aumenta +28,3% do volume de mercadorias transportadas, subindo este último quatro posições no ranking.

No tráfego de cabotagem nacional, surgem naturalmente os operadores nacionais na primeira posição com uma quota maioritária absoluta de 77,6%, embora o volume de mercadorias transportadas tenha recuado -3%. Nas posições seguintes encontram-se a Alemanha, com 5,7% após recuo de -10,3% em termos de volume, a Suíça, com uma quota de 4,2% e +11,1% na tonelagem, e os Países Baixos, com uma quota de 3,1%, após recuo de -27,4%.

10. No que concerne à bandeira arvorada pelos navios que escalam os portos do Continente, constata-se que o seu número ascendeu em 2019 a um total de cerca de sessenta e nove, sendo que no volume de mercadorias transportadas em tráfego internacional a Libéria e o Panamá trocaram de posição face ao registo de 2018, com a Libéria a deter a quota mais elevada, de 13,9%, inferior, no entanto, em -1,3 pp à que detinha em 2018, e o Panamá a representar 13,3% da tonelagem transportada (-2,3 pp), tendo esta diminuído em ambas as bandeiras, respetivamente, -15,4% e -21,1%.

As posições seguintes mantêm-se inalteradas, com Malta a ocupar a terceira posição, com 10,2% (-1,9 pp) e a recuar -22,1% no volume de mercadorias transportadas, as Ilhas Marshall, na quarta posição com 9,7% (+2,1 pp) e a aumentar +18,7% a tonelagem, e Portugal, na quinta posição com uma quota de 6,3% (-0,8 pp) e a recuar -18% no volume de mercadorias transportadas.

FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2019

No tráfego doméstico Portugal e Malta trocam posições, com Portugal a subir +2,3 pp para o lugar cimeiro com uma quota de 30,3% e um acréscimo de +9% no volume de mercadorias, e Malta a recuar -6,6 pp para a segunda posição e uma quota de 25,8%, após ter diminuído -19,9% na tonelagem transportada.

11. No âmbito do movimento de contentores sublinha-se o facto de o sistema portuário do Continente ter movimentado em 2019 um total de 2 662 700 TEU, volume inferior em -9,3% ao registado no ano anterior, correspondente a -272 185 TEU. Esta variação negativa resulta exclusivamente do comportamento do porto de Sines que regista uma diminuição de -332 231 TEU, a que corresponde um recuo de -18,7%, que anula as variações positivas apuradas nos restantes portos com atividade regular de contentores (isto é, sem considerar Viana do Castelo e Aveiro que movimentaram pontualmente contentores, num total respetivo de 127 TEU e 17 TEU, inferior a 2018).

Das variações positivas apuradas destacam-se as dos portos de Lisboa e de Setúbal, que traduzem respetivamente acréscimos de +33,9 mil TEU (correspondente a +7,9%) e de +13,5 mil TEU (+10,9%).

O movimento efetuado em 2019 revela uma quota maioritária absoluta de 53,5% para o porto de Sines, que, no entanto, traduz um recuo de -6,2 pp face à que detinha em 2018. Nas posições seguintes surgem Leixões, com 23,3% (+2,2 pp), Lisboa com 17,3% (+2,4 pp), Setúbal com 5,1% (+0,9 pp) e Figueira da Foz, com uma quota de 0,8% (+0,1 pp).

Apreciando este segmento de mercado em termos do número de contentores e sua dimensão, constata-se que os de 40 pés representaram 58,2% do total e os de 20 pés 39,2%, cabendo 2,6% às outras dimensões. Globalmente registou-se um decréscimo de -10,1%, resultante de quebras significativas nas principais dimensões.

Considerando a estrutura do movimento de 2019 por dimensão e porto, verifica-se que o tráfego de contentores de 40 pés apresenta maioria absoluta em todos os portos exceto em Lisboa, onde representam 49,9%, sendo de assinalar o caso da Figueira da Foz onde esta proporção atinge 98,8%, sendo de 59,7% em Sines e de 58,2% em Leixões.

Considerando o volume de contentores movimentados atendendo aos fluxos de tráfego, assinala-se que as importações e exportações representam cerca de 44% (respetivamente 43,9% e 44,3%), com significativa influência do tráfego de *transshipment*, que, representando cerca de 38% do volume total (68% no porto de Sines), reparte-se de igual forma por ambos os fluxos. O tráfego de cabotagem foi responsável pelo movimento portuário de 11,8% dos contentores.

No contexto do comércio internacional assinala-se que o país com que se efetua a troca do maior volume de contentores é a Espanha, que representa 13,9% sendo que 68,3% respeitam a importações, seguido dos Países Baixos, com 10,8%, e dos EUA com 8,5% (onde 87,3% respeitam a exportações).

12. No tocante ao movimento de navios, assinala-se que em 2019 se efetuaram 10 452 escalas de entre as várias tipologias, a que correspondeu um volume de arqueação bruta de 204,5 milhões, refletindo, respetivamente, um acréscimo de +1,2% e um decréscimo de -0,5%, face aos registos de 2018. O maior número de escalas foi observado no conjunto dos portos de Douro e Leixões, com 24,4%, mais três escalas do que as registadas em Lisboa (também 24,4%), tendo Sines registado 20,2%, Setúbal 14% e Aveiro 10%. Não obstante as variações registadas em 2019, constata-se, pela leitura dos dados do Anexo 11, que em termos de tendência de evolução, o número de escalas apresenta uma taxa média anual de crescimento de -1,1%, refletindo o comportamento negativo de

FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2019

todos os portos exceto Aveiro e Portimão, enquanto o volume de arqueação bruta evolui segundo uma taxa média anual de +0,7%, repartindo-se os portos entre comportamentos positivos e negativos.

A distribuição do movimento de navios por porto é significativamente alterada se considerarmos o volume de arqueação bruta, com Sines a subir para a posição cimeira com 41,8%, seguido de Lisboa com 25,5% e de Douro e Leixões com 17,2%.

Atendendo à bandeira arvorada pelos navios, constata-se que apenas 13,6% das escalas foram efetuadas por navios arvorando a bandeira nacional, sendo que a maior percentagem é apurada em Lisboa, com 18,1%, seguido de Leixões, com 17,5%, sendo que em Sines apenas 7,7% das escalas respeitam a navios com bandeira nacional.

A tipologia de navios que maior número de escalas registou foi de Carga Geral (33,3%), a que se seguem os de contentores (30,9%), de granéis líquidos (22%), de cruzeiros (4,6%) e de granéis sólidos (4,5%), sendo de realçar o facto de 26,1% das escalas de navios de contentores terem bandeira nacional.

13. No que diz respeito à frota operacional de bandeira portuguesa, há a considerar que sob registo convencional se encontravam em 2019 os mesmos três navios de comércio² que já constavam no final de 2017, a saber, dois navios de carga geral da Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos afetos maioritariamente ao serviço de cabotagem, e um batelão da Socarmar em serviço costeiro internacional. Desde 1980, ano em que existiam 92 unidades, o número de navios diminuiu com forte intensidade até 2005, tendo mantido alguma estabilidade até 2016, até ter em 2017 reduzido 6 unidades, a saber, cinco navios da Transinsular e o navio de passageiros Santa Maria Manuela, do armador Recheio Cash and Carry, do grupo Jerónimo Martins.

No segundo registo nacional, o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), sediado na Região Autónoma da Madeira, no ano de 2019 observou-se o aumento do número de registos em +10,2% para um total de 562 navios, a que correspondeu um aumento de +5% em volume de arqueação bruta, para quase 15,7 milhões.

A tipologia de navios com maior representação no MAR é a dos Porta Contentores, com uma quota de 45,2% seguida dos de Carga Geral, com 20,6%, e Graneleiros, com 13,2%, sendo que estas tipologias correspondem, respetivamente, a 58,1%, 5,7% e 21,6% do volume total de arqueação bruta.

Importa ainda referir que a idade média dos navios registados no MAR é de 11,8 anos, destacando-se, como mais novos, os Graneleiros com 7,6 anos e os de Passageiros, sendo os mais velhos, com 30,5 anos.

Acresce referir que as estatísticas da UNCTAD para 2019 revelam a existência de 457 navios mercantes registados sob bandeira portuguesa, sendo que em termos de propriedade surge a Alemanha com uma posição maioritária de 58,9%, seguida da Noruega com 12,9%, a Suíça com 4,6%, a Espanha com 4,4%, a China com 2,2%, a Grécia e Portugal com 2%, repartindo-se os restantes por 17 outras nacionalidades.

A mesma fonte refere também a existência de 49 navios de propriedade portuguesa, sendo que 9 arvoram bandeira nacional.

² A contagem do número de navios é efetuada de acordo com a classificação dos navios nacionais quanto às atividades a que se destinam, a qual consta do artigo 19.º do Regulamento Geral das Capitánias, na sua versão atualizada

III. ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS

O Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, integrado pelos modos rodoviário, ferroviário e outros sistemas de transporte guiado, marítimo e por vias navegáveis interiores, e aéreo, é condicionado na sua evolução e desenvolvimento pelas opções tomadas pelos agentes económicos que o integram, bem como pelas políticas públicas definidas para a sua promoção e de apoio e captação de investimento sustentado, produtivo e estruturante.

Das primeiras opções que os agentes económicos, nomeadamente os carregadores ou donos da carga, têm que tomar para promover a transferência dos seus bens do local de origem ou produção, para o de destino ou consumo, quer seja em tráfego doméstico, quer seja em comércio internacional, é relativamente ao modo ou modos de transporte a utilizar. Estas opções dependem em primeiro lugar das características dos bens a transportar, sua dimensão, peso, natureza, etc., e em segundo das zonas geográficas em causa, de continuidade terrestre ou exigindo travessia de mares e oceanos que obrigam necessariamente ao transporte marítimo.

Assim, os modos de transporte a utilizar surgem no decurso de um processo de decisão determinado, quer por razões de natureza física, quer por razões de natureza económica, numa perspetiva de obter o menor custo possível para deslocar o bem em tempo útil entre a origem e o destino, sendo que, na maioria das vezes, a solução encontrada inclui mais do que um modo de transporte, articulados numa perspetiva de complementaridade, mais do que de concorrência.

Cada vez mais este custo deve integrar as externalidades ambientais e socioeconómicas associadas, sendo de assinalar que o transporte marítimo constitui o modo de transporte mais eficiente energeticamente em termos de ton.km, particularmente pela respetiva economia de escala comparativamente com qualquer outro modo de transporte.

Por sua vez, importa também realçar o importante e insubstituível papel que assume o transporte rodoviário como solução para assegurar o completamento da cadeia de distribuição, para o qual, exceto casos excecionais, os segmentos terminais (*last mile*) levantam sérias dificuldades aos restantes modos, incapazes de chegar à 'porta' do agente económico.

Do mesmo modo, o desenvolvimento do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes em geral, e do Ecossistema Marítimo-Portuário em particular, dependem em larga medida das políticas públicas estabelecidas para estimular a competitividade, eficiência e investimento, sendo que no caso português se pode destacar o seguinte:

1. Estratégia para o Aumento Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026

Aprovada em 24 de novembro de 2017, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, apresenta como objetivos estratégicos:

- > Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão média dos navios e da procura, e às ligações ao *hinterland*;
- > Melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias; e
- > Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

Visa:

- > A criação de novos postos de trabalho;
- > A instalação e criação de novas atividades de valor acrescentado aceleradoras de negócios e tecnologia;
- > O aumento da carga movimentada e da eficiência das cadeias logísticas;
- > A sustentabilidade da utilização do transporte marítimo através da promoção da utilização de combustíveis alternativos, designadamente do gás natural liquefeito; e
- > A dinamização do turismo.

2. Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030)

Apresentado pelo Governo em janeiro de 2019, constitui o instrumento mais atualizado de definição das prioridades de investimentos infraestruturais estratégicos de médio e longo prazo, que abrange as infraestruturas de nível nacional localizadas em Portugal Continental.

O PNI 2030 é estruturado por projetos ou programas com investimentos superiores a 75 milhões de euros, apresenta um horizonte temporal até 2030 e assenta nos seguintes 3 objetivos estratégicos:

- > Coesão, reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios e da atividade económica, valorizando o capital natural;
- > Competitividade e inovação, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica; e
- > Sustentabilidade e ação climática, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Visa constituir-se como um instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década, como sejam, designadamente no contexto da mobilidade e dos transportes:

- > Descarbonização e promoção da economia circular;
- > Preferência por soluções personalizadas e compatibilização com eficiência coletiva;
- > Conetividade e digitalização;
- > Novos modos de transporte (e aumento da capacidade de transporte) e modelos de negócio;
- > Regulação e políticas sustentáveis.

Os eixos estratégicos definidos no PNI 2030, para o Ecossistema dos Transportes e Mobilidade, são:

- > Acessibilidade equitativa, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso;
- > Conectividade alargada, ampliando a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra e intermodais;

ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS

- > Mobilidade inteligente, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade;
- > Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes; e
- > Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência.

Com um investimento indicativo de cerca de 12,7 mil milhões de euros, a área temática da mobilidade e dos transportes representa a maior fatia do PNI 2030 (58% dos cerca de 22 mil milhões de euros), da qual aproximadamente 2,5 mil milhões de euros destinam-se à componente marítimo portuária e visando essencialmente a concretização dos objetivos estratégicos anteriormente identificados para a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente.

Praticamente 80% do investimento identificado para a componente marítimo portuária refere-se à adequação da capacidade das infraestruturas nos principais portos de Leixões, Lisboa e Sines.

ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030 INVESTIMENTO NO SISTEMA PORTUÁRIO COMERCIAL DO CONTINENTE

Porto de Leixões (379 M€)

- > Novo terminal de contentores (fundos -14 m ZH)
- > Novo terminal multiusos
- > Reformulação do Terminal de Contentores Norte
- > Atratividade da Plataforma Multimodal Logística
- > Sustentabilidade ambiental (granéis sólidos)

Porto de Aveiro (113 M€)

- > Melhoria das condições de navegabilidade e segurança, e aprofundamento da barra, canal principal e bacias de manobra – Setor Norte
- > Expansão da capacidade de movimentação dos terminais multiusos, granéis sólidos, contentores e Ro-Ro
- > Expansão da capacidade da ZALI e construção faseada do respetivo cais

Porto de Lisboa (665 M€)

- > Novo Terminal Multimodal do Barreiro
- > Aumento da capacidade do Terminal de Alcântara
- > Aumento da eficiência do Terminal de S. Apolónia
- > Melhoria das acessibilidades marítimas (Canal da Barra) e navegabilidade no estuário do Tejo até às plataformas logísticas da zona Norte do porto
- > Melhoria das acessibilidades rodoferroviárias

Porto de Setúbal (124 M€)

- > Melhoria das acessibilidades marítimas (Canal da Barra e Canal Norte) e rodoferroviárias
- > Aumento da capacidade do Terminal Multiusos e novo terminal a montante do Terminal Ro-Ro
- > Requalificação dos Terminais Ro-Ro e TMS-2

Porto de Sines (940 M€)

- > Novo Terminal de Contentores (Vasco da Gama) e respetivo molhe de proteção
- > Acessibilidade rodoferroviárias na zona Leste do porto
- > Expansão do Terminal de Granéis Líquidos
- > Expansão da ZALSINES
- > Construção de cais multiusos (potenciação da fileira agro-industrial)

Janela Única Logística 5.0 (75 M€)

- > Criação de uma rede de *Big Data* e colaboração nas redes logísticas
- > Desenvolvimento de conceitos *Smart-Port* e monitorização da sustentabilidade
- > Desenvolvimento de uma nova camada de publicitação e contratação de serviços logísticos internacionais sob a JUL
- > Alargamento da interoperabilidade digital da JUL com outros ecossistemas no *foreland*
- > Exploração de conceitos de Inteligência artificial e *machine-learning* sobre os dados da JUL
- > Plataforma transversal IoT e equipamentos de operação autónomos

Via Navegável do Rio Douro (102 M€)

- > Melhorar as condições de navegabilidade – Sinalização, reabilitação das eclusas e correção do canal navegável nos troços Cotas-Valeira e Saião-Pocinho
- > Reabilitação e criação de novas estruturas acostáveis
- > *Upgrade* dos Serviços de Informação Fluvial (RIS)

OUTROS PORTOS COMERCIAIS (90 M€)

Porto de Viana do Castelo

- > Reabilitação do Molhe Norte
- > Melhoria das condições operacionais (equipamentos)
- > Criação de cais e equipamentos para receção de navios e passageiros de cruzeiros

Porto da Figueira da Foz

- > Melhoria das condições de movimentação dos terminais multiusos e de granéis sólidos (equipamentos)
- > Construção de terminal papeleiro
- > Criação de zona logística adjacente ao terminal de granéis sólidos

ALGUNS FATORES RELEVANTES NO CONTEXTO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Dos diversos fatores que condicionam o comportamento das economias e do comércio internacional, onde o *shipping* desempenha um papel preponderante, assinalam-se como particularmente relevantes os que respeitam à sustentabilidade, com grandes preocupações nomeadamente em relação à emissão de CO₂, partículas e óxidos de enxofre, quer no âmbito do próprio transporte marítimo, quer no decurso das estadias dos navios em porto.

O ano de 2019 terá sido o último em que as embarcações poderão usar combustíveis com um teor de enxofre de 3,5%, já que a Organização Marítima Internacional (IMO) determinou que a partir do 1º dia de janeiro de 2020, o teor máximo de enxofre dos combustíveis usados pelas embarcações é de 0,5%. A implementação desta diretiva (IMO 2020) acarreta um elevado acréscimo do preço dos fretes marítimos, quer a indústria naval opte pela instalação de '*scrubbers*' para limitar as emissões, quer pela utilização de combustíveis VLSFO (*very low sulfur fuel oil*).

Esta questão das emissões que originam fortes índices de poluição ambiental insere-se num desiderato de contornos mais amplos que visa a transição para uma economia de baixo carbono cuja prossecução passa pela utilização de fontes de energia mais sustentáveis, que no caso do *shipping* e dos portos assume particular relevância o fornecimento de energia elétrica aos navios acostados, numa solução '*shore-to-ship power*' (preferencialmente com eletricidade produzida por fontes renováveis).

No contexto do comércio internacional, com preocupações ambientais, importa uma referência à crescente utilização da ferrovia para o transporte de bens entre a China e a Europa, que se assume seriamente como uma alternativa ao transporte marítimo.

Estas ligações ferroviárias entre a China e a Europa inserem-se na Iniciativa Rota da Seda (*Belt and Road Initiative - BRI*), que constitui atualmente o pilar da política externa chinesa, que prevê a integração terrestre do espaço euroasiático e a ligação por mar da China ao Mediterrâneo e ao Atlântico, resultante de um elevado investimento numa rede de infraestruturas e de serviços, programado a longo prazo.

Naturalmente, as implicações dessa eventual e progressiva alteração no paradigma do transporte marítimo entre a Ásia e a Europa não serão muito intensas para o mercado português, uma vez que o volume de mercadorias importadas e exportadas de e para o mercado asiático em geral, e chinês em particular, não têm (hoje) grande expressão no contexto do comércio internacional, representando respetivamente 6,6% e 1,8%, e com uma evolução decrescente nos últimos cinco anos.

No entanto, Portugal, encontrando-se no cruzamento das rotas marítimas globais, pode vir a ter um papel importante no processo de globalização da economia chinesa, tendo sido já assinado um *Memorandum of Understanding* no âmbito da BRI, sendo um dos objetivos principais a manutenção do interesse da China no porto de Sines, podendo contudo ser mitigado pela posição que a economia chinesa já detém no porto de Pireus (Grécia).

A evolução do comércio internacional entre os Estados Unidos da América e a União Europeia, e após cancelamento do processo negocial do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento (na sigla inglesa *TTIP - Transatlantic Trade and Investment Partnership*), depende agora das negociações em curso, no âmbito do denominado 'novo acordo comercial limitado', que visa fundamentalmente a eliminação de tarifas para os produtos industriais, excluindo, portanto, os setores da agricultura, serviços e mercados públicos.

A concretizar-se este acordo, poderia assistir-se a um impulso nas relações comerciais entre a primeira e a terceira economias mundiais, do qual Portugal, fazendo uso das vantagens competitivas que a ampla fachada atlântica

ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS

Ihe confere, poderia obter elevados benefícios para os portos nacionais, nomeadamente Sines, que lhe permitiria consolidar o seu posicionamento como o grande porto *hub* da fachada Ibero-Atlântica.

Acresce ainda sublinhar as perspetivas positivas para o transporte marítimo de gás natural liquefeito (GNL/LNG) entre os EUA e a Europa, onde Portugal, particularmente através do porto de Sines, ocupa boa posição para assumir o papel de *hub* marítimo atlântico, tendo, com este objetivo, ocorrido visitas do Secretário de Estado da Energia dos EUA ao porto de Sines, em fevereiro de 2020, que incluiu uma visita ao Terminal de GNL (Gás Natural Liquefeito) e de Contentores (Terminal XX), tendo-se também inteirado do investimento perspectivado para o novo terminal de contentores (Vasco da Gama), no decurso das quais foi manifestado interesse do governo americano neste porto, nomeadamente no contexto da prossecução da independência e segurança energética, que considerou importantes não só para os EUA e Portugal, mas como para toda a Europa.

No contexto de trocas comerciais de bens de abrangência internacional, não é irrelevante o processo em curso de articulação entre vários países europeus e a nível de vários modos de transporte que está a ser prosseguido no âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes (RTET).

Concretamente, a RTE-T, cujas orientações de desenvolvimento são estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, de 11 de dezembro, encontra-se estruturada em dois níveis:

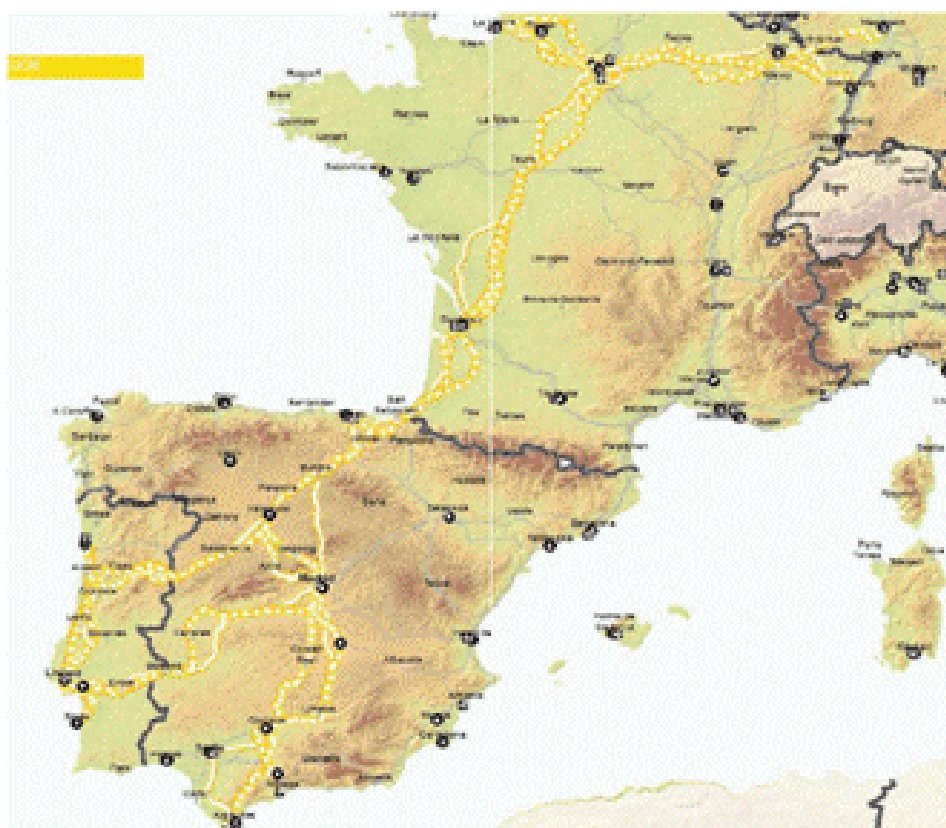
- > A rede global (*Comprehensive Network*) que inclui todas as infraestruturas de transporte (ferroviário, vias navegáveis interiores, rodoviário, transporte marítimo e autoestradas do mar, transporte aéreo e transporte multimodal) existentes e planeadas da rede, devendo estar concluída até 2050.12.31; e outro,
- > A Rede Principal (*Core Network*), abrangendo as partes da rede estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da RTE-T, devendo ser concluída até 2030.12.31.



In https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS

A Rede Principal é constituída por 9 corredores multimodais, abrangendo os fluxos de longa distância mais importantes da RTE-T, atravessando cada corredor, pelo menos, 2 fronteiras e envolvendo, se possível, pelo menos 3 modos de transporte, incluindo, se adequado, as Autoestradas do Mar, conforme ilustrado na figura seguinte. Nesses inclui-se o Corredor Atlântico, o único Corredor com seções em território nacional, prolongando-se também por Espanha, França e Alemanha, ligando a Península Ibérica, a fachada atlântica europeia e o centro da Europa, até Estrasburgo/Mannheim na Alemanha, conforme apresentado na figura que se segue.



Fonte: Plano de Trabalhos do Coordenador Europeu do Corredor Atlântico

O Corredor Atlântico, que inclui em Portugal, designadamente os portos de Leixões, Lisboa e Sines, tem uma marcante dimensão marítima, dado o seu posicionamento no cruzamento das rotas marítimas globais, a qual deve ser mais explorada, designadamente através da implementação das já mencionadas Autoestradas do Mar e Transporte Marítimo de Curta Distância ao longo dos portos do corredor.

Os objetivos estratégicos definidos no Plano de Trabalhos do Coordenador Europeu do Corredor Atlântico apontam nomeadamente para o aumento da multimodalidade e integração modal, reequilibrando a atual repartição modal (altamente dependente da rodovia), reforçando a dimensão externa com suporte na conectividade marítima e resolvendo as questões relativas à interoperabilidade ferroviária.

Importa também aditar que, com a adoção preliminar do Regulamento do CEF 2 (Revisão do Regulamento (UE) N.º 1316/2013, que cria o Mecanismo interligar a Europa [CEF]), pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, sendo que a sua conclusão apenas está dependente das negociações do Quadro Financeiro Plurianual, o Corredor

ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS

Atlântico será objeto de uma extensão substancial, passando a ter seções também em território da República da Irlanda, bem como terá um incremento relevante de infraestruturas portuárias (noutros Estado-Membros que não Portugal) e novas ligações marítimas.

Em território nacional passará a contar com a inclusão da via navegável do rio Douro, sendo a nova configuração do Corredor Atlântico, previsivelmente a partir de 1 de janeiro de 2021, a ilustrada na figura seguinte.



Nesta senda, tenderá a promover marginalmente o crescimento e o fortalecimento de todo o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, captando tráfego marítimo que passará em trânsito pelos portos nacionais para o interior da Europa.

Cabe ainda destacar o papel das Autoestradas do Mar, que constituem a dimensão marítima da RTE-T, visando contribuir para a realização de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras.

Estas compreendem as rotas marítimas de curta distância, portos, infraestruturas e equipamentos marítimos associados, assim como instalações e formalidades administrativas simplificadas que permitem o Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD) e/ou serviços marítimo-fluviais entre, no mínimo, dois portos, e ainda as ligações ao interior.

Disponibilizam, de forma integrada, um conjunto de serviços e sistemas de carácter operacional, administrativo-burocrático, informacional e de infraestruturas logísticas que vão possibilitar que as mercadorias passem a ser transportadas por mar de uma forma eficaz, económica e competitiva, tendo como suporte uma profunda interoperabilidade dos vários modos de transporte, possibilitando o transporte “porta-a-porta”.

As Autoestradas do Mar constituem uma prioridade horizontal e têm um Coordenador Europeu dedicado, cujo plano de implementação integra os três seguintes pilares fundamentais de desenvolvimento:

- > Ambiente, em particular no âmbito da redução das emissões poluentes, inovação e desenvolvimento de infraestruturas verdes;
- > Integração do transporte marítimo na cadeia logística, nomeadamente reforçando as ligações marítimas entre portos da RTE-T, otimizando as operações de transporte marítimo e melhorando as conexões ao hinterland;
- > Segurança, gestão de tráfego e elemento humano, designadamente formação de pessoal de mar, desenvolvimento de novos conceitos de gestão de tráfego (ex: tecnologias de informação e comunicação para gestão de viagens, monitorização de fluxos de tráfego e partilha de informação marítima) e aprofundamento do conhecimento dos fundos marítimos da UE.

ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS

Ainda, será de assinalar o Pacote Ecológico Europeu, apresentado pela Comissão Europeia (CE) em finais de 2019, visando proteger, conservar e reforçar o capital natural da União Europeia e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente, com base num conjunto de políticas profundamente transformadoras, de forma a tornar a União Europeia no primeiro espaço neutro em termos climáticos no mundo.

No contexto Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, o Pacto Ecológico Europeu aposta na aceleração da transição para a mobilidade sustentável e inteligente, envolvendo, entre outros, os seguintes aspetos:

- > A redução de 90% das emissões dos transportes até 2050, devendo todos os modos (rodoviário, ferroviário, aéreo e aquático) contribuir para essa redução;
- > Alcançar a sustentabilidade dos transportes, colocando os utilizadores em primeiro lugar e proporcionando-lhes alternativas mais baratas, acessíveis, saudáveis e limpas do que os seus atuais hábitos de mobilidade;
- > Papel cada vez mais importante da mobilidade multimodal, automatizada e conectada, em conjunto com os sistemas inteligentes de gestão de tráfego possibilitados pela digitalização;
- > Preços dos transportes que reflitam o seu impacto no ambiente e na saúde;
- > Alargamento do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia ao setor marítimo.

O PAPEL DOS PORTOS

As especificidades do transporte marítimo impõem a adequação e a especialização das infraestruturas e serviços associados, em especial dos portos que desempenham um papel chave de interconexão com a infraestrutura terrestre da cadeia logística de transporte ao nível europeu e, mais do que isso, constituem verdadeiros nós logísticos, a partir dos quais se organizam os fluxos logísticos multimodais da RTE-T.

No contexto descrito, aos portos cabe o fundamental papel de agilizar o acesso às suas instalações para a execução das operações, designadamente de movimentação da carga e logísticas, com a máxima celeridade, diminuindo o mais possível o *transit time* dos navios em porto.

Para tanto, é fundamental estarem dotados de uma adequada capacidade infraestrutural, incluindo equipamentos, para operação dos navios e cargas mais exigentes no mercado que servem, bem como manter e promover a melhoria contínua de procedimentos, abertos e transparentes, que permitam uma prestação de serviços eficientes e de elevada qualidade aos navios e cargas, reduzindo os custos de contexto e potenciando a contribuição da logística.

A par desses fatores, são indispensáveis adequadas acessibilidades, quer marítimas quer ao *hinterland* terrestre, nomeadamente as rodoviárias e as ferroviárias com elevado grau de fluidez, o contínuo progresso na digitalização e associada integração na cadeia logística, com base em sistemas de janela única e serviços marítimos em linha, e reforço da sustentabilidade do ecossistema, em particular na componente ambiental.

A este propósito será de assinalar a publicação do Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro, que estabelece as condições de funcionamento e acesso à Janela Única Logística (JUL), bem como da respetiva governação, gestão e operação.

Conforme esse diploma legal, a *"JUL é o sistema especializado destinado a facilitar a transmissão eletrónica segura,*

entre as entidades envolvidas, das informações previstas em legislação internacional e da União Europeia, bem como na legislação nacional, que são fornecidas para os fins administrativos e operacionais necessários à movimentação dos meios de transporte, das mercadorias e das pessoas, através dos portos nacionais e das cadeias logísticas servidas, permitindo a gestão de diferentes fluxos de informação ao longo da cadeia de transporte, bem como a recolha unificada de atos declarativos".

A garantia das condições de operacionalidade e funcionalidade dos portos cabe em primeiro lugar às próprias administrações portuárias que detêm a respetiva jurisdição e em segundo lugar às empresas de estiva, designadamente às que operam sob contratos de concessão de serviço público, sem menosprezar o papel das atividades auxiliares de serviço ao navio e à carga, assinalando-se como das mais relevantes, a pilotagem (hoje exclusivamente por gestão direta das próprias Administrações Portuárias), o reboque e amarração dos navios, cedência de mão de obra portuária, etc..

Da articulação de todos os fatores envolvidos resulta o grau de conectividade dos diversos países relativamente à rede global de *shipping* que a UNCTAD avalia anualmente, sendo que Portugal em 2019 desce dez posições no índice LSCI (*Liner Shipping Connectivity Index*), para o 31º lugar, que é o pior posicionamento desde 2007, longe do 20º obtido em 2011. Refira-se, no entanto, que a tendência de evolução é positiva.

Reportando-nos ainda a estatísticas da UNCTAD, assinala-se que a estadia média dos navios, independentemente da tipologia, em porto é de 1,06 dias em Portugal, que compara com a média mundial de 0,97 dias e com a média europeia que ronda os 0,82 dias. Para o caso particular dos navios de contentores este indicador assume o valor de 0,8 dias para Portugal e de 0,7 dias para média mundial e de 0,74 para a média europeia.

No contexto do papel dos portos, assinalam-se os aspetos mais relevantes do perfil dos principais portos comerciais do continente:

> Viana do Castelo

Tendo perdido a quota de mercado que detinha no início do milénio, de cerca de 1,8%, correspondente a mais de um milhão de toneladas, para a atual cerca de 0,4%, inferior a 200 mil toneladas, este porto tem elevada importância para os agentes económicos inseridos no seu *hinterland* regional, com um relevante pendor exportador e vocacionado para a carga fracionada, concedendo particular apoio à fábrica de pás eólicas da ENERCOM, alojando na sua área de jurisdição parte das suas instalações e assegurando a sua exportação para o Norte da Europa.

> Leixões

Porto com vocação multifuncional e multimodal, que constitui uma referência no sistema logístico, detendo uma posição consolidada nos mercados da carga contentorizada, dos granéis líquidos e dos granéis sólidos, e mais recentemente no segmento de carga Ro-Ro sob égide do grupo CLdN Cobelfret, com várias ligações semanais com o Norte da Europa, estando a afirmar-se no segmento dos cruzeiros turísticos.

Está a apostar, igualmente, no desenvolvimento da via navegável do Douro para o transporte fluvial de mercadorias, que tradicionalmente se limitava a granito exportado para o Norte da Europa, mas que agora, com a recente concessão das minas de Moncorvo, se perspetiva, numa segunda fase da exploração, o transporte de ferro.

> Aveiro

Desenvolve a sua competitividade apostando no Transporte Marítimo de Curta Distância e alargamento do seu *hinterland*, aproveitando a sua localização estratégica no Eixo Aveiro - Vilar Formoso - Valladolid - Mannheim/ Estrasburgo, que constitui um corredor multimodal no âmbito do Corredor Atlântico, constituindo igualmente um apoio determinante ao desenvolvimento do polo logístico e industrial localizado na sua envolvente.

> Figueira da Foz

Sendo um pequeno porto no contexto do sistema portuário do Continente, tem vindo a afirmar-se como um importante instrumento de apoio à exportação da indústria da região, nomeadamente da pasta para papel, com vocação para a carga fracionada e granéis sólidos, tendo vindo a assistir-se a um relativo crescimento da carga contentorizada, sendo, ainda, de assinalar que a sua área de influência extravasa o seu *hinterland* natural.

> Lisboa

Constitui uma referência no sistema logístico e detém uma vocação multifuncional e multimodal. Tem uma posição consolidada nos mercados da carga contentorizada e dos granéis sólidos agroalimentares e é uma referência incontornável como porto de cruzeiros nas rotas turísticas internacionais. Encontra-se em perspetiva o incremento do transporte fluvial na ligação dos principais terminais portuários à zona da Castanheira do Ribatejo, num contexto de funcionamento em termos de plataforma portuária logística alargada e integrada, tendo já hoje alguma relevância o transporte de cimento da Cimpor, em Alhandra, em barças que alimentam o carregamento dos navios ancorados ao largo.

> Setúbal

Desenvolve a sua estratégia de forma integrada com o porto de Lisboa, sendo de relevar a sua posição consolidada no mercado da carga geral, em especial da carga fracionada e no embarque e desembarque de viaturas, sendo a estrutura portuária utilizada no escoamento da produção da Fábrica da Autoeuropa (Ford/VW). Será ainda de assinalar a sua posição no mercado de Contentores, a seguir a Sines, Leixões e Lisboa.

> Sines

Afirma-se como um porto de águas profundas, estrategicamente localizado na confluência das principais rotas mundiais de transporte marítimo Norte-Sul e Oeste-Este, sendo o porto nacional com maior movimento do País e detendo uma quota de quase metade do volume total de carga movimentada no Continente.

Não obstante o tendencial fim da importação de carvão, no contexto da forte penalização das emissões de CO₂ das centrais térmicas de Sines e do Pego e da sua desativação anunciada para breve, o porto de Sines continua a ser o principal porto energético do País, estando ainda em desenvolvimento um projeto para implementação de produção de energia com base no hidrogénio e sua distribuição.

É também o principal porto nacional no tráfego de Contentores, com uma forte componente no tráfego de *transshipment* que representa cerca de 68% do volume de TEU movimentado, que hoje se desenvolve apenas no Terminal XXI, sob gestão da PSA Internacional, que se encontra em expansão, tendo ainda em curso um projeto de construção de um novo terminal, o Terminal Vasco da Gama, que praticamente duplicará a capacidade de movimentação de contentores do porto.

Continua a ser uma referência internacional neste segmento de mercado, encontrando-se, segundo os dados do Eurostat relativos ao movimento efetuado pelos portos europeus em 2018, na 15ª posição do *ranking* de contentores (TEU) e em 21ª na tonelagem total de carga movimentada (tendo descido uma posição face a 2017), mas tendo, no entanto, descido dois lugares para a 93ª posição no *ranking* do top 100 mundial de carga movimentada, segundo a *Lloyd's List* relativa também a 2018.

Importa ainda referir que constitui um elemento motor de desenvolvimento de uma vasta área industrial e logística e é detentor de excelentes capacidades de serviço de manuseamento de carga.

IV. CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

IV.1. QUADRO GERAL

Durante o ano de 2019 e de acordo com várias fontes, maioritariamente o Instituto Nacional de Estatística (INE), mas também a PORDATA e os operadores ferroviários, nos modos de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo e para os diversos tipos e natureza de tráfego, em todo o território nacional foi registado um volume de 243,9 milhões de toneladas de mercadorias transportadas, inferior em -3,4% ao transportado no ano anterior, o que, sendo a maioria dos dados ainda provisória, traduz um significativo abrandamento face a 2018, uma vez que neste ano a variação homóloga havia sido de -1,1%.

Importa referir que a consideração destes modos de transporte deixa de fora a utilização de 'instalações de transportes fixas' e ainda um volume significativo de mercadorias cujo modo de transporte não é assinalado.

A quota-parte mais significativa deste volume respeita a operações desenvolvidas no contexto do comércio interno, representando 60,4% do total, e é com naturalidade que se constata que o modo de transporte utilizado preferencialmente para este segmento de tráfego, que se cifra em 147,3 milhões de toneladas (inferior em -0,2% ao de 2019), é o rodoviário, que chama a si 90,8% do respetivo volume, ou seja, cerca de 133,7 milhões de toneladas, melhorando a respetiva quota em +0,8 pontos percentuais (pp) relativamente a 2018.

Na segunda posição, em termos de quota do volume total de mercadorias transportadas em tráfego nacional, surge o modo ferroviário a representar 4,9% do total (inferior em -0,8 pp à registada em 2018), enquanto ao marítimo cabem 4,3% (quota idêntica à que detinha nos dois últimos anos) e o aéreo não tem expressão.

Embora registando globalmente uma diminuição, o volume de mercadorias transportado no mercado nacional denota uma tendência de evolução positiva, que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +0,8%, apurada no período 2015-2019.

MODO DE TRANSPORTE E TRÁFEGO	2015		2016		2017		2018		2019 (1)		Δ %	Δ % média
	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%1	2019/2018	anual 2015-2019
Marítimo	81 414	32.9%	83 918	34.5%	86 973	34.0%	84 039	33.3%	79 005	32.4%	-	-6.0%
Nacional (2)	5 492	3.8%	7 427	5.4%	6 368	4.3%	6 322	4.3%	6 315	4.3%	8.0%	-0.1%
Internacional	75 922	74.7%	76 490	73.3%	80 605	75.0%	77 716	74.0%	72 690	75.2%	92.0%	-6.5%
Rodoviário	154 831	62.6%	148 626	61.1%	157 695	61.7%	157 826	62.5%	155 558	63.8%	-	-1.4%
Nacional	131 007	89.8%	122 779	88.5%	133 050	89.9%	132 933	90.0%	133 677	90.8%	85.9%	+0.6%
Internacional	23 824	23.4%	25 847	24.8%	24 645	22.9%	24 893	23.7%	21 881	22.6%	14.1%	-12.1%
Ferroviário	11 122	4.5%	10 420	4.3%	10 632	4.2%	10 582	4.2%	(3) 9 155	3.8%	-	-13.5%
Nacional	9 363	6.4%	8 472	6.1%	8 604	5.8%	8 348	5.7%	7 249	4.9%	79.2%	-13.2%
Internacional	1 758	1.7%	1 948	1.9%	2 028	1.9%	2 234	2.1%	1 906	2.0%	20.8%	-14.7%
Aéreo	133	0.1%	135	0.1%	164	0.2%	172	0.2%	193	0.2%	-	+12.0%
Nacional	20	0.0%	20	0.0%	21	0.0%	22	0.0%	25	0.0%	12.8%	+14.6%
Internacional	113	0.1%	115	0.1%	143	0.1%	151	0.1%	168	0.2%	87.2%	+11.4%
TOTAL	247 499	100.0%	243 099	100.0%	255 464	100.0%	252 619	100.0%	243 910	100.0%	-	-3.4%
Δ% n / n-1	+1.7%	-	-1.8%	-	+5.1%	-	-1.1%	-	-3.4%	-	-	-
Nacional	145 882	58.9%	138 698	57.1%	148 042	58.0%	147 625	58.4%	147 265	60.4%	-	-0.2%
Internacional	101 617	41.1%	104 401	42.9%	107 422	42.0%	104 995	41.6%	96 645	39.6%	-	-8.0%

Fontes: INE (Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias / Inquérito ao transporte rodoviário de mercadorias / Inquérito aos aeroportos e aeródromos)
 PORDATA (Mercadorias transportadas no sistema ferroviário: total e por tipo de tráfego - Continente)
 Tratamento: AMT
 (1) Dados provisórios (2) Valor correspondente a 50% da soma da carga embarcada e desembarcada (3) Valores fornecidos pelos operadores

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

No que concerne ao tráfego internacional assinala-se o facto de terem sido transportadas mais de 96,6 milhões de toneladas, inferior em -8% ao registado em 2018, sendo que, neste caso, foi o transporte marítimo que assumiu o papel mais relevante na realização das operações de exportação e de importação que lhe estão subjacentes, assegurando uma quota de 75,2% daquele volume. No entanto, o volume transportado neste modo registou uma diminuição de -6,5% para 72,7 milhões de toneladas, sendo que a sua quota observou um aumento de +1,2 pp.

Nesta natureza de tráfego o modo rodoviário viu a sua quota de 2018 recuar -0,9 pp para 22,6%, refletindo uma redução de -12,1% no volume de mercadorias transportado, que se cifrou em 21,9 milhões de toneladas. Por sua vez, o modo ferroviário foi responsável pelo transporte de 1,9 milhões de toneladas, correspondente a 2% do total transportado neste tráfego (-0,1 pp do que em 2018). Por modo aéreo foram transportadas 168 mil toneladas, representando uma quota residual de 0,2%, registando, no entanto, um acréscimo de +11,7%.

Atendendo à evolução do volume de mercadorias transportadas nos vários modos e natureza de tráfego, no período entre 2015 e 2019, sublinha-se o facto de a mesma se ter processado segundo tendências positivas no caso do modo aéreo, segundo taxas médias anuais de crescimento de +4,9% e +11,4%, respetivamente para o nacional e internacional, no internacional por modo ferroviário, de +3%, e no tráfego nacional rodoviário e marítimo, segundo taxas respetivas de +1,2% e +0,9%, tendo sido apurados valores negativos nos restantes casos, sendo de destacar o modo ferroviário no tráfego nacional com -5,1%, e no tráfego internacional rodoviário e marítimo, com taxas médias anuais de -2% e de -0,7%.

IV.2. COMÉRCIO INTERNACIONAL

Os dados publicitados pelo INE no âmbito do tema do Comércio Internacional de Bens apontam para um volume total de 101,72 milhões de toneladas transportadas em 2019 no território nacional, independentemente do meio de transporte utilizado, a que corresponde um valor de 140,21 mil milhões de euros. Estes valores refletem acréscimos sobre 2018 de respetivamente de +0,1% e de +5,3%, e têm subjacente tendências de crescimento a taxas médias anuais de +1,7% e de +6,1% no período 2014-2019³.

TRÁFEGO TOTAL

Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)

Ano Modo	2018 Peso (t)	2019				Δ% 2019/2018		Δ% média anual 2014-2019	
		Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	57 911 415	57 503 267	38 944 859	56.5%	27.8%	-0.7%	+1.9%	+1.2%	+4.5%
Rodoviário	36 436 979	36 344 401	82 247 114	35.7%	58.7%	-0.3%	+1.1%	+2.5%	+5.9%
Ferroviário	585 394	799 194	1 008 835	0.8%	0.7%	+36.5%	+26.6%	+1.6%	+12.0%
Aéreo	1 396 259	1 439 472	6 303 671	1.4%	4.5%	+3.1%	+5.4%	+7.6%	+7.1%
Outros / Não Discriminado	5 328 497	5 638 042	11 707 117	5.5%	8.3%	+5.8%	+70.8%	+0.7%	+14.8%
Total	101 658 544	101 724 376	140 211 597	100.0%	100.0%	+0.1%	+5.3%	+1.7%	+6.1%
Δ% (n / n-1)	-1.7%	+0.1%	+5.3%	-	-			-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Em termos globais constata-se que o transporte marítimo detém a quota maioritária absoluta de 56,5% para o volume em peso, a que corresponde apenas uma quota de 27,8% em valor, enquanto o transporte rodoviário é responsável por 58,7% do valor e de 35,7% do volume em peso. Os modos ferroviário e aéreo representam quotas pouco expressivas, sendo respetivamente de 0,8% e de 1,4% em termos de peso, e de 0,7% e de 4,5% em valor.

³ Se outro método não for indicado, a tendência de evolução média anual é calculada tendo por base os valores subjacentes a uma reta ajustada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, designada taxa média anual de crescimento (tmac).

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

Estas quotas, nomeadamente as dos modos rodoviário e marítimo, saíam seguramente reforçadas com a devida reclassificação das mercadorias que surgem afetadas a 'Outros / Não discriminado', que representam 5,5% do volume em peso e 8,3% em valor, uma vez que a primeira componente respeita a 'instalações de transportes fixas' e 'propulsão própria' e representa menos de 0,7% e cerca de 60% das mercadorias registadas como modo não discriminado tem a Espanha como origem ou destino.

Esta repartição modal é muito influenciada pelo facto de as origens e destinos das mercadorias transportadas terem como mercados preferenciais os de maior proximidade geográfica e dimensão, sendo a Espanha o principal, que representa 31,2% do total de mercadorias transportadas, seguido da França, com uma quota de 5,9%, em que a incidência do transporte rodoviário é de 75,7% e 58,5%, respetivamente. Na lista dos dez países que constituem os principais mercados no comércio internacional, que representam 64,1% do peso total transportado, estão ainda incluídos o Reino Unido e os Países Baixos, para os quais o modo rodoviário é preferencial, e ainda os E.U.A., Alemanha, Nigéria, Angola e Brasil, para os quais é o transporte marítimo o mais utilizado, por vantagem competitiva, no caso da Alemanha, e imperativo geográfico, logístico e/ou económico, nos restantes.

Se compararmos o valor e a tonelagem das mercadorias transportadas por modo, constatamos a significativa diferença entre os valores médios, obtendo 4 379 €/ton para o aéreo, 2 263 €/ton para o rodoviário, 1 262 €/ton para o ferroviário e de 677 €/ton para o modo marítimo, que constitui o modo privilegiado para o transporte da carga mais pobre.

Considerando os fluxos de tráfego de exportação e de importação que representam respetivamente 38,5% e 61,5% do total do comércio internacional, verifica-se que o modo marítimo detém a quota mais expressiva na importação, de 60,9%, influenciada pela necessidade de abastecer o mercado com matérias primas energéticas (petróleo bruto, carvão e gás) e cereais. Mas também o tráfego de exportação regista a sua maior quota no modo marítimo, que ascende a 49,5%. Na segunda posição surge o modo rodoviário com 31,8% na importação e de 42% na exportação. Importa sublinhar a maior expressão da exportação do que na importação do modo aéreo, que se prende de forma significativa com o abastecimento das aeronaves.

Estrutura % em Valor

	Importação	Exportação	Total
Marítimo	26.1%	30.1%	27.8%
Rodoviário	58.2%	59.2%	58.7%
Ferrovário	0.6%	0.9%	0.7%
Aéreo	3.5%	5.9%	4.5%
Outros / Não Discriminado	11.7%	3.9%	8.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%
	10⁶ EUR		
	80 305.5	59 906.1	140 211.6
	%	57.3%	42.7%
			100.0%

Estrutura % em Peso

	Importação	Exportação	Total
Marítimo	60.9%	49.5%	56.5%
Rodoviário	31.8%	42.0%	35.7%
Ferrovário	1.0%	0.5%	0.8%
Aéreo	0.1%	3.5%	1.4%
Outros / Não Discriminado	6.2%	4.4%	5.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%
	10³ Ton		
	62 520.3	39 204.1	101 724.4
	%	61.5%	38.5%
			100.0%

O facto de a carga transportada por modo marítimo ser a de menor valor unitário, leva a que a respetiva quota nas importações em termos de valor desça para 26,1% e a do modo rodoviário suba para 58,2%, verificando-se que também nas exportações a quota do rodoviário seja superior à do marítimo.

Sublinha-se o facto de a quota do modo aéreo em valor ser significativamente superior à respetivas quotas em peso, refletindo um mais elevado valor unitário das mercadorias por si transportadas.

Em ambos os fluxos de carga reflete-se o peso quase simbólico do modo ferroviário, cuja quota mais elevada é de 1% nas importações em peso, sendo a mínima também em peso nas exportações.

O facto de as mercadorias inseridas na rubrica 'Outros/Não Discriminado' congregarem várias tipologias, a saber 'Madeira e cortiça', 'Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos', 'Outros produtos manufaturados' e 'Outros materiais de construção', e resultarem maioritariamente de ausência de informação, leva a que não mereça qualquer comentário adicional, além de terem origem e destino principal a Espanha e a França.

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

No Anexo 2 apresentam-se quadros com o volume do comércio internacional, por modo de transporte e contido em 2019.

IV.3. TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

Segundo os dados do INE relativos ao Comércio Internacional de Bens, Portugal procedeu em 2019 à importação de 62,52 milhões de toneladas com um valor global de cerca de 80,3 milhões de euros, que refletem respetivamente um decréscimo de -0,5% e um acréscimo de +6,6% relativamente ao verificado em 2018. Não obstante a expressão desta variação recente, estes valores têm subjacente uma evolução desde 2014 traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,6% e de +7%.

O modo de transporte com maior representação no tráfego de importação é o transporte marítimo na dimensão do peso das mercadorias, com uma quota de 60,9%, e o transporte rodoviário na dimensão do valor, com uma quota de 58,2%, sendo que o primeiro regista um recuo no volume face a 2018 de -0,4% e o segundo cresce +0,6%. A quota do modo marítimo neste fluxo de tráfego é influenciada significativamente pela necessidade de abastecer o mercado de matérias primas energéticas e de cereais, obrigatoriamente transportadas a granel em navios especializados por força da localização geográfica dos países fornecedores ou por imperativos de natureza logística.

Em termos de tonelagem de mercadorias o modo rodoviário surge na segunda posição com 31,8%, após um decréscimo de -0,7%, sendo que por utilização do modo ferroviário foram importadas mercadorias que correspondem a 1% do total, tendo naturalmente a sua origem maioritária (83,6%) na Espanha, quedando-se o modo aéreo na quota residual de 0,1% do peso total de bens importados. O quadro evidencia que a classificação 'outros / não discriminado' representou 6,2%, mas este indicador deve ser desvalorizado, uma vez que a maioria das mercadorias aqui incluídas, totalizando 5,4%, respeitam a ausência de indicação do modo de transporte nas estatísticas do INE, sendo que também inclui as mercadorias que utilizam 'instalações de transportes fixas', que representam 0,8%.

Na perspetiva da dimensão valor dos bens, a seguir à quota maioritária absoluta do modo rodoviário, surge o modo marítimo que representa 26,1% após um aumento de +3,4%, e os 'Outros / Não discriminado' com 11,7%, após uma variação de +75,4%. Nesta vertente de análise o modo ferroviário regista uma quota ainda menos expressiva, de apenas 0,6%, não obstante o crescimento de +26% face ao ano anterior. Como vem sendo salientado, a quota do modo aéreo ganha expressão quando se perspetiva o valor dos bens, passando neste caso dos referidos 0,1% para 3,5%, não obstante a quebra de -5,5% face a 2018.

IMPORTAÇÃO						Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)				
Modo	Ano	2018 Peso (t)	2019				Δ% 2019/2018		Δ% média anual 2014-2019	
			Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
	Marítimo	38 260 194	38 092 468	20 922 518	60.9%	26.1%	-0.4%	+3.4%	+2.9%	+5.9%
	Rodoviário	19 997 066	19 860 561	46 769 056	31.8%	58.2%	-0.7%	+0.6%	+3.0%	+6.5%
	Ferroviário	340 345	608 286	444 209	1.0%	0.6%	+78.7%	+26.0%	+0.5%	+4.9%
	Aéreo	51 197	52 478	2 774 531	0.1%	3.5%	+2.5%	-5.5%	+8.4%	+8.3%
	Outros / Não Discriminado	4 207 452	3 906 459	9 395 223	6.2%	11.7%	-7.2%	+75.4%	-1.8%	+15.5%
	Total	62 856 253	62 520 252	80 305 538	100.0%	100.0%	-0.5%	+6.6%	+2.6%	+7.0%
	Δ% (n / n-1)	-2.0%	-0.5%	+6.6%	-	-			-	-

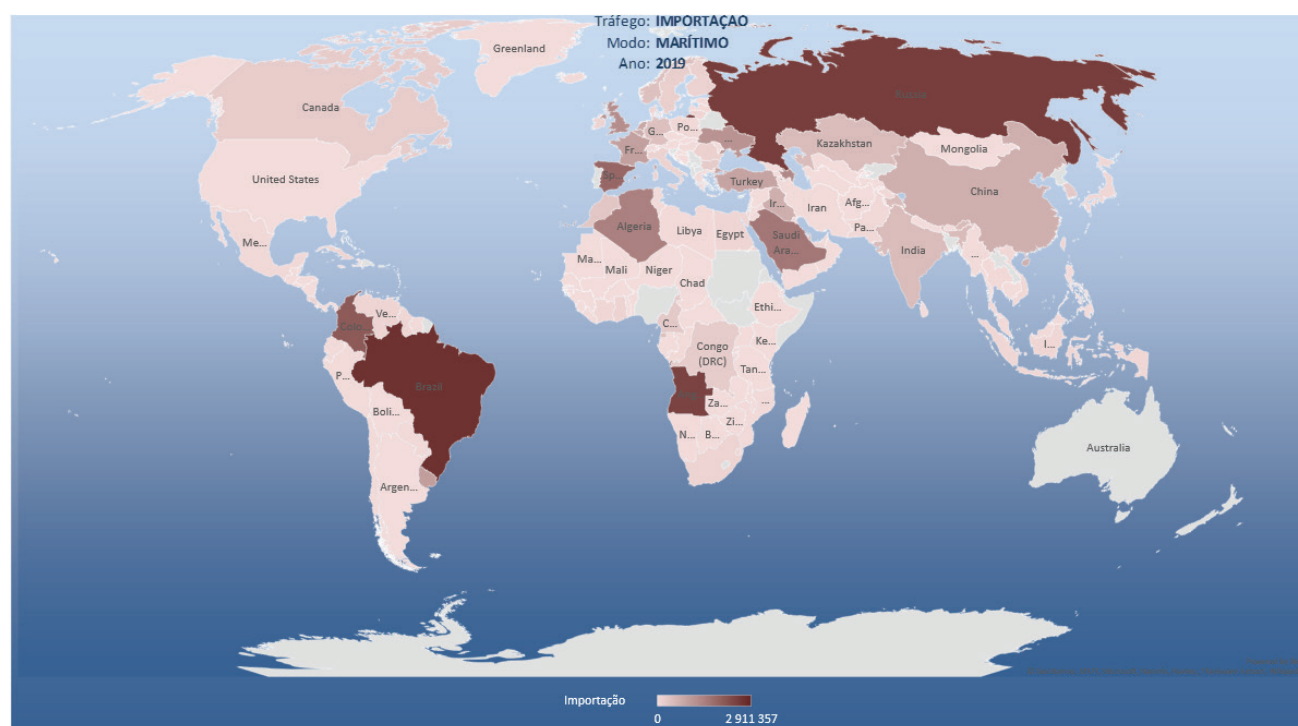
Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]

Tratamento: AMT

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

Das principais mercadorias importadas por utilização do modo marítimo destacam-se em tonelagem as seguintes: 1) 'Petróleo Bruto', 29,4% do total e tendo como principais fornecedores Angola (21,4%), Azerbaijão (12%), Arábia Saudita (11,1%), Federação da Rússia (10,8%), Argélia (10,6%) e Brasil (7,2%); 2) 'Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' (12,4%), de cuja origem se destaca a Nigéria (55,6%), os EUA (25,2%) e Qatar (9,3%); 3) 'Cereais' (8,6%), importados principalmente da Ucrânia, Brasil e França (respectivamente 27,6%, 24,7% e 15,6%); 4) 'Derivados energéticos' (7,8%), com origem principal na Espanha (22,6%), Federação da Rússia (20%) e Bélgica (17,6%); e 5) 'Hulha' (11,3%), importada maioritariamente da Colômbia (71,2%) e também dos EUA (21,8%).

As mercadorias referidas representam 65,7% do total de mercadorias importadas por via marítima.



Importa assinalar que as mercadorias importadas por modo rodoviário apresentam um maior grau de dispersão, sendo necessário selecionar as nove principais para se atingir 51,3% do volume total. Temos então, 1) 'Outros produtos manufaturados' (10,8%), 2) 'Outros produtos químicos' (10%), 3) 'Madeira e cortiça' (6,1%), 4) 'Produtos químicos de base' (4,5%), 5) 'Sementes e frutos oleaginosos e gorduras' (4,4%), 6) 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados' (4,3%), 7) 'Produtos alimentares perecíveis' (4%), 8) 'Cereais' (3,7%) e 9) 'Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos' (3,6%). Para a totalidade das mercadorias importadas por este modo a principal origem é a Espanha (68,4%), seguida da Alemanha (7,2%) e da França (6,5%).

As mercadorias importadas por utilização do modo ferroviário vêm maioritariamente e naturalmente de Espanha, que representa uma quota de 83,6%, seguida dos Países Baixos, com 7,9%, e da França, com 3,4%, e apresentam como principais tipologias a 'Madeira e cortiça' (36,6%), as 'Chapas e arcos em aço' (29,2%), 'Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos' (11,2%) e ainda 'Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de ferro macio ou de aço' (11,1%), que representam 88,1% do total.

O volume de mercadorias importadas por via aérea têm pouco significado em termos de quota, mas respeitam maioritariamente a 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados' (43,2%), 'Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas' (15,2%), 'Couro, têxteis e vestuário' (13,3%) e 'Outros produtos manufaturados' (11,3%).

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

turados' (12,6%). Em termos globais os países mais relevantes de origem das importações por este modo são o Brasil (43%), China (11,8%) e Espanha (7,6%) e Índia (4,5%).

Acresce referir que nos 'Outros modos' se incluem, com particular expressão, os 'Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' importados por utilização de 'Instalações de transporte fixas', no caso 'oleodutos', via Espanha, que em 2019 ascenderam a 494,5 mil toneladas, inferior em -69,3% o volume de 2018.

Como corolário do que ficou referido nos parágrafos anteriores, assinala-se o facto de a Europa ter constituído a origem de 32,7% do total das mercadorias transportadas por via marítima, a América ter representado 25,7%, a África 23,5% e a Ásia 18%, sendo que as mercadorias importadas da Europa utilizaram o modo marítimo em 33,8% da tonelagem, em 53,9% utilizaram o modo rodoviário, e 1,6% o modo ferroviário. Com naturalidade se constata que o modo marítimo constitui praticamente o pleno das exportações para a América, África e Ásia, não considerando algumas imprecisões estatísticas dos dados, que refletem claras impossibilidades práticas.

IMPORTAÇÃO

ESTRUTURA % PESO | 2019

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total
Europa	32.7% 33.8%	99.8% 53.9%	98.9% 1.6%	21.8% 0.0%	100.0% 10.6%	58.8% 100.0%
América	25.7% 99.6%	0.0% 0.1%	0.0% 0.0%	47.7% 0.3%	0.0% 0.0%	15.7% 100.0%
Ásia	18.0% 99.4%	0.1% 0.3%	0.8% 0.1%	26.3% 0.2%	0.0% 0.0%	11.1% 100.0%
África	23.5% 99.8%	0.1% 0.2%	0.0% 0.0%	4.1% 0.0%	0.0% 0.0%	14.3% 100.0%
Austrália e Oceania	0.0% 96.7%	0.0% 0.6%	0.0% 1.9%	0.1% 0.7%	0.0% 0.1%	0.0% 100.0%
Não Aplicável	0.1% 99.1%	0.0% 0.8%	0.0% 0.1%	0.0% 0.0%	0.0% 0.0%	0.1% 100.0%
TOTAL	100.0% 60.9%	100.0% 31.8%	100.0% 1.0%	100.0% 0.1%	100.0% 6.2%	100.0% 100.0%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]

Tratamento: AMT

IV.4. TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

As exportações nacionais efetuadas em 2019 representaram um volume de 39,2 milhões de toneladas a que corresponde um valor de 59,9 mil milhões de euros, refletindo variações relativas a 2018 traduzidas por acréscimos respetivos de +1% e de +3,6%. Após registo deste comportamento constata-se que a tendência de evolução desde 2014 é traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,6% e de +7%, conforme apresentado no quadro que se segue.

O modo de transporte mais utilizado como veículo na exportação, à semelhança do verificado na importação, foi o marítimo, com uma quota de 49,5% na dimensão peso, que desce para 30,1% na dimensão valor, após registo de variações face a 2018 de -1,2% e de +0,2%, sendo que o rodoviário representa respetivamente 42% e 59,2%, após acréscimos de +0,3% e de +1,9%.

Neste segmento do comércio internacional de bens, constata-se que o modo aéreo surge à frente do ferroviário com quotas respetivas de 3,5% e de 0,5% em peso, que sobem para 5,9% e 0,9% em valor, sendo que o ferroviário, face a 2018, diminui -22,1% do seu volume em peso e aumenta +27,1% em valor, enquanto o aéreo cresce respetivamente +3,1% e +15,8%.

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

Os valores apresentados no quadro mostram que a classificação 'outros / não discriminados' representa 4,4% da tonelagem transportada, mas não se atribui qualquer significado pois inclui maioritariamente mercadorias exportadas sem referência ao modo de transporte, correspondentes a 4,1%, e tendo como destino maioritário a Espanha (56%) e a França (21,5%), sendo que também inclui 'instalações de transportes fixas', mas cujo volume apenas representa 0,3% do total das mercadorias exportadas, correspondendo a 'hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' expedidos para a Espanha.

Esta repartição modal surge com naturalidade, uma vez que o modo rodoviário e ferroviário têm constrangimentos de natureza variada que acabam por limitar a sua área de influência aos países geograficamente mais próximos, mas que constituem, contudo, o destino de uma parte muito significativa das exportações, a saber a Espanha, a França e a Alemanha, que no conjunto representam 45,7% das mercadorias exportadas.

EXPORTAÇÃO						Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)			
Modo	Ano 2018 Peso (t)	2019				Δ% 2019/2018		Δ% média anual 2014-2019	
		Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	19 651 221	19 410 799	18 022 341	49.5%	30.1%	-1.2%	+0.2%	+2.9%	+5.9%
Rodoviário	16 439 912	16 483 840	35 478 058	42.0%	59.2%	+0.3%	+1.9%	+3.0%	+6.5%
Ferroviário	245 050	190 908	564 627	0.5%	0.9%	-22.1%	+27.1%	+0.5%	+4.9%
Aéreo	1 345 062	1 386 994	3 529 140	3.5%	5.9%	+3.1%	+15.8%	+8.4%	+8.3%
Outros / Não Discriminado	1 121 045	1 731 583	2 311 894	4.4%	3.9%	+54.5%	+54.4%	-1.8%	+15.5%
Total	38 802 290	39 204 124	59 906 060	100.0%	100.0%	+1.0%	+3.6%	+2.6%	+7.0%
Δ% (n / n-1)	-1.3%	+1.0%	+3.6%	-	-			-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]

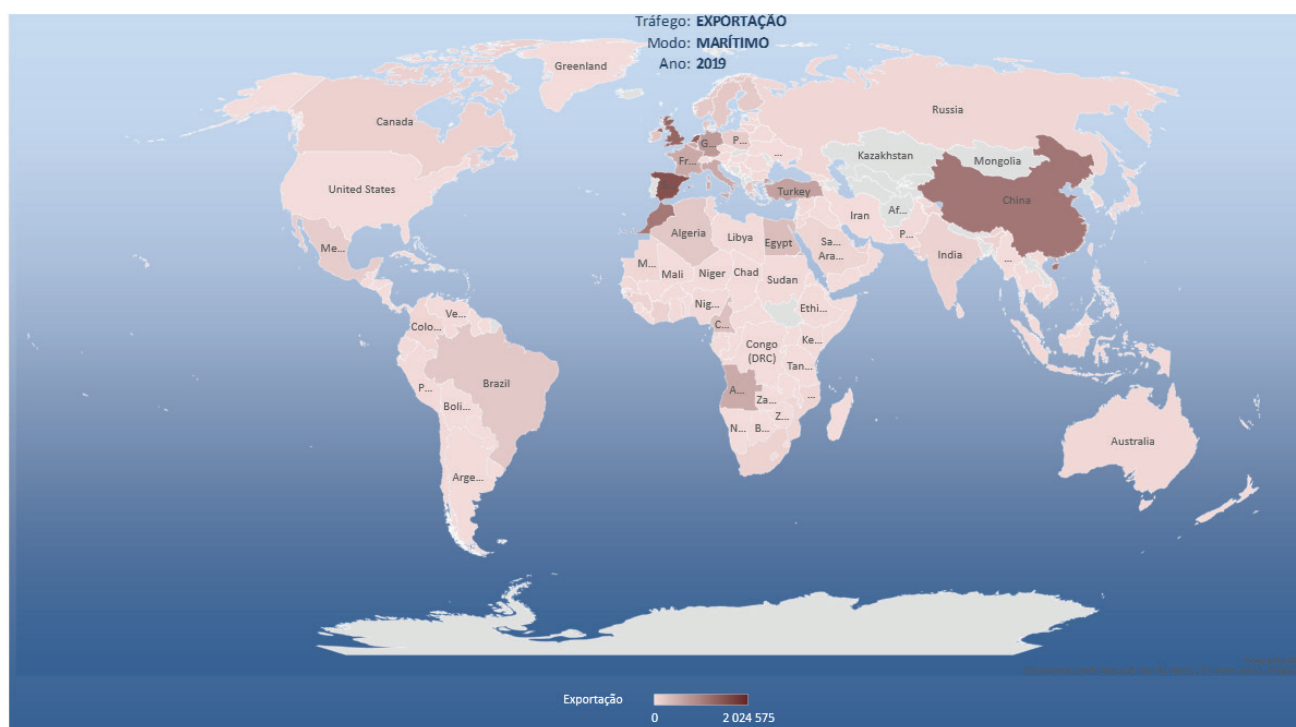
Tratamento: AMT

Importa referir que em todos os modos especificados se verifica o registo de uma tendência de crescimento positivo apurado no período entre 2014 e 2019, quer em termos de peso, quer em termos de valor, com realce para a taxa média anual de +2,9% no modo marítimo e de +3% no modo rodoviário, sendo a mais expressiva apurada no modo aéreo, que se cifra em +8,4%, embora a respetiva quota seja de reduzida expressão.

As mercadorias e destinos que utilizaram preferencialmente o modo marítimo como veículo de exportação foram: 1) 'Derivados energéticos', que representam 24,5% e têm como destinos principais os EUA (27,9%), a Espanha (18%), 'abastecimentos e provisões de bordo com países terceiros' (14,1%) e Países Baixos (7,6%); 2) 'Cimento, cal', que representa 10,1% do total e tem como destino os Países Baixos (14,9%), Reino Unido (14,7%), Camarões (14,2%) e Cabo Verde (14,1%); e ainda, com menor expressão, 3) 'Outros produtos manufaturados', com uma quota de 8,9%, para os EUA (12%), Reino Unido (10,4%), Países Baixos (7,6%) e Marrocos (7,5%); e 4) 'Produtos químicos de base', para a Turquia (19,3%), Espanha (13,1%), Egito e Bélgica (com cerca de 10% cada). Estas mercadorias representam no seu conjunto um total de 49,6% do total exportado por via marítima.

As principais mercadorias exportadas pelo modo rodoviário em 2019 foram: 1) 'Outros produtos manufaturados' (14,5%); 2) 'Outros produtos químicos' (9,1%); 3) 'Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos' (7,2%); 4) 'Outros materiais de construção' (6,7%); 5) 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados' (4,5%). Estas mercadorias, que representaram 42% do total exportado pelo modo rodoviário, tendo como destinos preferenciais a Espanha, França e Alemanha, que em termos de exportação para a totalidade das mercadorias representaram respetivamente 63,5%, 13,4% e 4,9%.

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS



No transporte ferroviário as mercadorias cujas exportações tiveram particular preponderância foram: 1) 'Pasta de papel e desperdícios de papel' (40,2%); 2) 'Chapas e arcos em aço' (26,8%); 3) 'Material de transporte' (17,7%); e 4) 'Semiprodutos siderúrgicos laminados' (8,2%). Globalmente, os principais destinos das exportações por via ferroviária foram a Espanha (78,7%) e a França (18,8%).

As mercadorias exportadas por transporte aéreo esgotam-se praticamente nos 'derivados energéticos' utilizados para abastecimento das aeronaves de países da UE (49,7%) e países terceiros (46,2%), podendo ainda fazer-se uma referência a 'outros produtos manufacturados' (1,4%), 'outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas' (0,5%) e 'Couro, têxteis e vestuário' (0,5%).

EXPORTAÇÃO

ESTRUTURA % PESO | 2019

Continentes	Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total
Europa		48.0% 33.7%	99.7% 59.5%	98.9% 0.7%	1.2% 0.1%	95.4% 6.0%	70.4% 100.0%
América		14.9% 99.4%	0.0% 0.2%	0.0% 0.0%	1.0% 0.5%	0.0% 0.0%	7.4% 100.0%
Ásia		10.6% 98.8%	0.1% 0.6%	1.0% 0.1%	0.7% 0.5%	0.0% 0.0%	5.3% 100.0%
África		21.0% 99.2%	0.2% 0.6%	0.0% 0.0%	0.7% 0.2%	0.0% 0.0%	10.5% 100.0%
Austrália e Oceania		0.3% 98.9%	0.0% 0.3%	0.0% 0.0%	0.0% 0.7%	0.0% 0.0%	0.2% 100.0%
Não Aplicável		5.3% 41.9%	0.0% 0.0%	0.0% 0.0%	96.4% 54.8%	4.6% 3.3%	6.2% 100.0%
TOTAL		100.0% 49.5%	100.0% 42.0%	100.0% 0.5%	100.0% 3.5%	100.0% 4.4%	100.0% 100.0%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]

Tratamento: AMT

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

Sintetizando o exposto em termos de modo de transporte para exportação de bens para os diversos continentes, assinala-se que o modo marítimo foi utilizado para expedir 48% das mercadorias para a Europa, 21% para a África, 14,9% para a América e 10,6% para a Ásia, sendo de realçar que a tonelagem das exportações para a Europa foi assegurada em 33,7% pelo modo marítimo, 59,5% pelo rodoviário, 0,7% pelo ferroviário e 0,1% pelo aéreo.

À semelhança do salientado e aparte alguns claros erros estatísticos de classificação de modo, o modo marítimo chama a si a quase totalidade do volume de mercadorias exportadas para a América, África e Ásia.

IV.5. TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA

A questão do transporte marítimo de curta distância (Short Sea Shipping), a par da cabotagem e do transporte fluvial, tem vindo a merecer discussões desde há muito tempo, sem nunca ter sido verdadeiramente implantada qualquer solução nesse âmbito e no contexto do tráfego de mercadorias no espaço europeu, embora o reconhecimento de vantagens, quer em termos de competitividade, quer em termos ambientais, por incremento da intermodalidade, nomeadamente na articulação otimizada entre o modo marítimo e o rodoviário.

Este ponto visa contextualizar este tema em termos de volume de tráfego de mercadorias inserido no comércio internacional de bens, entre Portugal e os países geograficamente mais próximos, com quem teve trocas comerciais de volume superior a 100 mil toneladas em 2019.

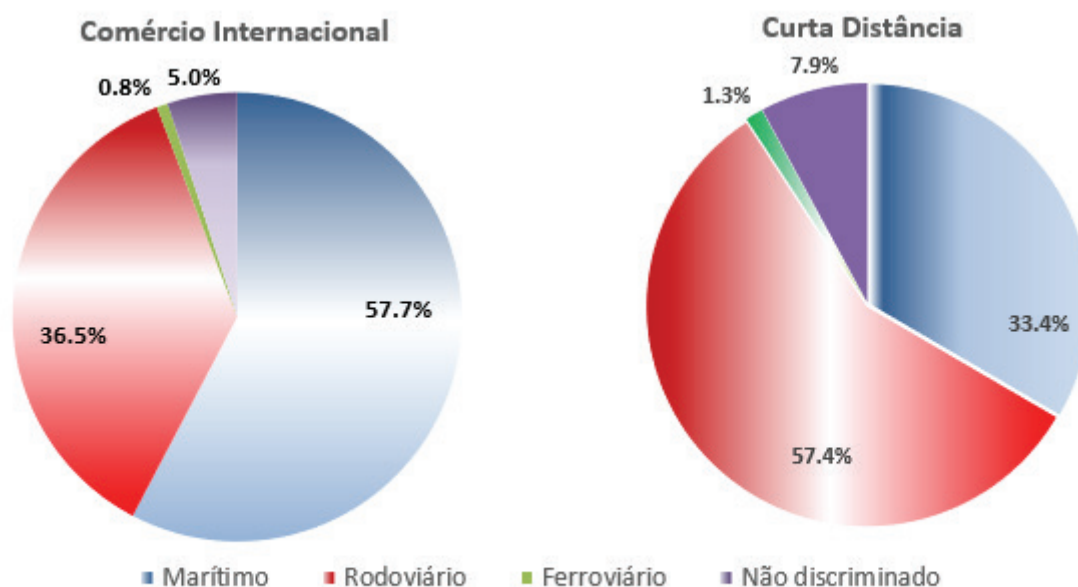
Para efeito desta análise consideram-se no perímetro de 'curta distância' os países da costa dos mares Mediterrâneo (sul da Europa e norte de África) e Adriático, e ainda os banhados pelo mar do Norte e Báltico, tendo sido selecionados os seguintes: Espanha, França, Gibraltar, Países Baixos, Dinamarca, Alemanha, Áustria, Polónia, Bélgica, Itália, Grécia, Turquia, Reino Unido, Irlanda, Suécia, Noruega, Marrocos, Argélia, Egito e Tunísia.

Para efeito desta análise consideram-se também as mercadorias transportadas por modo não discriminado, no pressuposto de que a sua reclassificação as incluiria num dos modos aqui tratados. Neste pressuposto, temos para o comércio internacional de bens um total de 99,6 milhões de toneladas, sendo que 61 milhões de toneladas, isto é cerca de 61,2%, têm origem ou destino nos países inseridos no perímetro da 'curta distância', sendo que 20,5 pontos percentuais destes respeitam ao modo marítimo e 35,1 pp são relativos ao modo rodoviário.

A nível de cada modo de transporte temos que o *ratio* entre o volume transportado em 'curta distância' e o total transportado no respetivo modo, é de 35,5% no marítimo e de 96,3% no rodoviário, como é natural.

Ano: 2019		Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Não discriminado	Soma
Total do Comércio Internacional	ton	57 503 267	36 344 401	799 194	5 002 938	99 649 800
	%	57.7%	36.5%	0.8%	5.0%	100.0%
Total em Curta Distância	ton	20 392 024	35 015 934	780 414	4 841 625	61 029 997
	%	33.4%	57.4%	1.3%	7.9%	100.0%
% Curta Distância / Soma, por Modo		35.5%	96.3%	97.7%	96.8%	-
% Curta Distância / Soma do Comércio Internacional		20.5%	35.1%	0.8%	4.9%	61.2%

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS



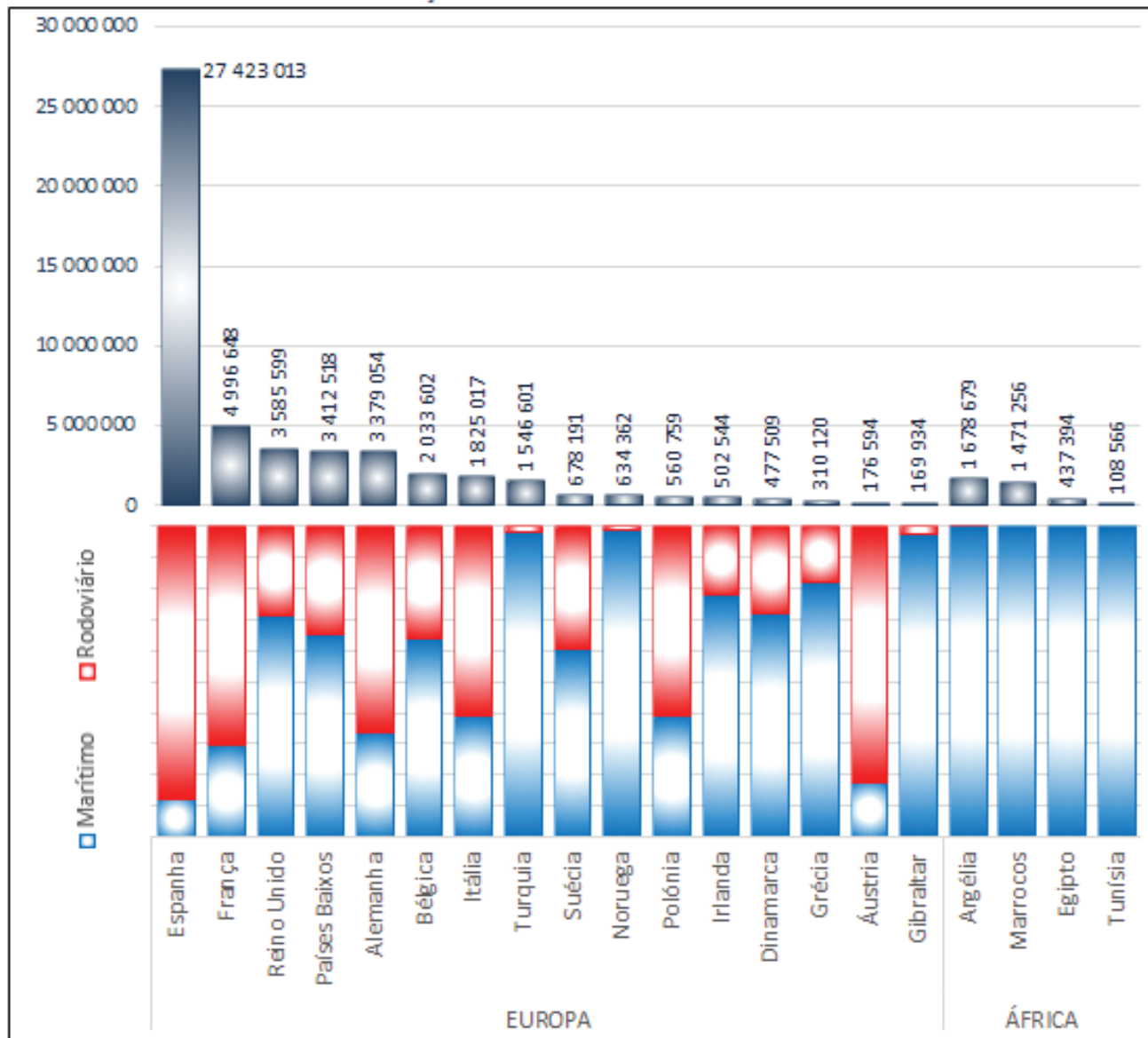
Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens [2018 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Natural é também a constatação de que no transporte de curta distância o volume de bens transportados por rodovia varia em regra na razão inversa da distância, como decorre da leitura dos gráficos seguintes onde se representa o volume de mercadorias importadas e exportadas dos países considerados no perímetro de curta distância, bem como a repartição percentual entre os modos marítimo e rodoviário, independentemente do volume transportado.

Importa uma referência especial ao caso da Espanha que, ao representar cerca de 51% da tonelagem total de mercadorias transportadas nos modos considerados, e com o modo rodoviário a representar entre 77,2% e 87% (dependendo da reclassificação do modo 'não discriminado'), influenciará decisivamente qualquer solução que se pretenda encontrar para o transporte marítimo de curta distância. Acresce ainda sublinhar que destes países, os que integram a União Europeia representam 90,1% da tonelagem transportada.

COMÉRCIO INTERNACIONAL em 2019
CURTA DISTÂNCIA
TONELAGEM TOTAL e
DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL POR MODO MARÍTIMO E RODOVIÁRIO



Na ordem e relevância inferida pelo volume de mercadorias transacionadas em operações de importação e exportação, e considerando apenas os modos marítimo e rodoviário, seguem-se a França, Reino Unido, Países Baixos, Alemanha, Bélgica, Itália, Argélia e Turquia, que representam 40,5% no seu conjunto.

CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

IV.6. COMÉRCIO DE MERCADORIAS POR ZONAS ECONÓMICAS E MODO DE TRANSPORTE

No que respeita aos bens transacionados em comércio internacional na perspetiva das zonas económicas onde os países de origem e destino se integram, assinala-se o facto de a União Europeia (a 28) representar 57,1% da tonelagem total e 76,2% do valor, seguindo-se a OPEP com quotas respetivas de 11,2% e 4,3% e a EFTA com quotas residuais de 0,8% e 0,9%.

Salienta-se o facto de os restantes países incluírem nomeadamente os Estados Unidos, Brasil, Rússia, Colômbia, China e Turquia, que representam 50,8% do total dos cerca de 180 países ou regiões aqui incluídos.

DISTRIBUIÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL TOTAL POR ZONAS ECONÓMICAS (ZE) E MODOS

(Milhares de Toneladas - 2019)

Modo	UE28		OPEP		EFTA		RESTANTES PAÍSES	
	10 ³ Ton	%	10 ³ Ton	%	10 ³ Ton	%	10 ³ Ton	%
Marítimo	15 656.4	27.0%	11 391.2	99.9%	673.1	81.8%	29 782.5	94.7%
Rodoviário	36 028.6	62.1%	5.0	0.0%	147.9	18.0%	162.9	0.5%
Ferroviário	789.1	1.4%	0.4	0.0%	0.0	0.0%	9.7	0.0%
Aéreo	26.4	0.0%	8.5	0.1%	1.0	0.1%	1 403.6	4.5%
Outros	5 555.8	9.6%	0.1	0.0%	0.6	0.1%	81.6	0.3%
TOTAL	58 056.5	100.0%	11 405.1	100.0%	822.6	100.0%	31 440.2	100.0%
% ZE / TOTAL	57.1%		11.2%		0.8%		30.9%	

(Milhões de Euros - 2019)

Modo	UE28		OPEP		EFTA		RESTANTES PAÍSES	
	10 ⁶ Ton	%	10 ⁶ Ton	%	10 ⁶ Ton	%	10 ⁶ Ton	%
Marítimo	12 759.4	11.9%	5 784.7	95.2%	423.2	32.0%	19 977.5	76.8%
Rodoviário	80 291.1	75.2%	18.2	0.3%	789.1	59.7%	1 148.6	4.4%
Ferroviário	904.8	0.8%	0.4	0.0%	0.0	0.0%	103.5	0.4%
Aéreo	1 443.7	1.4%	267.1	4.4%	108.2	8.2%	4 484.7	17.2%
Outros	11 412.9	10.7%	3.1	0.1%	2.2	0.2%	288.9	1.1%
TOTAL	106 812.0	100.0%	6 073.6	100.0%	1 322.8	100.0%	26 003.2	100.0%
% ZE / TOTAL	76.2%		4.3%		0.9%		18.5%	

Em termos de modo de transporte utilizado constata-se naturalmente a prevalência do rodoviário no que respeita a transações com a União Europeia (detalhes no Anexo 3), que representa 62,1% contra 27% do marítimo, sendo que, também com naturalidade, se verifica que este representa a quase totalidade do volume transacionado com os países da OPEP, ascendendo a 99,9%, e 81,8% do comércio com os países da EFTA. Estas percentagens variam significativamente se considerarmos a dimensão valor, subindo o rodoviário para 75,2% no comércio com a União Europeia, e baixando o marítimo para 95,2% na OPEP e para 32% na EFTA.

Em termos de valor unitário apura-se uma média de 1 840 €/ton no comércio com a União Europeia, de 1 608 €/ton com a EFTA e de 533 €/ton na OPEP.

V. TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

V.1. ENQUADRAMENTO GERAL

O tráfego marítimo de mercadorias em todo o sistema portuário comercial nacional traduziu-se em 2019 em cerca de 85,3 milhões de toneladas, o que reflete um decréscimo de -5,6% relativamente ao registado em 2018, sendo a segunda variação negativa sucessiva, após registos positivos nos quatro anos imediatamente anteriores. Deste volume, aos portos do Continente cabe uma quota de 96% e registam um recuo de -5,7%, enquanto os portos dos Açores representam 2,6% após uma diminuição de -5,4% e os da Madeira 1,4% após crescimento de +2,6%. Assinala-se, no entanto, que todas as regiões refletem uma tendência de evolução positiva para o período entre 2014 e 2019, traduzida globalmente por uma taxa média anual de crescimento de +1,2%, a variar entre +1,1% nos portos do Continente e +3,4% nos Açores, apurando-se +2,4% para a Madeira.

MOVIMENTO PORTUÁRIO TOTAL DE MERCADORIAS EM TERRITÓRIO NACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL 2014-2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% 2019	Δ% 2019/2018	Δ% média anual 2014-2019
Continente	77 700 233	83 856 557	88 056 942	89 947 955	86 854 691	81 910 452	96.0%	-5.7%	+1.1%
Madeira	1 095 510	1 056 184	1 105 681	1 158 264	1 170 139	1 200 408	1.4%	+2.6%	+2.4%
Açores	1 924 895	1 992 752	2 182 071	2 234 131	2 336 321	2 209 081	2.6%	-5.4%	+3.4%
TOTAL	80 720 638	86 905 493	91 344 694	93 340 350	90 361 151	85 319 941	100.0%	-5.6%	+1.2%
	+3.2%	+7.7%	+5.1%	+2.2%	-3.2%	-5.6%	-	-	-

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias
Tratamento: AMT

Considerando o sentido do fluxo do movimento das mercadorias, a leitura do quadro seguinte revela que o conjunto dos portos nacionais embarcou 38,1% do volume total e desembarcou 61,9%, sendo a proporção dos embarques de 38,8% no Continente, 24,3% nos Açores e apenas de 12,4% na Madeira.

MOVIMENTO PORTUÁRIO TOTAL DE MERCADORIAS EM TERRITÓRIO NACIONAL
POR NATUREZA DE OPERAÇÃO

		Continente		Madeira		Açores		TOTAL	
2019	Embarques	31 809 292	38.8%	148 400	12.4%	536 924	24.3%	32 494 617	38.1%
	Desembarques	50 101 160	61.2%	1 052 008	87.6%	1 672 157	75.7%	52 825 326	61.9%
	Total	81 910 452	100.0%	1 200 408	100.0%	2 209 081	100.0%	85 319 943	100.0%
		96.0%	-	1.4%	-	2.6%	-	100.0%	-
2018	Embarques	34 107 328	39.3%	147 252	12.6%	582 994	25.0%	34 837 575	38.6%
	Desembarques	52 747 363	60.7%	1 022 887	87.4%	1 753 327	75.0%	55 523 578	61.4%
	Total	86 854 691	100.0%	1 170 139	100.0%	2 336 321	100.0%	90 361 153	100.0%
		96.1%	-	1.3%	-	2.6%	-	100.0%	-
Δ % 2019/2018	Embarques	-6.7%		+0.8%		-7.9%		-6.7%	
	Desembarques	-5.0%		+2.8%		-4.6%		-4.9%	
	Total	-5.7%		+2.6%		-5.4%		-5.6%	

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias
Tratamento: AMT

A variação do volume associado a estes fluxos e comparativa a 2018, revela a manutenção da natureza da variação, isto é, ambos os fluxos representam registos negativos no Continente e nos Açores, e positivos na Madeira, sendo de assinalar em todas as regiões um pior desempenho nos embarques, traduzido ou por quebras mais acentuadas no caso do Continente (-6,7% contra -5% nos desembarques) e dos Açores (-7,9% contra -4,6%), e um aumento menos expressivo no caso da Madeira (+0,8% contra +2,8% nos desembarques).

Contudo, conforme decorre da leitura do Anexo 4, importa assinalar o facto de nem todos os portos do Continente terem registado reduções do seu volume, sendo que a redução total de -4,9 milhões de toneladas é maioritariamente da responsabilidade de Sines, que, com uma quota de 47,5% do total nacional, regista uma quebra de -5,4 milhões de toneladas, sendo acompanhado pelos portos de Aveiro, Figueira da Foz, Faro e Portimão, cujo registo negativo se traduz no seu conjunto por uma redução de -253 mil toneladas. Com registo positivo surgem os portos de Viana do Castelo, Leixões, Lisboa e Setúbal, que no seu conjunto se traduz por um acréscimo de +712,1 mil toneladas.

Nesta linha salienta-se o facto de todos os portos da Madeira registarem um comportamento positivo, sendo que o movimento de mercadorias se concentra no porto do Caniçal, que representa 91,5% do total da Região e cresce +1,2%, cabendo ao Funchal e Porto Santo respetivamente 6,1% e 2,4%, sendo que registam acréscimos de +19,1% e de +23,6%.

Nos Açores verifica-se que todos os portos registam um comportamento negativo, merecendo naturalmente destaque o de Ponta Delgada, que detém uma quota maioritária absoluta de 62,4% do volume total de mercadorias movimentadas na Região e regista uma quebra de -3,7% face ao volume de 2018. Em grau de importância em termos de movimento de carga segue-se o porto de Praia da Vitória que com uma quota de 22,7% observa uma redução de -7%, cabendo também uma referência à Horta e ao Cais do Pico, que representam 4% do volume e registam uma redução de -7,5%, e ainda a Velas, que com uma quota de 3,4% observa uma quebra de -6,9%.

No que respeita à tipologia de carga, constata-se que a classe de Carga Geral e de Granéis Líquidos representam globalmente quotas muito semelhantes, de 39,4% e 39,2%, respetivamente, cabendo aos Granéis Sólidos uma quota parte de 21,4%. A nível das Regiões Autónomas e pelo facto de o volume movimentado de Granéis Líquidos ser muito influenciado pelo peso do Petróleo Bruto cuja importação é efetuada para os portos de Sines e de Leixões, ambos do Continente, verifica-se o predomínio do movimento portuário de Carga Geral, determinado pela Carga Contentorizada, que só por si representa 55,7% nos portos da Madeira e 52,8% nos dos Açores.

A leitura do quadro seguinte permite observar o comportamento do conjunto dos portos das três grandes regiões para as diversas tipologias de cargas, sendo notório que na sua grande maioria se verificam variações negativas na evolução de 2018 para 2019, sendo que apenas se registam acréscimos no volume movimentado na carga Ro-Ro (+18,5%) e Granéis Líquidos (+3,1%) no Continente e na Carga Fracionada (+13,5%) e Granéis Sólidos (+20,4%) na Madeira, sendo que nos Açores se verificam reduções em todas as tipologias de carga.

Dado que a carga contentorizada constitui a forma privilegiada de acondicionamento para o transporte marítimo entre o Continente e as Regiões Autónomas, com a natural exceção dos 'produtos petrolíferos' nos Granéis Líquidos e do 'cimento, cal e gesso' nos Granéis Sólidos, sublinha-se a quota mais expressiva da Carga Geral que ascende a 58,6% na Madeira e a 57,9% nos Açores, enquanto no Continente se situa em 38,6%.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

MOVIMENTO PORTUÁRIO TOTAL DE MERCADORIAS EM TERRITÓRIO NACIONAL POR TIPO DE CARGA VOLUME EM E VARIAÇÃO FACE A 2018

	CONTINENTE			MADEIRA			AÇORES			TOTAL		
	Ton	Δ%	%	Ton	Δ%	%	Ton	Δ%	%	Ton	Δ%	%
CARGA GERAL	31 618 812	-10.3%	38.6%	703 536	+0.4%	58.6%	1 278 064	-4.0%	57.9%	33 600 412	-9.8%	39.4%
	94.1%	-	-	2.1%	-	-	3.8%	-	-	100.0%	-	-
Contentorizada	24 687 877	-13.3%	30.1%	668 827	-0.2%	55.7%	1 165 737	-2.1%	52.8%	26 522 441	-12.6%	31.1%
Fracionada	5 321 410	-1.2%	6.5%	34 709	+13.5%	2.9%	94 475	-22.9%	4.3%	5 450 594	-1.6%	6.4%
Roll On-Roll Off	1 609 525	+18.5%	2.0%	0	-	0.0%	17 852	-1.5%	0.8%	1 627 377	+18.3%	1.9%
GRANÉIS SÓLIDOS	17 660 878	-11.6%	21.6%	173 770	+20.4%	14.5%	441 743	-8.6%	20.0%	18 276 391	-11.3%	21.4%
	96.6%	-	-	1.0%	-	-	2.4%	-	-	100.0%	-	-
GRANÉIS LÍQUIDOS	32 630 762	+3.1%	39.8%	323 102	-0.7%	26.9%	489 274	-6.2%	22.1%	33 443 138	+2.9%	39.2%
	97.6%	-	-	1.0%	-	-	1.5%	-	-	100.0%	-	-
TOTAL GERAL	81 910 452	-5.7%	100.0%	1 200 408	+2.6%	100.0%	2 209 081	-5.4%	100.0%	85 319 941	-5.6%	100.0%
	96.0%	-	-	1.4%	-	-	2.6%	-	-	100.0%	-	-

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

Tratamento: AMT

V.2. MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE

Por Porto

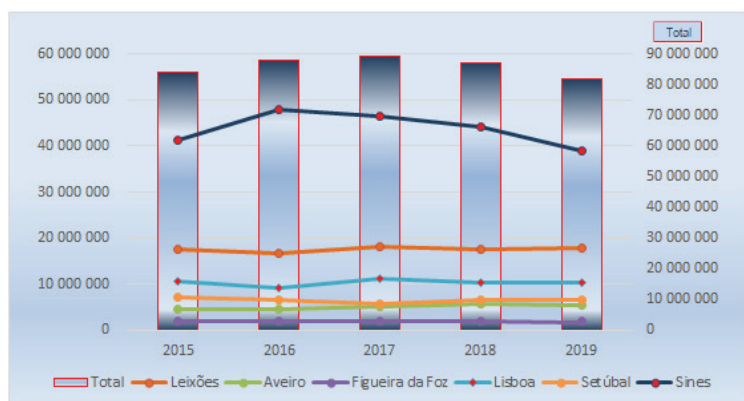
Os dados das administrações portuárias emitidos no âmbito da Diretiva Marítima revelam que o sistema portuário do Continente registou um movimento total de 81,93 milhões de toneladas de mercadorias, nas diversas formas de acondicionamento e sem contabilizar as taras dos contentores cheios. Este valor representa uma quebra de -5,8% relativamente a 2018 e sucede a um recuo de -2,5% registado em 2018 face a 2017, sendo que estes decréscimos surgem após uma série de pelo menos seis anos consecutivos de crescimento do volume de mercadorias movimentadas, e vêm determinar uma inflexão na tendência de evolução que passa a ser traduzida por uma taxa média anual de crescimento negativo de -0,6%, quando no quinquénio anterior era de +2,8%.

A nível individual, importa sublinhar os portos de Leixões e de Lisboa que são os únicos a registar variações anuais e taxas de crescimento positivo, de respetivamente +1,6% e +1% e +0,6% e +0,9%, sendo de referir que também Viana do Castelo e Setúbal registaram acréscimos do volume anual, de +16,5% e de +3,1%. Por se tratar do porto com maior dimensão em termos de tonelagem de mercadorias movimentadas, assinala-se o facto de Sines registar uma redução desse volume pelo terceiro ano consecutivo, sendo no ano em análise de -12,2%, que traduz um acumulado de -19%, acrescentando referir que a respetiva tendência de evolução apurada no período dos últimos cinco anos passa de +5,7% em 2018 para -1,9% em 2019.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE

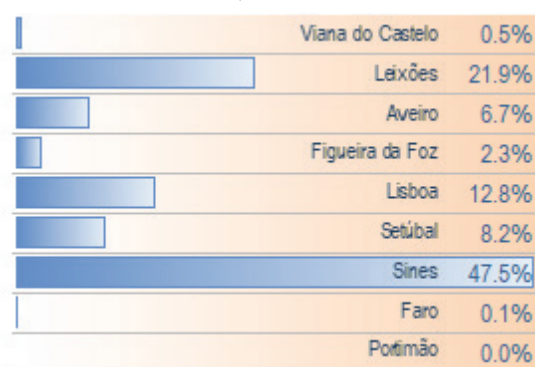
Porto declarante	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (%)	Variação 2019/2018	Δ% média anual
Viana do Castelo	425 261	391 177	411 868	325 999	379 911	0.5%	+16.5%	-4.0%
Leixões	17 458 638	16 867 498	18 079 667	17 648 660	17 926 997	21.9%	+1.6%	+1.0%
Aveiro	4 656 104	4 541 538	5 152 579	5 625 776	5 495 356	6.7%	-2.3%	+5.6%
Figueira da Foz	1 956 006	2 032 161	2 023 330	1 980 909	1 892 447	2.3%	-4.5%	-0.9%
Lisboa	10 527 867	9 364 311	11 149 425	10 393 995	10 461 430	12.8%	+0.6%	+0.9%
Setúbal	7 221 709	6 649 463	5 814 763	6 551 057	6 751 868	8.2%	+3.1%	-1.6%
Sines	41 218 469	48 055 982	46 472 582	44 315 318	38 906 649	47.5%	-12.2%	-1.9%
Faro	396 275	158 389	85 104	145 782	111 802	0.1%	-23.3%	-32.0%
Portimão	0	0	899	654	519	0.0%	-20.6%	+77.4%
Total	83 860 329	88 060 519	89 190 217	86 988 150	81 926 979	100.0%	-5.8%	-0.6%
Δ % Anual	+7.9%	+5.0%	+1.3%	-2.5%	-5.8%	-	-	-



Fonte: Administrações Portuárias

Tratamento: AMT

Quotas



Após verificação destas circunstâncias, o porto de Sines mantém a quota maioritária no volume de mercadorias com 47,5% (tendo recuado 3,5 pontos percentuais e perdido a maioria absoluta), seguindo-se nas posições seguintes o porto de Leixões com 21,9%, Lisboa com 12,8%, Setúbal com 8,2%, Aveiro com 6,7% e Figueira da Foz com 2,3%. Viana do Castelo, Faro e Portimão registam um volume residual, num total de 0,6% do total.

Por Carga

No que respeita à evolução anual do volume de mercadorias movimentadas por forma de acondicionamento, merece particular destaque a Carga Contentorizada, quer por deter uma quota de 30,1%, quer por apresentar uma tendência de evolução que tem subjacente uma taxa média anual positiva de +1,3%, não obstante a quebra de -13,3% face a 2018. Importa, contudo, recordar que este tráfego inclui as operações de *transshipment* que em termos de volume de TEU representaram cerca de 38% em 2019, embora no contexto da Diretiva Marítima não haja evidências desta situação.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

Ainda sem apresentar uma dimensão muito significativa, é notável o comportamento da carga Ro-Ro que registou um acréscimo de +18,5% em 2019 face a 2018, e tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +17,3%, apurada no período dos últimos cinco anos exibido no quadro.

**MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR TIPOLOGIA DE CARGA**

Classes de carga	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (%)	Varição 2019/2018	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	23 562 144	27 218 062	27 779 937	28 491 646	24 688 322	30.1%	-13.3%	+1.3%
C. G. Fracionada	7 706 309	6 424 721	5 612 407	5 387 085	5 321 441	6.5%	-1.2%	-9.2%
Roll-On/Roll-Off	862 443	991 051	1 210 173	1 357 774	1 609 518	2.0%	+18.5%	+17.3%
Granéis Sólidos	19 037 783	18 366 376	20 056 919	20 104 127	17 676 887	21.6%	-12.1%	-0.5%
Granéis Líquidos	32 691 650	35 060 309	34 530 781	31 647 518	32 630 811	39.8%	+3.1%	-1.1%
Total	83 860 329	88 060 519	89 190 217	86 988 150	81 926 979	100.0%	-5.8%	-0.6%



Quotas

C. G. Contentorizada	30.1%
C. G. Fracionada	6.5%
Roll-On/Roll-Off	2.0%
Granéis Sólidos	21.6%
Granéis Líquidos	39.8%

Ainda no perímetro da Carga Geral assinala-se a redução de -1,2% do volume de mercadorias movimentadas em carga Fracionada, que tem vindo anualmente a perder dimensão registando sucessivas variações negativas nos últimos seis anos, tendo a sua quota passado neste período de 10,1% para 6,5% e a sua tendência de evolução se traduzir por uma taxa média anual de crescimento de -9,2%.

Com a estrutura de classes de carga apresentada neste nível de detalhe pela Diretiva Marítima, os Granéis Líquidos, integrando, entre outros, Petróleo Bruto, Gás Natural Liquefeito e Produtos Petrolíferos, representam a quota agregada mais expressiva, de 39,8% e regista um crescimento de +3,1% no volume de mercadorias que integra, evoluindo, no entanto, a uma taxa média anual negativa de -1,1%.

A classe dos Granéis Sólidos, que também surge de forma agregada e inclui uma variedade muito heterogênea de mercadorias, sendo das mais relevantes os 'produtos alimentares', o 'coque' e 'outros produtos minerais não metálicos', observa uma quebra significativa em 2019 de -12,1% e inflete a tendência de crescimento para um valor negativo de -0,5% ao ano (sendo o homólogo do ano anterior de +2,5%).

Conforme elementos apresentados no Anexo 5, onde se apresenta a evolução destas tipologias de carga para os principais portos, no porto de Leixões merece realce a carga Ro-Ro que revela um crescimento anual em 2019 de +14,3% e uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de crescimento (tmac) de +15,1%,

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

não obstante representar apenas 5,8% do volume total de mercadorias movimentadas. Salienta-se igualmente a variação positiva da generalidade das cargas, com exceção dos Granéis Líquidos, que recua -0,2%.

No porto de Aveiro assinala-se a quebra no volume da Carga Fracionada (que detém uma quota de 27,5%) e dos Granéis Sólidos (com uma quota de 46,1%), de respetivamente -5,7% e de -2,3%, e o acréscimo dos Granéis Líquidos de +1,6%.

No porto de Lisboa é notória a variação positiva da Carga Contentorizada que, representando 35,4% do total, regista um acréscimo de +7,1%, sendo que por outro lado regista uma diminuição de -5,6% nos Granéis Sólidos, que representam 47,1%.

O porto de Setúbal apresenta um comportamento positivo para a generalidade da tipologia de carga, com exceção da Carga Fracionada que representa 18,8% do total, destacando-se o crescimento da Carga Contentorizada e dos Granéis Sólidos, com variações respetivas de +11,1% e de +1,9%, apresentando esta última uma quota de 51,3%.

Em Sines sobressai a Carga Contentorizada, que representa 36,6% e regista uma quebra de -23% (que reflete a forte diminuição das operações de *transhipment*), e os Granéis Líquidos que, com uma quota de 54,8%, observam um acréscimo de +4%.

Por Fluxo de Tráfego

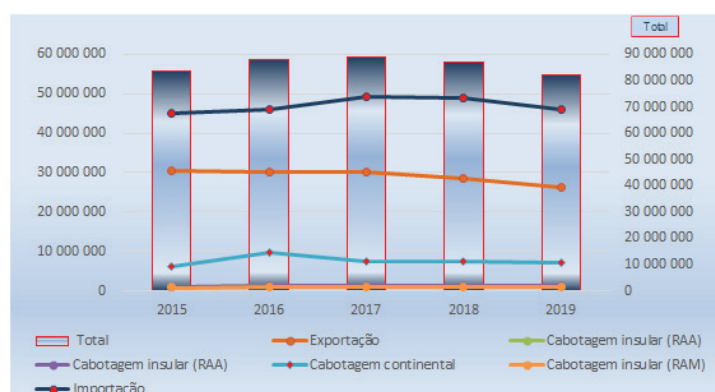
O volume de mercadorias movimentadas é o resultado do comportamento de fluxos entre diversas origens e destinos, sendo que as importações representam a quota mais significativa, correspondente a 56,2% do total, às exportações cabem 31,9% e à cabotagem nacional 11,9%.

A tonelagem de mercadorias respeitante a importações e a exportações registou decréscimos em 2019 face ao ano anterior, traduzidos por quebras respetivas de -5,6% e de -8,4%, sendo que as importações evoluíram anualmente de forma positiva, segundo uma taxa média anual de +1,1%, enquanto as exportações evoluíram de forma negativa, a uma taxa de -3,5%. No que respeita à cabotagem insular com origem ou destino nos portos do Continente, isto é, excluindo o movimento de mercadorias entre as diversas ilhas das Regiões Autónomas, importa registar um comportamento positivo em 2019, por comparação a 2018, traduzidas por acréscimos de +1,6% e +4,4%, respetivamente para a Madeira e para os Açores, apresentando também tendências de evolução positiva de +2,4% e de +4,1% como taxas médias anuais apuradas para o período desde 2015.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE POR FLUXO DE TRÁFEGO

Fluxo de tráfego	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (%)	Variação 2019/2018	Δ% média anual
Importação	44 977 699	45 919 620	49 280 577	48 796 859	46 068 671	56.2%	-5.6%	+1.1%
Exportação	30 494 230	30 067 811	30 058 202	28 512 708	26 129 332	31.9%	-8.4%	-3.5%
Cabotagem continental	6 294 037	9 835 331	7 578 277	7 340 005	7 317 607	8.9%	-0.3%	-0.6%
Cabotagem insular (RAM)	982 201	1 034 075	1 034 429	1 068 965	1 085 982	1.3%	+1.6%	+2.4%
Cabotagem insular (RAA)	1 112 162	1 203 682	1 238 732	1 269 613	1 325 387	1.6%	+4.4%	+4.1%
Outros	0	0	0	0	0	0.0%	-	-
Total	83 860 329	88 060 519	89 190 217	86 988 150	81 926 979	100.0%	-5.8%	-0.6%
Δ % Anual	+7.9%	+5.0%	+1.3%	-2.5%	-5.8%	-	-	-

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE



Quotas

Importação	56.2%
Exportação	31.9%
Cabotagem continental	8.9%
Cabotagem insular (RAM)	1.3%
Cabotagem insular (RAA)	1.6%

Importa sublinhar que o volume de mercadorias movimentado na cabotagem continental surge duplicado em relação ao volume transportado entre portos, uma vez que é efetuado o registo por dois portos, no embarque e no desembarque.

Estes tráfegos são objeto de análise mais detalhada nos pontos seguintes.

V.3. COMÉRCIO INTERNACIONAL

Importação e Principais Mercados

O volume de importações por utilização dos portos comerciais do Continente, que inclui uma quota-parte significativa de carga de transbordo, teve o maior contributo do porto de Sines que representou uma quota de 50,9%, tendo, no entanto, registado uma quebra de -11% face a 2018 que contribui para que a sua evolução média anual no período de 2015 a 2019 venha a traduzir-se numa taxa de -1,1%.

Nas posições seguintes em termos de volume de movimentação de mercadorias importadas surgem os portos de Leixões, com uma quota de 20,8%, após registo de um ligeiro recuo de -0,8% que lhe permite manter uma evolução positiva de +2,8% ao ano, e de Lisboa que processou 11,6% do total, a que está associado um volume que excede em +0,7% o verificado em 2018 e a que subjaz uma taxa média anual de crescimento de -1,2%.

Aveiro e Setúbal surgem naturalmente a seguir com quotas respetivas de 7,9% e de 7,3% do volume das mercadorias importadas.

Porto Declarante	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura (%) 2019	Variação 2018 → 2019	Δ% média anual
Viana do Castelo	83 154	55 166	52 706	53 704	115 017	0.2%	+114.2%	+9.1%
Leixões	9 547 937	7 292 281	9 723 490	9 683 339	9 602 053	20.8%	-0.8%	+2.8%
Aveiro	2 220 834	2 596 889	3 223 630	3 561 994	3 638 667	7.9%	+2.2%	+13.6%
Figueira da Foz	612 699	729 362	721 355	598 806	578 848	1.3%	-3.3%	-3.0%
Lisboa	5 691 708	5 178 479	5 628 168	5 283 681	5 322 555	11.6%	+0.7%	-1.2%
Setúbal	2 542 460	2 588 060	2 300 920	3 264 732	3 370 478	7.3%	+3.2%	+8.7%
Sines	24 278 907	27 479 383	27 630 254	26 350 603	23 441 053	50.9%	-11.0%	-1.1%
TOTAL	44 977 699	45 919 620	49 280 577	48 796 859	46 068 671	100.0%	-5.6%	+1.1%
Variação anual	+12.5%	+2.1%	+7.3%	-1.0%	-5.6%	-	-	-

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

No topo da lista dos principais mercados de origem das importações, excluindo as mercadorias que são descarregadas no contexto de operações de *transshipment*, surgem os EUA, com uma quota de 7,5% representada maioritariamente por 'gás natural', que representa 31,5% do total dos bens daí importados, seguindo-se a Espanha, que representa 7,2% do total e tem os 'produtos petrolíferos refinados líquidos' como o produto de maior expressão, a representar 26,9%, a Nigéria, com 7,1% na sua maioria (82,1%) constituído por 'gás natural', o Brasil, com 6,9% onde o petróleo bruto e os 'cereais' representam respetivamente 38,1% e 28,8%, os Países Baixos, com 6,8% e uma elevada heterogeneidade de produtos, com os 'produtos químicos orgânicos de base' a sobressair com 12,5%, a Federação da Rússia e Angola, com quotas respetivas de 6,3% e de 5,8% com o 'petróleo bruto' a representar a quase totalidade das importações, e ainda a Colômbia (5%), onde o 'coque' representa também a quase totalidade dos bens importados.

Nos Anexos 6 e 6A apresenta-se informação adicional relativa aos principais países de onde Portugal efetuou importações, em termos e evolução anual e em 2019 por porto principal.

Na perspetiva dos bens importados, independentemente do país de origem, importa salientar a predominância do 'petróleo bruto', com 27,4%, seguido do 'gás natural' (10,1%), dos 'cereais' (9%), dos 'produtos petrolíferos refinados líquidos' (7,4%) e dos 'produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes' (6,8%), que no seu conjunto representam cerca de 60,8%.

Exportação e Principais Mercados

Incluindo também, naturalmente, uma quota-parte significativa de tonelagem de mercadorias embarcadas no âmbito das operações de *transshipment*, o volume de carga embarcada tendo o estrangeiro como destino atingiu 26,1 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -8,4% comparativamente ao verificado em 2018, o que deteriora a tendência de evolução dos últimos cinco anos que de -0,2% de média anual apurada no final de 2018 passa para -3,5% em 2019. Importa referir que o volume de mercadorias movimentadas no âmbito das referidas operações de transbordo, nomeadamente as realizadas no porto de Sines, situar-se-á na casa de cinco milhões de toneladas, que as estatísticas presentes, no contexto da Diretiva Marítima, não distinguem como tal.

O comportamento do sistema portuário do Continente resulta da conjugação de desempenhos distintos dos vários portos no seu papel de apoio às exportações. Tendo presente o referido no parágrafo anterior, importa salientar que o porto que detém maior quota neste tráfego é Sines, com um total de 45,2% do total, sendo que cerca de 15 pontos percentuais destes correspondem ao volume de carga contentorizada que é movimentada em transbordo. Em termos globais Sines regista um decréscimo de -17,9% e tem subjacente uma taxa média anual de crescimento negativo de -3,6%.

Porto Declarante	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura (%) 2019	Variação 2018 → 2019	Δ% média anual
Viana do Castelo	316 910	320 906	338 388	254 834	243 809	0.9%	-4.3%	-7.0%
Leixões	4 790 432	4 682 983	4 811 797	4 581 995	5 024 798	19.2%	+9.7%	+0.8%
Aveiro	2 229 576	1 703 836	1 692 389	1 762 455	1 568 230	6.0%	-11.0%	-6.9%
Figueira da Foz	1 209 232	1 171 561	1 167 492	1 265 225	1 199 701	4.6%	-5.2%	+0.6%
Lisboa	3 340 539	2 701 978	3 777 871	3 180 479	3 135 789	12.0%	-1.4%	+0.2%
Setúbal	4 435 501	3 787 540	3 260 178	2 983 580	3 049 859	11.7%	+2.2%	-9.8%
Sines	13 799 167	15 570 748	15 002 727	14 385 419	11 811 199	45.2%	-17.9%	-3.6%
TOTAL	30 494 230	30 067 811	30 058 202	28 512 708	26 129 332	100.0%	-8.4%	-3.5%
Variação anual	+6.5%	-1.4%	-0.0%	-5.1%	-8.4%	-	-	-

Na segunda posição surge o porto de Leixões por onde passaram 19,2% das mercadorias exportadas, sendo que o volume que lhe está subjacente excedeu o do ano anterior em +9,7%, infletindo a tendência de evolução para um valor positivo de +0,8%. Seguem-se Lisboa e Setúbal com 12% e 11,7%, sendo que o primeiro regista uma quebra de -1,4% e o segundo um acréscimo de +2,2%.

Considerando os principais mercados de destino das exportações por via marítima (excluindo a carga contendorizada expedida por Sines no contexto do tráfego de *transshipment*), constata-se que os Países Baixos subiram da 2ª para a 1ª posição, detendo uma quota de 16,1% e apresentando uma elevada dispersão de produtos, dos quais se destacam como mais significativos a 'pasta, papel e seus artigos' (15,8% do total), os 'produtos petrolíferos refinados líquidos' (13,8%) e 'produtos químicos orgânicos de base' (12,1%).

Na segunda posição surge o Reino Unido com 10,7% do total, com um elevado número de bens dos quais se destacam o 'cimento, cal e gesso', que representam 14,4%, os produtos de 'ferro e aço de base e ferro-ligas ...', com 13,1%, os 'outros resíduos e matérias-primas secundárias', com 12,7%, e a 'pasta, papel e seus artigos', com 7,8%, e ainda 'produtos hortícolas e frutos preparados e conservados', com 7,1%. A Espanha, que ocupou o lugar cimeiro em 2018, desce agora para a 3ª posição, com 9,7%, sendo que os 'produtos petrolíferos refinados líquidos' representam o produto mais importante com 48,5%, seguindo-se, em termos de volume de mercadorias, os EUA, com 8,7%, Marrocos, com 6,9%, e a França, com 4,4%, com os 'produtos petrolíferos refinados líquidos' a representarem em todos a mercadoria com um peso predominante, de, respetivamente, 70,7%, 23,8% e 23%.

Nos Anexos 7 e 7A apresenta-se algum detalhe da informação para os principais mercados, países e mercadoria, em termos de evolução anual e de 2019 para os principais portos.

Na perspetiva dos bens exportados, independentemente do país de destino, salientam-se os 'produtos petrolíferos refinados líquidos', que representam 19,2%, seguindo-se a 'pasta, papel e seus artigos' (10,8%), o 'cimento, cal e gesso' (9,8%), 'pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.' (8%), o 'ferro e aço de base ...' (5,6%), e ainda os 'produtos químicos orgânicos de base' (5,5%), que no seu conjunto representam um total de 58,9%.

V.4. CABOTAGEM CONTINENTAL E INSULAR

Total do Tráfego de Cabotagem

O tráfego de cabotagem tratado neste ponto inclui a cabotagem continental, entre portos do Continente, e a cabotagem insular, entre portos do Continente e das Regiões Autónomas, mas exclui as mercadorias movimentadas entre portos das Regiões Autónomas.

Neste ponto vão ser consideradas as operações de carga e de descarga declaradas pelos portos do Continente, pelo que se obterá, naturalmente, uma duplicação do volume das mercadorias aqui movimentadas, tendo sido apuradas em 2019 cerca de 9,73 milhões de toneladas, o que representa um ligeiro acréscimo relativamente a 2018, traduzido por +0,5% e a que correspondem +50,4 mil toneladas.

A tendência de evolução deste tráfego tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +0,3% apurada no comportamento dos últimos cinco anos, sendo negativamente influenciada pelo pico observado em 2016 no porto de Sines, por razões circunstanciais relacionadas com a inoperacionalidade temporária da monoboia do terminal petrolífero de Leixões, em reparação em estaleiro, viu-se convocado a efetuar operações de transbordo de Petróleo Bruto com destino àquele porto e transportado por navios de grande dimensão que ali não podiam acostar. Por este motivo Sines regista uma evolução média anual negativa de -1% que conjugada com a tendência também negativa de Leixões, de -3,1%, anulam parcialmente a evolução anual de +8,9% observada no porto de Lisboa.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

VOLUME DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE

Porto Declarante	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura (%) 2019	Varição 2019/2018	Δ% média anual
Viana do Castelo	25 197	15 105	20 774	17 461	21 085	0.2%	+20.8%	-2.9%
Leixões	3 120 269	4 892 234	3 544 380	3 383 326	3 300 146	33.9%	-2.5%	-3.1%
Aveiro	205 694	240 813	236 560	301 327	288 459	3.0%	-4.3%	+9.4%
Figueira da Foz	134 075	131 238	134 483	116 878	113 898	1.2%	-2.5%	-4.3%
Lisboa	1 495 620	1 483 854	1 743 386	1 929 835	2 003 086	20.6%	+3.8%	+8.9%
Setúbal	243 748	273 863	253 665	302 745	331 531	3.4%	+9.5%	+7.6%
Sines	3 140 395	5 005 851	3 839 601	3 579 296	3 654 397	37.6%	+2.1%	-1.0%
Faro	23 402	30 130	78 589	47 061	15 855	0.2%	-66.3%	+0.5%
Portimão	0	0	0	654	519	0.0%	-20.6%	-
TOTAL	8 388 400	12 073 088	9 851 438	9 678 583	9 728 976	100.0%	+0.5%	+0.3%
Varição anual	-	+43.9%	-18.4%	-1.8%	+0.5%	-	-	-

Sines e Leixões são os portos que movimentam maior tonelagem de mercadorias em cabotagem, com quotas respetivas de 37,6% e 33,9%, surgindo nas posições seguintes Lisboa com 20,6%, Setúbal com 3,4% e Aveiro com 3%. Salienta-se que os ‘produtos petrolíferos refinados líquidos’ representam a mercadoria mais movimentada nos portos de Sines (86,5%) e de Leixões (63,3%), por razões que se prendem naturalmente com a proximidade geográfica das respetivas refinarias, mas também de Lisboa (40,7%) e de Aveiro (86,8%), embora com volume inferior. No movimento portuário desta mercadoria verifica-se que 57,4% se regista em operações de embarque. Das restantes mercadorias identificadas nas estatísticas da Diretiva Marítima, assinalam-se os ‘laticínios e gelados’ nas mercadorias desembarcadas (4,4% do total) e o ‘cimento e cal’ nas embarcadas (5,2% do total, nomeadamente para as Regiões Autónomas).

O comportamento global dos portos neste tráfego, em termos de variação do volume de mercadorias de 2018 para 2019, traduz-se por acréscimos registados nomeadamente em Sines (+2,1%), Lisboa (+3,8%) e Setúbal (+9,5%), e diminuições em Leixões (-2,5%), Aveiro (-4,3%) e Figueira da Foz (-2,5%).

Na perspetiva do acondicionamento das mercadorias assinala-se que os Granéis Líquidos representam a quota mais elevada, de 69,4%, facto que resulta do que atrás ficou referido relativamente ao peso dos ‘produtos petrolíferos refinados líquidos’. Recorda-se ainda que a tendência negativa de -0,5% ao ano reflete o acréscimo circunstancial verificado em 2016. Na posição seguinte surge a Carga Contentorizada, que constitui a forma privilegiada de transporte de mercadorias (‘pasta, papel e seus artigos’, ‘laticínios e gelados’, ...) nomeadamente para as Regiões Autónomas pela facilidade de movimentação e por permitirem o agrupamento de tipologias diversas de mercadorias, com uma quota de 25,1%, e uma taxa média anual de crescimento de +1,9%, não obstante a quebra de -3% em 2019 face a 2018. Na classe dos Granéis Sólidos a mercadoria que representa a fatia mais significativa é a do ‘cimento, cal e gesso’, maioritariamente originada em operações de embarque realizadas no porto de Setúbal (representa 44,4% do total de mercadorias movimentada nesta classe). A Carga Fracionada e Ro-Ro representam uma quota residual inferior a 1% no conjunto, sublinhando que o principal produto movimentado nestas classes são os da indústria automóvel, que constitui a totalidade da última e representam cerca de 38% da primeira, resultando maioritariamente de embarques efetuados no porto de Lisboa, mas também em Leixões.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

VOLUME TOTAL DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR CLASSE DE CARGA

Classe de Carga	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura (%) 2019	Variação 2019/2018	Δ% média anual
Granéis Sólidos	385 800	400 067	400 280	359 278	447 061	4.6%	+24.4%	+2.1%
Granéis Líquidos	5 713 334	9 113 542	6 744 950	6 692 472	6 752 577	69.4%	+0.9%	-0.5%
C. G. Contendorizada	2 226 269	2 480 031	2 567 457	2 513 977	2 437 655	25.1%	-3.0%	+1.9%
C. G. Fracionada	61 812	78 311	137 502	110 616	90 217	0.9%	-18.4%	+9.9%
Roll-On/Roll-Off	1 185	1 137	1 249	2 240	1 466	0.0%	-34.6%	+12.4%
TOTAL	8 388 400	12 073 088	9 851 438	9 678 583	9 728 976	100.0%	+0.5%	+0.3%

Considerando apenas o tráfego de cabotagem continental, isto é, o volume de mercadorias carregadas e descarregadas com origem e destino nos portos do Continente, verifica-se um movimento total de 7,32 milhões de toneladas efetuado em 2019, de que se apresenta resumo por origem e destino no quadro seguinte e o detalhe das mercadorias embarcadas e desembarcadas nos Anexos 8 e 9, que reflete a supremacia dos portos de Sines e de Leixões, com um movimento que representa cerca de 44% e 35%, respetivamente, pela razões já referidas, seguidos por Lisboa com cerca de 11%, Aveiro com 3,9% e Setúbal com cerca de 3%.

TRÁFEGO TOTAL DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE - 2019
CARGA TOTAL

Origem/Destino Porto Declarante	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-	1 097	2 072			17 916		21 085	0.3%
Leixões	3 273	-	28 659	106 538	119 465	63 082	2 264 997	2 586 014	35.3%
Aveiro	2 074	32 718	-		11 132	33 653	208 882	288 459	3.9%
Figueira da Foz		106 868		-		7 030		113 898	1.6%
Lisboa		107 460	11 314		-	18 077	723 656	860 507	11.8%
Setúbal	17 916	72 512	33 653		27 769	-	77 563	229 413	3.1%
Sines		2 300 325	212 294		639 520	66 092	-	3 218 231	44.0%
TOTAL	23 263	2 620 980	287 992	106 538	797 886	205 850	3 275 098	7 317 607	100.0%
Estrutura (%) Origem/Destino	0.3%	35.8%	3.9%	1.5%	10.9%	2.8%	44.8%	100.0%	---

Mercadorias Transportadas em Tráfego Doméstico

Para uma melhor perceção do volume de mercadorias transportadas no tráfego doméstico, vamos apenas considerar a tonelagem movimentada nas operações portuárias de embarque, eliminando as duplicações de movimento efetuado nas operações de carga e de descarga nos portos de origem e destino.

Analisado nesta perspetiva, constata-se que o tráfego doméstico se traduziu pelo movimento marítimo de cerca de 5,68 milhões de toneladas, superior em +1,4% ao registado em 2018, após quebras de -16% em 2017 e de -1,1% em 2018, com representação maioritária pelo porto de Sines (42,9%) e de Leixões (32,8%), por efeito dos 'produtos petrolíferos refinados' que representaram respetivamente 86,6% e 71,2% das mercadorias embarcadas.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

Este tráfego regista uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +1%, principalmente em resultado das tendências positivas de Leixões e de Lisboa, respetivamente de +1,4% e de +7,4%, e negativa de Sines, de -0,5%.

VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE

Porto Declarante	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura (%) 2019	Varição 2019/2018	Δ% média anual
Viana do Castelo	0	0	0	244	2 925	0.1%	-	-
Leixões	1 831 683	1 803 336	1 990 855	2 001 336	1 861 151	32.8%	-7.0%	+1.4%
Aveiro	75 970	57 099	15 914	9 428	17 035	0.3%	+80.7%	-58.7%
Figueira da Foz	134 075	130 822	134 483	116 878	113 898	2.0%	-2.5%	-4.2%
Lisboa	777 639	750 097	852 265	870 347	1 022 009	18.0%	+17.4%	+7.4%
Setúbal	178 262	208 504	205 173	184 511	211 472	3.7%	+14.6%	+2.2%
Sines	1 803 319	3 764 529	2 387 119	2 369 653	2 435 711	42.9%	+2.8%	-0.5%
Faro	23 402	30 130	78 589	47 061	15 855	0.3%	-66.3%	+0.5%
Portimão	0	0	0	478	279	0.0%	-41.6%	-
TOTAL	4 824 350	6 744 517	5 664 398	5 599 936	5 680 335	100.0%	+1.4%	+1.0%
Varição anual	-	+39.8%	-16.0%	-1.1%	+1.4%	-	-	-

Os dados constantes dos quadros seguintes representam apenas as mercadorias embarcadas nos portos do Continente, tendo os portos do Continente como destino, isto é, efetivamente transportadas por via marítima em cabotagem continental, constatando-se que se trata de um mercado de 3,69 milhões de toneladas, do qual Sines representa 54,1%, Leixões 35,2%, Lisboa 4,1%, Figueira da Foz 3,1% e Setúbal 3%, cabendo aos Granéis Líquidos uma quota de 84,6% repartida por vários portos, seguidos da Carga Contentorizada que representa 12% e dos Granéis Sólidos com 3,1%.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL POR PORTO DECLARANTE E PORTO DE DESTINO - 2019 CARGA TOTAL

Destino Porto	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-	1 097	1 828	-	-	-	-	2 925	0.1%
Leixões	2 176	-	28 659	-	59 697	1 856	1 207 609	1 299 997	35.2%
Aveiro	244	4 059	-	-	11 132	1 600	-	17 035	0.5%
Figueira da Foz	-	106 868	-	-	-	7 030	-	113 898	3.1%
Lisboa	-	53 812	188	-	-	18 077	78 672	150 749	4.1%
Setúbal	17 916	59 873	32 053	-	46	-	78	109 966	3.0%
Sines	-	1 081 750	212 294	-	639 520	65 981	-	1 999 545	54.1%
TOTAL	20 336	1 307 459	275 022	0	710 395	94 544	1 286 359	3 694 115	100.0%
Estrutura (%) Destino	0.6%	35.4%	7.4%	0.0%	19.2%	2.6%	34.8%	100.0%	---

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

POR CLASSE DE CARGA						
Porto \ Classe de Carga	Graneis Líquidos	Graneis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL
Viana do Castelo	0	0	0	2 925	0	2 925
Leixões	1 224 904	0	72 866	2 227	0	1 299 997
Aveiro	12 732	0	0	4 303	0	17 035
Figueira da Foz	0	7 030	106 868	0	0	113 898
Lisboa	150 095	0	466	188	0	150 749
Setúbal	55	108 513	1 398	0	0	109 966
Sines	1 739 143	0	260 402	0	0	1 999 545
Faro	0	0	0	0	0	0
Portimão	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3 126 929	115 543	442 000	9 643	0	3 694 115
Estrutura (%) por Classe de Carga	84.6%	3.1%	12.0%	0.3%	0.0%	100.0%

Cabotagem Insular

O volume de mercadorias movimentadas entre os portos do Continente e das Regiões Autónomas tem vindo a aumentar nos últimos anos a uma taxa média anual de crescimento de +3,3%, apurada desde 2015, tendo culminado em 2019 com um volume superior a 2,4 milhões de toneladas, ou seja, +3,1% do que 2018.

Em termos de tendência de evolução verifica-se o registo de indicadores positivos em todos os portos, sendo de destacar Lisboa com +4,7% suportados por uma quota de 47,4%.

Também o comportamento positivo observado em 2019, se deveu maioritariamente a Lisboa, que conjuga a sua dimensão mais expressiva com um acréscimo de +5%, seguindo-se Leixões com um aumento de +5,2% e Setúbal de +23%, que anularam as variações negativas de Sines (-1,1%), Faro e Portimão, embora estes apresentem um movimento residual.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR EVOLUÇÃO ANUAL MADEIRA e AÇORES

Porto Declarante	Ano	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura (%) 2019	Variação 2018→2019	Δ% média anual
Leixões		598 625	683 514	635 870	678 574	714 132	29.6%	+5.2%	+3.5%
Aveiro		43 021	36 531	9 010	0	0	0.0%	-	-
Lisboa		967 875	957 298	1 043 250	1 088 206	1 142 579	47.4%	+5.0%	+4.7%
Setúbal		55 228	106 061	81 581	83 018	102 118	4.2%	+23.0%	+8.7%
Sines		406 212	424 223	424 861	441 065	436 166	18.1%	-1.1%	+1.8%
Faro		23 402	30 130	78 589	47 061	15 855	0.7%	-66.3%	+0.5%
Portimão		0	0	0	654	519	0.0%	-20.6%	-
TOTAL		2 094 363	2 237 757	2 273 161	2 338 578	2 411 369	100.0%	+3.1%	+3.3%
Δ % Anual		-1.6%	+6.8%	+1.6%	+2.9%	+3.1%	-	-	-
Resumo por R.A.:									
MADEIRA		982 201	1 034 075	1 034 429	1 068 965	1 085 982	45.0%	+1.6%	+2.4%
AÇORES		1 112 162	1 203 682	1 238 732	1 269 613	1 325 387	55.0%	+4.4%	+4.1%

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

Em termos globais, o movimento de mercadorias para a Região Autónoma dos Açores representou em 2019 uma quota-parte de 55%, correspondente a 1,33 milhões de toneladas.

A grande maioria das mercadorias movimentadas entre o Continente e as Regiões Autónomas integram-se na classe da Carga Contentorizada, que representa 64,2% do total, seguida pelos Granéis Líquidos que detêm uma quota de 23,9%.

As principais mercadorias desembarcadas no Continente são os 'lacticínios e gelados', 'outros resíduos e matérias-primas secundárias' e 'produtos da silvicultura e da exploração florestal' que representam respetivamente 42%, 13,1% e 8,2%, sendo que do Continente para as Regiões Autónomas são embarcados maioritariamente 'produtos petrolíferos refinados líquidos', 'cimento, cal e gesso' e 'outros produtos alimentares n.e. e produtos de tabaco', com quotas respetivas de 27,5%, 9,4% e de 6,7%.

POR TIPOLOGIA DE CARGA

Porto Declarante	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%)
Leixões		140 829	0	549 321	23 974	8	714 132	29.6%
Lisboa		0	110 415	998 335	33 829	0	1 142 579	47.4%
Setúbal		0	97 697	0	3 547	874	102 118	4.2%
Sines		436 166	0	0	0	0	436 166	18.1%
Faro		0	0	0	15 855	0	15 855	0.7%
Portimão		0	0	0	0	519	519	0.0%
TOTAL		576 995	208 112	1 547 656	77 205	1 401	2 411 369	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		23.9%	8.6%	64.2%	3.2%	0.1%	100.0%	-

Os fluxos de embarque e desembarque de mercadorias entre cada um dos portos do Continente e cada uma das Regiões Autónomas processou-se em 2019 conforme os quadros seguintes, sendo que o volume das mercadorias recebidas representou 17,6% e o das mercadorias expedidas representou 82,4%.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS COM AS REGIÕES AUTÓNOMAS					
ORIGEM		PORTO DE DESTINO/ORIGEM	DESTINO		
Madeira	Açores		Madeira	Açores	
54 711	98 267	Leixões	262 172	298 982	
79 992	191 327	Lisboa	408 893	462 367	
0	612	Setúbal	76 136	25 370	
0	0	Sines	203 559	232 607	
0	0	Faro	0	15 855	
240	0	Portimão	279	0	
134 943	290 206		951 039	1 035 181	
425 149		Tráfego Total	1 986 220		
17.6%		2 411 369	82.4%		

No Anexo 10 apresenta-se esta informação separadamente para cada uma das Regiões Autónomas, quer em termos de evolução anual, quer para 2019 por classe de carga.

V.5. VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS POR NACIONALIDADE DOS OPERADORES

No ano de 2019 o transporte marítimo das mercadorias movimentadas no sistema portuário do Continente foi efetuado por operadores de cerca de sessenta nacionalidades distintas (+5,3% do que em 2018), sem considerar os navios que escalaram os portos de Lisboa e de Setúbal, cujas administrações não disponibilizam essa informação.

Tráfego Internacional - 2019					
Ranking 2019	Δ	País de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	% Volume	Δ% 2019/2018
1	■ -	Suíça	14 453 007	25.2%	-22.2%
2	▲ +3	Dinamarca	4 372 418	7.6%	-0.4%
3	▼ -1	Países Baixos	4 070 343	7.1%	-21.4%
4	▲ +4	Alemanha	4 008 224	7.0%	+28.3%
5	▼ -2	Grécia	3 839 844	6.7%	-23.1%
6	▼ -2	Espanha	3 369 734	5.9%	-25.8%
7	▼ -1	Reino Unido	3 349 185	5.8%	-20.1%
8	▼ -1	Singapura	2 829 882	4.9%	-9.7%
9	■ -	Noruega	2 712 012	4.7%	+12.2%
10	■ -	Turquia	1 462 460	2.6%	-11.0%
11	▲ +2	E. U. A.	1 180 333	2.1%	+24.1%
12	▲ +2	Luxemburgo	1 133 031	2.0%	+24.5%
13	▼ -1	Emiratos Árabes Unidos	1 103 873	1.9%	+0.5%
14	▼ -3	Portugal	1 024 095	1.8%	-27.3%
15	▲ +7	Bermudas	893 790	1.6%	+184.7%
-	-	Não especificados	7 517 027	13.1%	-

Dos países de registo dos operadores que escalaram os outros portos do Continente e que maior volume de mercadorias transportou em tráfego internacional merece destaque a Suíça que mantém a quota mais significativa, de 25,2%, embora tenha recuado 4,5 pontos percentuais face à sua posição de 2018 e registado um decréscimo de -22,2% na tonelagem transportada. Subindo da quinta para a segunda posição, embora com uma quota inferior à de 2018 em -0,4 pp, surge a Dinamarca com 7,6% da tonelagem transportada, a que se seguem os Países Baixos, com 7,1% e a Alemanha com 7%, sendo de referir que o primeiro destes diminui -21,4%, enquanto o último aumenta +28,3% do volume de mercadorias transportadas, subindo este último quatro posições no ranking.

Como decorre da leitura do quadro acima, a maioria dos principais países que constituem a nacionalidade dos operadores dos navios que escalaram os portos nacionais do Continente, registou uma diminuição significativa do volume de mercadorias transportadas, sublinhando-se, por outro lado, também o aumento de +12,2% observado da Noruega, e na casa dos +24% os EUA e o Luxemburgo, subindo dois lugares. Importa ainda salientar que a tonelagem das mercadorias transportadas por operadores nacionais ter observado uma diminuição de -27,3%, correspondente a cerca de -385 mil toneladas, tendo descido três lugares para a 14ª posição.

Sublinha-se o facto de a posição cimeira detida pela Suíça ter naturalmente a influência do tráfego de *transhipment* efetuado no Terminal XXI em Sines, que se encontra sob gestão da PSA Internacional, operador do grupo MSC, cujo volume representa cerca de 40% do volume de Carga Contentorizada movimentada a nível nacional.

No que respeita ao tráfego de cabotagem nacional, importa sublinhar que o facto de não se dispor de informação de Lisboa e de Setúbal, vem influenciar de forma significativa os resultados da análise, dado o peso que, sobretudo, Lisboa, representa na cabotagem.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

Tendo presente esta circunstância, e considerando o tráfego total de e para as Regiões Autónomas, mas apenas o fluxo das mercadorias embarcadas para os portos do Continente, para evitar a duplicação de tonelagem, à carga e à descarga, é sem surpresa que se assinala o facto de os operadores nacionais deterem uma quota maioritária absoluta de 77,6%, no entanto inferior em -0,8 pontos percentuais ao registado em 2018, após um decréscimo no volume de mercadorias transportadas de -3%.

Tráfego de Cabotagem Nacional - 2019					
Ranking 2019	País de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	% Volume	Δ% 2019/2018	
1	Portugal	3 568 295	77.6%	-3.0%	
2	Alemanha	260 995	5.7%	-10.3%	
3	Suíça	192 585	4.2%	+11.0%	
4	Países Baixos	142 594	3.1%	-27.4%	
5	França	90 865	2.0%	-	
6	Dinamarca	65 065	1.4%	+146.0%	
7	Reino Unido	54 474	1.2%	+252.9%	
8	Espanha	53 736	1.2%	+23.1%	
9	Grécia	49 449	1.1%	+229.7%	
10	Israel	28 959	0.6%	-	
-	Não especificados	92 995	2.0%	-	

Na segunda posição mantém-se a Alemanha com 5,7%, após uma diminuição de -10,3% e na terceira surge agora a Suíça, por troca com os Países Baixos, representando respetivamente 4,2% e 3,1% do total das mercadorias transportadas no contexto do tráfego acima identificado (excluindo Lisboa e Setúbal pelos motivos já referidos).

Para a quinta e décima posições entram, respetivamente, a França, com uma quota de 2%, e Israel, com 0,6%, sendo que sob a sua nacionalidade nenhum operador registou qualquer transporte de mercadorias em 2018, sendo que Israel surge pela primeira vez, pelo menos nos últimos dez anos. Importa ainda salientar o comportamento positivo da Dinamarca, Reino Unido e Grécia com elevadas variações no volume transportado e a subirem três ou quatro posições no ranking das nacionalidades dos operadores de navios que asseguram o transporte de mercadorias em tráfego de cabotagem nacional.

V.6. VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM FUNÇÃO DA BANDEIRA ARVORADA PELOS NAVIOS

No que concerne à bandeira arvorada pelos navios que escalam os portos do Continente, constata-se que o seu número ascendeu em 2019 a um total de cerca de sessenta e nove (+9,5% do que em 2018), e no que concerne ao respetivo volume de mercadorias transportadas a primeira posição é cometida à Libéria, que a retira ao Panamá ao registar uma quebra inferior, de -15,4% contra -21,1%, e passando a deter quotas respetivas de 13,9% e de 13,3%. Nas posições seguintes mantêm-se Malta, com uma quota de 10,2% após uma diminuição de -22,1%, Ilhas Marshall, com 9,7% após aumento de +18,7%, e Portugal, na quinta posição, com 6,3% após quebra de -18%, o que não reflete o crescimento do número de navios no Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), que, como se referirá adiante, aumentou +10% em número de navios e +5,2% em volume de arqueação bruta.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

Tráfego Internacional - 2019

Ranking 2019	Δ	País	Volume de Carga (ton)	%Carga	Δ% 2019/2018
1	▲ +1	Libéria	9 978 677	13.9%	-15.4%
2	▼ -1	Panamá	9 522 534	13.3%	-21.1%
3	■ -	Malta	7 334 188	10.2%	-22.1%
4	■ -	Marshall, Ilhas	6 936 107	9.7%	+18.7%
5	■ -	Portugal	4 550 865	6.3%	-18.0%
6	▲ +2	Antígua e Barbuda	3 713 410	5.2%	+15.7%
7	▲ +2	Países Baixos	3 161 863	4.4%	+18.0%
8	▼ -1	Chipre	3 015 281	4.2%	-11.8%
9	▲ +6	Baamas	2 764 446	3.9%	+65.3%
10	▼ -4	Grécia	2 665 859	3.7%	-25.4%
11	▲ +1	Hong Kong	2 550 456	3.6%	+37.8%
12	▲ +1	Bermudas	2 111 610	2.9%	+19.7%
13	▼ -3	Singapura	1 448 643	2.0%	-41.8%
14	▼ -3	Reino Unido	1 385 206	1.9%	-39.4%
15	▲ +2	Alemanha	878 704	1.2%	+52.4%
16	■ -	Itália	847 628	1.2%	+11.8%
17	▼ -4	Turquia	803 776	1.1%	+4.4%
-	-	Outros e Não especificados	8 067 763	11.1%	-

Das restantes nacionalidades da bandeira dos navios que escalaram os portos do Continente, sublinham-se as que registaram aumentos mais expressivos no volume transportado, a saber as Bahamas, com +65,3% (subindo seis posições no ranking) e a Alemanha, com +52,4% (sobe duas posições). Das que registaram diminuições no volume de mercadorias transportadas realçam-se a Grécia, com -25,4%, Singapura, com -41,8%, e Reino Unido, com -39,4%.

Tráfego de Cabotagem Nacional - 2019

Ranking 2019	Δ	País	Volume de Carga (ton)	%Carga	Δ% 2019/2018
1	▲ +1	Portugal	1 852 675	30.3%	+9.0%
2	▼ -1	Malta	1 572 693	25.8%	-19.9%
3	■ -	Espanha	472 041	7.7%	+7.9%
4	■ -	Chipre	364 845	6.0%	+18.6%
5	▲ +9	Marshall, Ilhas	100 955	1.7%	+229.2%
6	▲ +9	Panamá	92 996	1.5%	+255.0%
7	■ -	Libéria	84 183	1.4%	-40.2%
8	■ -	Gibraltar	74 000	1.2%	-38.9%
9	▲ +2	Itália	71 756	1.2%	+14.8%
10	▼ -8	Alemanha	37 870	0.6%	-94.1%
11	▼ -1	Reino Unido	34 281	0.6%	-59.8%
12	■ -	Singapura	33 406	0.5%	-8.4%
13	▼ -7	Antígua e Barbuda	29 178	0.5%	-82.8%
-	-	Outros e Não especificados	1 284 205	21.0%	-

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

No tráfego doméstico, e considerando o volume de mercadorias recebidas e expedidas para as Regiões Autónomas, mas apenas as embarcadas com destino aos portos do Continente, para evitar dupla contabilização do respetivo volume, à carga e à descarga, a bandeira de Portugal surge na posição cimeira, com uma quota de 30,3%, que reflete +2,3 pontos percentuais do que em 2018, após acréscimo de +9% do volume transportado pelos navios que a arvoram, seguindo-se Malta na segunda posição, com 25,8%, após um decréscimo de -19,9%. Nas terceira e quarta posições continuam Espanha e Chipre, com quotas respetivas de 7,7% e 6%, após acréscimos de +7,9% e de +18,6%. Nas duas posições seguintes, embora com quotas mais reduzidas, inferiores a 2%, registaram-se alterações significativas, tendo as Ilhas Marshall e o Panamá registado aumentos no volume transportado superiores a 200% e subido nove posições, tendo os navios com bandeiras da Alemanha e de Antígua e Barbuda transportado volumes inferiores aos do ano anterior em -94,1% e -82,8%, descendo, assim, oito e sete lugares para a 10ª e 13ª posições.

V.7. MOVIMENTO DE CONTENTORES

O sistema portuário do Continente movimentou em 2019 um total de quase 2,7 milhões de TEU, volume inferior em -9,3% ao registado no ano anterior, que em termos globais representa uma diminuição de -272,2 mil TEU, situação que não se havia ainda verificado nos últimos dez anos.

A diminuição assinalada deve-se exclusivamente ao comportamento do porto de Sines, que, sendo o porto principal neste tráfego, com uma quota de 53,5%, é único a registar uma variação negativa, traduzida por uma diminuição de -327,2 mil TEU, ou seja -18,7%, face a 2018. Não obstante o facto de as estatísticas da Diretiva Marítima não versarem sobre essa dimensão, sabe-se que a diminuição observada resulta da contração do tráfego de *transshipment*, que ascenderá a cerca de -30%, parcialmente compensada pelo tráfego com o *hinterland*, que, representando cerca de 31% do movimento do próprio porto, registou um acréscimo de cerca de +14%.

Dos portos com comportamento positivo, destaca-se Lisboa, que com uma quota de 17,3% apresenta um acréscimo de +7,9%, a que correspondem +33,9 mil TEU, bem como Setúbal, que com uma quota de 5,1% regista um aumento de +10,9% (+13,5 mil TEU) e Leixões, que sendo o segundo porto em dimensão do volume de tráfego, apresenta um aumento de +1,2% (+7,2 mil TEU).

O porto da Figueira da Foz, com uma dimensão bastante reduzida, de 0,8%, mas com razoável estabilidade e regularidade, regista um acréscimo de +3,4%. Em 'outros' incluem-se os portos de Viana do Castelo (127 TEU) e Aveiro (17 TEU) que registam pontualmente algum movimento de contentores.

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE TEU
(NOS PRINCIPAIS PORTOS DO CONTINENTE)

Porto	2015	2016	2017	2018	2019	%	Δ% 2019 / 2018	Δ% média anual
Leixões	568 349	602 673	580 469	613 457	620 653	23.3%	+1.2%	+2.0%
Figueira da Foz	21 702	24 210	24 354	19 619	20 280	0.8%	+3.4%	-3.3%
Lisboa	480 963	390 896	495 185	427 768	461 634	17.3%	+7.9%	-0.0%
Setúbal	120 362	152 948	165 067	123 303	136 767	5.1%	+10.9%	+0.2%
Sines	1 332 205	1 513 100	1 669 068	1 750 453	1 423 222	53.5%	-18.7%	+2.8%
Outros	264	140	340	285	144	0.0%	-	-
TOTAL	2 523 845	2 683 967	2 934 483	2 934 885	2 662 700	100.0%	-9.3%	+1.9%
Δ % anual	+1.4%	+6.3%	+9.3%	+0.0%	-9.3%	-	-	-

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

Apresentando neste quadro informação relativa ao volume de TEU movimentado no período entre 2015 e 2019, importa assinalar que a tendência de evolução subjacente é globalmente positiva e traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +1,9%, resultado de registos positivos em Sines, de +2,8%, Leixões, de +2% e Setúbal, de +0,2%, que anulam os registos negativos apurados na Figueira da Foz, de -3,3%, e em Lisboa, embora muito ligeiro (-0,04%).

Naturalmente o tráfego de Contentores tem a sua expressão máxima na vertente de comércio internacional, com as importações e exportações a representarem respetivamente 43,9% e 44,3%, e cabendo à Cabotagem os restantes 11,8%, resultante da soma de 3,3% relativos ao tráfego entre portos do Continente, 4,2% ao tráfego com a Região Autónoma da Madeira e 4,3% ao da Região Autónoma dos Açores. Importa referir que os fluxos de importação e de exportação incluem o tráfego de *transhipment* que globalmente representará cerca de 38% do total.

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE CONTENTORES (TEU) POR FLUXOS DE TRÁFEGO

Tráfego	2015	2016	2017	2018	2019	% 2019	Δ %	Δ% média anual
IMPORTAÇÃO	1 113 018	1 176 159	1 305 629	1 310 764	1 168 258	43.9%	-10.9%	+2.0%
EXPORTAÇÃO	1 117 001	1 185 319	1 293 661	1 301 143	1 180 374	44.3%	-9.3%	+2.0%
CABOTAGEM	293 826	322 489	335 193	322 978	314 068	11.8%	-2.8%	+1.3%
Continental	107 105	121 964	126 664	105 445	87 973	3.3%	-16.6%	-4.9%
R. A. Madeira	95 487	100 438	105 332	108 866	112 379	4.2%	+3.2%	+4.1%
R. A. Açores	91 234	100 087	103 197	108 667	113 716	4.3%	+4.6%	+5.3%
TOTAL GERAL	2 523 845	2 683 967	2 934 483	2 934 885	2 662 700	100.0%	-9.3%	+1.9%
Δ % anual	+1.4%	+6.3%	+9.3%	+0.0%	-9.3%	-	-	-

No que concerne ao tráfego internacional por países de origem e destino, que se resume no quadro seguinte onde os países apresentados representam 89,6% do total deste tráfego, importa repetir, agora na dimensão do volume de contentores (TEU), o elevado relevo da posição de Espanha, que detém uma quota de 13,9% do total, sendo maioritário nas importações, já que as exportações representam apenas 31,7%. Nas posições seguintes surgem os Países Baixos, com uma quota de 10,8% e as exportações a representarem 46,9%, e os EUA, com 8,5% do total e as exportações a representarem 87,3%.

Importa fazer ainda uma referência ao mercado chinês que detém 5,4% do total e as exportações a representarem apenas 17,4% e ao mercado canadiano que, tendo embora uma quota de 2,8%, as exportações representam 94,4%.

TRÁFEGO INTERNACIONAL DE CONTENTORES (TEU) EM 2019

País	Importação	Exportação	Total	% 2019	% Export /Total
Espanha	223 253	103 519	326 772	13.9%	31.7%
Países Baixos	134 933	119 146	254 079	10.8%	46.9%
E. U. A.	25 476	175 245	200 721	8.5%	87.3%
Reino Unido	56 315	116 498	172 813	7.4%	67.4%
Turquia	80 565	59 250	139 815	6.0%	42.4%
China	105 706	22 211	127 917	5.4%	17.4%
Marrocos	83 439	41 914	125 353	5.3%	33.4%
Bélgica	79 311	36 994	116 305	5.0%	31.8%
Itália	54 943	16 216	71 159	3.0%	22.8%
Angola	23 380	42 488	65 868	2.8%	64.5%
Canadá	3 613	61 267	64 880	2.8%	94.4%
Alemanha	34 785	18 171	52 956	2.3%	34.3%
Africa do Sul	1 999	48 251	50 250	2.1%	96.0%
França	24 032	26 166	50 198	2.1%	52.1%
Grécia	29 046	18 069	47 115	2.0%	38.4%
México	13 007	33 762	46 769	2.0%	72.2%
Brasil	3 016	33 468	36 484	1.6%	91.7%
Cabo Verde	16 433	16 928	33 361	1.4%	50.7%
Panamá	6 058	22 906	28 964	1.2%	79.1%
Malásia	26 900	468	27 368	1.2%	1.7%
Singapura	20 959	859	21 818	0.9%	3.9%
Índia	18 562	2 462	21 024	0.9%	11.7%
Outros	102 527	164 116	266 643	11.4%	61.5%
Total	1 168 258	1 180 374	2 348 632	100.0%	50.3%

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

Apreciando a evolução deste segmento de mercado medido em número de contentores e na perspetiva das suas diversas dimensões, constata-se uma diminuição global de -10,1% face a 2018, resultante da quebra registada na maioria das dimensões com exceção dos contentores com dimensão superior a 40 pés, que, representando apenas 2,3% do total, registaram um movimento superior em +0,5% ao do ano anterior. Nas dimensões mais significativas aponta-se a diminuição de -8,5% na dimensão de 40 pés, que detém uma quota de 58,2%, e de -12,8% na dimensão padrão de 20 pés, que representa 39,2% do número total de contentores movimentados. É interessante salientar o facto de o número de contentores de 20 pés apresentar uma evolução decrescente de -1,5% ao ano, enquanto a dimensão de 40 pés registar um crescimento médio anual de +2,8%.

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE CONTENTORES POR DIMENSÃO

DIMENSÃO	2015	2016	2017	2018	2019	%	Δ% 2019 / 2018	Δ% média anual
Contentores de 20 pés	718 138	710 914	702 083	743 786	648 240	39.2%	-12.8%	-1.5%
Contentores >20 pés e <40 pés	2 042	2 437	4 250	3 474	3 378	0.2%	-2.8%	+12.9%
Contentores de 40 pés	874 715	954 473	1 068 466	1 052 330	963 349	58.2%	-8.5%	+2.8%
Contentores >40 pés	24 336	27 898	35 999	38 068	38 247	2.3%	+0.5%	+12.5%
Outros	0	0	0	2 573	1 823	0.1%	-29.1%	-
Total	1 619 231	1 695 722	1 810 798	1 840 231	1 655 037	100.0%	-10.1%	+1.3%
Δ% anual	-0.3%	+4.7%	+6.8%	+1.6%	-10.1%	-	-	-

Da leitura do quadro seguinte que apresenta o movimento de contentores, em número de unidades, realizado em 2019 por dimensão e porto, assinala-se que Sines praticamente movimenta apenas contentores de 20 e de 40 pés, na proporção de 40% e de 60%, respetivamente, representando no conjunto 53,7% do número de unidades movimentadas, e que a dimensão superior a 40 pés tem mais significado em Setúbal, onde representa 8,6% do total do porto, seguido de Leixões, com 5,7%.

TRÁFEGO DE CONTENTORES EM 2019 POR PORTO E DIMENSÃO DO CONTENTOR

DIMENSÃO	Contentores de 20 pés	Contentores >20 pés e <40 pés	Contentores de 40 pés	Contentores >40 pés	Outros	Total	%
Leixões	134 205 35.8%	1 278 0.3%	218 214 58.2%	21 379 5.7%	0 0.0%	375 076 100.0%	22.7%
Figueira da Foz	122 1.2%	0 0.0%	10 079 98.8%	0 0.0%	0 0.0%	10 201 100.0%	0.6%
Lisboa	142 670 47.2%	1 251 0.4%	150 647 49.9%	7 540 2.5%	0 0.0%	302 108 100.0%	18.3%
Setúbal	15 258 19.5%	838 1.1%	53 648 68.5%	6 734 8.6%	1 823 2.3%	78 301 100.0%	4.7%
Sines	355 875 40.0%	11 0.0%	530 744 59.7%	2 592 0.3%	0 0.0%	889 222 100.0%	53.7%
Outros	110 85.3%	0 0.0%	17 13.2%	2 1.6%	0 0.0%	129 100.0%	0.0%
TOTAL	648 240 39.2%	3 378 0.2%	963 349 58.2%	38 247 2.3%	1 823 0.1%	1 655 037 100.0%	100.0%

Resultante da necessidade de correção de desequilíbrios entre a oferta e a procura de mercadorias contentorizadas, surge por vezes a acumulação de contentores vazios em mercados sem carga de retorno, sendo imperioso o seu transporte para mercados que deles precisam. Em média, os contentores que circulam 'cheios' representaram

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

em 2019 cerca de 81,2% do total, sendo que o rácio mais elevado se regista em Sines, cujo valor é 89,7%. A este facto não é alheio a importância do tráfego de *transshipment*, que em princípio é constituído apenas por contentores ‘cheios’, e que representa cerca de 69% do total de TEU movimentados no porto.

CONTENTORES CHEIOS / TOTAL (%)

	Contentores de 20 pés	Contentores >20 pés e <40 pés	Contentores de 40 pés	Contentores >40 pés	Outros	Total
Leixões	77.3%	79.3%	79.2%	70.8%	-	78.0%
Figueira da Foz	45.9%	-	49.3%	-	-	49.3%
Lisboa	58.2%	89.4%	68.3%	89.5%	-	64.2%
Setúbal	64.9%	92.2%	69.7%	85.1%	100.0%	71.1%
Sines	89.5%	45.5%	89.8%	82.3%	-	89.7%
TOTAL	79.5%	86.2%	82.5%	77.8%	100.0%	81.2%

O porto que movimenta uma menor percentagem de contentores ‘cheios’ é Figueira da Foz, com 49,3%, seguido de Lisboa, com 64,2%, de Setúbal com 71,1% e Leixões com 78%.

V.8. MOVIMENTO DE NAVIOS

Durante o ano de 2019 nos portos do Continente foram registadas 10 452 escalas a que correspondeu uma arqueação bruta de cerca de 204,5 milhões, refletindo um aumento de +1,2% e uma diminuição de -0,5%, respetivamente, conforme decorre da leitura do quadro seguinte.

Não obstante o sentido destas variações, a evolução destes indicadores apresentada no Anexo 11, revela tendências de evolução de sinal contrário a estes, com taxas médias anuais de crescimento, apuradas entre 2015 e 2019, de -1,1% no que toca ao número de escalas e de +0,5% em relação ao volume de arqueação bruta, sendo que o da dimensão média dos navios é de +1,8%, sendo positivo em todos os portos com exceção de Faro.

Tomando cada porto isoladamente, constata-se que a quota mais elevada no número de escalas é a de Lisboa com 24,4% do total, após um significativo acréscimo de +8,3% face a 2018, seguido de Leixões com 24,2% (+1%), Sines com 20,2% (+0,9%), Setúbal com 14% (+0,1%) e Aveiro com 10% (após uma diminuição de -7,3%). Na perspetiva da arqueação bruta a situação altera-se significativamente com Sines a representar 41,8%, seguido de Lisboa com 25,5% e Leixões com 17,2%. Sublinha-se que Leixões e Lisboa são os únicos portos a registar acréscimos em ambos os indicadores, sendo que não há registo de acréscimo de volume de arqueação bruta sem acréscimo de número de escalas.

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

MOVIMENTO DE NAVIOS EM 2019
NÚMERO DE ESCALAS E ARQUEAÇÃO BRUTA POR PORTO

Porto	Nº de Escalas	Arqueação Bruta (10³)	Estrutura %		Variação 2019 / 2018	
			# Escalas	GT	# Escalas	GT
Viana do Castelo	175	790	1.7%	0.4%	+6.7%	-7.9%
Leixões	2 529	35 131	24.2%	17.2%	+1.0%	+2.5%
Douro	21	32	0.2%	0.0%	+23.5%	+35.8%
Aveiro	1 042	5 828	10.0%	2.8%	-7.3%	-5.6%
Figueira da Foz	462	1 626	4.4%	0.8%	-2.5%	-1.0%
Lisboa	2 547	52 176	24.4%	25.5%	+8.3%	+6.4%
Setúbal	1 461	22 024	14.0%	10.8%	+0.1%	-8.5%
Sines	2 115	85 518	20.2%	41.8%	+0.9%	-2.3%
Faro	28	89	0.3%	0.0%	-22.2%	-27.7%
Portimão	72	1 291	0.7%	0.6%	-26.5%	-25.2%
Total	10 452	204 506	100.0%	100.0%	+1.2%	-0.5%

Considerando a bandeira arvorada pelos navios que escalaram os portos do Continente, resumido no quadro seguinte, constata-se que apenas 13,6% das escalas são de navios que arvoram a bandeira nacional, com Lisboa a apresentar o rácio mais elevado, de 18,1%, seguido de Leixões com 17,5%, a que não será certamente alheio o tráfego de cabotagem insular, sendo que Viana do Castelo e Figueira da Foz surgem com cerca de 16,5%, e nas posições seguintes aparecem Setúbal e Aveiro com 9,9% e 9,6%, respetivamente.

NÚMERO DE ESCALAS DOS NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS
POR PORTO E NACIONALIDADE DO REGISTO, EM 2019

Porto	Nacional	Estrangeiro	Total	Estrutura %	% Nacional
Viana do Castelo	29	146	175	1.7%	16.6%
Leixões	443	2 086	2 529	24.2%	17.5%
Douro	0	21	21	0.2%	0.0%
Aveiro	100	942	1 042	10.0%	9.6%
Figueira da Foz	76	386	462	4.4%	16.5%
Lisboa	461	2 086	2 547	24.4%	18.1%
Setúbal	145	1 316	1 461	14.0%	9.9%
Sines	163	1 952	2 115	20.2%	7.7%
Faro	0	28	28	0.3%	0.0%
Portimão	0	72	72	0.7%	0.0%
Total	1 417	9 035	10 452	100.0%	13.6%

No que se refere aos navios que arvoram bandeira estrangeira, os casos mais relevantes são Malta, Antígua e Barbuda, Países Baixos, Chipre, Panamá e Libéria, que no conjunto representam 59,1% do total das escalas efetuadas, e que individualmente se distribuem entre 12,9% e 8,2%, surgindo na posição seguinte a Espanha com 4,9%, sendo de assinalar o facto de se observarem comportamentos distintos em termos comparativos a 2018, com

TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

Malta e Chipre a registarem diminuições, de -11,9% e de -10,3%, e os restantes países a registarem um aumento do número de escalas, de que se destacam a Espanha, com +13,7%, e os Países Baixos, com +11,9%.

Sublinha-se ainda o facto de que, embora a relativamente elevada dispersão de bandeiras, superior a setenta, as cinco principais, onde se inclui Portugal, representam 50,5% do número de escalas, sendo que as dez principais representam 76,3%.

No Anexo 12 apresenta-se com algum detalhe o número de escalas efetuadas em 2019 para os principais países cujas bandeiras foram arvoradas, em função da natureza do tráfego onde se inseriram, sendo de destacar que Portugal tem a quota mais significativa no tráfego nacional, com 25,3% das escalas efetuadas, seguido de Espanha com 11,1% e Chipre com 10,7%. No tráfego internacional com a quota mais relevante do número de escalas surge Malta com 12,1%, seguindo-se Antígua e Barbuda com 10%, o Panamá com 9,8% e a Libéria com 8,3%.

É também relevante uma breve análise à dimensão dos navios que escalaram os portos do Continente, apresentada no quadro seguinte, cuja leitura permite constatar que quase um terço, 32,5%, das escalas é efetuada por navios cuja arqueação bruta (GT) se situa entre dois e cinco mil, indo praticamente diminuindo à medida em que a dimensão aumenta, sendo que o total das escalas de navios com um GT superior ou igual a 50 mil é de 11,1% (1159 escalas), e apenas de 2,3% (238 escalas) a percentagem de navios com GT superior a 100 mil, que inclui apenas duas com arqueação superior ou igual a 200 mil.

NÚMERO DE ESCALAS POR ESCALÃO DE ARQUEAÇÃO BRUTA

Escalão de Arqueação Bruta	2019	Estrutura % 2019	% Nacional	Δ% 2019 / 2018
< 2 000	227	2.2%	11.0%	+23.4%
2 000 a 4 999	3 398	32.5%	10.2%	-2.5%
5 000 a 9 999	2 332	22.3%	34.4%	-3.4%
10 000 a 19 999	1 713	16.4%	7.4%	+16.5%
20 000 a 39 999	1 288	12.3%	4.3%	+5.3%
40 000 a 49 999	334	3.2%	1.8%	+1.2%
50 000 a 79 999	522	5.0%	1.7%	-12.9%
80 000 a 99 999	399	3.8%	8.8%	+9.6%
100 000 a 199 999	236	2.3%	4.2%	-6.7%
> 199 999	2	0.0%		
Outra	1	0.0%		
Total	10 452	100.0%	13.6%	+1.2%

Salienta-se ainda que a expressão mais significativa dos navios que arvoram a bandeira nacional se verifica nos navios com dimensão entre cinco e dez mil, que representam 34,4%, reduzindo progressivamente até ao escalão entre 80 e 100 mil onde 8,8% dos navios arvora bandeira nacional, descendo para 4,2% nos escalões acima dos 100 mil. Em termos de variação do número de escalas registadas em 2019 face a 2018, a mais expressiva é observada nos navios até um GT de dois mil, com +23,4%, seguida para o escalão entre dez e vinte mil, com +16,5%. A maior quebra é assinalada nos navios com GT entre 50 e 80 mil, cujo número de escalas reduz -12,9%, seguido do escalão entre 100 e 200 mil.

NÚMERO DE ESCALAS EM 2019 POR TIPO DE NAVIO

Tipologia	2019	Estrutura % 2019	% Nacional	Δ% 2019 / 2018
Carga geral	3 483	33.3%	10.7%	-0.9%
Contentores	3 233	30.9%	26.1%	+2.7%
Granéis líquidos	2 300	22.0%	2.6%	+5.6%
Navios de Cruzeiro	483	4.6%	2.9%	-6.0%
Granéis sólidos	473	4.5%	8.0%	-2.3%
Transporte especializado (carga seca)	459	4.4%	18.5%	+3.6%
Batelão sem propulsão para cargas secas	12	0.1%	33.3%	-14.3%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	6	0.1%	0.0%	-75.0%
Outro	3	0.0%	0.0%	-40.0%
Total do Número de Escalas	10 452	100.0%	13.6%	+1.2%

No que concerne à tipologia dos navios que escalaram os portos do Continente, constata-se que a quota mais significativa é detida pelos navios de carga geral, que representam 33,3% do total, seguida dos navios de contentores, com 30,9%, e dos de granéis líquidos, com 22%. Assinala-se que os navios de Contentores que arvoram a bandeira nacional representam 26,1% e registam um aumento do número de escalas de +2,7%, comparativamente a 2018. Independentemente do número de escalas efetuadas, as tipologias onde se verifica um aumento do número de escalas é a dos Granéis Líquidos com +5,6% e a do transporte especializado de carga seca com +3,6%. Das tipologias que registam reduções mais significativas face ao ano anterior destacam-se os navios de cruzeiro e de granéis sólidos, que diminuem respetivamente -6% e -2,3%, sendo que também os de carga geral recuam -0,9%.

Nos Anexos 13 e 14 apresenta-se esta informação com mais detalhe.

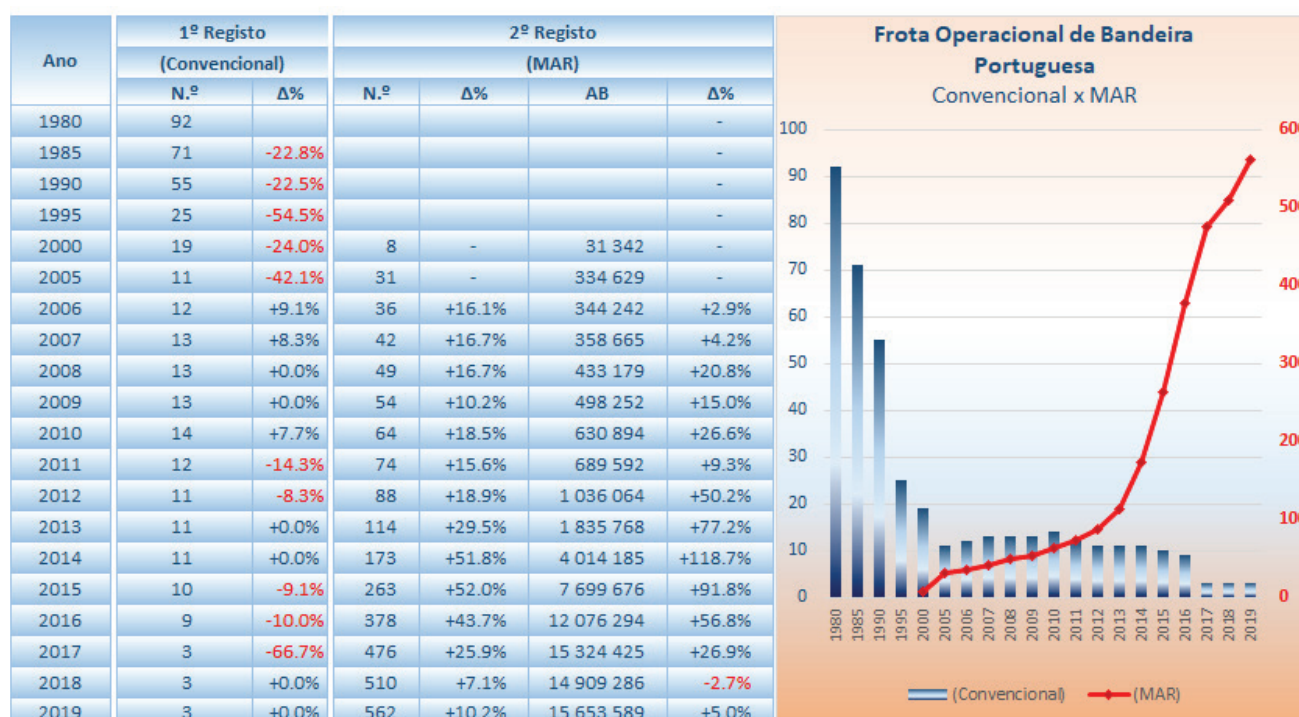
VI. FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA

Sob o 1º registo de navios (convencional) encontravam-se no final de 2019 os três navios que já constavam no final de 2017, a saber, dois navios de carga geral da Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, afetos maioritariamente ao serviço de cabotagem para transporte de contentores, e um batelão da Socarmar que se encontra em serviço costeiro internacional (que o IMT não refere na sua informação mais recente), totalizando uma arqueação bruta de 13 818. Desde o ano de 1980, em que se encontravam registadas 92 embarcações, tem-se vindo a assistir a uma progressiva redução do número de unidades, com forte intensidade até 2005, tendo-se mantido com alguma estabilidade até 2016 (registando-se inclusivamente acréscimos pontuais em 2007, 2008 e 2010), tendo-se em 2017 registado a saída de cinco navios da Transinsular e do navio de passageiros Santa Maria Manuela, do armador Recheio Cash and Carry, do grupo Jerónimo Martins, reduzindo-se assim para três navios, que se mantêm.

Por sua vez, o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), criado em 1989 pelo Decreto-Lei 96/89, de 28 de março, fecha o ano de 2019 com um total de 562 navios, a que corresponde um crescimento de +10,2% face ao final do ano anterior, mantendo o abrandamento que vinha sendo manifestado no período anterior, traduzido por uma CAGR de +33% calculada entre 2010 e 2017.

Durante o ano de 2019 verificou-se a saída do MAR de 37 navios (-7,3%) e a entrada de 89 (+17,5%), o que reflete a vitalidade do registo, de onde resulta o acréscimo líquido de 52 navios, a que corresponde uma taxa de +10,2%.

No que respeita à arqueação bruta das embarcações registadas no MAR salienta-se um aumento de +5% para um total de 15,65 milhões, o que reflete uma menor dimensão das novas embarcações.



Comissão Técnica do MAR

FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA

Conforme ressalta dos valores apresentados nos quadros seguintes, a tipologia de navios mais representada no MAR é a dos Porta-Contentores com 254 unidades e uma arqueação bruta média de 35,9 mil, ou seja, respetivamente 45,2% e 58,1% do total, acrescentando referir que em 2019 entraram 20 novos navios e saíram 17, sendo que a idade média dos novos registos é de 11,6 anos, próxima da idade média geral desta tipologia que é de 12,3 anos. Na segunda posição surge a Carga Geral com 116 navios que representam 20,6% do total, mas apenas 5,7% do volume de arqueação bruta, sendo, no entanto, de referir que é a tipologia que traduz o maior acréscimo líquido em 2019, tendo-se registado a entrada de 37 novos navios e a saída de 5, sendo a idade média dos navios desta tipologia de 11,3 anos. Importa ainda uma referência para os Graneleiros que ocupam a 3ª posição com 74 unidades, representando 13,2% do número total e 21,6% do volume de arqueação bruta, cujo volume médio ascende a 45,8 mil e constitui o valor mais elevado, apresentando uma idade média de 5,2 anos, a mais baixa de todas as tipologias, bem como para os Petroleiros, que representam 6,2% do número total (35 unidades) a que corresponde 9,6% do volume total de arqueação bruta, cuja média é de 42,8 mil, cuja idade média é igualmente bastante baixa, de 7,6 anos.

FROTA REGISTRADA NO MAR EM 31.DEZEMBRO.2019
(NÚMERO DE NAVIOS E ARQUEAÇÃO BRUTA MÉDIA)
POR TIPO DE NAVIO E ANTIGUIDADE DE REGISTO

Tipo de navio	Nº AB média	Até 1999	De 2000 até 2004	De 2005 até 2009	De 2010 até 2014	Em 2015	Em 2016	Em 2017	Em 2018	Em 2019	Total Geral	% Nº e AB
Porta Contentores	Nº			1	24	30	46	58	59	36	254	45.2%
	AB média	-	-	3 981	33 359	42 364	45 388	36 221	30 451	28 559	35 783	58.1%
Carga Geral	Nº		1	5	3	6	19	19	23	40	116	20.6%
	AB média	-	2 469	2 952	12 879	13 889	6 214	7 363	7 838	8 060	7 757	5.7%
Graneleiros	Nº		1		8	12	10	14	9	20	74	13.2%
	AB média	-	2 169	-	35 922	52 465	82 732	53 542	32 495	29 891	45 761	21.6%
Petroleiros	Nº		1		9			3	14	8	35	6.2%
	AB média	-	78 896	-	26 568	-	-	42 636	47 425	48 626	42 825	9.6%
Ro-Ro	Nº	1	1	7	3		5		2	1	20	3.6%
	AB média	8 191	8 072	15 640	16 018	-	24 437	-	11 356	20 343	16 952	2.2%
Químicos	Nº		3	3	9	2		2			19	3.4%
	AB média	-	4 130	4 207	8 271	3 557	-	2 037	-	-	5 823	0.7%
Passageiros	Nº	1	3	2	2				1	2	11	2.0%
	AB média	1 342	8 623	31 098	28 175	-	-	-	53 015	9 184	19 740	1.4%
Gás	Nº			4	4				1		9	1.6%
	AB média	-	-	3 069	3 430	-	-	-	6 560	-	3 617	0.2%
Outros	Nº	3	5	4	4		2	2	1	3	24	4.3%
	AB média	4 699	11 297	555	304	-	46	372	855	1 510	3 343	0.5%
Total Geral	Nº	5	15	26	66	50	82	98	110	110	562	100.0%
		0.9%	2.7%	4.6%	11.7%	8.9%	14.6%	17.4%	19.6%	19.6%	100.0%	-
	AB média	4 726	12 423	8 367	23 629	39 819	38 482	31 868	27 422	21 642	27 853	-

Fonte dos dados: Comissão Técnica do MAR Tratamento: AMT

FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA

FROTA REGISTRADA NO MAR EM 31.DEZEMBRO.2019
POR TIPO DE NAVIO E ANO DE CONSTRUÇÃO

Tipo de navio	Até 1949	De 1950 até 1974	De 1975 até 1999	De 2000 até 2004	De 2005 até 2009	De 2010 até 2014	De 2015 até 2018	Em 2019	Total	Idade Média
Porta-Contentores			18	48	136	29	21	2	254	12.3
Carga Geral			11	18	42	28	9	8	116	11.3
Graneleiros			1	2	7	22	30	12	74	5.2
Petroleiros			2	1	8	14	6	4	35	7.6
Ro-Ro			10	8			2		20	17.9
Químicos			2	10	4	3			19	15.8
Passageiros	1	1	6	1	1			1	11	30.5
Gás			1	2	2	4			9	11.9
Outros		1	8	2	6	5	2		24	19.5
TOTAL	Nº	1	2	59	92	206	105	70	27	562
		0.2%	0.4%	10.5%	16.4%	36.7%	18.7%	12.5%	4.8%	100.0%
	Idade média	71.0	51.0	24.9	16.9	12.0	7.7	2.5	11.8	-

Fonte dos dados : Comissão Técnica do MAR Tratamento: AMT

As restantes tipologias representam 14,8% do número total e apenas 5% do volume de arqueação bruta e apresentam uma idade média de 18,9 anos (onde se inclui o navio mais antigo, de transporte de Passageiros com 71 anos) e uma arqueação bruta média de 9,4 mil.

Acresce ainda referir que mais de 90% dos navios se encontra registada no MAR para navegação 'worldwide' ou sem restrições.

Importa ainda referir que as estatísticas da UNCTAD revelam para 2019 a existência de 457 navios mercantes a arvorar bandeira portuguesa, sendo que em termos de propriedade surge a Alemanha com uma posição maioritária de 58,9%, seguida da Noruega com 12,9%, a Suíça com 4,6%, a Espanha com 4,4%, a China com 2,2%, a Grécia e Portugal com 2%, repartindo-se os restantes por 17 outras nacionalidades.

A mesma fonte refere ainda a existência de 49 navios de propriedade portuguesa, dos quais apenas 9 arvoram bandeira nacional.

VII. ANEXOS

ANEXO 1 - VOLUME DO COMÉRCIO INTERNACIONAL POR TRÁFEGO E MODO DE TRANSPORTE EVOLUÇÃO ANUAL EM PESO E VALOR ENTRE 2011-2019

TOTAL													
PESO (ton)							VALOR (m€)						
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Grand Total
2011	48 302 718	29 881 284	938 415	363 529	5 056 595	84 542 541	2011	32 454 857	59 079 715	4 565 935	566 722	5 712 246	102 379 475
2012	50 989 507	28 163 149	943 177	498 045	4 059 598	84 653 476	2012	34 178 974	57 066 493	5 063 379	748 855	4 529 397	101 587 099
2013	54 621 761	30 113 977	1 008 795	541 748	4 400 982	90 687 263	2013	35 072 983	58 605 011	4 752 605	687 887	5 197 252	104 315 738
2014	54 015 725	32 478 121	993 194	597 519	5 280 123	93 364 683	2014	33 500 056	62 449 037	4 662 457	626 383	5 847 883	107 085 816
2015	57 312 366	33 520 766	1 127 730	667 070	5 395 685	98 023 616	2015	31 653 647	67 406 013	4 701 688	600 004	5 617 449	109 978 801
2016	56 569 751	33 173 933	1 176 678	895 928	5 681 434	97 497 724	2016	29 348 878	70 373 961	4 933 648	484 416	6 321 953	111 462 856
2017	61 224 991	34 999 087	1 289 574	518 691	5 381 895	103 414 237	2017	35 251 637	76 535 954	5 790 073	664 952	6 463 937	124 706 552
2018	57 911 415	36 436 979	1 396 259	585 394	5 328 497	101 658 544	2018	38 223 283	81 312 131	5 983 072	796 687	6 855 258	133 170 432
2019	57 503 267	36 344 401	1 439 472	799 194	5 638 042	101 724 376	2019	38 944 859	82 247 114	6 303 671	1 008 835	11 707 117	140 211 597

IMPORTAÇÃO													
PESO (ton)							VALOR (m€)						
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Grand Total
2011	32 465 552	16 460 391	35 054	266 151	3 613 207	52 840 353	2011	18 553 436	34 632 236	1 960 010	364 652	4 041 107	59 551 442
2012	32 916 838	15 377 543	29 907	323 930	3 132 471	51 780 689	2012	18 304 844	32 383 480	2 021 325	331 015	3 333 419	56 374 083
2013	33 308 400	15 738 442	33 929	390 985	3 469 776	52 941 532	2013	17 988 159	32 839 017	1 977 377	322 118	3 886 154	57 012 825
2014	32 492 271	17 642 509	37 451	438 759	4 246 444	54 857 434	2014	17 035 335	35 092 349	2 028 337	333 227	4 542 874	59 032 121
2015	36 288 641	17 631 159	38 065	479 571	4 409 780	58 847 216	2015	16 046 056	37 405 226	2 082 634	358 480	4 452 404	60 344 800
2016	36 226 821	18 202 816	41 371	698 745	4 798 145	59 967 897	2016	14 902 698	39 086 136	2 281 746	283 522	4 869 913	61 424 015
2017	39 735 106	19 572 450	54 249	356 835	4 393 537	64 112 176	2017	18 294 615	43 186 989	2 864 018	330 471	5 012 472	69 688 565
2018	38 260 194	19 997 066	51 197	340 345	4 207 452	62 856 253	2018	20 235 733	46 482 349	2 935 509	352 428	5 357 896	75 363 915
2019	38 092 468	19 860 561	52 478	608 286	3 906 459	62 520 252	2019	20 922 518	46 769 056	2 774 531	444 209	9 395 223	80 305 538

EXPORTAÇÃO													
PESO (ton)							VALOR (m€)						
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Grand Total
2011	15 837 166	13 420 892	903 362	97 379	1 443 388	31 702 187	2011	13 901 421	24 447 479	2 605 925	202 070	1 671 139	42 828 033
2012	18 072 669	12 785 606	913 270	174 115	927 127	32 872 787	2012	15 874 131	24 683 013	3 042 054	417 839	1 195 978	45 213 016
2013	21 313 361	14 375 535	974 867	150 762	931 206	37 745 731	2013	17 084 824	25 765 994	2 775 228	365 769	1 311 098	47 302 913
2014	21 523 455	14 835 612	955 743	158 760	1 033 679	38 507 249	2014	16 464 722	27 356 688	2 634 121	293 156	1 305 009	48 053 696
2015	21 023 725	15 889 607	1 089 665	187 499	985 905	39 176 401	2015	15 607 591	30 000 787	2 619 054	241 524	1 165 045	49 634 001
2016	20 342 930	14 971 117	1 135 307	197 183	883 290	37 529 828	2016	14 446 181	31 287 825	2 651 902	200 894	1 452 039	50 038 841
2017	21 489 885	15 426 638	1 235 325	161 855	988 359	39 302 062	2017	16 957 021	33 348 965	2 926 055	334 482	1 451 465	55 017 988
2018	19 651 221	16 439 912	1 345 062	245 050	1 121 045	38 802 290	2018	17 987 550	34 829 782	3 047 563	444 259	1 497 362	57 806 517
2019	19 410 799	16 483 840	1 386 994	190 908	1 731 583	39 204 124	2019	18 022 341	35 478 058	3 529 140	564 627	2 311 894	59 906 060

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]

Anexo 2 - Volume do Comércio Internacional, por Modo de Transporte e Continente em 2019

TOTAL

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total	%
Europa	21 752 209	36 251 560	790 719	28 766	5 557 575	64 380 829	63.3%
América	12 679 023	12 879	1 291	38 476	347	12 732 017	12.5%
Ásia	8 926 400	34 092	6 674	23 937	80	8 991 182	8.8%
África	13 021 356	45 010	305	11 278	87	13 078 036	12.9%
Austrália e Oceania	69 629	256	168	515	14	70 581	0.1%
Não Aplicável	1 054 650	604	38	1 336 501	79 939	2 471 731	2.4%
TOTAL	57 503 267	36 344 401	799 194	1 439 472	5 638 042	101 724 376	100.0%
%	56.5%	35.7%	0.8%	1.4%	5.5%	100.0%	

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]
Tratamento: AMT

IMPORTAÇÃO

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total	%
Europa	12 437 728	19 811 564	601 849	11 442	3 906 101	36 768 686	58.8%
América	9 789 378	7 935	1 274	25 029	272	9 823 888	15.7%
Ásia	6 873 794	21 193	4 678	13 794	57	6 913 516	11.1%
África	8 949 178	19 550	284	2 155	3	8 971 170	14.3%
Austrália e Oceania	8 273	52	163	58	11	8 557	0.0%
Não Aplicável	34 116	266	38	0	15	34 435	0.1%
TOTAL	38 092 468	19 860 561	608 286	52 478	3 906 459	62 520 252	100.0%
%	60.9%	31.8%	1.0%	0.1%	6.2%	100.0%	

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]
Tratamento: AMT

EXPORTAÇÃO

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros / Não Discriminado	Total	%
Europa	9 314 480	16 439 996	188 870	17 324	1 651 474	27 612 144	70.4%
América	2 889 645	4 944	17	13 447	75	2 908 129	7.4%
Ásia	2 052 606	12 898	1 995	10 143	23	2 077 665	5.3%
África	4 072 178	25 461	20	9 123	84	4 106 866	10.5%
Austrália e Oceania	61 356	204	6	457	2	62 024	0.2%
Não Aplicável	1 020 533	338	0	1 336 500	79 924	2 437 296	6.2%
TOTAL	19 410 799	16 483 840	190 908	1 386 994	1 731 583	39 204 124	100.0%
%	49.5%	42.0%	0.5%	3.5%	4.4%	100.0%	

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2018 dados provisórios, 2019 dados preliminares]
Tratamento: AMT

Anexo 3 - Principais Mercadorias do Comércio Intracomunitário por Modo de Transporte - 2019

COMÉRCIO INTRA-COMUNITÁRIO DE MERCADORIAS POR MODO DE TRANSPORTE - 2019

Modo de Transporte / Mercadoria	Exportação	Importação	Grand Total	%	% Acc
MARÍTIMO	8 193 559	7 462 781	15 656 340		
Derivados energéticos	1 797 637	1 782 935	3 580 573	22.9%	22.9%
Cereais	17 057	1 304 195	1 321 252	8.4%	31.3%
Produtos químicos de base	561 076	586 318	1 147 394	7.3%	38.6%
Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos	6 911	952 543	959 453	6.1%	44.8%
Madeira e cortiça	503 784	294 993	798 776	5.1%	49.9%
Cimento, cal	713 971	55 966	769 936	4.9%	54.8%
Outros produtos manufacturados	654 379	68 791	723 170	4.6%	59.4%
Pasta de papel e desperdícios de papel	646 939	72 919	719 858	4.6%	64.0%
Areias, saibro, argilas e escórias	576 378	73 259	649 637	4.1%	68.2%
Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de fe	523 018	79 685	602 703	3.8%	72.0%
Material de transporte	399 239	147 538	546 777	3.5%	75.5%
Produtos carboquímicos	290 726	156 353	447 080	2.9%	78.3%
Outros materiais de construção	350 558	5 150	355 708	2.3%	80.6%
Minérios e desperdícios não ferrosos	300 917	12 536	313 454	2.0%	82.6%
Semiprodutos siderúrgicos laminados	375	275 656	276 031	1.8%	84.4%
RODOVIÁRIO	16 264 395	19 764 199	36 028 594		
Outros produtos manufacturados	2 336 827	2 123 724	4 460 551	12.4%	12.4%
Outros produtos químicos	1 479 511	1 981 007	3 460 517	9.6%	22.0%
Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos	1 183 566	715 638	1 899 204	5.3%	27.3%
Madeira e cortiça	638 256	1 204 091	1 842 346	5.1%	32.4%
Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados	736 579	843 111	1 579 690	4.4%	36.8%
Outros materiais de construção	1 078 132	349 578	1 427 710	4.0%	40.7%
Produtos químicos de base	467 744	893 016	1 360 760	3.8%	44.5%
Material de transporte	585 792	671 671	1 257 464	3.5%	48.0%
Produtos alimentares perecíveis	403 521	786 838	1 190 359	3.3%	51.3%
Sementes e frutos oleaginosos e gorduras	260 742	868 652	1 129 394	3.1%	54.4%
Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de fe	525 972	584 080	1 110 052	3.1%	57.5%
Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas	443 935	591 270	1 035 205	2.9%	60.4%
Outros produtos alimentares não perecíveis e lúpulo	403 588	625 843	1 029 432	2.9%	63.2%
Bebidas	340 039	622 966	963 005	2.7%	65.9%
Cereais	226 183	726 444	952 627	2.6%	68.6%
Obras de metal	531 497	329 505	861 001	2.4%	70.9%
Alimentos para animais e desperdícios de produtos alimentares	275 621	484 418	760 039	2.1%	73.1%
Cimento, cal	266 151	473 288	739 439	2.1%	75.1%
Derivados energéticos	163 288	562 110	725 398	2.0%	77.1%
Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos	437 531	252 917	690 448	1.9%	79.0%
Chapas e arcos em aço	301 362	375 902	677 264	1.9%	80.9%
Aduos químicos	369 232	277 639	646 872	1.8%	82.7%
Areias, saibro, argilas e escórias	337 429	290 508	627 938	1.7%	84.5%
Outras pedras, terras e minerais	408 100	213 509	621 609	1.7%	86.2%
Couro, têxteis e vestuário	350 233	256 873	607 105	1.7%	87.9%
Estimulantes e especiarias	159 638	434 009	593 647	1.6%	89.5%
Pasta de papel e desperdícios de papel	405 239	95 990	501 229	1.4%	90.9%
Derivados não energéticos	117 702	370 207	487 909	1.4%	92.3%
Batatas	58 008	306 802	364 810	1.0%	93.3%
Metais não ferrosos	71 723	283 595	355 318	1.0%	94.3%
Tubos, peças fundidas e forjadas de ferro ou aço	198 931	148 509	347 440	1.0%	95.2%
Outras matérias-primas de origem animal ou vegetal	141 675	181 882	323 556	0.9%	96.1%
Minérios e desperdícios não ferrosos	259 703	26 712	286 415	0.8%	96.9%
CAMINHO DE FERRO	188 178	600 970	789 149		
Chapas e arcos em aço	51 225	177 607	228 832	29.0%	29.0%
Madeira e cortiça	40	222 355	222 396	28.2%	57.2%
Pasta de papel e desperdícios de papel	75 715	1 979	77 694	9.8%	67.0%
Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos		68 377	68 377	8.7%	75.7%
Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de fe	20	67 252	67 271	8.5%	84.2%
AEREO	16 112	10 318	26 430		
Outros produtos manufacturados	12 217	3 704	15 921	60.2%	60.2%
Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas	556	2 974	3 530	13.4%	73.6%
Outros produtos químicos	906	947	1 853	7.0%	80.6%
INSTALAÇÕES DE TRANSPORTES FIXAS	116 505	494 499	611 004		
Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos	116 505	494 499	611 004	100.0%	100.0%
PROPULSAO PRÓPRIA	11 947	9 466	21 412		
Material de transporte	10 606	9 404	20 010	93.5%	93.5%
Tractores, máquinas e material agrícola	1 341	61	1 402	6.5%	100.0%
REMESSAS POSTAIS	53	356	410		
Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas	2	122	124	30.4%	30.4%
Outros produtos manufacturados	2	114	117	28.5%	58.8%
Couro, têxteis e vestuário	44	51	95	23.1%	81.9%
Não discriminado	1 522 656	3 400 357	4 923 014		
Madeira e cortiça	181 000	487 916	668 916	13.6%	13.6%
Outros produtos manufacturados	149 177	337 227	486 404	9.9%	23.5%
Outros materiais de construção	146 442	149 573	296 015	6.0%	29.5%
Outras pedras, terras e minerais	199 677	56 350	256 028	5.2%	34.7%
Grand Total	26 313 406	31 742 947	58 056 352		

Anexo 4 - Mercadorias Carregadas e Descarregadas no Sistema Portuário Nacional

	2018	2019	% T 2019	% 2019 por Região	Δ % 2019/2008	% Embarques / Total
Continente	86 854 691	81 910 452	96.0%		-5.7%	38.8%
Viana do Castelo	325 905	379 911	0.4%	0.5%	+16.6%	64.9%
Leixões	17 648 660	17 926 910	21.0%	21.9%	+1.6%	38.4%
Douro	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Aveiro	5 625 776	5 495 355	6.4%	6.7%	-2.3%	28.8%
Figueira da Foz	1 980 909	1 892 447	2.2%	2.3%	-4.5%	69.4%
Lisboa	10 393 494	10 460 924	12.3%	12.8%	+0.6%	39.7%
Setúbal	6 423 494	6 735 920	7.9%	8.2%	+4.9%	48.4%
Sines	44 310 016	38 906 663	45.6%	47.5%	-12.2%	36.6%
Faro	145 782	111 802	0.1%	0.1%	-23.3%	100.0%
Portimão	655	520	0.0%	0.0%	-20.6%	53.8%
Vila Real de Santo António	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Madeira	1 170 139	1 200 408	1.4%		+2.6%	12.4%
Calheta	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Canical	1 085 460	1 098 501	1.3%	91.5%	+1.2%	13.1%
Funchal	61 854	73 696	0.1%	6.1%	+19.1%	3.4%
Madalena	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Porto Santo	22 825	28 211	0.0%	2.4%	+23.6%	7.8%
Açores	2 336 321	2 209 081	2.6%		-5.4%	24.3%
Angra do Heroísmo	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Cais do Pico	95 396	88 288	0.1%	4.0%	-7.5%	11.8%
Horta	94 436	87 393	0.1%	4.0%	-7.5%	12.2%
Lajes das Flores	25 293	15 897	0.0%	0.7%	-37.1%	18.6%
Lajes do Pico	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Ponta Delgada	1 431 542	1 378 268	1.6%	62.4%	-3.7%	27.5%
Praia da Graciosa	27 587	26 049	0.0%	1.2%	-5.6%	19.4%
Praia da Vitória	539 321	501 305	0.6%	22.7%	-7.0%	21.8%
Santa Cruz da Graciosa	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Santa Cruz das Flores	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Velas	79 894	74 371	0.1%	3.4%	-6.9%	16.9%
Vila do Porto	42 852	37 510	0.0%	1.7%	-12.5%	16.6%
Vila Nova do Corvo	0	0	0.0%	0.0%	-	-
Total Geral	90 361 151	85 319 941	100.0%		-5.6%	38.1%

Anexo 5 - Movimento de Mercadorias por Tipologia de Carga para os Principais Portos

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE LEIXÕES

Classes de carga	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (%)	Varição 2019/2018	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	4 809 006	5 122 906	4 964 182	5 382 128	5 481 658	30.6%	+1.8%	+3.2%
C. G. Fracionada	1 144 718	1 197 538	1 121 210	981 746	1 032 280	5.8%	+5.1%	-4.0%
Roll-On/Roll-Off	584 029	715 965	845 238	916 368	1 047 240	5.8%	+14.3%	+15.1%
Granéis Sólidos	2 567 992	2 381 202	2 353 183	2 593 418	2 606 545	14.5%	+0.5%	+1.2%
Granéis Líquidos	8 352 893	7 449 887	8 795 854	7 775 000	7 759 274	43.3%	-0.2%	-1.1%
Total	17 458 638	16 867 498	18 079 667	17 648 660	17 926 997	100.0%	+1.6%	+1.0%

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE AVEIRO

Classes de carga	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (%)	Varição 2019/2018	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	1 541	600	460	374	240	0.0%	-35.8%	-49.7%
C. G. Fracionada	1 685 907	1 457 178	1 286 229	1 603 966	1 512 522	27.5%	-5.7%	-1.3%
Roll-On/Roll-Off	0	6	26	0	0	0.0%	-	-9.1%
Granéis Sólidos	1 941 948	1 842 112	2 593 854	2 597 025	2 536 095	46.1%	-2.3%	+8.9%
Granéis Líquidos	1 026 708	1 241 642	1 272 010	1 424 411	1 446 499	26.3%	+1.6%	+8.4%
Total	4 656 104	4 541 538	5 152 579	5 625 776	5 495 356	100.0%	-2.3%	+5.6%

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE LISBOA

Classes de carga	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (%)	Varição 2019/2018	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	3 864 423	3 157 376	3 951 411	3 462 758	3 708 525	35.4%	+7.1%	-0.0%
C. G. Fracionada	252 824	232 637	177 882	139 206	159 148	1.5%	+14.3%	-14.0%
Roll-On/Roll-Off	11 586	5 056	10 098	9 343	8 479	0.1%	-9.2%	-2.1%
Granéis Sólidos	4 977 398	4 547 082	5 372 762	5 215 945	4 924 357	47.1%	-5.6%	+1.1%
Granéis Líquidos	1 421 636	1 422 160	1 637 272	1 566 743	1 660 921	15.9%	+6.0%	+4.1%
Total	10 527 867	9 364 311	11 149 425	10 393 995	10 461 430	100.0%	+0.6%	+0.9%

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE SETÚBAL

Classes de carga	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (%)	Varição 2019/2018	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	1 029 095	1 312 721	1 225 638	1 022 069	1 135 950	16.8%	+11.1%	-0.7%
C. G. Fracionada	2 847 877	2 043 832	1 568 470	1 397 567	1 267 363	18.8%	-9.3%	-19.9%
Roll-On/Roll-Off	265 566	261 928	349 042	415 048	519 448	7.7%	+25.2%	+21.1%
Granéis Sólidos	2 765 359	2 761 845	2 396 899	3 397 163	3 461 706	51.3%	+1.9%	+7.1%
Granéis Líquidos	313 812	269 137	274 714	319 210	367 401	5.4%	+15.1%	+5.2%
Total	7 221 709	6 649 463	5 814 763	6 551 057	6 751 868	100.0%	+3.1%	-1.6%

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE SINES

Classes de carga	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (%)	Varição 2019/2018	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	13 712 891	17 465 885	17 498 570	18 504 698	14 245 618	36.6%	-23.0%	+1.3%
C. G. Fracionada	117 854	113 603	109 251	105 280	135 982	0.3%	+29.2%	+2.4%
Roll-On/Roll-Off	1 262	8 096	5 769	16 361	33 832	0.1%	+106.8%	-
Granéis Sólidos	5 849 939	5 862 787	6 360 998	5 185 623	3 159 664	8.1%	-39.1%	-11.0%
Granéis Líquidos	21 536 523	24 605 611	22 497 994	20 503 356	21 331 553	54.8%	+4.0%	-2.0%
Total	41 218 469	48 055 982	46 472 582	44 315 318	38 906 649	100.0%	-12.2%	-1.9%

Anexo 6 – Evolução Anual dos Principais Mercados de Importação – País / Mercadoria

TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO							
EVOLUÇÃO ANUAL DOS PAÍSES COM MAIOR VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS EM 2019							
PAÍS / PRINCIPAIS MERCADORIAS	2015	2016	2017	2018	2019	Δ% 2018 → 2019	Δ% média anual
E. U. A.	903 388	1 060 165	1 984 129	2 526 301	3 029 168	+19.9%	+41.6%
Coque e produtos petrolíferos refinados	500 417	567 920	1 147 417	983 171	1 336 652	+36.0%	+28.3%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	272 494	343 938	346 193	801 215	509 585	-36.4%	+24.3%
Outras mercadorias	130 477	148 307	490 519	741 915	1 182 931	+59.4%	-
Espanha	2 827 617	2 919 527	3 036 861	2 996 116	2 936 486	-2.0%	+1.0%
Coque e produtos petrolíferos refinados	956 888	936 853	1 107 407	934 905	933 998	-0.1%	-0.5%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível	645 691	665 403	572 599	620 600	551 253	-11.2%	-3.8%
Outras mercadorias	1 225 038	1 317 271	1 356 855	1 440 611	1 451 235	+0.7%	+4.3%
Nigéria	1 173 702	842 966	1 644 393	1 753 455	2 886 935	+64.6%	+33.6%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 173 124	842 966	1 642 332	1 751 660	2 886 736	+64.8%	+33.6%
Brasil	1 916 640	1 445 962	2 960 681	2 152 331	2 808 217	+30.5%	+11.9%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	720 754	508 171	1 037 495	951 529	1 208 648	+27.0%	+18.1%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	705 175	425 506	1 416 574	693 951	1 073 626	+54.7%	+12.6%
Outras mercadorias	490 711	512 285	506 612	506 851	525 943	+3.8%	+1.3%
Países Baixos	2 169 917	2 438 646	2 519 362	2 639 349	2 781 737	+5.4%	+5.9%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível	668 471	760 346	826 276	835 463	896 144	+7.3%	+6.9%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	243 073	238 335	257 664	272 759	303 062	+11.1%	+6.1%
Outras mercadorias	1 258 373	1 439 965	1 435 422	1 531 127	1 582 531	+3.4%	+5.3%
Rússia, Federação da	2 517 935	4 220 192	5 245 248	4 319 222	2 571 126	-40.5%	+0.5%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	2 102 548	3 989 370	4 685 094	3 599 150	1 705 998	-52.6%	-3.6%
Coque e produtos petrolíferos refinados	262 298	123 115	451 473	462 870	662 177	+43.1%	+39.4%
Outras mercadorias	153 089	107 707	108 681	257 202	202 951	-21.1%	+16.8%
Angola	3 184 685	2 806 254	780 047	2 029 325	2 356 205	+16.1%	-10.5%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	3 181 676	2 741 386	756 591	2 012 086	2 340 924	+16.3%	-10.5%
Outras mercadorias	3 009	64 868	23 456	17 239	15 281	-11.4%	-9.0%
Colômbia	5 403 009	4 811 543	4 768 846	3 920 058	2 029 607	-48.2%	-17.4%
Coque e produtos petrolíferos refinados	5 387 123	4 797 098	4 718 190	3 873 498	1 991 489	-48.6%	-17.7%
Outras mercadorias	15 886	14 445	50 656	46 560	38 118	-18.1%	+28.4%
Turquia	1 528 306	1 855 252	2 299 626	2 320 844	1 999 676	-13.8%	+7.3%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 237 257	1 561 988	1 856 046	1 666 847	1 252 596	-24.9%	+0.9%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	111 618	126 874	159 378	297 418	330 165	+11.0%	+40.6%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível	51 486	60 741	180 121	219 395	248 111	+13.1%	+58.5%
Outras mercadorias	127 945	105 649	104 081	137 184	168 804	+23.0%	+9.3%
Reino Unido	1 786 351	1 628 272	1 509 678	1 231 651	1 619 291	+31.5%	-4.6%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	721 427	641 469	732 681	683 785	530 394	-22.4%	-5.0%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	422 771	490 490	184 230	61 682	306 372	+396.7%	-21.6%
Outras mercadorias	642 153	496 313	592 767	486 184	782 525	+61.0%	+4.6%
Egipto	2 004 894	1 583 349	1 834 807	1 487 204	1 331 915	-10.4%	-8.5%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 955 789	1 526 498	1 715 985	1 396 611	1 243 964	-10.9%	-9.6%
Outras mercadorias	49 105	56 851	118 822	90 593	87 951	-2.9%	+15.2%
Bélgica	1 082 844	999 235	910 060	1 055 141	1 242 442	+17.8%	+3.6%
Coque e produtos petrolíferos refinados	543 501	478 361	345 934	369 834	580 316	+56.9%	-0.7%
Outras mercadorias	539 343	520 874	564 126	685 307	662 126	-3.4%	+7.2%
França	1 169 300	1 179 049	1 218 225	1 216 708	1 232 912	+1.3%	+1.4%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	716 044	643 318	891 776	855 525	745 908	-12.8%	+3.6%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	112 497	110 958	83 765	61 925	87 926	+42.0%	-10.3%
Outras mercadorias	340 759	424 773	242 684	299 258	399 078	+33.4%	-0.3%
Uruguai	640 368	849 391	807 246	1 231 128	1 205 556	-2.1%	+18.0%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	370 074	624 560	515 092	814 588	670 305	-17.7%	+14.5%
Outras mercadorias	270 294	224 831	292 154	416 540	535 251	+28.5%	+24.7%
Argélia	1 603 937	1 376 426	1 114 181	910 517	1 170 033	+28.5%	-10.4%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 464 270	1 189 917	941 172	754 766	1 049 756	+39.1%	-11.2%
Outras mercadorias	139 667	186 509	173 009	155 751	120 277	-22.8%	-4.4%
Ucrânia	1 120 119	898 869	928 488	1 050 912	1 147 293	+9.2%	+2.0%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	933 732	779 503	800 966	970 830	1 021 105	+5.2%	+4.2%
Outras mercadorias	186 387	119 366	127 522	80 082	126 188	+57.6%	-12.0%
Iraque	292 661	712 432	861 024	574 150	549 334	-4.3%	+6.5%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	292 661	712 432	861 024	574 150	549 334	-4.3%	+6.5%
Catar	172 997	297 521	502 432	697 876	486 761	-30.3%	+29.6%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	172 997	297 521	502 432	697 876	486 761	-30.3%	+29.6%
Marrocos	249 332	247 183	330 781	402 294	443 577	+10.3%	+18.4%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível	82 417	86 915	111 034	159 049	156 929	-1.3%	+21.5%
Outras mercadorias	166 915	160 268	219 747	243 245	286 648	+17.8%	+16.7%
Guiné Equatorial	627 919	283 177	1 117 005	1 091 755	419 690	-61.6%	+5.7%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	550 434	275 541	1 095 596	1 091 748	399 977	-63.4%	+7.9%
SOMA	32 375 921	32 455 411	36 373 120	35 606 337	34 247 961	-3.8%	+2.0%
% do Total Geral	82.8%	84.1%	86.3%	86.5%	84.3%	-2.6%	+0.6%
OUTROS PAÍSES	6 724 659	6 120 141	5 765 135	5 535 960	6 387 894	+15.4%	+15.4%
TOTAL GERAL	39 100 580	38 575 552	42 138 255	41 142 297	40 635 855	-1.2%	+1.4%

Anexo 6A - Principais Mercados de Importação – País / Mercadoria (2019)

VOLUME DE IMPORTAÇÕES EM 2019							Unidade: Toneladas
PRINCIPAIS PAÍSES DE ORIGEM (PARA OS PRINCIPAIS PORTOS)							
PAÍSES	LEIXÕES	AVEIRO	LISBOA	SETÚBAL	SINES	Total	
E. U. A.	26 080	47 832	477 386	374 010	2 103 860	3 029 168	
Gás natural					953 981	953 981	
Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes					615 152	615 152	
Espanha	991 995	347 028	728 793	344 582	272 221	2 936 486	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	144 607	88 333	400 384	20	157 376	790 720	
Produtos da silvicultura e da exploração florestal	18 512	39 386	323	4 340	42	287 708	
Nigéria	157		42		2 886 736	2 886 935	
Gás natural					2 369 640	2 369 640	
Petróleo bruto					517 096	517 096	
Brasil	798 587	307 137	901 549	110 806	689 492	2 808 217	
Petróleo bruto	402 179				671 447	1 073 626	
Cereais	46 247	247 068	514 437			807 752	
Rússia, Federação da	27 234	55 249	26 406	90 858	2 371 379	2 571 126	
Petróleo bruto					1 562 621	1 562 621	
Produtos petrolíferos refinados líquidos					496 487	496 487	
Angola	1 905 315		10 107		440 783	2 356 205	
Petróleo bruto	1 900 141				440 783	2 340 924	
Colômbia			1 899	36 219	1 991 489	2 029 607	
Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes					1 991 489	1 991 489	
Turquia	55 065	489 361	4 992	122 133	1 328 125	1 999 676	
Petróleo bruto					1 252 596	1 252 596	
Reino Unido	358 811	224 423	309 817	144 905	429 504	1 619 291	
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	281 863	3 533	96 853	24 855	76	530 394	
Cereais	22 114	81 948	187 403	4 332		305 358	
Petróleo bruto	20				259 649	259 669	
Egipto	1 064 014	11 065	5 061	49 459	202 316	1 331 915	
Petróleo bruto	1 041 763				202 201	1 243 964	
Bélgica	203 225	213 496	65 194	203 090	557 437	1 242 442	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	17 461	116 635	22 950		422 897	579 943	
França	420 719	119 168	433 839	70 506	179 932	1 232 912	
Cereais	328 387	12 454	380 182	11 179	2 500	738 902	
Uruguai	539 910	33 796	13	628 376	3 461	1 205 556	
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)	539 910	33 796		96 599		670 305	
Outras mercadorias n.e. (N/D)				289 073		289 073	
Argélia	82 484		89 150	2 697	995 702	1 170 033	
Petróleo bruto	80 302				914 024	994 326	
Ucrânia	71 392	586 719	479 260	9 922		1 147 293	
Cereais	66 865	506 964	367 126			940 955	
Iraque					549 334	549 334	
Petróleo bruto					549 334	549 334	
Catar					486 761	486 761	
Gás natural					486 761	486 761	
Marrocos	135 058	11 033	41 022	131 879	57 305	443 577	
Guiné Equatorial	399 978			1	19 711	419 690	
Congo	30 526		329		357 066	387 921	
Bulgária	31 651	145 611	196 301	116		373 679	
Itália	14 054	89 940	12 511	95 536	158 259	370 300	
Alemanha	61 210	72 719	36 928	124 553	62 478	366 671	
Roménia	864	60 722	245 177	1 355		314 606	
Noruega	28 894	6 641	29 507	13 247	225 093	311 371	
Suécia	60 372	9 703	49 073	8 384	127 827	301 467	
Camarões	265 102		1 312			284 314	
Arábia Saudita	49 602				207 453	257 055	
China, República Popular da	30 255		19	35 451	176 895	242 620	
Trindade e Tobago		78 365	4 697		158 825	242 013	
Índia	20 250			14 446	202 879	237 575	
Canadá	10 548		221 084		2 304	233 936	
Finlândia	10 726	5 762	16 671	38 593	83 083	199 945	
Irlanda	86 071		39 190	30 848		158 418	
Israel	12 760	48 381		72 846	5 227	139 214	
Argentina	188		78 987		8 354	130 970	
Gana	1 151		21		126 449	127 621	
Moçambique	30 195		91 133	13		121 341	
Singapura	213			19 999	90 324	110 536	
Venezuela	79 796			27 296		107 092	
Costa Rica				105 200		105 200	
Dinamarca	43 463	25 415	17 944	9 315	980	104 107	
Coreia (Sul), República da	62 652			26 304	12 282	101 238	
Resto do Mundo	163 344	158 983	270 122	149 685	313 077	1 058 684	
Total	8 173 911	3 148 549	4 885 536	3 092 630	17 884 403	37 854 118	

Anexo 7 - Evolução Anual dos Principais Mercados de Exportação – País / Mercadoria

TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

EVOLUÇÃO ANUAL DOS PAÍSES COM MAIOR VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS EM 2019

PAÍS / PRINCIPAIS MERCADORIAS	2015	2016	2017	2018	2019	Δ% 2018 → 2019	Δ% média anual
Países Baixos	2 330 967	2 393 404	2 774 099	2 594 262	3 326 470	+28.2%	+8.6%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	431 285	513 596	513 389	511 471	591 874	+15.7%	+6.5%
Coque e produtos petrolíferos refinados	627 994	490 218	490 282	362 416	526 764	+45.3%	-6.4%
Outras mercadorias	1 271 688	1 389 590	1 770 428	1 720 375	2 207 832	+28.3%	+14.4%
Reino Unido	1 679 933	1 638 202	1 845 986	2 104 173	2 217 408	+5.4%	+8.5%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	227 630	324 153	388 888	379 873	365 462	-3.8%	+10.5%
Outras mercadorias	1 452 303	1 314 049	1 457 098	1 724 300	1 851 946	+7.4%	+8.1%
Espanha	3 014 896	2 695 582	2 379 432	2 738 464	2 002 470	-26.9%	-7.5%
Coque e produtos petrolíferos refinados	2 268 626	1 848 597	1 510 365	1 563 267	1 123 036	-28.2%	-14.8%
Outras mercadorias	746 270	846 985	869 067	1 175 197	879 434	-25.2%	+6.8%
E. U. A.	1 407 800	1 699 176	1 955 730	1 828 716	1 804 924	-1.3%	+5.5%
Coque e produtos petrolíferos refinados	1 069 832	1 055 706	1 313 609	1 279 835	1 276 073	-0.3%	+5.5%
Outras mercadorias	337 968	643 470	642 121	548 881	528 851	-3.6%	+5.5%
Marrocos	1 211 393	1 508 677	1 372 677	1 107 319	1 430 515	+29.2%	+0.3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	402 904	774 874	468 086	281 702	360 447	+28.0%	-12.1%
Outras mercadorias	808 489	733 803	904 591	825 617	1 070 068	+29.6%	+7.4%
França	982 428	844 903	815 233	818 600	917 367	+12.1%	-1.8%
Coque e produtos petrolíferos refinados	667 471	546 073	399 155	272 559	331 308	+21.6%	-20.4%
Outros produtos minerais não metálicos	49 791	54 879	144 584	240 055	260 211	+8.4%	+75.3%
Outras mercadorias	265 166	243 951	271 494	305 986	325 848	+6.5%	+6.7%
Bélgica	523 444	608 582	525 981	549 158	738 066	+34.4%	+6.5%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustíveis	155 045	160 694	151 151	161 045	234 007	+45.3%	+9.7%
Coque e produtos petrolíferos refinados	120 078	211 206	130 306	135 702	123 358	-9.1%	-4.7%
Outras mercadorias	248 321	236 682	244 524	252 411	380 701	+50.8%	+11.0%
Alemanha	680 681	632 442	682 771	718 703	706 608	-1.7%	+2.0%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	284 286	235 562	203 201	231 968	171 351	-26.1%	-9.8%
Outras mercadorias	396 395	396 880	479 570	486 735	535 257	+10.0%	+8.4%
Itália	488 119	559 133	790 781	750 543	644 807	-14.1%	+8.2%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	202 798	210 937	271 356	227 199	267 374	+17.7%	+6.4%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	113 443	120 835	107 127	130 691	116 232	-11.1%	+1.3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	41 466	67 947	218 344	63 677	42 274	-33.6%	-0.3%
Outras mercadorias	130 412	159 414	193 954	328 976	218 927	-33.5%	+19.1%
Turquia	308 631	432 585	387 571	442 238	600 236	+35.7%	+15.0%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	118 274	204 449	206 038	159 628	230 369	+44.3%	+10.4%
Outras mercadorias	190 357	228 136	181 533	282 610	369 867	+30.9%	+18.7%
Angola	1 091 798	797 987	815 644	621 485	566 081	-8.9%	-15.1%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	492 584	340 565	357 222	270 157	266 851	-1.2%	-14.4%
Outras mercadorias	599 214	457 422	458 422	351 328	299 230	-14.8%	-15.6%
Cabo Verde	441 690	500 165	481 725	485 653	521 042	+7.3%	+3.0%
Outros produtos minerais não metálicos	267 362	316 401	284 071	270 831	315 638	+16.5%	+1.8%
Outras mercadorias	174 328	183 764	197 654	214 822	205 404	-4.4%	+4.9%
China, Republica Popular da	533 783	545 080	579 895	421 532	388 347	-7.9%	-8.1%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	300 798	246 701	212 694	258 103	241 749	-6.2%	-4.2%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	29 402	72 576	124 744	56 085	47 848	-14.7%	+3.1%
Outras mercadorias	203 583	225 803	242 457	107 344	98 750	-8.0%	-17.8%
Grécia	74 505	118 829	141 978	225 193	378 648	+68.1%	+64.7%
Coque e produtos petrolíferos refinados	3 245	6 735	62 439	62 341	124 197	+99.2%	-
Outras mercadorias	71 260	112 094	79 539	162 852	254 451	+56.2%	+42.9%
Camarões	119 672	39 887	454 851	354 629	287 901	-18.8%	+33.2%
Outros produtos minerais não metálicos	106 255	23 415	443 377	341 515	278 181	-18.5%	+36.7%
Outras mercadorias	13 417	16 472	11 474	13 114	9 720	-25.9%	-8.1%
Irlanda	162 672	210 778	247 425	240 532	280 424	+16.6%	+12.6%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	84 366	113 341	107 702	110 287	143 969	+30.5%	+11.1%
Outras mercadorias	78 306	97 437	139 723	130 245	136 455	+4.8%	+14.0%
Guiné-Bissau	205 708	240 293	261 917	268 946	259 371	-3.6%	+5.7%
Outros produtos minerais não metálicos	85 557	91 394	97 798	109 734	102 059	-7.0%	+5.4%
Outras mercadorias	120 151	148 899	164 119	159 212	157 312	-1.2%	+5.8%
Egipto	184 351	173 829	150 389	124 285	231 581	+86.3%	+2.6%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	50 396	41 670	66 772	51 620	63 644	+23.3%	+6.9%
Outras mercadorias	133 955	132 159	83 617	72 665	167 937	+131.1%	+0.7%
Finlândia	181 801	200 675	146 993	190 941	228 597	+19.7%	+4.5%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	134 096	162 152	123 819	139 732	172 170	+23.2%	+3.7%
Outras mercadorias	47 705	38 523	23 174	51 209	56 427	+10.2%	+7.2%
Noruega	173 368	168 010	158 834	164 514	220 338	+33.9%	+5.3%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	59 052	50 367	63 686	57 926	117 396	+102.7%	+20.5%
Outras mercadorias	114 316	117 643	95 148	106 588	102 942	-3.4%	-3.1%
SOMA	15 797 640	16 008 219	16 969 912	16 749 886	17 751 201	+6.0%	+2.8%
% do Total Geral	65.6%	70.9%	74.8%	80.9%	85.7%	+6.0%	+6.9%
OUTROS PAÍSES	8 298 167	6 583 976	5 719 569	3 966 769	2 960 501	-25.4%	-
TOTAL GERAL	24 095 807	22 592 195	22 689 481	20 716 655	20 711 702	-0.0%	-3.8%

Anexo 7A - Principais Mercados de Exportação – País / Mercadoria (2019)

VOLUME DE EXPORTAÇÕES EM 2019 PRINCIPAIS PAÍSES DE DESTINO (PARA OS PRINCIPAIS PORTOS)							Unidade: Toneladas
PAÍSES	LEIXÕES	AVEIRO	LISBOA	SETÚBAL	SINES	Total	
Países Baixos	1 365 120	264 584	455 101	384 200	649 206	3 326 470	
Pasta, papel e seus artigos	170 153	54 317	19 365	58 246	44 939	526 832	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	105 159		23		355 244	460 426	
Produtos químicos orgânicos de base	136 169	131 425	7 052	1 286	128 004	403 936	
Reino Unido	521 584	275 799	331 150	714 180	255 591	2 217 408	
Cimento, cal e gesso	25		213 021	98 608		318 813	
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira tra	166 775	36 980		87 695	96	291 546	
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	15 383	69 929	3 324	32 344	120 133	281 042	
Espanha	463 340	22 375	145 180	158 919	918 065	2 002 470	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	310 488		2 225		659 477	972 190	
E. U. A.	281 293		17 799	28	1 505 804	1 804 924	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	19 827				1 256 246	1 276 073	
Marrocos	333 703	70 290	378 396	141 492	347 098	1 430 515	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	22 327		142		318 515	340 984	
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira tra	122 358		4 179	124 000	5 573	256 566	
França	65 902	46 222	106 863	168 848	402 426	917 367	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	14 011			3	196 724	210 738	
Cimento, cal e gesso		10 534	64 107	120 539		200 977	
Bélgica	238 244	60 847	10 196	86 558	333 008	738 066	
Produtos químicos orgânicos de base	83 329	45 920		24	89 175	218 448	
Alemanha	54 523	76 711	9 534	215 508	248 583	706 608	
Produtos da indústria automóvel				187 838	21	187 859	
Pasta, papel e seus artigos		62 651		1 499	3 601	164 330	
Finlândia	11 952	32 099	67	179 761	158	228 597	
Minérios metálicos não ferrosos e seus concentrados, excepto minérios de urânio e de tório				172 170		172 170	
Noruega	38 513	271	29	124 841	56 684	220 338	
Minérios metálicos não ferrosos e seus concentrados, excepto minérios de urânio e de tório				117 386		117 386	
Suécia	47 706	37 979	6 147	20 496		199 287	
Pasta, papel e seus artigos	231					86 703	
Polónia	734	56 273	1 995	4 653	5 162	166 762	
Pasta, papel e seus artigos		48 156				146 101	
Gibraltar	161 898				4 399	166 297	
Produtos petrolíferos refinados líquidos	161 898					161 898	
México	6 548	9 708	5 080		139 231	160 567	
Produtos químicos orgânicos de base	64				76 291	76 355	
Dinamarca	53 523	33 520	9 722	15 794	21 161	133 720	
Outros resíduos e matérias-primas secundárias	5 831	31 355		8 094	21 161	66 441	
Brasil	17 622		10 206		105 724	133 552	
Argélia	35 695	9 006	18 393	30 672	4 660	123 621	
Israel	51 584		5 861	10 950	41 859	120 811	
Togo	257		47 043		55 368	102 668	
África do Sul	30 585		22 716	53	41 391	94 745	
Canadá	21 789		6 568		64 008	92 365	
Costa do Marfim	6 649	523	3 230	74 892	4 324	89 618	
Guiné	1 586		79 502		539	81 627	
São Tomé e Príncipe	21 682		52 123	249		74 054	
Colômbia	4 148	29 610	15 664		6 586	56 008	
Mauritânia	2 114	40 770	477	3 002	5 191	51 554	
Emirados Árabes Unidos	12 396		3 625	213	35 147	51 381	
Haiti	80	50 255	107			50 442	
Dominicana, República	11 390	27 513	232	147	8 271	47 553	
Tunísia	19 527	5 618	1 360	5 783	4 430	46 860	
Singapura	2 719		1 830	258	42 006	46 813	
Panamá	3 007		946		42 428	46 381	
Senegal	10 758		14 721		13 946	39 425	
Cuba	123		36 884			37 007	
Moçambique	34 595		2 299	20		36 914	
Malta	31 322		4 077	328		35 727	
Porto Rico	967		513		33 000	34 480	
Índia	10 824		13 779	32	6 916	31 551	
Bulgária	284			29 872		30 156	
Resto do Mundo	1 046 894	418 257	1 316 374	678 090	899 210	4 643 366	
Total	5 024 798	1 568 230	3 135 789	3 049 839	6 393 589	20 711 702	

Anexo 8 - Principais Mercadorias Embarcadas em Cabotagem Continental por Porto - 2019

Classe de Carga / Mercadorias Embarcadas	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL
Graneis Sólidos				7 030		108 513		115 543
Outros produtos minerais não metálicos						108 513		108 513
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório				7 030				7 030
Graneis Líquidos		1 224 904	12 732		150 095	55	1 739 143	3 126 929
Coque e produtos petrolíferos refinados		1 224 904	12 732		103 424	17	1 679 129	3 020 206
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural							60 014	60 014
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear					46 671	36		46 707
Mercadorias não identificáveis						2		2
C. G. Contentorizada		72 866		106 868	466	1 398	260 402	442 000
Desconhecidas							258 375	258 375
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados		5 840		105 580	79	45	248	111 792
Produtos alimentares, bebidas e tabaco		25 434		912	99	308	347	27 100
Outros produtos minerais não metálicos		7 906			104	47	74	8 131
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento		6 594			34	1		6 629
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos		5 426						5 426
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear		4 129		27	112	267	45	4 580
Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto		4 400						4 400
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca		3 054			16	162	968	4 200
Material de transporte		3 236					7	3 243
Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios		2 244			2	164	11	2 421
Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro		1 617		22		23	109	1 771
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório		1 171			18		141	1 330
Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.		1 234				1	77	1 312
Mercadorias não identificáveis				327	2	380		709
Coque e produtos petrolíferos refinados		491						491
Mercadorias transportadas no contexto de uma mudança de carácter privado ou profissional; bagagem e artigos que acompanham os viajantes; veículos a motor transportados para reparação; outros bens não mercantis n.e.		90						90
C. G. Fracionada	2 925	2 227	4 303		188			9 643
Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios	2 903	2 011	244		188			5 346
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados			4 059					4 059
Outros produtos minerais não metálicos		165						165
Material de transporte		35						35
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	22							22
Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto		16						16
TOTAL	2 925	1 299 997	17 035	113 898	150 749	109 966	1 999 545	3 694 115

Anexo 9 - Principais Mercadorias Desembarcadas em Cabotagem Continental por Porto - 2019

Classe de Carga / Mercadorias Desembarcadas	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL
Graneis Sólidos	17 916	60 442	32 053		12 995		123 406
Outros produtos minerais não metálicos	17 916	60 442	32 053				110 411
Mercadorias não identificáveis					11 816		11 816
Coque e produtos petrolíferos refinados					1 179		1 179
Graneis Líquidos		853 643	237 541	704 418	101 050	1 152 001	3 048 653
Coque e produtos petrolíferos refinados		794 529	237 541	704 418	96 474	1 152 001	2 984 963
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural		59 114					59 114
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear					4 414		4 414
Mercadorias não identificáveis					162		162
C. G. Contentorizada		370 835		5 077	5 402	66 685	447 999
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados		114 463		817	36	557	115 873
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear		86 870		705	745	634	88 954
Desconhecidas						57 774	57 774
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento		46 542		447		661	47 650
Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro		42 578				249	42 827
Produtos alimentares, bebidas e tabaco		15 562		659	162	4 651	21 034
Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios		13 875		84	145	708	14 812
Material de transporte		14 046		51		480	14 577
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca		9 899		474	26	80	10 479
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos		9 152			71	51	9 274
Outros produtos minerais não metálicos		7 969		360		242	8 571
Mercadorias não identificáveis				597	4 035		4 632
Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto		3 631					3 631
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório		2 641		545	141	91	3 418
Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.		2 587			41	429	3 057
Mercadorias transportadas no contexto de uma mudança de carácter privado ou profissional; bagagem e artigos que acompanham os viajantes; veículos a motor transportados para reparação; outros bens não mercantis n.e.		830		25		31	886
Outras mercadorias n.e.				313			313
Coque e produtos petrolíferos refinados		190				47	237
C. G. Fracionada	244	1 097	1 830	198			3 369
Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios	244	838	1 830				2 912
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento		259					259
Material de transporte				160			160
Coque e produtos petrolíferos refinados				22			22
Mercadorias não identificáveis				16			16
Roll-On/Roll-Off				65			65
Material de transporte				65			65
TOTAL	18 160	1 286 017	271 424	709 758	119 447	1 218 686	3 623 492

Anexo 10 - Cabotagem Insular por Região Autónoma – Evolução Anual e Tipologia de Carga

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

EVOLUÇÃO ANUAL

Porto Declarante \ Ano	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura (%) 2019	Variação 2018→2019	Δ% média anual
Leixões	294 535	336 009	312 875	325 820	316 883	29.2%	-2.7%	+1.1%
Aveiro	4 339	0	0	0	0	0.0%	-	-
Lisboa	440 530	425 589	475 088	473 221	488 885	45.0%	+3.3%	+3.2%
Setúbal	53 844	70 706	60 479	61 721	76 136	7.0%	+23.4%	+5.7%
Sines	188 953	201 771	185 987	207 549	203 559	18.7%	-1.9%	+1.8%
Portimão	0	0	0	654	519	0.0%	-20.6%	-
TOTAL	982 201	1 034 075	1 034 429	1 068 965	1 085 982	100.0%	+1.6%	+2.4%
Δ % Anual	-1.2%	+5.3%	+0.0%	+3.3%	+1.6%	-	-	-

TIPOLOGIA DE CARGA

Porto Declarante \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2019
Leixões	91 878	0	210 081	14 916	8	316 883	29.2%
Lisboa	0	17 103	451 363	20 419	0	488 885	45.0%
Setúbal	0	72 866	0	3 270	0	76 136	7.0%
Sines	203 559	0	0	0	0	203 559	18.7%
Portimão	0	0	0	0	519	519	0.0%
TOTAL	295 437	89 969	661 444	38 605	527	1 085 982	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga	27.2%	8.3%	60.9%	3.6%	0.0%	100.0%	-

REGIÃO AUTÓNOMA DA AÇORES

EVOLUÇÃO ANUAL

Porto Declarante \ Ano	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura (%) 2019	Variação 2018→2019	Δ% média anual
Leixões	304 090	347 505	322 995	352 754	397 249	30.0%	+12.6%	+5.7%
Aveiro	38 682	36 531	9 010	0	0	0.0%	-	-
Lisboa	527 345	531 709	568 162	614 985	653 694	49.3%	+6.3%	+6.0%
Setúbal	1 384	35 355	21 102	21 297	25 982	2.0%	+22.0%	+19.0%
Sines	217 259	222 452	238 874	233 516	232 607	17.6%	-0.4%	+1.8%
Faro	23 402	30 130	78 589	47 061	15 855	1.2%	-66.3%	+0.5%
TOTAL	1 112 162	1 203 682	1 238 732	1 269 613	1 325 387	100.0%	+4.4%	+4.1%
Δ % Anual	-1.9%	+8.2%	+2.9%	+2.5%	+4.4%	-	-	-

TIPOLOGIA DE CARGA

Porto Declarante \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2019
Leixões	48 951	0	339 240	9 058	0	397 249	30.0%
Lisboa	0	93 312	546 972	13 410	0	653 694	49.3%
Setúbal	0	24 831	0	277	874	25 982	2.0%
Sines	232 607	0	0	0	0	232 607	17.6%
Faro	0	0	0	15 855	0	15 855	1.2%
TOTAL	281 558	118 143	886 212	38 600	874	1 325 387	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga	21.2%	8.9%	66.9%	2.9%	0.1%	100.0%	-

Anexo 11 – Evolução do Número de Escalas e do Volume e Dimensão Média dos Navios

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR PORTO DO CONTINENTE

Porto	2015	2016	2017	2018	2019	Estrutura % 2019	Variação 2018 → 2019	Δ% média anual
Viana do Castelo	180	179	213	164	175	1.7%	+6.7%	-1.4%
Leixões	2 619	2 625	2 597	2 504	2 529	24.2%	+1.0%	-1.2%
Douro	23	21	27	17	21	0.2%	+23.5%	-3.6%
Aveiro	1 023	1 038	1 064	1 124	1 042	10.0%	-7.3%	+1.2%
Figueira da Foz	493	523	498	474	462	4.4%	-2.5%	-2.2%
Lisboa	2 590	2 283	2 539	2 352	2 547	24.4%	+8.3%	-0.1%
Setúbal	1 581	1 620	1 398	1 460	1 461	14.0%	+0.1%	-2.6%
Sines	2 162	2 405	2 208	2 096	2 115	20.2%	+0.9%	-1.8%
Faro	81	31	18	36	28	0.3%	-22.2%	-25.1%
Portimão	57	55	90	98	72	0.7%	-26.5%	+10.5%
Total	10 809	10 780	10 652	10 325	10 452	100.0%	+1.2%	-1.1%
Variação anual	+1.9%	-0.3%	-1.2%	-3.1%	+1.2%	---		

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE ARQUEAÇÃO BRUTA DOS NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS DO CONTINENTE

Unidade: 10³

Porto	2015	2016	2017	2018	2019	% Estrutura 2019	Variação 2018 → 2019	Δ% média anual
Viana do Castelo	879	777	925	858	790	0.4%	-7.9%	-1.1%
Leixões	35 101	32 618	33 367	34 263	35 131	17.2%	+2.5%	+0.5%
Douro	32	30	39	23	32	0.0%	+35.8%	-2.2%
Aveiro	4 562	5 072	5 592	6 172	5 828	2.8%	-5.6%	+6.9%
Figueira da Foz	1 619	1 817	1 756	1 643	1 626	0.8%	-1.0%	-0.9%
Lisboa	51 039	46 217	50 174	49 023	52 176	25.5%	+6.4%	+1.0%
Setúbal	23 494	22 486	22 329	24 062	22 024	10.8%	-8.5%	-0.6%
Sines	80 033	94 674	90 184	87 566	85 518	41.8%	-2.3%	+0.4%
Faro	325	125	81	123	89	0.0%	-27.7%	-31.3%
Portimão	849	816	1 578	1 726	1 291	0.6%	-25.2%	+15.9%
Total	197 933	204 632	206 025	205 461	204 506	100.0%	-0.5%	+0.7%
Variação anual	+10.8%	+3.4%	+0.7%	-0.3%	-0.5%	---		

EVOLUÇÃO DA DIMENSÃO MÉDIA DOS NAVIOS

Porto	2015	2016	2017	2018	2019	Variação 2018 → 2019	Δ% média anual
Viana do Castelo	4 885	4 338	4 342	5 233	4 515	-13.7%	+0.3%
Leixões	13 402	12 426	12 848	13 683	13 891	+1.5%	+1.7%
Douro	1 391	1 415	1 434	1 376	1 512	+9.9%	+1.4%
Aveiro	4 459	4 887	5 256	5 491	5 593	+1.9%	+5.8%
Figueira da Foz	3 284	3 473	3 527	3 467	3 520	+1.5%	+1.4%
Lisboa	19 706	20 244	19 761	20 843	20 485	-1.7%	+1.1%
Setúbal	14 860	13 880	15 972	16 481	15 074	-8.5%	+2.0%
Sines	37 018	39 366	40 844	41 778	40 434	-3.2%	+2.3%
Faro	4 012	4 047	4 479	3 430	3 190	-7.0%	-5.8%
Portimão	14 891	14 840	17 536	17 617	17 929	+1.8%	+5.5%
Total	18 312	18 983	19 341	19 899	19 566	-1.7%	+1.8%
Variação anual	-	+3.7%	+1.9%	+2.9%	-1.7%	-	-

Anexo 12 - Movimento de Navios – Número de Escalas por País de Registo e Tráfego

**NÚMERO DE ESCALAS EM 2019 POR PAÍS DE REGISTO DOS NAVIOS
E NATUREZA DO TRÁFEGO**

PAÍS DE REGISTO	Nacional		Internacional		Total		% Acc
Portugal	838	25.3%	579	8.1%	1 417	13.6%	13.6%
Malta	301	9.1%	866	12.1%	1 167	11.2%	24.7%
Antígua e Barbuda	309	9.3%	717	10.0%	1 026	9.8%	34.5%
Países Baixos (Holanda)	277	8.4%	581	8.1%	858	8.2%	42.7%
Chipre	354	10.7%	455	6.4%	809	7.7%	50.5%
Panamá	40	1.2%	703	9.8%	743	7.1%	57.6%
Libéria	149	4.5%	590	8.3%	739	7.1%	64.7%
Espanha	368	11.1%	79	1.1%	447	4.3%	68.9%
Marshall, Ilhas	45	1.4%	376	5.3%	421	4.0%	73.0%
Itália	112	3.4%	241	3.4%	353	3.4%	76.3%
Baamas	89	2.7%	233	3.3%	322	3.1%	79.4%
Reino Unido	78	2.4%	214	3.0%	292	2.8%	82.2%
Hong Kong	62	1.9%	124	1.7%	186	1.8%	84.0%
Singapura	18	0.5%	151	2.1%	169	1.6%	85.6%
Gibraltar	19	0.6%	146	2.0%	165	1.6%	87.2%
Alemanha	8	0.2%	91	1.3%	99	0.9%	88.1%
Irlanda	12	0.4%	77	1.1%	89	0.9%	89.0%
Barbados	22	0.7%	61	0.9%	83	0.8%	89.8%
Bélgica	23	0.7%	55	0.8%	78	0.7%	90.5%
Bermudas	4	0.1%	72	1.0%	76	0.7%	91.3%
Grécia	4	0.1%	61	0.9%	65	0.6%	91.9%
Dinamarca	2	0.1%	48	0.7%	50	0.5%	92.4%
Cook, Ilhas	7	0.2%	35	0.5%	42	0.4%	92.8%
Restantes países	165	5.0%	591	8.3%	756	7.2%	100.0%
Total	3 306	100.0%	7 146	100.0%	10 452	100.0%	-

Anexo 13 - Movimento de Navios – Evolução do Número de Escalas por Tipologia de Navio e Dimensão

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR TIPOLOGIA E DIMENSÃO (GT) DOS NAVIOS

Tipologia / Dimensão	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% 2019	Variação 2018 → 2019	Δ% média anual
☐ Carga geral	3 961	3 870	3 656	3 552	3 515	3 483	+33.3%	-0.9%	-2.7%
< 2 000	237	201	213	200	137	184	+5.3%	+34.3%	-6.7%
2 000 a 4 999	2 578	2 341	2 221	2 210	2 211	2 159	+62.0%	-2.4%	-3.1%
5 000 a 9 999	805	923	834	669	670	650	+18.7%	-3.0%	-6.3%
10 000 a 19 999	193	194	178	196	223	201	+5.8%	-9.9%	+2.1%
20 000 a 39 999	115	154	173	225	220	236	+6.8%	+7.3%	+14.5%
40 000 a 49 999	23	23	13	18	17	13	+0.4%	-23.5%	-9.8%
50 000 a 79 999	9	34	24	34	35	39	+1.1%	+11.4%	+18.4%
80 000 a 99 999					2	1	+0.0%	-50.0%	-
Outra	1						+0.0%	-	-
☐ Contentores	3 374	3 514	3 685	3 544	3 148	3 233	+30.9%	+2.7%	-1.6%
2 000 a 4 999	113	122	164	216	94	43	+1.3%	-54.3%	-8.5%
5 000 a 9 999	1 491	1 477	1 683	1 558	1 314	1 226	+37.9%	-6.7%	-3.7%
10 000 a 19 999	646	484	498	596	654	894	+27.7%	+36.7%	+8.9%
100 000 a 199 999	101	82	106	107	124	87	+2.7%	-29.8%	+1.6%
20 000 a 39 999	470	719	476	356	339	376	+11.6%	+10.9%	-10.5%
40 000 a 49 999	95	111	102	60	70	68	+2.1%	-2.9%	-9.9%
50 000 a 79 999	412	441	494	437	338	290	+9.0%	-14.2%	-6.8%
80 000 a 99 999	46	78	162	214	213	247	+7.6%	+16.0%	+36.6%
> 199 999					2	2	+0.1%	+0.0%	-
☐ Granéis líquidos	2 106	2 123	2 118	2 162	2 178	2 300	+22.0%	+5.6%	+1.6%
< 2 000	29	15	14	6	3	4	+0.2%	+33.3%	-139.8%
2 000 a 4 999	901	878	888	930	926	940	+40.9%	+1.5%	+1.2%
5 000 a 9 999	319	296	298	284	325	374	+16.3%	+15.1%	+3.2%
10 000 a 19 999	429	466	458	468	454	474	+20.6%	+4.4%	+1.2%
100 000 a 199 999	13	21	23	30	39	58	+2.5%	+48.7%	+37.9%
20 000 a 39 999	225	270	217	253	269	273	+11.9%	+1.5%	+3.2%
40 000 a 49 999	26	7	22	17	17	24	+1.0%	+41.2%	+2.3%
50 000 a 79 999	65	69	111	88	69	59	+2.6%	-14.5%	-2.0%
80 000 a 99 999	99	101	87	86	76	94	+4.1%	+23.7%	-3.1%
☐ Granéis sólidos	380	469	437	424	484	473	+4.5%	-2.3%	+3.3%
< 2 000	1	1	2		1		+0.0%	-100.0%	-
2 000 a 4 999	31	54	51	61	67	49	+10.4%	-26.9%	+8.0%
5 000 a 9 999	70	54	57	38	39	32	+6.8%	-17.9%	-14.6%
10 000 a 19 999	54	60	53	65	81	100	+21.1%	+23.5%	+14.0%
100 000 a 199 999	1					1	+0.2%	-	-
20 000 a 39 999	162	202	189	169	201	204	+43.1%	+1.5%	+2.9%
40 000 a 49 999	28	53	44	53	65	68	+14.4%	+4.6%	+15.1%
50 000 a 79 999	5	4	5	2	3	3	+0.6%	+0.0%	-12.1%
80 000 a 99 999	28	41	36	36	27	16	+3.4%	-40.7%	-9.2%
⊕ Navios de Cruzeiro	435	451	459	530	514	483	+4.6%	-6.0%	+3.0%
⊕ Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	10	14	18	24	24	6	+0.1%	-75.0%	+2.9%
⊕ Transporte especializado (carga seca)	327	352	388	406	443	459	+4.4%	+3.6%	+7.2%
⊕ Batelão sem propulsão para cargas secas	8	8	8	9	14	12	+0.1%	-14.3%	+12.4%
⊕ Outro	7	8	11	1	5	3	+0.0%	-40.0%	-18.8%
Grand Total	10 608	10 809	10 780	10 652	10 325	10 452	+100.0%	+1.2%	-0.6%

Anexo 14 - Escalas por Dimensão e Tipo de Navio em 2019

NÚMERO DE ESCALAS POR ESCALÃO DE ARQUEAÇÃO BRUTA E TIPO DE NAVIO EM 2019

Escalão de Arqueação Bruta	Carga geral	Conten- tores	Granéis líquidos	Granéis sólidos	Navios de Cruzeiro	Transporte especializa- do (carga seca)	Batelão sem propulsão para cargas	Passageiro s (Exclui Navios de Cruzeiro)	Outro	Total Geral
< 2 000	184		4		24	3	10	2		227
2 000 a 4 999	2 159	43	940	49	40	163	2	1	1	3 398
5 000 a 9 999	650	1 226	374	32	27	21			2	2 332
10 000 a 19 999	201	894	474	100	31	11		2		1 713
20 000 a 39 999	236	376	273	204	97	102				1 288
40 000 a 49 999	13	68	24	68	44	117				334
50 000 a 79 999	39	290	59	3	89	42				522
80 000 a 99 999	1	247	94	16	41					399
100 000 a 199 999		87	58	1	90					236
> 199 999		2								2
Outra								1		1
Total Geral	3 483	3 233	2 300	473	483	459	12	6	3	10 452

% NÚMERO DE ESCALAS POR ESCALÃO DE ARQUEAÇÃO BRUTA E TIPO DE NAVIO EM 2019

Escalão de Arqueação Bruta	Carga geral	Conten- tores	Granéis líquidos	Granéis sólidos	Navios de Cruzeiro	Transporte especializa- do (carga seca)	Batelão sem propulsão para cargas	Passageiro s (Exclui Navios de Cruzeiro)	Outro	Total Geral
< 2 000	1.8%		0.0%		0.2%	0.0%	0.1%	0.0%		2.2%
2 000 a 4 999	20.7%	0.4%	9.0%	0.5%	0.4%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	32.5%
5 000 a 9 999	6.2%	11.7%	3.6%	0.3%	0.3%	0.2%			0.0%	22.3%
10 000 a 19 999	1.9%	8.6%	4.5%	1.0%	0.3%	0.1%		0.0%		16.4%
20 000 a 39 999	2.3%	3.6%	2.6%	2.0%	0.9%	1.0%				12.3%
40 000 a 49 999	0.1%	0.7%	0.2%	0.7%	0.4%	1.1%				3.2%
50 000 a 79 999	0.4%	2.8%	0.6%	0.0%	0.9%	0.4%				5.0%
80 000 a 99 999	0.0%	2.4%	0.9%	0.2%	0.4%					3.8%
100 000 a 199 999		0.8%	0.6%	0.0%	0.9%					2.3%
> 199 999		0.0%								0.0%
Outra								0.0%		0.0%
Total Geral	33.3%	30.9%	22.0%	4.5%	4.6%	4.4%	0.1%	0.1%	0.0%	100.0%



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

SEDE

Palácio Coimbra
Rua de Santa Apolónia, 53
1100-468 Lisboa

Tel: (+351) 211 025 800

E-mail: geral@amt-autoridade.pt

www.amt-autoridade.pt