

TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS



# ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

## RELATÓRIO DE JANEIRO DE 2022



**Notas:**

1. Os dados estatísticos considerados no presente relatório foram fornecidos pelas Administrações Portuárias até ao dia 17 de março de 2022, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT;
2. Alguns dados, principalmente relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção num dos meses seguintes, nomeadamente os relativos ao porto de Lisboa, e em particular a repartição de contentores entre tráfego de *transhipment* e com o *hinterland*;
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva Comunitária 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de abril de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva;
4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reshipe* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias;
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o respetivo movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03);
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório sob a referência 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), são calculados com base num modelo de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, refletindo a variação média anual entre os pontos extremos ajustados.



## ÍNDICE

<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>2. CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO MÊS DE JANEIRO DE 2022.....</b>	<b>9</b>
<b>3. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO .....</b>	<b>13</b>
<b>3.1. Movimento Geral de Carga .....</b>	<b>14</b>
Por Tipologia de Carga .....	14
Por Porto .....	15
Por Tipologia de Carga e Porto .....	16
Fluxos de Embarque e Desembarque .....	19
<b>3.2. Movimento Geral de Contentores.....</b>	<b>20</b>
Tráfego total (TEU).....	20
Tráfego com o Hinterland e em Transshipment (TEU).....	22
<b>3.3. Movimento Geral de Navios.....</b>	<b>24</b>
<b>4. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA .....</b>	<b>26</b>
<b>4.1. Carga Geral.....</b>	<b>27</b>
4.1.1. Contentorizada .....	27
4.1.2. Fracionada .....	29
4.1.3. Ro-Ro .....	30
<b>4.2. Granéis Sólidos.....</b>	<b>31</b>
4.2.1. Carvão .....	31
4.2.2. Minérios .....	32
4.2.3. Produtos Agrícolas .....	33
4.2.4. Outros Granéis Sólidos.....	34
<b>4.3. Granéis Líquidos.....</b>	<b>36</b>
4.3.1. Petróleo Bruto .....	36
4.3.2. Produtos Petrolíferos.....	37
4.3.3. Outros Granéis Líquidos.....	39
<b>5. ANEXOS .....</b>	<b>41</b>
<b>A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022).....</b>	<b>42</b>
<b>A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga .....</b>	<b>43</b>
<b>A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto .....</b>	<b>44</b>
<b>A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades) .....</b>	<b>45</b>
<b>A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas) .....</b>	<b>46</b>
<b>A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas).....</b>	<b>47</b>
<b>A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU).....</b>	<b>48</b>
<b>A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas) .....</b>	<b>49</b>



**1**

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Janeiro/2022					
	Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 <sup>3</sup> Ton)	Contentores (10 <sup>3</sup> TEU)	Navios (n <sup>o</sup> escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	23.2	-	12	-20.8%	-	-29.4%
Leixões	1 246.7	59.2	183	+1.1%	+8.2%	-12.9%
Aveiro	491.6	-	88	-9.8%	-	-12.0%
Figueira da Foz	151.9	2.2	34	+2.9%	+15.2%	-12.8%
Lisboa	858.2	28.9	152	+8.7%	+6.8%	+11.8%
Setúbal	495.8	14.5	118	+0.7%	-9.8%	-9.2%
Sines	3 923.0	146.4	164	-7.1%	-9.3%	-3.0%
Faro e Portimão	2.3	-	3	-72.8%	-	+50.0%
Total Geral	7 192.7	251.2	754	-3.7%	-3.8%	-6.1%

- Os portos comerciais do Continente movimentaram no mês de janeiro de 2022 um total de 7,19 milhões de toneladas, representando um recuo de -275,6 mil toneladas (mt), correspondente a -3,7%, face ao verificado no mesmo mês de 2021, sendo que ficam ainda a -1,12 milhões de toneladas (-13,5%) do máximo registado em janeiro de 2017.

A tipologia de carga com maior responsabilidade neste comportamento foi a Carga Contentorizada, que caiu -242,9 mil toneladas, -8,1%, por efeito mais intenso da diminuição verificada no tráfego de *transshipment* em Sines.

O tráfego de contentores registou igualmente uma redução no mês de janeiro, que se cifrou em -10 mil TEU, ou seja, -3,8%, para o que contribuiu decisivamente a quebra de -15 mil TEU registada em Sines, correspondente a -9,3% face ao movimento homólogo de 2021 e cuja origem se encontra igualmente ligada ao tráfego de *transshipment* (-17,3%). O tráfego com o *hinterland* observou globalmente uma variação positiva de +5,36 mil TEU, ou seja, +7,4%, em cuja génese se encontra apenas uma variação negativa apurada em Setúbal (-9,8%).

Também o movimento de navios observou um recuo em janeiro, que se traduziu num decréscimo de -6,1% no número de escalas, correspondente a -49 para um total de 754, incluindo todas as tipologias de navios e operações efetuadas, e de -0,5% no volume de arqueação bruta, para um total de 13,9 milhões. Para este registo negativo contribuiu a maioria dos portos comerciais do Continente, com exceção de Lisboa e de Portimão, para o número de escalas, e ainda de Leixões para a arqueação bruta.

- O desempenho negativo da atividade de movimentação de carga foi significativamente influenciado por Sines, que regista uma variação mensal homóloga negativa pelo quarto mês consecutivo (após uma sequência de quinze variações positivas), que agora se cifra em -299,6 mt, que reflete um decréscimo de -7,1%. No registo negativo o porto de Sines foi acompanhado, embora com expressões menos significativas, por Aveiro, que movimentou -53,5 mt (-9,8%), e ainda por Viana do Castelo e Faro, com recuos na casa das -6,1 mt (-20,8% e -72,8%), tendo anulado as variações positivas dos restantes portos, com destaque para Lisboa, +68,7 mt (+8,7%) e Leixões, com +13,5 mt (+1,1%).

No que concerne à tipologia das cargas, o mais significativo impacto negativo vem, como referido, da Carga Contentorizada, acompanhada do Petróleo Bruto, da Carga Fracionada e dos Outros Granéis Líquidos, com decréscimos respetivos de -99,5 mt (-11,7%), de -72,6 mt (-13,8%) e de -72,5 mt (-31,3%), e ainda, a maior distância, dos Minérios, com -27,8 mt (-29%). As variações positivas com maior destaque são assinaladas



nos Produtos Petrolíferos, com +142,7 mt (+9%), seguidos de Outros Granéis Sólidos, Produtos Agrícolas e carga Ro-Ro, com variações respetivas de +53,5 mt (+8,9%), de +36,1 mt (+8,5%) e de +7,3 mt (+5%).

- Considerando o comportamento dos mercados constituídos pelo binómio carga-porto e selecionando os que registaram variações mensais superiores a 40 mt, em valor absoluto, obtém-se o seguinte quadro resumo, de cuja leitura se constata que a influência mais significativa vem do porto de Sines, com os Produtos Petrolíferos a encimarem a lista das variações positivas com +114,1 mil toneladas, que traduz um acréscimo de +8,9% e representa 26,1% do total das variações positivas registadas, e a Carga Contentorizada a encimar a lista das variações negativas com -282,6 mt, que reflete um decréscimo de -14,2%, e representa 39,7% do total das variações negativas registadas.

Os quatro mercados que protagonizam os impactos positivos mais expressivos incluem também os Outros Granéis Sólidos e a Carga Contentorizada de Leixões e os Produtos Agrícolas de Lisboa, que representam 60,8% do total das variações positivas e 34,9% do total da carga movimentada, sendo que os quatro mercados com maior impacto negativo incluem o do Petróleo Bruto de Sines (-99,7 mt ou -11,7%) e a Carga Fracionada de Aveiro (-44,5 mt ou -20,4%) e Leixões (-41,3 mt ou -40%), representando 65,7% do total das variações negativas e 37,5% do mercado total de carga movimentada.

#### MERCADOS COM MAIOR INFLUÊNCIA NO COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

		Tonelagem Movimentada no período Jan/2022		Variação Homóloga face a Jan/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas		
	Carga	Porto	Valor	Quota	Ton	%	%	% Acc
Positiva	Produtos Petrolíferos	Sines	1 390.4	19.3%	+114.1	+8.9%	26.1%	26.1%
	OutrosGS	Leixões	184.0	2.6%	+60.9	+49.5%	14.0%	40.1%
	Contentorizada	Leixões	596.2	8.3%	+45.9	+8.3%	10.5%	50.6%
	Produtos Agrícolas	Lisboa	337.6	4.7%	+44.3	+15.1%	10.2%	60.8%
Negativa	Contentorizada	Sines	1 711.9	23.8%	-282.6	-14.2%	39.7%	39.7%
	Petróleo Bruto	Sines	750.7	10.4%	-99.5	-11.7%	14.0%	53.7%
	Fracionada	Aveiro	173.6	2.4%	-44.5	-20.4%	6.2%	59.9%
	Fracionada	Leixões	61.8	0.9%	-41.3	-40.0%	5.8%	65.7%
<b>Total</b>			<b>5 206.3</b>	<b>72.4%</b>	<b>-202.6</b>	<b>-</b>		

Assinala-se o facto de o mercado do Petróleo Bruto de Leixões não surgir no lote dos mercados com influência negativa no desempenho do Ecosistema Portuário do Continente, por não ter apresentado movimento no mês de janeiro dos anos em confronto, admitindo-se que nos meses de fevereiro e março acumule um decréscimo de -244,8 mt, que se manterá até final do ano, por efeito do encerramento da refinaria de Matosinhos.

- Não obstante a quebra da tonelagem de carga movimentada por Sines no mês de janeiro de 2022, este porto mantém uma quota maioritária absoluta que se situa em 54,5%, a que se seguem Leixões com 17,3%, Lisboa com 11,9%, Setúbal com 6,9%, Aveiro com 6,8%, Figueira da Foz com 2,1%, Viana do Castelo com 0,3% e Faro com 0,03%.

Para a quota de Sines contribui com maior significado os mercados da Carga Contentorizada e dos Produtos Petrolíferos (que representam 43,6% e 35,4%, respetivamente), em Leixões a Carga Contentorizada representa 47,8%, seguindo-se os Outros Granéis Sólidos (14,8%) e Produtos Petrolíferos (14,3%), em Lisboa detêm peso preponderante os Produtos Agrícolas (39,3%) e a Carga Contentorizada (34,6%), em Setúbal a Carga Contentorizada (29,5%), os Outros Granéis Sólidos (28,6%) e a Carga Fracionada (23,7%), sendo que em Aveiro é a Carga Fracionada (35,3%) e os Outros Granéis Sólidos (28,7%) que constituem os principais mercados.



- No tráfego de Contentores salienta-se que os portos comerciais do Continente efetuaram em janeiro de 2022 um total de 153,5 mil movimentos a que correspondeu um volume de cerca de 251,2 mil TEU (refletindo um rácio de 1,64 TEU por contentor), o que reflete um recuo de -10 mil TEU, correspondente a -3,8%, face ao registo no mesmo mês de 2021, e ficando -4,3% aquém do volume máximo observado em 2019.

O porto de Sines detém desde 2015 a quota maioritária absoluta neste tráfego, sendo que no período em análise se cifra em 58,3%, e foi o principal responsável pelo seu comportamento negativo, ao registar uma quebra de -15 mil TEU, correspondente a -9,3%. Nos restantes portos é também observado um comportamento negativo apenas em Setúbal, que recuou -1,58 mil TEU (-9,8%), tendo o registo positivo mais expressivo sido apurado no porto de Leixões, que movimentou quase +4,5 mil TEU (+8,2%), seguido por Lisboa que aumentou o seu movimento em +1,8 mil TEU (+6,8%), enquanto na Figueira da Foz foi apurado um acréscimo de +285 TEU (+15,2%).

Em termos de quotas de mercado assinala-se a segunda posição para Leixões com 23,6% do total de TEU movimentado, cabendo a Lisboa 11,5%, a Setúbal 5,8% e à Figueira da Foz apenas 0,9%.

Importa recordar que o tráfego de contentores é constituído pelos segmentos de *transshipment* e das operações com o *hinterland*, sendo o primeiro representado hegemonicamente por Sines, cuja quota ronda 95%, sendo de salientar que é precisamente neste segmento que reside a fonte do comportamento negativo, pois, no mês de janeiro de 2022, regista um decréscimo de -20,4 mil TEU, correspondente a -17,3% face a janeiro de 2021. Realça-se o facto de esta variação mensal homóloga ser a segunda negativa verificada nos últimos 19 meses, tendo a anterior sido observada em outubro de 2021.

Considerando o movimento de contentores no *hinterland* dos respetivos portos, constata-se que no mês de janeiro de 2022 se registou novamente a melhor marca de sempre nos meses homólogos, atingindo um total de 148,5 mil TEU, superior em +10,3 mil TEU, ou +7,4%, ao valor do mês homólogo de 2021, anterior máximo. O registo de valor mais elevado foi também observado em Leixões e Sines.

Este desempenho colhe o contributo da maioria dos portos, com exceção de Setúbal, que registou um decréscimo de -1,58 mil TEU (-9,8%). Dos portos com registo positivo destaca-se o porto de Sines que registou um acréscimo de +5,36 mil TEU (+12,4%), seguido de Leixões com +4,51 mil TEU (+9%), Lisboa com +1,67 mil TEU (+6,2%) e a Figueira da Foz com +285 TEU (+15,2%).

Leixões mantém assim a liderança no segmento do tráfego com o *hinterland*, detendo a quota mais expressiva de 36,8%, posição que ocupa desde 2013. É, contudo, de assinalar a constante aproximação de Sines, que desde essa altura viu a respetiva quota praticamente duplicar o seu valor, situando-se agora em 32,8%, a quatro pontos percentuais de Leixões. Na terceira posição surge Lisboa que detém cerca de 19,1% deste segmento de tráfego, cabendo 9,8% a Setúbal e 1,5% a Figueira da Foz.

- Os portos comerciais do Continente foram escalados por 754 navios no mês de janeiro, considerando as várias tipologias e independentemente da natureza das operações efetuadas aquando da sua estadia, o que representa uma diminuição de -49 face ao mês homólogo de 2021, ou seja, -6,1%. Não obstante este decréscimo no número de navios, a respetiva arqueação bruta registou um ligeiro recuo de -0,5%, correspondente a -75 mil para um total de 13,9 milhões, traduzindo um aumento da sua dimensão média de +5,9%, por efeito mais intenso de Lisboa, onde a dimensão média registou um aumento de +80%.

A diminuição mais expressiva no número de escalas foi observada nos portos de Douro e Leixões, com -27 escalas, correspondente a -12,9%, seguidos por Aveiro e Setúbal com -12 escalas cada um, a que corresponde uma redução percentual respetiva de -12% e de -9,2%, surgindo com -5 escalas os portos de Viana do Castelo (-29,4%), Figueira da Foz (-12,8%) e Sines (-3%).



Com registo positivo no número de escalas assinalam-se apenas Lisboa com +16 (+11,8%) e Portimão com +2, não tendo registado qualquer escala no mês homólogo de 2021.

Importa referir que as escalas registadas já refletem o regresso dos navios de cruzeiro aos portos de Lisboa, Leixões e Portimão, após cancelamento da interdição das respetivas escalas no contexto das medidas de combate à pandemia de covid-19.

A maior quota no número de escalas é observada nos portos do Douro e Leixões que representam 24,3% do total, que traduz um recuo de -1,9 pontos percentuais (pp), seguido a 2,5 pp por Sines, que recebeu 21,8% do total dos navios, vendo crescer a sua quota em +0,7 pp. Lisboa é o terceiro porto com 20,2%, o que representa um aumento de +3,2 pp, seguido por Setúbal com 15,6%, Aveiro com 11,7%, Figueira da Foz com 4,5% e Viana do Castelo com 1,6%.

No tocante ao volume de arqueação bruta, o porto de Sines continua a deter a quota mais elevada, tendo, no entanto, perdido a maioria absoluta ao representar 45,7% do total registado nos portos comerciais do Continente. Com 20,7%, isto é, com +10,5 pp do que em janeiro de 2021, surge Lisboa na segunda posição, a que seguem Douro e Leixões com 16,9%, Setúbal com 11,4% e Aveiro com 3,8%.

Realça-se o facto de na maioria dos portos se observar um aumento da dimensão média dos navios que os escalaram, com maior expressão em Lisboa, que passou de 10,5 para 19, a que, seguramente não foram alheios os navios de cruzeiro. As exceções ao aumento da dimensão média foram registadas nos portos de Figueira da Foz, Sines e Faro.

- Considerando os mercados constituídos pelo binómio caga-porto, constata-se ter havido alterações em 43 deles, tendo 42 registado movimento de carga e um 'perdido' a carga movimentada no mês de janeiro de 2021, sendo que 19 viram o volume de carga aumentar +436,3 mt, a uma média de +13,8%, e os outros 24 assistiram uma diminuição que ascendeu a -711,9 mt, refletindo uma redução média de -16,5%.

Na perspetiva do sentido do fluxo da carga, salienta-se o facto de terem sido registadas alterações em 36 mercados no tocante ao embarque de carga, sendo que cinco 'perderam' a totalidade da carga que haviam movimentado em janeiro de 2021 e outros 14 viram reduzir o seu volume, totalizando um decréscimo de -445,8 mt, ou seja, uma média de -22,9%, tendo, contudo, sido parcialmente compensados pelo registo positivo verificado em 17 mercados, que totalizaram um acréscimo de +153,7 mt, a que corresponde um aumento médio de +11,7%. Em suma, os 36 mercados com variações no volume de carga embarcada foram responsáveis por uma diminuição de -292,1 mt, correspondente a -9%.

Considerando os mercados onde se verificou o desembarque de carga, salienta-se o registo de variações em 38 repartidos igualmente entre variações positivas e negativas, tendo as primeiras atingido um total de +423,9 mt, tendo subjacente um acréscimo médio de +23,9%, e as segundas um total de -407,4 mt, que refletem um recuo médio de -16,7%. Salienta-se que o saldo é positivo, embora a sua expressão se cifre em +16,5 mt, a que corresponde um acréscimo de +0,4%.

- Contata-se que em termos globais a carga desembarcada excede a embarcada em +42,7%, detendo uma quota de 58,8%. No entanto, existem portos onde se verifica uma situação inversa, com o volume de embarques a suplantar o de desembarques, o que, atendendo a que cerca de 90% transportadas por via marítima se inscrevem no comércio internacional, confere a esses portos um perfil 'exportador'.

No mês de janeiro de 2022 observam este registo os habituais portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos rácios calculados pelo quociente entre a tonelagem da carga embarcada e do total de carga movimentada apresentam respetivamente os valores de 69,7%, 77,7%, 52,2% e 100%.

No seu conjunto, estes portos embarcaram um total de 395,2 mil toneladas, correspondentes a 13,3% do total de carga embarcada, sendo que 8,7 pontos percentuais desta quota pertencem a Setúbal.





CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA  
NO MÊS DE JANEIRO DE 2022



No contexto da avaliação do comportamento mensal do mercado portuário, seguindo a metodologia habitual que assenta privilegiadamente na comparação do desempenho de um mês ou um período com o seu homólogo do ano anterior, tendo, por conseguinte, o ano de 2022 a ser confrontado com 2021, onde a atividade económica ainda não se encontra recuperada da retração provocada pela pandemia de covid-19.

Por outro lado, sendo, no caso presente, o período de análise de apenas um mês, a significativa variabilidade homóloga entre períodos de curta duração pode levar a variações algo expressivas, com pouco significado interpretativo, e que tenderão a ser mitigadas progressivamente.

Posto isto, e considerando o papel instrumental dos portos ao serviço da economia e dos agentes económicos no que respeita ao comércio internacional, salienta-se que a tonelagem transacionada no mês de janeiro ascendeu a 8,1 milhões de toneladas, ultrapassando em +6,6% o movimento do mês homólogo de 2021.

Importa, contudo, realçar que, dentro do comércio internacional, são as trocas comerciais com os países de fora da União Europeia que invocam uma maior intensidade de utilização do transporte marítimo para a sua concretização, tendo registado um acréscimo homólogo de +7,8% no mês em análise. O mercado comunitário, onde o transporte terrestre assume um papel relevante traduzido em cerca de dois terços da tonelagem transacionada, foi responsável por um aumento de +5,7% da tonelagem dos bens transacionados, face a janeiro de 2021.

A este propósito pode referir-se que a correlação entre a tonelagem transacionada em comércio internacional e a tonelagem de carga movimentada nos portos nos meses de janeiro desde 2010, excluindo o tráfego de *transshipment*, é traduzida por um coeficiente de 0,933 em termos globais, descendo para 0,835 no caso do comércio intracomunitário.

Nos gráficos e quadros seguintes apresenta-se a evolução da tonelagem total transacionada em comércio internacional nos meses de janeiro desde 2010 e a evolução mensal desde 2019, agregada por intra e extra União Europeia, e ainda por fluxos de tráfego, isto é, importações e exportações.

A sua leitura mostra que, a nível mundial, o volume total de bens transacionados nos meses de janeiro em comércio internacional apresenta o seu valor mais elevado em 2019, excedendo 9,1 milhões de toneladas, tendo este valor diminuído progressivamente nos dois períodos seguintes, sublinhando que em janeiro de 2020, não se encontrando ainda sob efeito das medidas de combate à pandemia, registou um decréscimo de -6,2%. Em janeiro de 2021, a que não é alheio o efeito do período de agravamento da pandemia de covid-19, observa-se um novo decréscimo, mais expressivo, de -11,1%, tendo-se contudo registado um acréscimo em 2022 (+6,6%), ou seja, já num quadro de clara recuperação do referido surto pandémico, mantendo-se contudo a -11,1% do valor máximo.

Assinala-se o facto do comportamento recessivo se verificar tanto no comércio com países fora da União Europeia como integrados na União Europeia, ocorrendo a maior expressão do decréscimo e uma recuperação a um ritmo mais lento no primeiro grupo de países, com janeiro de 2022 a -16,3% do valor de 2019, enquanto no mercado comunitário esta diferença se situa em -6,8%.

Numa perspetiva do sentido do fluxo da movimentação de bens, menos relevante no que toca à intensidade da utilização da via marítima para a sua efetivação, constata-se que as importações apresentam também o seu valor mais elevado em 2019, enquanto nas exportações o valor mais elevado é observado em 2020. No mês em análise a tonelagem de bens exportados encontra-se a -4,2% e dos bens importados a -16,9% dos valores máximos referidos.

Apurando as taxas médias anuais de crescimento nos meses de janeiro desde 2017, nos últimos seis anos, obtêm-se valores negativos para todos os segmentos do comércio internacional, com exceção das exportações que têm evoluído a uma média de +0,5%. Esta tendência de evolução assume o valor mais baixo,



de -2,6%, no volume transacionado com os países de fora da União Europeia, sendo de -0,2% nos países intracomunitários, enquanto nas importações se situa em -2,4%.

Em termos globais, isto é, a nível mundial, o comércio internacional reflete uma evolução negativa, traduzida por uma taxa média de -1,3% ao ano.

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY
2010	6 220.4	-	3 566.1	-	2 654.2	-	4 068.7	-	2 151.6	-
2011	6 227.0	+0.1%	3 873.0	+8.6%	2 354.0	-11.3%	4 006.1	-1.5%	2 220.8	+3.2%
2012	7 227.2	+16.1%	3 787.2	-2.2%	3 440.0	+46.1%	4 713.4	+17.7%	2 513.8	+13.2%
2013	6 735.9	-6.8%	3 745.1	-1.1%	2 990.8	-13.1%	3 948.6	-16.2%	2 787.3	+10.9%
2014	7 976.5	+18.4%	4 484.4	+19.7%	3 492.1	+16.8%	4 846.4	+22.7%	3 130.1	+12.3%
2015	7 577.0	-5.0%	4 048.3	-9.7%	3 528.8	+1.0%	4 467.4	-7.8%	3 109.6	-0.7%
2016	7 574.8	-0.0%	4 132.9	+2.1%	3 441.9	-2.5%	4 845.7	+8.5%	2 729.1	-12.2%
2017	8 257.2	+9.0%	4 364.1	+5.6%	3 893.0	+13.1%	5 091.9	+5.1%	3 165.2	+16.0%
2018	8 377.6	+1.5%	4 704.6	+7.8%	3 673.0	-5.7%	5 222.9	+2.6%	3 154.7	-0.3%
2019	9 105.6	+8.7%	4 926.3	+4.7%	4 179.3	+13.8%	5 803.2	+11.1%	3 302.4	+4.7%
2020	8 540.0	-6.2%	4 541.1	-7.8%	3 998.9	-4.3%	5 124.3	-11.7%	3 415.7	+3.4%
2021	7 591.3	-11.1%	4 344.3	-4.3%	3 247.0	-18.8%	4 477.1	-12.6%	3 114.2	-8.8%
2022	8 093.1	+6.6%	4 593.1	+5.7%	3 500.0	+7.8%	4 821.1	+7.7%	3 272.0	+5.1%



Fonte: INE Tratamento: AMT

A observação do gráfico de evolução mensal mostra que a quebra observada no ano 2020 foi mais intensa no comércio com países de fora da União Europeia. Salienta-se que a tradicional quebra observada nos meses de agosto foi em 2021 mais sensível no comércio intracomunitário do que com o resto do mundo.

Marginalmente pode referir-se que o valor económico dos bens transacionados em janeiro de 2022 atingiu um total de 13,2 mil milhões de euros (a preços correntes), sendo o mais elevado de sempre, e excedendo em +30,6% o homólogo de 2021 e +11,7% o anterior máximo, apurado em 2020. A marca de valor económico mais elevado nos meses de janeiro estende-se a todos os segmentos do comércio internacional referidos. Relativamente ao acréscimo verificado em cada um destes segmentos comparativamente ao respetivo máximo, assinala-se que nas exportações +9,7% (sobre 2020), nas importações +11,3% (sobre 2019), nos países intracomunitários +5,4% (sobre 2019) e no resto do mundo +10,5% (sobre 2020).

Considerando o comércio internacional a nível de países, importa sublinhar que em janeiro de 2022 o volume de transações com a Espanha atingiu 2,75 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 33,9%, sendo de recordar que cerca de 75% deste tráfego se processa por transporte rodoviário e apenas 12% por transporte marítimo. Nas posições seguintes surgem os EUA, com 518,5 mil toneladas, correspondente a 6,4% (equiparados ao grupo de países que constituem a OPEP), a França, com 513,9 mil toneladas (6,3%), o Brasil, com 440,4 mil toneladas (5,4%), os Países Baixos (347,6 mil toneladas, 4,3%), a Nigéria (319,7 mil toneladas, 4%), a Alemanha (274,9 mil toneladas, 3,4%) e o Reino Unido (268,6 mil toneladas, 3,3%).



Do top 10 dos países com quem Portugal tem relações comerciais, dos que protagonizam as maiores variações positivas nos bens transacionados em janeiro de 2022 face ao mesmo mês de 2021, contam-se a Espanha, com +221 mil toneladas (+8%), o Reino Unido, com +72,3 mil toneladas (+27,1%), e os Países Baixos, com +55,3 mil toneladas (+15,9%), ressaltando com as variações negativas mais expressivas o Brasil, com -166,9 mil toneladas (-37,9%), a Nigéria, com -71,5 mil toneladas (-22,4%), e a Federação da Rússia, com -60,3 mil toneladas (-31,5%).

Ainda no âmbito da contextualização do desenvolvimento da atividade portuária, e atendendo ao papel instrumental que esta desempenha ao serviço da atividade industrial, importa apreciar a evolução dos índices de produção industrial, em particular no que respeita à produção de bens de consumo, intermédio e de investimento, bem como, talvez não tão diretamente, a produção de energia.

Dispondo, embora, de apenas o registo de um mês no ano de 2022, o que reduz a significância do indicador, assinala-se que o índice da produção industrial total apresenta um valor inferior em -2 pontos percentuais à

Índice de produção industrial - bruto (Base - 2015)

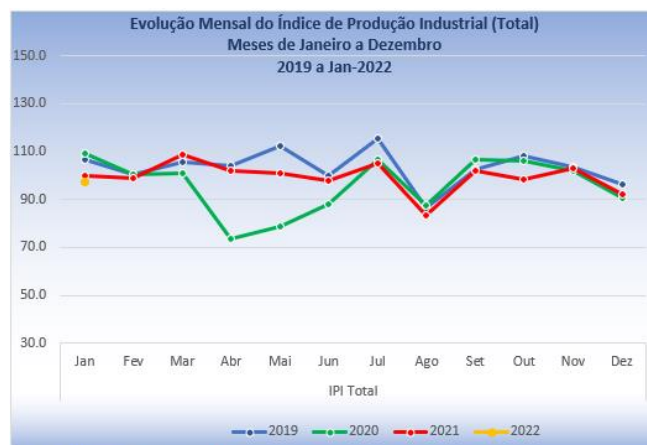
Agrupamento industrial	2018 (média)	2019 (média)	2020 (média)	2021 (média)	2022 (Jan)	App '22-'19	App '22-'21	Sparlines
Bens de consumo	103.6	101.9	93.2	98.2	92.9	-9.0	-5.3	
Bens intermédios	100.7	99.9	93.3	100.1	98.3	-1.6	-1.7	
Bens de investimento	108.7	111.6	96.4	97.4	93.8	-17.8	-3.6	
Energia	116.9	106.5	105.9	101.8	106.9	+0.3	+5.1	
Total	105.6	103.4	95.9	99.3	97.3	-6.1	-2.0	

Fonte: INE Tratamento: AMT

de transporte de mercadorias, excedendo mesmo o apurado em 2019.

Os agrupamentos mais relevantes na contextualização da atividade portuária iniciam o ano de 2022 com um comportamento negativo, apresentando todos um valor inferior à média de 2021, mais expressivo na produção de bens de consumo, -5,3 pp, elevando-se a -9 pp se comparado com 2019. O índice de produção de bens de investimento é inferior em -3,6 pp a 2021 mas inferior em -17,8 pp o correspondente de 2019, sendo o de produção de bens intermédios inferior em -1,7 pp a 2021 e em -1,6 pp a 2019.

média de 2021 e inferior em 6,1 pp ao de 2019, imediatamente anterior ao início da crise pandémica, sendo contudo superior em +1,4 pp à média de 2020. Este indicador da produção industrial total recebe maior influência positiva pelo agrupamento relativo à produção de energia, que é, porventura, o que menor impacto tem na atividade



Fonte: INE Tratamento: AMT

Embora o efeito do encerramento da atividade de refinação em Matosinhos tenha em 2022 um menor impacto no comportamento de Leixões e de Sines por comparação com o ano anterior, a evolução desse mercado continuará a ser objeto de acompanhamento, dado que a sua relevância se mantém com elevado significado.





Neste capítulo procede-se a uma análise mais detalhada do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente, no período em análise, relativamente:

- 1) ao movimento de Carga, nas vertentes da sua tipologia e porto onde se processam as operações;
- 2) ao movimento geral de Contentores, que inclui operações Lift-On/Lift-Off e Roll-On/Roll-Off, cheios ou vazios, e o enquadramento do tráfego de *transshipment* no tráfego geral;
- 3) ao movimento de Navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas; e ainda,
- 4) um detalhe mensal da evolução comparada do volume de Carga Contentorizada e de Contentores (TEU), bem como entre o tráfego total de TEU e relativo ao *transshipment* realizados no porto de Sines.

### 3.1. Movimento Geral de Carga

#### Por Tipologia de Carga

No mês de janeiro de 2022, os portos comerciais do Continente movimentaram um total de 7,19 milhões de toneladas, o que representando um recuo de -275,6 mil toneladas (mt), correspondente a -3,7%, face ao verificado no mesmo mês de 2021. Apreciando a evolução no volume de carga movimentada nos meses de janeiro dos últimos anos, constata-se que este representa o valor mais baixo desde 2015, e encontra-se a -1,12 milhões de toneladas, ou seja, a -13,5% do máximo registado em 2017.

A tipologia de carga com maior responsabilidade neste comportamento foi a Carga Contentorizada, que caiu -242,9 mil toneladas, -8,1%, por efeito mais intenso da diminuição verificada no tráfego de *transshipment* em Sines, cujo movimento de TEU caiu -17,3%, adiantando-se, contudo, que esta carga registou um crescimento no que respeita ao tráfego com o *hinterland*.

A pressão negativa foi ainda sentida nos mercados do Petróleo Bruto, que registou uma diminuição de -99,5 mil toneladas (-11,7%), da Carga Fracionada e Outros Granéis Líquidos, com recuos respetivos na casa de -72,5 mt (correspondente a -13,8% e -31,3%), e dos Minérios, que contribuíram com um decréscimo de -27,8 mt (-29%).

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
<b>Carga Geral</b>	3 091.0	3 614.8	3 099.0	3 680.9	3 372.7	46.9%	-300.2	-8.4%	+1.9%	
Contentorizada	2 595.5	2 997.4	2 455.1	3 010.5	2 767.5	38.5%	-242.9	-8.1%	+1.3%	
Fracionada	378.6	470.5	503.4	525.2	452.6	6.3%	-72.6	-13.8%	+4.5%	
Ro-Ro	117.0	147.0	140.5	145.2	152.6	2.1%	+7.3	+5.0%	+5.1%	
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>1 613.9</b>	<b>1 759.3</b>	<b>1 023.3</b>	<b>1 126.2</b>	<b>1 188.0</b>	<b>16.5%</b>	<b>+61.8</b>	<b>+5.5%</b>	<b>-10.6%</b>	
Carvão	329.6	597.9	8.7	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Minérios	66.2	67.8	75.0	95.9	68.0	0.9%	-27.8	-29.0%	+4.4%	
Produtos Agrícolas	510.0	510.9	358.3	426.3	462.4	6.4%	+36.1	+8.5%	-3.9%	
Outros	708.1	582.7	581.5	604.1	657.6	9.1%	+53.5	+8.9%	-1.3%	
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>2 996.7</b>	<b>2 905.5</b>	<b>3 363.2</b>	<b>2 661.3</b>	<b>2 632.0</b>	<b>36.6%</b>	<b>-21.2</b>	<b>-1.1%</b>	<b>-3.3%</b>	
Petróleo Bruto	1 396.1	1 164.9	1 424.7	850.1	750.7	10.4%	-99.5	-11.7%	-13.7%	
Produtos Petrolíferos	1 417.7	1 487.2	1 722.1	1 579.2	1 721.9	23.9%	+142.7	+9.0%	+4.5%	
Outros	182.9	253.4	216.5	231.9	159.4	2.2%	-72.5	-31.3%	-3.2%	
<b>Total</b>	<b>7 701.6</b>	<b>8 279.6</b>	<b>7 485.6</b>	<b>7 468.4</b>	<b>7 192.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-275.6</b>	<b>-3.7%</b>	<b>-2.4%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>-7.3%</b>	<b>+7.5%</b>	<b>-9.6%</b>	<b>-0.2%</b>	<b>-3.7%</b>	-	-	-	-	-

A pressão negativa induzida pelos mercados referidos foi contrariada pela influência positiva dos restantes, com particular destaque para o dos Produtos Petrolíferos, que obteve um acréscimo de +142,7 mt (+9%),



seguinte-se o dos Outros Granéis Sólidos, com +53,5 mt (+8,9%), dos Produtos Agrícolas, com +36,1 mt (+8,5%), e ainda da carga Ro-Ro, que teve um aumento de +7,3 mt (+5%).

A evolução do volume de carga movimentada nos meses de janeiro desde 2018 tem subjacente uma tendência traduzida por uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) negativa de -2,4%, influenciada de forma mais significativa pelo comportamento do mercado do Petróleo Bruto, que tem evoluído a uma média anual de -13,7%, e ainda do Carvão, que tem registo nulo nos meses de janeiro dos dois últimos anos, e ainda dos Produtos Agrícolas e dos Outros Granéis Sólidos e Outros Granéis Líquidos, com *tmac* respetivas de -3,9%, de -1,3% e de -3,2%.

Importa salientar que a componente do tráfego de *transshipment* na Carga Contentorizada, pode representar cerca de 17% do total da carga movimentada e 43% da tonelagem da própria Carga Contentorizada, o que representa uma forte influência, sendo de sublinhar a sua razoável volatilidade e variabilidade.

Considerando a tonelagem movimentada nos últimos doze meses verifica-se ter-se atingido um total de 85,4 milhões de toneladas, que supera o do idêntico período imediatamente anterior, em +3,54 milhões de toneladas, ou seja, +4,3%, malgrado o decréscimo de -1,14 milhões de toneladas de Petróleo Bruto (-11%), a que o encerramento da atividade de refinação em Matosinhos não é seguramente alheia. Para este acréscimo contribuem de forma muito significativa os mercados da Carga Contentorizada, dos Produtos Petrolíferos e da Carga Fracionada, com acréscimos respetivos de +2,15 milhões de toneladas (+6,7%), de +1,96 milhões de toneladas (+11,9%) e de +1,09 milhões de toneladas (+21,9%).

Carga	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
<b>Carga Geral</b>	<b>3 372.7</b>	<b>46.9%</b>	<b>-308.2</b>	<b>-8.4%</b>	<b>42 541.3</b>	<b>49.8%</b>	<b>+3 476.4</b>	<b>+8.9%</b>
Contentorizada	2 767.5	38.5%	-242.9	-8.1%	34 528.5	40.4%	+2 154.5	+6.7%
Fracionada	452.6	6.3%	-72.6	-13.8%	6 035.4	7.1%	+1 085.2	+21.9%
Ro-Ro	152.6	2.1%	+7.3	+5.0%	1 977.5	2.3%	+236.7	+13.6%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>1 188.0</b>	<b>16.5%</b>	<b>+61.8</b>	<b>+5.5%</b>	<b>12 944.4</b>	<b>15.2%</b>	<b>-477.9</b>	<b>-3.6%</b>
Carvão	0.0	0.0%	-	-	184.6	0.2%	-349.0	-65.4%
Minérios	68.0	0.9%	-27.8	-29.0%	1 134.2	1.3%	-86.9	-7.1%
Produtos Agrícolas	462.4	6.4%	+36.1	+8.5%	4 763.2	5.6%	+16.4	+0.3%
OutrosGS	657.6	9.1%	+53.5	+8.9%	6 862.4	8.0%	-58.3	-0.8%
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>2 632.0</b>	<b>36.6%</b>	<b>-29.2</b>	<b>-1.1%</b>	<b>29 901.9</b>	<b>35.0%</b>	<b>+542.0</b>	<b>+1.8%</b>
Petróleo Bruto	750.7	10.4%	-99.5	-11.7%	9 225.1	10.8%	-1 142.9	-11.0%
Produtos Petrolíferos	1 721.9	23.9%	+142.7	+9.0%	18 420.1	21.6%	+1 959.1	+11.9%
OutrosGL	159.4	2.2%	-72.5	-31.3%	2 256.7	2.6%	-274.3	-10.8%
<b>Total</b>	<b>7 192.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-275.6</b>	<b>-3.7%</b>	<b>85 387.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>+3 540.5</b>	<b>+4.3%</b>

Importa ainda uma breve referência ao mercado do carvão mineral para realçar a fraca influência que faz sentir no período mais próximo, pois a média mensal em 2020 foi de 32,5 mt e o seu movimento total em 2021 quedou-se por 12,5 mt.

### **Por Porto**

Os comportamentos dos diversos mercados de carga influenciam, naturalmente, os comportamentos dos portos que asseguram a respetiva movimentação.

O caso mais paradigmático desta influência e cujos efeitos foram muito sensíveis em 2021 e tendem a esbater-se em 2022, é o do Petróleo Bruto que por efeito da decisão da Galp em transferir a atividade de refinação de Matosinhos para Sines, foi responsável pela uma significativa redução de volume de carga movimentada em Leixões (-546 mt, ou -30,5%, do que o janeiro com movimento mais elevado, de 2020).

No entanto, a comparação do registo no mês de janeiro de 2022 com o seu homólogo de 2021, já não reflete essa alteração da estrutura do mercado, tendo Leixões movimentado uma tonelagem superior em +13,5 mt (+1,1%), que constitui a segunda mais expressiva, logo a seguir a Lisboa, que exhibe um acréscimo de +68,7 mt (+8,7%).



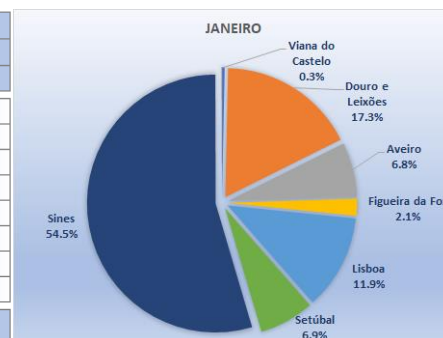
Além de Leixões e Lisboa foi ainda observado um movimento de carga superior a janeiro de 2021 nos portos da Figueira da Foz e de Setúbal, com acréscimos respetivos de +4,2 mt (+2,9%) e de +3,2 mt (+0,7%).

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	38.0	29.1	30.1	29.2	23.2	0.3%	-6.1	-20.8%	-9.5%	
Douro e Leixões	1 659.7	1 596.3	1 792.8	1 233.2	1 246.7	17.3%	+13.5	+1.1%	-7.7%	
Aveiro	505.7	483.6	477.2	545.1	491.6	6.8%	-53.5	-9.8%	+0.7%	
Figueira da Foz	196.8	146.6	166.5	147.6	151.9	2.1%	+4.2	+2.9%	-5.4%	
Lisboa	987.7	953.5	798.8	789.5	858.2	11.9%	+68.7	+8.7%	-4.7%	
Setúbal	518.2	536.1	441.4	492.6	495.8	6.9%	+3.2	+0.7%	-1.8%	
Sines	3 789.1	4 534.4	3 772.0	4 222.6	3 923.0	54.5%	-299.6	-7.1%	-0.1%	
Faro	6.5	0.0	6.9	8.5	2.3	0.0%	-6.2	-72.8%	+0.1%	
<b>Total</b>	<b>7 701.6</b>	<b>8 279.6</b>	<b>7 485.6</b>	<b>7 468.4</b>	<b>7 192.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-275.6</b>	<b>-3.7%</b>	<b>-2.4%</b>	
	Δ%	-7.3%	+7.5%	-9.6%	-0.2%	-3.7%	-	-	-	-

Dos portos com desempenho negativo destaca-se Sines que regista uma quebra de -299,6 mt (-7,1%), que excede o decréscimo global registado no mês em análise (-275,6 mt). O porto que surge com a segunda variação negativa mais expressiva é Aveiro que fica -53,5 mt (-9,8%) aquém do registo homólogo de 2021, a que se seguem Faro e Viana do Castelo, ambos com diminuições na casa de -6,1 mt (com expressões percentuais respetivas de -72,8% e de -20,8%).

Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses, verifica-se que Leixões evidencia a cessação da importação de Petróleo Bruto que leva a uma quebra de -1,32 milhões de toneladas (-8%), estando acompanhado no comportamento negativo pela Figueira da Foz e Faro, sendo esses registos totalmente anulados pelos outros portos, em especial por Sines que, isoladamente, movimenta +3,65 milhões de toneladas (+8,6%) do que no período de igual duração e imediatamente anterior, apoiado por Aveiro, Lisboa e Setúbal, com acréscimos significativos.

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	23.2	0.3%	-6.1	-20.8%	370.7	0.4%	+14.4	+4.0%
Douro e Leixões	1 246.7	17.3%	+13.5	+1.1%	15 196.7	17.8%	-1 319.7	-8.0%
Aveiro	491.6	6.8%	-53.5	-9.8%	5 625.6	6.6%	+737.0	+15.1%
Figueira da Foz	151.9	2.1%	+4.2	+2.9%	1 818.0	2.1%	-127.0	-6.5%
Lisboa	858.2	11.9%	+68.7	+8.7%	9 499.3	11.1%	+484.8	+5.4%
Setúbal	495.8	6.9%	+3.2	+0.7%	6 583.6	7.7%	+247.1	+3.9%
Sines	3 923.0	54.5%	-299.6	-7.1%	46 254.5	54.2%	+3 647.0	+8.6%
Faro	2.3	0.0%	-6.2	-72.8%	39.4	0.0%	-143.1	-78.4%
<b>Total</b>	<b>7 192.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-275.6</b>	<b>-3.7%</b>	<b>85 387.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>+3 540.5</b>	<b>+4.3%</b>



### Por Tipologia de Carga e Porto

O volume de carga movimentada em janeiro de 2022 distribui-se pelas diversas classes de carga e por porto conforme detalhe apresentado no quadro seguinte, de que se assinala o facto de a Carga Geral representar 46,9% do total, com Sines a deter a fatia mais significativa de 50,9%, cabendo a Leixões 23,2%, a Lisboa 9,1% e a Setúbal 8,5%.

A classe dos Granéis Líquidos representa 36,6% do total, dos quais Sines detém uma posição hegemónica ao deter 83,5%, a que se segue Leixões com 7,4%, Aveiro com 4,6% e Lisboa com 3,7%.

À classe dos Granéis Sólidos cabem os remanescentes 16,5%, encontrando-se a sua distribuição por portos mais repartida do que as anteriores, sendo encabeçada por Lisboa com uma quota de 38,2%, seguida por Leixões com 22,5%, Aveiro com 16,5% e Setúbal com 16,2%. Sines, outrora detentor de uma quota





frequentemente superior a 30%, é agora responsável por 0,7% da carga movimentada nesta classe, após ter cessado a importação de Carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego.

Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota
Viana do Castelo	▼ 13.8	0.4%	▲ 9.3	0.8%	▼		▼ 23.2	0.3%
Douro e Leixões	▲ 783.7	23.2%	▲ 267.6	22.5%	▼ 195.5	7.4%	▲ 1 246.7	17.3%
Aveiro	▼ 173.6	5.1%	▲ 196.3	16.5%	▼ 121.7	4.6%	▼ 491.6	6.8%
Figueira da Foz	▼ 92.1	2.7%	▲ 57.7	4.9%	▲ 2.1	0.1%	▲ 151.9	2.1%
Lisboa	▲ 306.2	9.1%	▲ 454.1	38.2%	▲ 97.9	3.7%	▲ 858.2	11.9%
Setúbal	▼ 286.9	8.5%	▲ 192.6	16.2%	▼ 16.4	0.6%	▲ 495.8	6.9%
Sines	▼ 1 716.3	50.9%	▼ 8.1	0.7%	▲ 2 198.5	83.5%	▼ 3 923.0	54.5%
Faro			▼ 2.3	0.2%			▼ 2.3	0.0%
<b>Total</b>	▼ 3 372.7	100.0%	▲ 1 188.0	100.0%	▼ 2 632.0	100.0%	▼ 7 192.7	100.0%
		<b>46.89%</b>		<b>16.52%</b>		<b>36.59%</b>		<b>100.0%</b>

Nos quadros da página seguinte apresenta-se a estrutura completa dos diversos mercados, resultantes do binómio 'tipologia de carga' e 'porto', respetivas quotas e variação face ao período homólogo de 2020.

Desses quadros merecem realce as posições dominantes, traduzidas por quotas maioritárias absolutas no volume das cargas movimentadas, de Leixões na carga Ro-Ro, com 82,3%; de Lisboa nos Produtos Agrícolas, com 73%; e de Sines nos mercados de Carga Contentorizada, com 61,9%, do Petróleo Bruto, com 100%, e dos Produtos Petrolíferos, com 80,7%.

Com posição maioritária simples assinala-se o porto de Leixões com 28% nos Outros Granéis Sólidos; Aveiro com 38,4% na Carga Fracionada; e Setúbal com 49,7% nos Minérios (tendo perdido a posição maioritária absoluta); e Sines com 36,1% dos Outros Granéis Líquidos.

Acresce referir que o mercado do Carvão, reduzido ao *petcoke* para as fábricas de cimento de Setúbal desde a cessação de importação do carvão mineral, não registou qualquer movimento no mês de janeiro de 2022.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO MÊS DE JANEIRO DE 2022  
E VARIAÇÃO SOBRE MÊS HOMÓLOGO DE 2021

Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro e Portimão		Total Geral		Quota
	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	
<b>Carga Geral</b>	<b>13.8</b>	<b>-12.2%</b>	<b>783.7</b>	<b>+1.6%</b>	<b>173.6</b>	<b>-20.4%</b>	<b>92.1</b>	<b>-9.2%</b>	<b>306.2</b>	<b>+7.0%</b>	<b>286.9</b>	<b>-1.3%</b>	<b>1 716.3</b>	<b>-14.1%</b>	<b>0.0</b>	<b>-</b>	<b>3 372.7</b>	<b>-8.4%</b>	<b>46.9%</b>
Contentorizada	0.0	-	596.2	+8.3%	0.0	-	16.1	+12.7%	297.3	+5.5%	146.0	-14.0%	1 711.9	-14.2%	0.0	-	2 767.5	-8.1%	38.5%
Fracionada	13.8	-12.2%	61.8	-40.0%	173.6	-20.4%	76.0	-12.8%	8.9	+95.1%	117.4	+23.7%	1.0	-36.3%	0.0	-	452.6	-13.8%	6.3%
Ro-Ro	0.0	-	125.6	+6.7%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	23.5	-9.5%	3.5	+122.0%	0.0	-	152.6	+5.0%	2.1%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>9.3</b>	<b>+68.9%</b>	<b>267.6</b>	<b>+12.0%</b>	<b>196.3</b>	<b>+1.7%</b>	<b>57.7</b>	<b>+27.3%</b>	<b>454.1</b>	<b>+5.6%</b>	<b>192.6</b>	<b>+13.4%</b>	<b>8.1</b>	<b>-76.9%</b>	<b>2.3</b>	<b>-72.8%</b>	<b>1 188.0</b>	<b>+5.5%</b>	<b>16.5%</b>
Carvão	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0%
Minérios	0.0	-	30.6	-50.3%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	33.8	-1.3%	3.6	-	0.0	-	68.0	-29.0%	0.9%
Produtos Agrícolas	0.0	-	52.9	-2.4%	55.0	-27.8%	0.0	-	337.6	+15.1%	16.8	+558.6%	0.0	-	0.0	-	462.4	+8.5%	6.4%
OutrosGS	9.3	+68.9%	184.0	+49.5%	141.3	+21.0%	57.7	+27.3%	116.5	-14.8%	142.0	+6.7%	4.5	-87.2%	2.3	-72.8%	657.6	+8.9%	9.1%
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>0.0</b>	<b>-100.0%</b>	<b>195.5</b>	<b>-12.4%</b>	<b>121.7</b>	<b>-9.2%</b>	<b>2.1</b>	<b>+138.6%</b>	<b>97.9</b>	<b>+33.8%</b>	<b>16.4</b>	<b>-49.3%</b>	<b>2 198.5</b>	<b>+0.4%</b>	<b>0.0</b>	<b>-</b>	<b>2 632.0</b>	<b>-1.1%</b>	<b>36.6%</b>
Petróleo Bruto	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	750.7	-11.7%	0.0	-	750.7	-11.7%	10.4%
Produtos Petrolíferos	0.0	-100.0%	178.5	-2.1%	74.2	+39.3%	0.0	-	73.3	+59.5%	5.5	-58.6%	1 390.4	+8.9%	0.0	-	1 721.9	+9.0%	23.9%
OutrosGL	0.0	-	16.9	-58.4%	47.4	-41.2%	2.1	+138.6%	24.6	-9.5%	10.8	-42.8%	57.5	-9.5%	0.0	-	159.4	-31.3%	2.2%
<b>Total Geral</b>	<b>23.2</b>	<b>-20.8%</b>	<b>1 246.7</b>	<b>+1.1%</b>	<b>491.6</b>	<b>-9.8%</b>	<b>151.9</b>	<b>+2.9%</b>	<b>858.2</b>	<b>+8.7%</b>	<b>495.8</b>	<b>+0.7%</b>	<b>3 923.0</b>	<b>-7.1%</b>	<b>2.3</b>	<b>-72.8%</b>	<b>7 192.7</b>	<b>-3.7%</b>	<b>100.0%</b>
Distribuição por Porto	0.3%	-	17.3%	-	6.8%	-	2.1%	-	11.9%	-	6.9%	-	54.5%	-	0.0%	-	100.0%	-	

Quotas do Tipo de Carga movimentada por Porto

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro e Portimão
<b>Carga Geral</b>	<b>0.4%</b>	<b>23.2%</b>	<b>5.1%</b>	<b>2.7%</b>	<b>9.1%</b>	<b>8.5%</b>	<b>50.9%</b>	<b>-</b>
Contentorizada	-	21.5%	-	0.6%	10.7%	5.3%	61.9%	-
Fracionada	3.1%	13.7%	38.4%	16.8%	2.0%	25.9%	0.2%	-
Ro-Ro	-	82.3%	-	-	-	15.4%	2.3%	-
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>0.8%</b>	<b>22.5%</b>	<b>16.5%</b>	<b>4.9%</b>	<b>38.2%</b>	<b>16.2%</b>	<b>0.7%</b>	<b>0.2%</b>
Carvão	-	-	-	-	-	-	-	-
Minérios	-	45.0%	-	-	-	49.7%	5.3%	-
Produtos Agrícolas	-	11.4%	11.9%	-	73.0%	3.6%	-	-
OutrosGS	1.4%	28.0%	21.5%	8.8%	17.7%	21.6%	0.7%	0.3%
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>-</b>	<b>7.4%</b>	<b>4.6%</b>	<b>0.1%</b>	<b>3.7%</b>	<b>0.6%</b>	<b>83.5%</b>	<b>-</b>
Petróleo Bruto	-	-	-	-	-	-	100.0%	-
Produtos Petrolíferos	-	10.4%	4.3%	-	4.3%	0.3%	80.7%	-
OutrosGL	-	10.6%	29.7%	1.3%	15.4%	6.8%	36.1%	-
<b>Total Geral</b>	<b>0.3%</b>	<b>17.3%</b>	<b>6.8%</b>	<b>2.1%</b>	<b>11.9%</b>	<b>6.9%</b>	<b>54.5%</b>	<b>0.0%</b>



## Fluxos de Embarque e Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas associadas maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o significativo volume de tráfego em operações de *transshipment*, que, contendo simultaneamente operações de ambos os fluxos, atingiu um patamar de significativa relevância, que se estima represente globalmente cerca de 17% da tonelagem total movimentada no mês em apreço, sendo que na carga embarcada poderá representar cerca de 20% e na carga desembarcada cerca de 14%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	16.1	0.5%	-4.6	-22.2%	7.0	0.2%	-1.5	-17.4%	+69.7%
Douro e Leixões	415.9	14.0%	-108.8	-20.7%	830.8	19.6%	+122.3	+17.3%	+33.4%
Aveiro	126.8	4.3%	-27.5	-17.8%	364.8	8.6%	-26.0	-6.6%	+25.8%
Figueira da Foz	118.1	4.0%	+4.9	+4.3%	33.8	0.8%	-0.6	-1.8%	+77.7%
Lisboa	350.7	11.8%	-11.1	-3.1%	507.6	12.0%	+79.8	+18.7%	+40.9%
Setúbal	258.8	8.7%	-17.3	-6.3%	237.1	5.6%	+20.5	+9.5%	+52.2%
Sines	1 675.1	56.5%	-121.5	-6.8%	2 247.9	53.2%	-178.1	-7.3%	+42.7%
Faro	2.3	0.1%	-6.2	-72.8%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
<b>Total</b>	<b>2 963.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>-292.1</b>	<b>-9.0%</b>	<b>4 229.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>+16.5</b>	<b>+0.4%</b>	<b>+41.2%</b>

O volume de embarques registado no mês de janeiro de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 41,2% e registou um total de 2,96 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -292,1 mil toneladas (-9%) relativamente ao mês homólogo de 2021, enquanto o dos desembarques, tendo representado 58,8% ascendeu a 4,23 milhões de toneladas, o que corresponde a um ligeiro acréscimo de +16,5 mt, ou seja de +0,4%.

Considerando que estes fluxos de carga refletem natural e maioritariamente o volume de transações efetuadas no contexto do comércio internacional de bens, recorda-se que, como referido no ponto 2, que no mês em análise se registou um crescimento de +5,1% nas exportações (correspondente a cerca de +157,8 mil toneladas para um total de 3,27 milhões de toneladas) e de +7,7% nas importações (correspondente a cerca de +344 mil toneladas para um total de 4,82 mil toneladas).

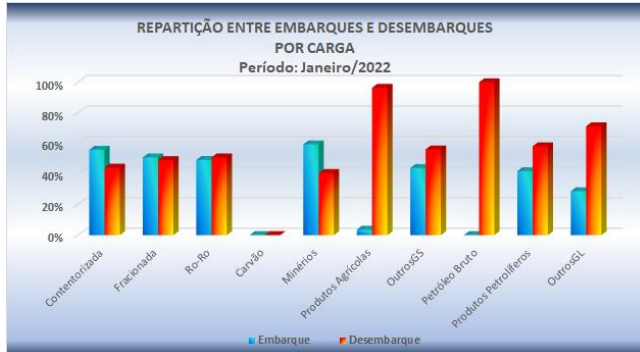
Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos da estrutura decorrente da tonelagem de carga movimentada em operações de embarque e de desembarque, agregada, respetivamente, por tipologia de carga (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao mês homólogo de 2021.

De forma sintética, apresentam-se os gráficos seguintes com a distribuição percentual do volume de carga embarcada e desembarcada, por tipologia, no primeiro, e por porto, no segundo, independentemente da tonelagem que lhes está subjacente.

Constata-se que os maiores desequilíbrios entre os fluxos de entrada e saída de carga se registam por efeito da necessidade de importação de combustíveis e de cereais. Assim, sublinha-se que o desembarque do Petróleo Bruto, importado maioritariamente para a indústria petroquímica, representou 100% do volume movimentado, o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,4%.



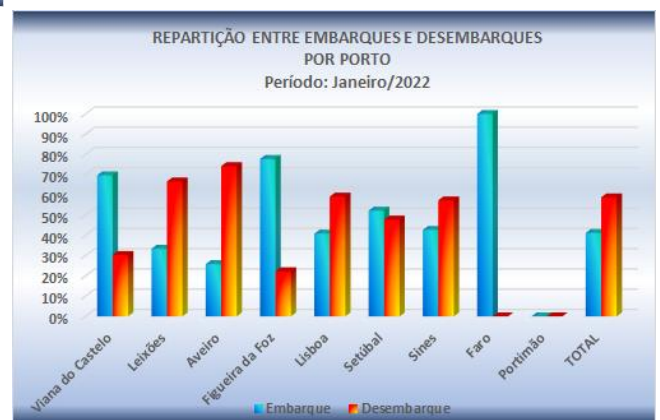
Das tipologias de carga onde, independentemente do porto de movimento, o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, assinala-se a Carga Contentorizada, com 55,8%, a Carga Fracionada, com 50,9%, e os Minérios, com 59,3%, sendo que a carga Ro-Ro se aproxima dos 50%, registando 49,2%.



carga representa respetivamente de 69,7%, 77,7%, 52,2% e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com 'perfil exportador'.

No seu conjunto, estes portos embarcaram 395,2 mil toneladas, a que corresponde uma quota de 13,3% do total de embarques (dos quais 8,7 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada estes portos detêm uma quota conjunta de 9,4%, cabendo 6,9 pontos percentuais a Setúbal.

Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo facto de serem instrumentos importantes para o escoamento dos produtos da indústria local, facto que confere uma forte expressão ao volume da carga embarcada. É o caso dos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, onde o embarque de



### 3.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, que é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 38,5%, e ainda parte da quota de 2,1% detida pela carga Ro-Ro, com particular significado para a movimentada no Terminal Multiusos de Leixões, no âmbito da exploração de uma linha regular da companhia de *shipping* CLdN, a cargo da concessionária do Terminal de Contentores de Leixões (TCL), justifica a avaliação mais detalhada do seu comportamento, quer em termos evolutivos, quer no mês de janeiro de 2022.

Para esse efeito apresenta-se neste ponto uma primeira abordagem em termos de tráfego total, detalhando-se de seguida os tráfegos de *transshipment* e com o *hinterland*, considerando apenas os portos onde os respetivos tráfegos se desenvolvem com regularidade, excluindo, por conseguinte, os portos de Viana do Castelo e Aveiro onde é meramente residual e circunstancial, bem como Faro e Portimão, que não registam qualquer movimento de contentores.

#### Tráfego total (TEU)

O tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, tem evoluído nos meses de janeiro desde 2018 segundo uma tendência positiva de +2% ao ano, tendo, embora, em 2022 registado um decréscimo de -10 mil TEU, correspondente a -3,8%, para um total de 251,2 mil TEU.



A leitura do quadro seguinte evidencia taxas médias anuais de crescimento positivo na maioria dos portos, com exceção de Lisboa que apresenta uma diminuição média de -5%, sendo que das evoluções positivas, independentemente da sua dimensão, se destaca o porto de Setúbal que tem subjacente uma taxa de +6,8%.

Importa salientar que o comportamento global deste mercado é muito influenciado por Sines (como decorre da observação do gráfico infra), dado este deter uma quota superior a 50%, sendo que no mês em análise regista uma variação negativa de -15 mil TEU (-9,3%), comparativamente a janeiro de 2021. Esta quebra de Sines determina o comportamento global negativo do mercado, tendo, contudo, contado com a contribuição de Setúbal que recuou -1,58 mil TEU (-9,8%).

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	45 805	57 103	54 664	54 725	59 210	23.6%	+8.2%	+4.6%	
Figueira da Foz	1 746	1 775	1 420	1 874	2 159	0.9%	+15.2%	+5.3%	
Lisboa	35 085	30 414	30 997	27 081	28 914	11.5%	+6.8%	-5.0%	
Setúbal	11 994	12 728	9 531	16 103	14 521	5.8%	-9.8%	+6.8%	
Sines	131 563	160 439	123 253	161 392	146 362	58.3%	-9.3%	+2.1%	
<b>Total TEU</b>	<b>226 193</b>	<b>262 459</b>	<b>219 865</b>	<b>261 175</b>	<b>251 166</b>	<b>100.0%</b>	<b>-3.8%</b>	<b>+2.0%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>-13.4%</b>	<b>+16.0%</b>	<b>-16.2%</b>	<b>+18.8%</b>	<b>-3.8%</b>	-	-	-	-
<b>Total UNIDADES</b>	<b>140 512</b>	<b>164 849</b>	<b>136 171</b>	<b>162 493</b>	<b>153 466</b>	-	<b>-5.6%</b>	<b>+1.6%</b>	
<b>Rácio TEU / Contentor</b>	<b>1.61</b>	<b>1.59</b>	<b>1.61</b>	<b>1.61</b>	<b>1.64</b>	-	-	-	



Sobre o comportamento dos outros portos assinala-se o de Leixões que inicia o ano com um acréscimo de +4,5 mil TEU no mês de janeiro, correspondente a +8,2% do que no mês homólogo de 2021, enquanto Lisboa cresce +1,8 mil TEU (+6,8%) e Figueira da Foz, com menor dimensão, cresce +285 TEU (+15,2%).

Com estes registos, Sines mantém a posição maioritária absoluta embora recue -3,5 pontos percentuais (pp) para uma quota de 58,3%, seguindo-se Leixões, com 23,6% (+2,6 pp), Lisboa com 11,5% (+1,1 pp), Setúbal com 5,8% (-0,4 pp) e Figueira da Foz com 0,9% (+0,1 pp).

No período dos últimos doze meses é apurado um total de 3,09 milhões de TEU, o que face a idêntico período imediatamente anterior traduz um acréscimo de +251,7 mil TEU (+8,9%), refletindo, naturalmente, o contributo determinante de Sines, que, isoladamente, logra registar um aumento de +158,9 mil TEU (+9,6%). É ainda relevante assinalar o crescimento de Lisboa, que atinge +73,6 mil TEU, correspondente a um

Porto	January			Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %
Douro e Leixões	59 210	23.6%	+8.2%	722 303	23.4%	+18 310	+2.6%
Figueira da Foz	2 159	0.9%	+15.2%	21 688	0.7%	+3 590	+19.8%
Lisboa	28 914	11.5%	+6.8%	369 089	11.9%	+73 579	+24.9%
Setúbal	14 521	5.8%	-9.8%	170 722	5.5%	-2 708	-1.6%
Sines	146 362	58.3%	-9.3%	1 809 032	58.5%	+158 930	+9.6%
<b>Total</b>	<b>251 166</b>	<b>100.0%</b>	<b>-3.8%</b>	<b>3 092 834</b>	<b>100.0%</b>	<b>+251 701</b>	<b>+8.9%</b>



acréscimo percentual de +24,9%. *A contrario* refere-se que a única variação negativa foi protagonizada por Setúbal, que recua -2,7 mil TEU (-1,6%).

Acresce ainda sublinhar que o volume total de TEU apurado em janeiro resulta da realização de 153,5 mil movimentos de contentores, a uma média de 1,64 TEU por contentor e que reflete, aproximadamente, uma diminuição de -12,6% nos contentores de 20 pés e de -1,6% nos de 40 pés.

### Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)

Como é comumente sabido o tráfego de contentores inclui um importante segmento relativo a operações de *transhipment*, maioritariamente assegurado pelo Terminal XXI em Sines, cujo concessionário, a PSA Sines, integra o grupo MSC, um dos maiores operadores mundiais de contentores, que atua em parceria com a Maersk. Para além do *transhipment* o Terminal de Contentores de Sines efetua igualmente operações com o *hinterland*, disputando o mercado com os outros terminais especializados.

Começando pelo *transhipment*, importa salientar que se trata de um tráfego que encerra elevada volatilidade e variabilidade, sendo que no mês de janeiro em apreço, Sines regista uma quebra de -17,3% comparativamente ao mesmo mês de 2021, o que representa uma diminuição de -20,4 mil TEU, sendo de assinalar que o volume ora processado se encontra a -28,9% do seu valor máximo homólogo, apurado em 2017.

Detendo Sines cerca de 95% deste segmento (cujo total em rigor se desconhece, dado que Lisboa não disponibiliza elementos desde abril de 2021), a respetiva variação global, em volume de TEU, terá recuado cerca de -16,5%, com Leixões a registar uma ligeira diminuição de -0,6% e estimando-se que Lisboa tenha registado um aumento, embora sem impacto em termos globais.

Após registo da diminuição referida, salienta-se que o tráfego de *transhipment* de Sines representou cerca de dois terços do seu tráfego total de contentores e 38,9% do tráfego total apurado nos cinco portos do Continente.

	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Douro e Leixões	41 361	53 290	49 775	50 106	54 620	36.8%	+9.0%	+4.8%	
	Figueira da Foz	1 746	1 775	1 420	1 874	2 159	1.5%	+15.2%	+5.3%	
	Lisboa (*)	33 372	29 110	30 598	26 755	28 424	19.1%	+6.2%	-4.1%	
	Setúbal	11 994	12 728	9 531	16 103	14 521	9.8%	-9.8%	+6.8%	
	Sines	28 254	40 797	41 829	43 387	48 748	32.8%	+12.4%	+11.5%	
	<b>Total</b>	<b>116 727</b>	<b>137 700</b>	<b>133 153</b>	<b>138 225</b>	<b>148 472</b>	<b>100.0%</b>	<b>+7.4%</b>	<b>+4.9%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-1.5%</b>	<b>+18.0%</b>	<b>-3.3%</b>	<b>+3.8%</b>	<b>+7.4%</b>	-	-	-	-
Transhipment	Douro e Leixões	4 444	3 813	4 889	4 619	4 590	4.5%	-0.6%	+2.5%	
	Lisboa (*)	1 713	1 304	399	326	490	0.5%	+50.3%	-43.0%	
	Sines	103 309	119 642	81 424	118 005	97 614	95.1%	-17.3%	-1.2%	
	<b>Total</b>	<b>109 466</b>	<b>124 759</b>	<b>86 712</b>	<b>122 950</b>	<b>102 694</b>	<b>100.0%</b>	<b>-16.5%</b>	<b>-1.4%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-23.3%</b>	<b>+14.0%</b>	<b>-30.5%</b>	<b>+41.8%</b>	<b>-16.5%</b>	-	-	-	-
% Transh / Total	Douro e Leixões	9.7%	6.7%	8.9%	8.4%	7.8%	-	-	-	-
	Lisboa	4.9%	4.3%	1.3%	1.2%	1.7%	-	-	-	-
	Sines	78.5%	74.6%	66.1%	73.1%	66.7%	-	-	-	-
	<b>% Total</b>	<b>48.4%</b>	<b>47.5%</b>	<b>39.4%</b>	<b>47.1%</b>	<b>40.9%</b>	-	-	-	-

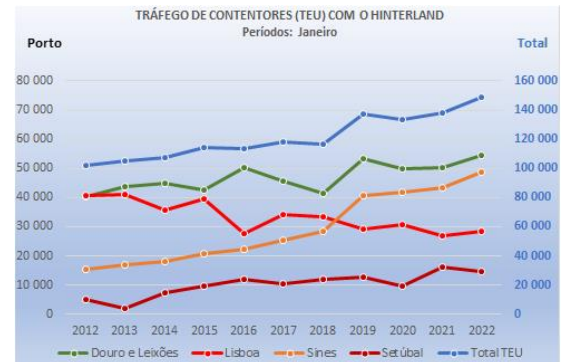
(\*) Dados estimados



No que respeita ao tráfego com o *hinterland*, mais estável porque assenta no desempenho da economia nacional, importa referir que a sua evolução nos meses de janeiro desde 2018, em volume de TEU, tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +4,9%, registando em janeiro de 2022 o valor mais elevado de sempre, de cerca de 148,5 mil TEU, após crescer +10,25 mil TEU, ou seja, +7,4%, face ao mês homólogo de 2021.

Este desempenho global reflete o comportamento positivo da maioria dos portos, excetuando-se Setúbal que neste mês movimentou -1,58 mil TEU (-9,8%). Das variações positivas sobressai a registada no porto de Sines que traduz um acréscimo de +6,36 mil TEU (+12,4%), seguindo-se Leixões com +5,41 mil TEU (+9%), Lisboa com +1,67 mil TEU (+6,2%) e a Figueira da Foz com +285 TEU (+15,2%).

Assinala-se o facto de Leixões e de Sines se assumirem como os principais protagonistas do segmento de tráfego de contentores com o *hinterland*, tendo ambos registado os valores mais elevados verificados nos meses de janeiro.



Como evidencia o gráfico, o porto de Sines regista uma notável dinâmica de crescimento neste segmento de tráfego, destacando-se o facto de ser o único que não regista nenhuma variação negativa nos meses homólogos desde 2013, há 10 anos, sendo notável a crescente aproximação a Leixões, encontrando-se a 12%, quando em 2016 representava menos de metade do respetivo volume de TEU.

No segmento de tráfego de contentores com o *hinterland* o porto de Leixões detém a liderança com uma quota de 36,8%, seguido de Sines com 32,8%, Lisboa com 19,1%, Setúbal com 9,8% e a Figueira da Foz com 1,5%.

Considerando o tráfego apurado nos últimos doze meses constata-se ter sido atingido um total de 1,76

Tráfego	Porto	January			Últimos 12 meses			
		Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %
Hinterland	Douro e Leixões	54 620	36.8%	+9.0%	663 044	37.6%	+14 313	+2.2%
	Figueira da Foz	2 159	1.5%	+15.2%	21 688	1.2%	+3 590	+19.8%
	Lisboa	28 424	19.1%	+6.2%	361 897	20.5%	+70 864	+24.3%
	Setúbal	14 521	9.8%	-9.8%	170 722	9.7%	-2 708	-1.6%
	Sines	48 748	32.8%	+12.4%	546 615	31.0%	+35 615	+7.0%
	Total	148 472	100.0%	+7.4%	1 763 966	100.0%	+121 674	+7.4%
Transshipment	Douro e Leixões	4 590	4.5%	-0.6%	59 259	4.5%	+3 997	+7.2%
	Lisboa	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Sines	97 614	95.1%	-17.3%	1 262 417	95.0%	+123 315	+10.8%
	Total	102 694	100.0%	-16.5%	1 328 868	100.0%	+130 027	+10.8%

Nota: Os dados referentes ao tráfego com o *hinterland* no porto de Lisboa são estimados

milhões de TEU, superior em +121,7 mil TEU (+7,4%) ao observado no idêntico período imediatamente anterior, sendo que o contributo mais significativo para este acréscimo vem do porto de Lisboa com +70,9 mil TEU (+24,3%), seguido de Sines com +35,6 mil TEU (+7%).

A informação apresentada pode ser complementada com a que consta no Anexo 7.

Esta ligeira apreciação teve sempre na sua base o movimento de contentores avaliado em TEU, assinalando-se, no entanto, que no Anexo 4 se apresenta informação estatística relativa ao número de unidades movimentadas.



### 3.3. Movimento Geral de Navios

O movimento de navios no mês de janeiro de 2022 nos portos comerciais do Continente traduziu-se em 754 escalas de navios nas diversas tipologias e independentemente das operações realizadas aquando da sua estadia, o que traduz um decréscimo de -6,1%, ou seja, -49 escalas do que as verificadas no mês homólogo de 2021, sendo que o correspondente volume de arqueação bruta recuou muito ligeiramente (-0,5%) para um total de 13,94 milhões. Este registo resulta de um aumento da dimensão média dos navios de +5,9%, por efeito mais intenso de Lisboa, onde a dimensão média registou um aumento de +80%.

Este registo negativo resultou do comportamento igualmente negativo da quase totalidade dos portos, tendo Lisboa e Portimão como únicas exceções ao verem aumentar respetivamente em +16 (+11,8%) e em +2 o número de escalas observado no mesmo mês de 2021.

Dos restantes portos, que registaram variações negativas, destaca-se Douro e Leixões que veem diminuir -27 escalas (Douro com -1 e Leixões com -26), correspondente a -12,9%, seguidos de Aveiro e de Setúbal ambos com -12 (-12% e -9,2%, respetivamente), de Viana do Castelo, Figueira da Foz e de Sines, todos com -5 (-29,4%, -12,8% e -3%, respetivamente), e Faro com menos uma escala.

Recorda-se que os portos com terminais de navios de cruzeiro, maioritariamente Lisboa, mas também Leixões e Portimão, viram o seu comportamento ser significativamente condicionado por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19 que impediram as respetivas escalas praticamente desde o início da pandemia, em março de 2020, até que as viagens foram retomadas gradualmente em abril de 2021.

Em termos de número de escalas verifica-se que a quota mais elevada pertence a Douro e Leixões que recebeu 24,3% (inferior em -1,9 pontos percentuais (pp) à de janeiro de 2021), seguindo-se Sines, com 21,8% (+0,7 pp), Lisboa com 20,2% (+3,2 pp) que ultrapassou Setúbal, que segue agora na quarta posição com 15,6% (-0,5 pp), Aveiro, com 11,7% (-0,8 pp), Figueira da Foz, com 4,5%, Viana do Castelo, com 1,6%, Portimão, com 0,3% e Faro com 0,1%.

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NOS MESES DE JANEIRO									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	23	13	15	17	12	1.6%	-29.4%	-10.8%	
Douro e Leixões	200	192	222	210	183	24.3%	-12.9%	-0.8%	
Aveiro	88	85	91	100	88	11.7%	-12.0%	+1.7%	
Figueira da Foz	40	36	40	39	34	4.5%	-12.8%	-2.4%	
Lisboa	199	190	195	136	152	20.2%	+11.8%	-8.2%	
Setúbal	128	131	131	130	118	15.6%	-9.2%	-1.6%	
Sines	182	185	171	169	164	21.8%	-3.0%	-2.9%	
Faro	2	0	2	2	1	0.1%	-50.0%	-	
Portimão	3	0	1	0	2	0.3%	-	-15.9%	
<b>Total</b>	<b>865</b>	<b>832</b>	<b>868</b>	<b>803</b>	<b>754</b>	<b>100.0%</b>	<b>-6.1%</b>	<b>-3.0%</b>	
<b>ARQUEAÇÃO BRUTA (10³)</b>	<b>15 262.7</b>	<b>16 718.2</b>	<b>16 057.0</b>	<b>14 012.9</b>	<b>13 937.9</b>	-	<b>-0.5%</b>	<b>-3.5%</b>	
<b>ARQUEAÇÃO MÉDIA (10³)</b>	<b>17.6</b>	<b>20.1</b>	<b>18.5</b>	<b>17.5</b>	<b>18.5</b>	-	-	-	

Como sucede habitualmente, nem todos os portos a arqueação bruta acompanha o comportamento do número de escalas, tendo-se no mês em análise verificado que nos portos de Douro e Leixões a dimensão dos navios compensou a quebra no número de escalas tendo-se verificado um acréscimo de +0,6%. Importa ainda assinalar o porto de Lisboa onde o volume de arqueação bruta registou um acréscimo de +101,3%, substancialmente superior ao do número de escalas.





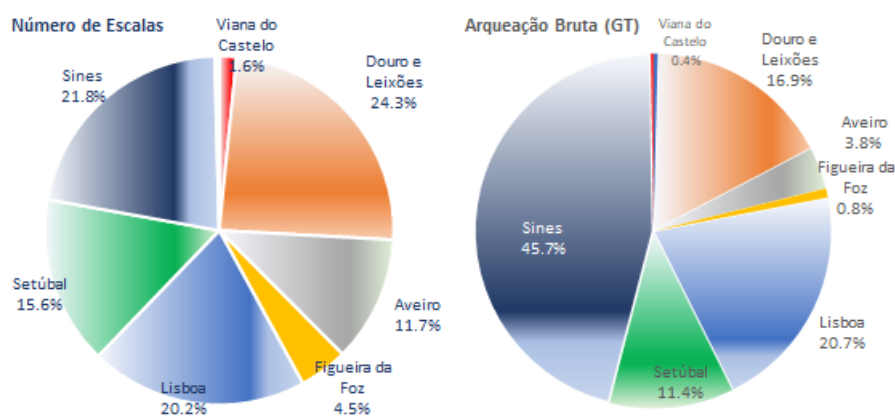
Os outros portos registaram variações negativas, com Sines a refletir o valor mais expressivo, de -1,4 milhões, correspondente a -18%.

No que respeita ao volume de arqueação bruta, o porto de Sines ocupa a posição cimeira com uma quota de 45,7%, tendo, no entanto, registado uma diminuição de -9,8 pp por comparação com a detinha em 2021 (a mais elevada de sempre nos meses de janeiro). Para a segunda posição sobe o porto de Lisboa, cuja arqueação bruta dos navios que o escalaram atinge 2,88 milhões que corresponde a 20,7% do total, deixando o Douro e Leixões na terceira posição com 16,9% (+0,2 pp), e, sucessivamente, Setúbal com 11,4% (-0,9 pp), Aveiro com 3,8% (-0,1 pp) e Figueira da Foz com 0,8%.

No quadro e gráfico seguintes apresenta-se resumidamente a estrutura dos portos para estas duas dimensões do movimento de navios.

É notória a diferença de dimensão média dos navios que escalam Sines com a dos que escalam os restantes portos ao apresentar um GT médio de 38,9 mil, seguido de Lisboa, com 18,9 mil, Setúbal com 13,5 mil e Douro e Leixões com 12,9 mil.

Porto	Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)			GT médio (10 <sup>3</sup> )
	Número	Quota	Δ% homóloga	Vol (10 <sup>3</sup> )	Quota	Δ% homóloga	
Viana do Castelo	12	1.6%	-29.9%	54.8	0.4%	-3.9%	4 568.4
Douro e Leixões	183	24.3%	-12.9%	2 358.2	16.9%	+0.6%	12 886.4
Aveiro	88	11.7%	-12.0%	531.8	3.8%	-2.3%	6 043.0
Figueira da Foz	34	4.5%	-12.8%	117.2	0.8%	-14.0%	3 447.1
Lisboa	152	20.2%	+11.8%	2 879.7	20.7%	+101.3%	18 945.2
Setúbal	118	15.6%	-9.3%	1 588.5	11.4%	-7.6%	13 461.9
Sines	164	21.8%	-3.0%	6 375.4	45.7%	-18.0%	38 874.3
Faro	1	0.1%	-50.0%	2.2	0.0%	-63.3%	2 164.0
Portimão	2	0.3%	-	30.1	0.2%	-	15 062.0
<b>Total</b>	<b>754</b>	<b>100.0%</b>	<b>-6.1%</b>	<b>13 937.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>-0.5%</b>	<b>18 485.3</b>







Neste capítulo procede-se a uma breve análise dos aspetos mais significativos registados nos 53 mercados onde se registou variação no volume de tonelagem movimentada no ano de 2021, independentemente da sua expressão, que se apresentam agregados pelas dez ‘tipologias de carga’ e detalhe por ‘porto’ onde se efetua a respetiva movimentação, independentemente da sua dimensão.

Da observação destes mercados na sua dupla dimensão, cuja agregação por tipologia de carga e por porto e respetiva evolução anual para o Ecosistema Portuário do Continente foram apresentados no ponto 3.1, poderão ressaltar indícios que traduzem eventuais situações de concorrência ou complementaridade entre portos.

#### 4.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, ‘contentorizada’ e ‘fracionada’, apresentam uma elevada heterogeneidade, sendo que em 2020 as mais significativas foram, considerando a classificação prevista na Diretiva Marítima, o “Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (excepto tubos)”, “Pasta, papel e seus artigos”, “Outros materiais de construção, produtos manufacturados”, ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.’, ‘Bebidas’, ‘Produtos hortícolas e frutos preparados e conservados’ e ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’ que no seu conjunto representaram cerca de 46% do total das mercadorias movimentadas em contentores e fracionada.

Sob a forma Ro-Ro são maioritariamente operados ‘Produtos da indústria automóvel’, que representaram cerca de 27%, e, com menor expressão, ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’, ‘Produtos químicos orgânicos de base’, ‘Mercadorias grupadas’, ‘Mobiliário’, ‘Pasta, papel e seus artigos’, ‘Tubos e perfis ocós, e acessórios relacionados’ e ‘Animais vivos’, que estarão maioritariamente acondicionados em contentores, e que, no seu conjunto, representaram cerca de 40%.

É importante sublinhar o facto de no ano 2020, cerca de 92,6% das mercadorias movimentadas na classe de Carga Geral respeitam a comércio internacional, das quais cerca de 56,5% correspondem a mercadorias embarcadas.

##### 4.1.1. Contentorizada

No mercado da Carga Contentorizada foi movimentado um total de 2,77 milhões de toneladas, que, comparativamente ao mesmo de 2021 traduz um decréscimo de -242,9 mil toneladas, ou seja, -8,1%, mantendo, contudo, uma tendência de evolução anual positiva, a +1,3% de média anual, sustentada por uma quota de 38,5%.

Dada a circunstância de este mercado se encontrar significativamente alavancado no tráfego de *transshipment*, o desempenho global que exhibe neste mês surge penalizado pelo registo negativo que este segmento mostra no porto de Sines, que terá perdido cerca de -300 mil toneladas não compensadas pelas operações com o *hinterland*, o que determina um decréscimo de -282,6 mt (-14,2%).

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	474.3	593.7	565.2	550.4	596.2	21.5%	+45.9	+8.3%	+3.7%	
Figueira da Foz	11.4	14.1	11.5	14.2	16.1	0.6%	+1.8	+12.7%	+7.4%	
Lisboa	361.0	303.3	311.0	281.7	297.3	10.7%	+15.6	+5.5%	-4.7%	
Setúbal	122.5	128.0	100.4	169.7	146.0	5.3%	-23.7	-14%	+6.9%	
Sines	1 626.3	1 958.2	1 466.9	1 994.4	1 711.9	61.9%	-282.6	-14%	+1.2%	
<b>Total</b>	<b>2 595.5</b>	<b>2 997.4</b>	<b>2 455.1</b>	<b>3 010.5</b>	<b>2 767.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-242.9</b>	<b>-8.1%</b>	<b>+1.3%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>-16.5%</b>	<b>+15.5%</b>	<b>-18.1%</b>	<b>+22.6%</b>	<b>-8.1%</b>	-	-	-	-	-



A par de Sines há também a registar uma variação negativa no porto de Setúbal, de expressão percentual semelhante mas que, pela sua dimensão, se traduz por um recuo de -23,7 mt. Dos acréscimos verificados destaca-se o de Leixões, mais expressivo, que se cifra em +45,9 mt e corresponde a +8,3%, a que se segue o de Lisboa, de +15,6 mt ou +5,5%. O porto da Figueira da Foz apresenta uma variação de +12,7% que corresponde a +1,8 mt.

Considerado globalmente e incluindo os tráfegos de *transshipment* e de *hinterland*, a quota mais expressiva no mês de janeiro é detida por Sines com 61,9% do total, seguido de Leixões que representa 21,5%. A Lisboa cabe uma quota de 10,7%, a Setúbal de 5,3% e à Figueira da Foz de 0,6%.

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	596.2	21.5%	+45.9	+8.3%	7 157.9	20.7%	+168.6	+2.4%
Figueira da Foz	16.1	0.6%	+1.8	+12.7%	172.8	0.5%	+37.6	+27.9%
Lisboa	297.3	10.7%	+15.6	+5.5%	3 707.3	10.7%	+776.2	+26.5%
Setúbal	146.0	5.3%	-23.7	-14.0%	1 746.3	5.1%	-104.0	-5.6%
Sines	1 711.9	61.9%	-282.6	-14.2%	21 744.2	63.0%	+1 275.9	+6.2%
<b>Total</b>	<b>2 767.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-242.9</b>	<b>-8.1%</b>	<b>34 528.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>+2 154.5</b>	<b>+6.7%</b>

Importa sublinhar que no período constituído pelos últimos doze meses o mercado da Carga Contentorizada movimenta 34,53 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +2,15 milhões de toneladas, correspondente a +6,7%, por efeito maioritário de Sines, responsável por um aumento de +1,28 milhões de toneladas (+6,2%), seguido de Lisboa, que cresce +776,2 mt (+26,5%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, ressalta o facto de os embarques terem representado 55,8% do movimento total e de ambos os fluxos terem registado comportamentos negativos, sendo mais expressivo o dos embarques, que ascende a -169,8 mt (-9,9%), enquanto os desembarques diminuem -73,1 mt (-5,6%).

Ambos os registos negativos resultam da influência mais intensa de Sines, que vê diminuir os embarques em -184,4 mt (-16,5%) e os desembarques em -98,2 mt (-11,2%), que conta com o reforço proporcionado por Setúbal, com variações respetivas de -14,6 mt (-12,9%) e de -9,1 mt (-16,1%).

Os restantes portos apresentam variações positivas em ambos os fluxos e destaca-se a expressão dos desembarques em Leixões, que atinge +32,7 mt (+12,2%), seguido dos embarques em Lisboa, com um acréscimo de +14,6 mt (+7,8%) e, novamente, em Leixões de +13,2 mt (+4,7%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	296.1	19.2%	+13.2	+4.7%	300.2	24.6%	+32.7	+12.2%	+49.7%
Figueira da Foz	13.6	0.9%	+1.3	+10.6%	2.4	0.2%	+0.5	+26.6%	+84.9%
Lisboa	203.1	13.1%	+14.6	+7.8%	94.3	7.7%	+1.0	+1.1%	+68.3%
Setúbal	98.4	6.4%	-14.6	-12.9%	47.6	3.9%	-9.1	-16.1%	+67.4%
Sines	934.3	60.5%	-184.4	-16.5%	777.5	63.6%	-98.2	-11.2%	+54.6%
<b>Total</b>	<b>1 545.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>-169.8</b>	<b>-9.9%</b>	<b>1 222.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-73.1</b>	<b>-5.6%</b>	<b>+55.8%</b>

Acresce ainda assinalar o facto de o volume de Carga Contentorizada embarcada ser tradicionalmente superior ao da desembarcada, sendo que no mês em análise se situa em 49,7% no porto de Leixões. O rácio de carga embarcada sobre o total mais expressivo surge no porto da Figueira da Foz, onde ascende a 84,9%, sendo claramente instrumental para as exportações da indústria localizada no seu *hinterland*.



#### 4.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, que detém mercados relevantes nos sete portos principais, viu em janeiro de 2022 o seu movimento recuar -72,6 mt (-13,8%) para 452,6 mil toneladas, correspondente a 6,3% do total.

O recuo ora verificado vem interromper uma sequência de três registos positivos nos meses homólogos, incluindo a transição pelo período da crise pandémica, mantendo uma tendência de crescimento positivo traduzido por uma taxa média anual de crescimento de +4,5%, sustentada maioritariamente pelo porto de Aveiro, cuja evolução entre 2018 e 2022 se tem processado a um ritmo de +17,6% ao ano.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	23.2	14.5	15.2	15.8	13.8	3.1%	-1.9	-12.2%	-10.2%	
Douro e Leixões	68.7	88.2	114.2	103.1	61.8	13.7%	-41.3	-40.0%	+0.1%	
Aveiro	82.7	152.4	162.8	218.1	173.6	38.4%	-44.5	-20.4%	+17.6%	
Figueira da Foz	81.1	66.6	94.2	87.2	76.0	16.8%	-11.2	-12.8%	+1.3%	
Lisboa	16.6	15.0	11.1	4.5	8.9	2.0%	+4.3	+95.1%	-22.2%	
Setúbal	98.4	119.1	96.1	94.9	117.4	25.9%	+22.5	+23.7%	+1.3%	
Sines	7.8	14.8	9.9	1.5	1.0	0.2%	-0.6	-36.3%	-39.9%	
<b>Total</b>	<b>378.6</b>	<b>470.5</b>	<b>503.4</b>	<b>525.2</b>	<b>452.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>-72.6</b>	<b>-13.8%</b>	<b>+4.5%</b>	
	Δ%	-6.1%	+24.3%	+7.0%	+4.3%	-	-	-	-	-

O porto de Aveiro apresenta-se líder deste mercado com uma quota de 38,4%, a que se segue Setúbal, que movimenta 25,9% do total, Figueira da Foz, com 16,8%, e Leixões, com 13,7%.

O desempenho deste mercado no mês em análise reflete comportamentos negativos na maioria dos portos, com únicas exceções verificadas em Setúbal e em Lisboa, que evidenciam acréscimos respetivos de +22,5 mt (+23,7%) e de +4,3 mt (+95,1%).

As variações negativas mais expressivas são observadas em Aveiro e Leixões e ascendem respetivamente a -44,5 mt (-40%) e a -41,3 mt (-20,4%), que assumem a maior responsabilidade do registo negativo.

Considerando os últimos doze meses constata-se que o movimento processado atingiu um total de 6,04 milhões de toneladas, que representa um expressivo acréscimo de +1,09 milhões de toneladas (+21,9%) face a idêntico período imediatamente anterior. Para a responsabilidade por este desempenho é justo invocar os portos de Aveiro e de Setúbal, que contribuem respetivamente com +463,5 mt e +422,1 mt, que traduzem acréscimos de +31,6% e de +36,9%.

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	13.8	3.1%	-1.9	-12.2%	173.8	2.9%	+2.9	+1.7%
Douro e Leixões	61.8	13.7%	-41.3	-40.0%	1 255.2	20.8%	+267.5	+27.1%
Aveiro	173.6	38.4%	-44.5	-20.4%	1 928.9	32.0%	+463.5	+31.6%
Figueira da Foz	76.0	16.8%	-11.2	-12.8%	927.2	15.4%	-49.2	-5.0%
Lisboa	8.9	2.0%	+4.3	+95.1%	169.6	2.8%	+70.8	+71.7%
Setúbal	117.4	25.9%	+22.5	+23.7%	1 565.7	25.9%	+422.1	+36.9%
Sines	1.0	0.2%	-0.6	-36.3%	15.0	0.2%	-92.4	-86.1%
<b>Total</b>	<b>452.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>-72.6</b>	<b>-13.8%</b>	<b>6 035.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>+1 085.2</b>	<b>+21.9%</b>

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se uma repartição bastante igualitária entre o volume dos embarques e dos desembarques e que apresentam ambos variações negativas, sendo respetivamente de -61,2 mt (-21%) e de -11,4 mt (-4,9%).



Para as variações negativas em ambos os fluxos contribuiu a maioria dos portos, sendo de assinalar como registos positivos os verificados nos embarques em Lisboa, de +4,4 mt (+116,8%), em Viana do Castelo, de +1,1 mt (+8,3%), e em Sines, de +0,5 mt (+89,1%), e, com maior expressão, os desembarques em Setúbal, que atingem +43 mt (+127,1%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	13.8	6.0%	+1.1	+8.3%	0.0	0.0%	-3.0	-100.0%	+100.0%
Douro e Leixões	43.1	18.7%	-39.7	-47.9%	18.8	8.4%	-1.6	-8.0%	+69.6%
Aveiro	54.1	23.5%	-6.5	-10.8%	119.6	53.8%	-37.9	-24.1%	+31.1%
Figueira da Foz	69.6	30.2%	-0.4	-0.6%	6.4	2.9%	-10.7	-62.7%	+91.6%
Lisboa	8.2	3.5%	+4.4	+116.8%	0.7	0.3%	-0.1	-10.6%	+92.2%
Setúbal	40.6	17.6%	-20.5	-33.5%	76.8	34.6%	+43.0	+127.1%	+34.6%
Sines	1.0	0.4%	+0.5	+89.1%	0.0	0.0%	-1.0	-100.0%	+100.0%
<b>Total</b>	<b>230.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>-61.2</b>	<b>-21.0%</b>	<b>222.3</b>	<b>100.0%</b>	<b>-11.4</b>	<b>-4.9%</b>	<b>+50.9%</b>

#### 4.1.3. Ro-Ro

O mês de janeiro de 2022 mostra que o movimento portuário no mercado da carga Ro-Ro registou uma variação positiva face ao mesmo mês de 2021 de +7,3 mt, correspondente a +5%, a que corresponde apenas uma quota de 2,1% do total de carga movimentada.

Independentemente da sua pequena dimensão, a avaliação da sua evolução mostra que é o mercado onde, no período constituído pelos meses de janeiro entre 2018 e 2022, se verifica a trajetória de crescimento mais acentuado, ao apresentar uma taxa média anual de crescimento de +5,1%, sustentada principalmente pelo comportamento de Leixões que, representando 82,3% do mercado, evidencia uma evolução a uma média de +11,3% ao ano, anulando o efeito da evolução negativa de Setúbal (-12,6%).

Este mercado é basicamente constituído pelos portos de Leixões e de Setúbal, este último pelo seu papel no comércio internacional do ramo automóvel, e o primeiro muito influenciado pelo tráfego de contentores de uma linha regular do norte da Europa, do grupo CLdN, efetuado no Terminal Multiusos pelo concessionário do TCL, na modalidade de licenciamento.

Importa sublinhar a inversão de posições entre estes dois portos, pois recuando a 2013 verifica-se que Leixões detinha uma quota de 13,5% que evoluiu para os atuais 82,3%, enquanto Setúbal passou de 61,4% para 15,4% em 2022. Lisboa era naquele ano responsável por 25,1% do mercado, tendo hoje praticamente saído do mercado, dando lugar a Sines, que surgiu em 2016 e detém em 2022 uma quota de 2,3%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	76.6	104.6	103.3	117.8	125.6	82.3%	+7.9	+6.7%	+11.3%	
Lisboa	0.5	0.1	0.6	0.0	0.0	0.0%	-	-	-50.1%	
Setúbal	38.0	38.7	33.5	25.9	23.5	15.4%	-2.5	-9.5%	-12.6%	
Sines	1.9	3.6	3.1	1.6	3.5	2.3%	+1.9	+122.0%	+4.1%	
<b>Total</b>	<b>117.0</b>	<b>147.0</b>	<b>140.5</b>	<b>145.2</b>	<b>152.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>+7.3</b>	<b>+5.0%</b>	<b>+5.1%</b>	
	Δ%	+18.2%	+25.7%	-4.4%	+3.3%	+5.0%	-	-	-	-

Para o desempenho observado no mês em análise, contribuiu de forma mais significativa o porto de Leixões registando um acréscimo de +7,9 mt, correspondente a +6,7%, e que, com o apoio de Sines, que movimentou +1,9 mt (+122%) do que no mesmo mês de 2021, anula o decréscimo de Setúbal de -2,5 mt (-12,6%).



Apurando a tonelagem movimentada nos últimos doze meses verifica-se que se atingiu um total de 1,98 milhões de toneladas, que, face a idêntico período imediatamente anterior, reflete um acréscimo de +236,7 mt, correspondente a +13,6%.

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	125.6	82.3%	+7.9	+6.7%	1 536.9	77.7%	+186.8	+13.8%
Setúbal	23.5	15.4%	-2.5	-9.5%	392.9	19.9%	+43.8	+12.6%
Sines	3.5	2.3%	+1.9	+122.0%	47.6	2.4%	+6.2	+15.0%
<b>Total</b>	<b>152.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>+7.3</b>	<b>+5.0%</b>	<b>1 977.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>+236.7</b>	<b>+13.6%</b>

No que se refere ao sentido das operações observa-se que o peso dos embarques representa 49,2% e tem subjacente um movimento superior em +5,8 mt (+8,4%) ao período homólogo de 2021, contando para este efeito com o contributo de Leixões e de Sines, que apresentam acréscimos respetivos de +7,4 mt (+15,3%) e de +1,9 mt (+122%), anulando a variação negativa de Setúbal, de -3,6 mt (-18,9%).

O fluxo de desembarques reflete também um comportamento positivo, +1,5 mt (+2%), por responsabilidade maioritária de Setúbal, que regista um acréscimo de +1,1 mt (+15,7%), reforçado pela variação também positiva de Leixões, de +0,4 mt (+0,6%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	56.2	74.9%	+7.4	+15.3%	69.4	89.5%	+0.4	+0.6%	+44.7%
Setúbal	15.3	20.4%	-3.6	-18.9%	8.1	10.5%	+1.1	+15.7%	+65.3%
Sines	3.5	4.7%	+1.9	+122.0%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
<b>Total</b>	<b>75.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>+5.8</b>	<b>+8.4%</b>	<b>77.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>+1.5</b>	<b>+2.0%</b>	<b>+49.2%</b>

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques sobre o total de 65,3%, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 44,7%.

## 4.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas em 2020 na classe de Granéis Sólidos nos portos comerciais do Continente foram principalmente, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, 'Cereais', 'Cimento, cal e gesso', 'Outros resíduos e matérias-primas secundárias', 'Outras substâncias de origem vegetal', 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.', e 'Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes', que representaram cerca de 75% do total das mercadorias movimentadas nesta tipologia de acondicionamento.

Importa referir que cerca de 96% da tonelagem movimentada nesta classe respeita a tráfego internacional, da qual 70% a operações de importação.

### 4.2.1. Carvão

O mercado do Carvão tem sido tradicional e maioritariamente constituído pelas importações deste combustível fóssil para as centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia), complementado nomeadamente pela importação de *petcoke* para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em



Setúbal, sendo este, no entanto, caracterizado por forte irregularidade, com registo frequente da ausência de qualquer desembarque mensal.

No entanto, o encerramento já consumado das referidas centrais deixou este mercado limitado ao *petcoke* importado por Setúbal, mas cujo movimento tem sido muito irregular ao longo do tempo, sucedendo frequentemente a ausências de qualquer registo mensal. Foi o que se verificou no mês de janeiro de 2022, repetindo-se o verificado no mesmo mês de 2021 e de 2020.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)					
Porto	2018	2019	2020	2021	2022
Setúbal	11.8	32.8	0.0	0.0	0.0
Sines	317.8	565.2	8.7	0.0	0.0
<b>Total</b>					
	<b>Δ%</b>	<b>-21.9%</b>	<b>+81.4%</b>	<b>-98.6%</b>	<b>-100.0%</b>

Assim, a evolução anual nos meses de janeiro desde 2018, traduzida neste quadro, dispensa quaisquer considerações.

#### 4.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta em regra uma dimensão pouco significativa, tendo no mês em análise sido movimentados 68 mt, a que corresponde a uma quota de 0,9% do total geral de carga movimentada.

Este mercado é praticamente, constituído pelos portos de Leixões e Setúbal, com quotas respetivas de 45% e de 49,7%, sendo que neste mês ainda contou com a participação de Sines que registou o embarque de 3,6 mt, a que corresponde uma quota de 5,3% do movimento total.

Em termos de evolução anual, constata-se a existência de uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +4,4% apurada desde 2018, resultando basicamente do encontro das tendências apuradas em Leixões e em Setúbal, cujas *tmac* respetivas apresentam os valores de +6,2% e de +4,3%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	29.3	40.0	39.9	61.6	30.6	45.0%	-31.0	-50.3%	+6.2%	
Lisboa	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Setúbal	32.7	23.2	33.5	34.3	33.8	49.7%	-0.4	-1.3%	+4.3%	
Sines	4.2	4.7	0.0	0.0	3.6	5.3%	+3.6	-	-22.2%	
<b>Total</b>	<b>66.2</b>	<b>67.8</b>	<b>75.0</b>	<b>95.9</b>	<b>68.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-27.8</b>	<b>-29.0%</b>	<b>+4.4%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-32.3%</b>	<b>+2.5%</b>	<b>+10.5%</b>	<b>+27.9%</b>	<b>-29.0%</b>	-	-	-	-

Neste primeiro mês de 2022 assistiu-se a uma diminuição de -27,8 mt (-29%) face a idêntico mês de 2021, determinada maioritariamente por Leixões, que apresenta um decréscimo de -31 mt (-50,3%), ainda corroborado com um recuo de -0,4 mt de Setúbal (-1,3%), que anula a variação positiva de Sines, de +3,6 mt.

Para os últimos doze meses foi apurado um movimento superior a 1,13 milhões de toneladas, que fica -86,9 mt (-7,1%) aquém do registo nos doze meses imediatamente anteriores, cuja responsabilidade é quase exclusivamente do porto de Leixões, que observa uma variação negativa de -171,6 mt (-24,6%), sendo

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	30.6	45.0%	-31.0	-50.3%	526.3	46.4%	-171.6	-24.6%
Lisboa	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-3.0	-100.0%
Setúbal	33.8	49.7%	-0.4	-1.3%	587.8	51.8%	+87.6	+17.5%
Sines	3.6	5.3%	+3.6	-	19.3	1.7%	-0.7	-3.6%
<b>Total</b>	<b>68.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-27.8</b>	<b>-29.0%</b>	<b>1 134.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>-86.9</b>	<b>-7.1%</b>





contudo, acompanhada, embora ligeiramente, por Lisboa (-3 mt) e Sines (-0,7 mt), que anulam o acréscimo obtido por Setúbal, de +87,6 mt (+17,5%).

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 59,3% do total e registou um comportamento positivo, traduzido por um acréscimo de +6,1 mt (+17,9%), enquanto nos desembarques se verifica uma diminuição de -33,9 mt (-55,1%).

Este mercado apresenta a particularidade de concentrar em Setúbal a quase totalidade das operações de embarque e em Leixões a quase totalidade das operações de desembarque.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	2.9	7.3%	+2.9	-	27.7	100.0%	-33.9	-55.1%	+9.6%
Lisboa	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
Setúbal	33.8	83.8%	-0.4	-1.3%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Sines	3.6	8.9%	+3.6	-	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
<b>Total</b>	<b>40.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>+6.1</b>	<b>+17.9%</b>	<b>27.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-33.9</b>	<b>-55.1%</b>	<b>+59.3%</b>

#### 4.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimentou em janeiro de 2022 um volume de 462,4 mil toneladas, representando 6,4% do total da carga movimentada no mercado portuário do Continente.

A proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis da Silopor, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas, determina uma relativa concentração desta tipologia de carga no porto de Lisboa, que lhe confere uma quota maioritária absoluta de 73%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente por Aveiro e Leixões, com quotas respetivas de 11,9% e de 11,4%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Douro e Leixões	65.3	40.6	59.4	54.2	52.9	11.4%	-1.3	-2.4%	-2.0%	
Aveiro	147.0	108.2	27.7	76.2	55.0	11.9%	-21.2	-27.8%	-25.1%	
Lisboa	297.8	362.0	268.0	293.3	337.6	73.0%	+44.3	+15.1%	+0.4%	
Setúbal	0.0	0.0	0.0	2.6	16.8	3.6%	+14.2	+558.6%	-	
<b>Total</b>	<b>510.0</b>	<b>510.9</b>	<b>358.3</b>	<b>426.3</b>	<b>462.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>+36.1</b>	<b>+8.5%</b>	<b>-3.9%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>+32.3%</b>	<b>+0.2%</b>	<b>-29.9%</b>	<b>+19.0%</b>	<b>+8.5%</b>	-	-	-	-	-

Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada nos meses homólogos desde 2018, este mercado regista uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de -3,9%, resultante do comportamento negativo de Aveiro e de Leixões (*tmac* respetivas de -25,1% e de -2%), que anulam a tendência positiva, embora ligeira, de Lisboa, e que se traduz em +0,4%.

O mês em análise comparado com o homólogo do ano anterior, revela um acréscimo global de +36,1 mt, correspondente a +8,5%, resultante maioritariamente do contributo de Lisboa, que regista um aumento de +44,3 mt (+15,1%), que conta com o apoio de embarques, com um acréscimo de +14,2 mt, e anula as quebras registadas em Aveiro e em Leixões, respetivamente de -21,2 mt (-27,8%) e de -1,3 mt (-2,4%).

Importa referir que o movimento registado nos últimos doze meses atinge um total de 4,76 milhões de toneladas, e excede, embora muito ligeiramente, o valor apurado no período imediatamente anterior em



+16,4 mt (+0,3%), contando para esse efeito com o comportamento de Lisboa, que traduz um acréscimo de +170,9 mt (+5,4%), e com o apoio de Setúbal (+18,1 mt, +99,5%), logra anular principalmente a variação negativa de Aveiro, que se situa em -145,9 mt (-15,5%), mas reforçada pela Figueira da Foz, com -19,7 mt (-62,8%).

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-	-	5.9	0.1%	-5.6	-48.8%
Douro e Leixões	52.9	11.4%	-1.3	-2.4%	561.3	11.8%	-2.0	-0.4%
Aveiro	55.0	11.9%	-21.2	-27.8%	793.2	16.7%	-145.9	-15.5%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	11.7	0.2%	-19.7	-62.8%
Lisboa	337.6	73.0%	+44.3	+15.1%	3 351.9	70.4%	+170.9	+5.4%
Setúbal	16.8	3.6%	+14.2	+558.6%	36.3	0.8%	+18.1	+99.5%
Sines	0.0	0.0%	-	-	2.9	0.1%	+0.6	+26.1%
<b>Total</b>	<b>462.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>+36.1</b>	<b>+8.5%</b>	<b>4 763.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>+16.4</b>	<b>+0.3%</b>

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,4%, limitando-se os embarques a 16,5 mt efetuados por Lisboa.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	52.9	11.9%	-1.3	-2.4%	+0.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	55.0	12.3%	-21.2	-27.8%	+0.0%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
Lisboa	16.5	100.0%	-7.4	-31.1%	321.1	72.0%	+51.7	+19.2%	+4.9%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	16.8	3.8%	+14.2	+558.6%	+0.0%
Sines	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-	-	-
<b>Total</b>	<b>16.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-7.4</b>	<b>-31.1%</b>	<b>445.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+43.5</b>	<b>+10.8%</b>	<b>+3.6%</b>

A tonelagem dos Produtos Agrícolas desembarcados no conjunto dos portos registou um acréscimo de +43,5 mt (+3,6%), por efeito principal do desempenho de Lisboa, que com um acréscimo de +51,7 mt (+19,2%), que com o apoio de +14,2 mt apurados em Setúbal, anula os registos negativos obtidos por Aveiro e Leixões, de -21,2 mt (-27,8%) e de -1,3 mt (-2,4%), respetivamente.

#### 4.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos movimentou em janeiro de 2022 um total de 657,6 mil toneladas, correspondentes a 9,1% do total e apresenta uma forte dispersão geográfica, integrando a totalidade dos portos.

Como decorre da leitura do quadro seguinte, a evolução do volume de carga movimentada neste mercado desde 2017 segue uma tendência de crescimento negativo traduzido por uma taxa média anual de -1,3%, resultante da conjugação de comportamentos distintos dos diversos portos, sendo negativas e apresentando maior intensidade estas taxas apuradas nos portos de Lisboa (-8%), de Setúbal (-8,6%) e de Figueira da Foz (-16,1%). O único porto com dimensão significativa e *tmac* positiva é Leixões, com +13,7%.



O conjunto dos mercados de Outros Granéis Sólidos regista no mês em análise um acréscimo de +53,5 mt, correspondente a +8,9%, por influência positiva da maioria dos portos, com exceção de Sines, Lisboa e Faro, cujas variações negativas respetivas são de -30,6 mt (-87,2%), de -20,3 mt (-14,8%) e de -6,2 mt (-72,8%).

As variações positivas mais expressivas dizem respeito a Leixões, Aveiro e Figueira da Foz, cujos valores são respetivamente de +60,9 mt (+49,5%), +24,5 mt (+21%) e de +12,4 mt (+27,3%).

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	6.6	6.6	7.7	5.5	9.3	1.4%	+3.8	+68.9%	+6.2%	
Douro e Leixões	108.4	115.7	100.3	123.1	184.0	28.0%	+60.9	+49.5%	+13.7%	
Aveiro	109.6	83.4	174.4	116.8	141.3	21.5%	+24.5	+21.0%	+8.1%	
Figueira da Foz	104.3	63.4	59.4	45.3	57.7	8.8%	+12.4	+27.3%	-16.1%	
Lisboa	166.5	142.6	80.3	136.8	116.5	17.7%	-20.3	-14.8%	-8.0%	
Setúbal	198.9	158.5	148.6	133.0	142.0	21.6%	+9.0	+6.7%	-8.6%	
Sines	7.2	12.4	3.9	35.1	4.5	0.7%	-30.6	-87.2%	+15.2%	
Faro	6.5	0.0	6.9	8.5	2.3	0.3%	-6.2	-72.8%	+0.1%	
<b>Total</b>	<b>708.1</b>	<b>582.7</b>	<b>581.5</b>	<b>604.1</b>	<b>657.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>+53.5</b>	<b>+8.9%</b>	<b>-1.3%</b>	
	Δ%	-2.5%	-17.7%	-0.2%	+3.9%	+8.9%	-	-	-	-

O movimento observado nos últimos doze meses totaliza 6,86 milhões de toneladas, que traduz um ligeiríssimo recuo de -58,3 mt, ou seja, de -0,8%, face a idêntico período imediatamente anterior. Para este resultado contribuem maioritariamente os portos de Lisboa (-468,2 mt, -30,1%), Setúbal (-230,7 mt, -11,6%) e Figueira da Foz (-101,4 mt, -12,7%), que anulam as variações positivas mais expressivas de Leixões (+510 mt, +53%) e de Aveiro (+294,3 mt, +25,7%).

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	9.3	1.4%	+3.8	+68.9%	147.1	2.1%	+16.4	+12.5%
Douro e Leixões	184.0	28.0%	+60.9	+49.5%	1 471.6	21.4%	+510.0	+53.0%
Aveiro	141.3	21.5%	+24.5	+21.0%	1 437.5	20.9%	+294.3	+25.7%
Figueira da Foz	57.7	8.8%	+12.4	+27.3%	695.2	10.1%	-101.4	-12.7%
Lisboa	116.5	17.7%	-20.3	-14.8%	1 084.8	15.8%	-468.2	-30.1%
Setúbal	142.0	21.6%	+9.0	+6.7%	1 759.1	25.6%	-230.7	-11.6%
Sines	4.5	0.7%	-30.6	-87.2%	227.7	3.3%	+64.3	+39.4%
Faro	2.3	0.3%	-6.2	-72.8%	39.4	0.6%	-143.1	-78.4%
<b>Total</b>	<b>657.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>+53.5</b>	<b>+8.9%</b>	<b>6 862.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>-58.3</b>	<b>-0.8%</b>

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 43,9% do movimento total e regista um decréscimo de -17,1 mt (-5,6%), por influência mais expressiva de Lisboa (-30,1 mt, -22,5%), mas com o contributo de Aveiro, Faro e Sines, que representam uma quebra de -20 mt, no seu conjunto. Estas variações negativas são contrariadas pelos restantes portos, com destaque para Setúbal, que regista um acréscimo de +21,8 mt (+44,6%), acompanhado por Figueira da Foz, Leixões e Viana do Castelo (+11,2 mt).

Contrariamente, no fluxo de desembarques regista-se uma variação global positiva, que se cifra em +70,6 mt (+23,7%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +56,9 mt (+52%), contando ainda com o apoio de Aveiro, de +32,8 mt (+64,8%).



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	2.3	0.8%	+2.3	-	7.0	1.9%	+1.5	+27.2%	+24.7%
Douro e Leixões	17.6	6.1%	+4.0	+29.3%	166.4	45.1%	+56.9	+52.0%	+9.6%
Aveiro	58.0	20.1%	-8.3	-12.5%	83.3	22.6%	+32.8	+64.8%	+41.0%
Figueira da Foz	34.8	12.0%	+4.9	+16.2%	22.9	6.2%	+7.5	+48.9%	+60.3%
Lisboa	103.5	35.8%	-30.1	-22.5%	13.1	3.5%	+9.8	+296.3%	+88.8%
Setúbal	70.6	24.4%	+21.8	+44.6%	71.4	19.4%	-12.8	-15.2%	+49.7%
Sines	0.0	0.0%	-5.5	-100.0%	4.5	1.2%	-25.1	-84.8%	+0.0%
Faro	2.3	0.8%	-6.2	-72.8%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
<b>Total</b>	<b>289.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-17.1</b>	<b>-5.6%</b>	<b>368.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>+70.6</b>	<b>+23.7%</b>	<b>+43.9%</b>

### 4.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é constituído maioritariamente pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação “Produtos petrolíferos refinados líquidos” que em 2020 representou 37,2% do total, e “Petróleo bruto”, que representou 36,5%, sendo ainda de referir o “Gás natural”, com uma quota de 13,6%, os “Produtos químicos orgânicos de base”, de 5%, e “Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos”, com 4,4%, constituindo no seu conjunto cerca de 96,7%.

Importa ainda sublinhar que cerca de 82% do total das mercadorias movimentadas nesta classe em 2020, respeitaram a tráfego internacional, sendo 77% relativas a importações.

#### 4.3.1. Petróleo Bruto

O mercado do Petróleo Bruto integrava tradicionalmente os portos de Sines e de Leixões, e, em condições normais do funcionamento do mercado, o seu movimento, com exceções pontuais e de pouca expressão protagonizadas normalmente por Sines, esgotava-se no desembarque deste combustível fóssil com destino às refinarias da Petróleos de Portugal, PETROGAL, S.A. localizadas nas respetivas áreas portuárias.

No entanto, no contexto de retração da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19 e de forte diminuição do consumo de combustíveis nos mercados nacional e internacional, ambas as refinarias viram em 2020 a sua atividade suspensa e reduzida, acabando a Galp por decidir cessar a refinação em Matosinhos, o que viria a concretizar-se no final do mês de abril de 2021, e concentrar essa atividade em Sines. Desta decisão resulta, naturalmente, uma forte modificação na estrutura deste mercado, do qual Leixões saiu após ter perdido -1,54 milhões de toneladas em 2020 e -2,36 milhões de toneladas em 2021, tendo neste ano desembarcado apenas 244,8 mil toneladas (repartidas pelos meses de fevereiro e março), devendo ter sido as últimas.

Passando a unidade de Sines a refinar todo o Petróleo Bruto, será espectável que se assista a um aumento da tonelagem importada, para se assegurar igual nível de distribuição no mercado nacional e de exportação.

Considerando a atividade neste mercado desenvolvida nos meses de janeiro desde 2018, constata-se a observação de uma tendência de evolução negativa, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -13,7%, que reflete variações negativas na maioria dos anos, com exceção, curiosamente, em 2020, ano de maior impacto da crise pandémica.



Em janeiro de 2022 o mercado de Petróleo Bruto apresenta uma quota de 10,4% do total movimentado (inferior em -0,9 pp à homóloga de 2021), correspondendo a um total de 750,7 mil toneladas, o que representa um decréscimo de -99,5 mt (-11,7%).

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	509.1	347.6	474.9	0.0	0.0	0.0%	-	-	-	
Sines	887.0	817.3	949.8	850.1	750.7	100.0%	-99.5	-11.7%	-2.8%	
<b>Total</b>	<b>1 396.1</b>	<b>1 164.9</b>	<b>1 424.7</b>	<b>850.1</b>	<b>750.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-99.5</b>	<b>-11.7%</b>	<b>-13.7%</b>	
Δ%	-0.2%	-16.6%	+22.3%	-40.3%	-11.7%	-	-	-	-	-

Sublinha-se que uma variação negativa poderá indiciar a eventualidade de a atividade de refinação de Sines não estar a compensar a cessação de Leixões, a par de poder refletir, naturalmente, alterações circunstanciais do mercado.

Considerando o movimento realizado nos últimos doze meses verifica-se que se atingiram 9,23 milhões de toneladas, que refletem uma diminuição de -1,14 milhões de toneladas, ou seja, -11%, face a idêntico período imediatamente anterior, resultante da quebra de -1,89 milhões de toneladas em Leixões (-88,5%) compensada parcialmente pelo acréscimo de +743,2 mt (+9%) de Sines.

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	244.8	2.7%	-1 886.1	-88.5%
Sines	750.7	100.0%	-99.5	-11.7%	8 980.3	97.3%	+743.2	+9.0%
<b>Total</b>	<b>750.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-99.5</b>	<b>-11.7%</b>	<b>9 225.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>-1 142.9</b>	<b>-11.0%</b>

A movimentação desta carga decorre quase integralmente da realização de operações de desembarque, tendo Sines procedido ao embarque de 15,5 mt no mês de fevereiro, representando 0,17% do total.

#### 4.3.2. Produtos Petrolíferos

O movimento portuário no mercado dos Produtos Petrolíferos efetuado em janeiro de 2022 atingiu um total de 1,72 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 23,9%, e a sua evolução nos meses homólogos desde 2018 tem observado uma trajetória de crescimento, não obstante a alternância de variações positivas e negativas, que se traduz por uma taxa média anual de +4,5%, claramente sustentada no porto de Sines que, com uma quota de 80,7% do mercado, tem crescido a uma média de +10,2% ao ano, única positiva de entre os portos que constituem este mercado. O comportamento de Sines não é seguramente alheio ao significativo crescimento das importações de 'gás natural liquefeito'.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	8.0	8.0	4.0	8.0	0.0	0.0%	-8.0	-10.0%	-28.0%	
Douro e Leixões	272.6	224.8	293.8	182.4	178.5	10.4%	-3.8	-2.1%	-9.6%	
Aveiro	100.2	63.9	31.3	53.3	74.2	4.3%	+21.0	+39.3%	-9.4%	
Lisboa	121.1	79.1	112.2	45.9	73.3	4.3%	+27.3	+59.5%	-14.3%	
Setúbal	7.7	12.3	10.9	13.4	5.5	0.3%	-7.8	-58.6%	-3.2%	
Sines	908.0	1 099.0	1 269.9	1 276.3	1 390.4	80.7%	+114.1	+8.9%	+10.2%	
<b>Total</b>	<b>1 417.7</b>	<b>1 487.2</b>	<b>1 722.1</b>	<b>1 579.2</b>	<b>1 721.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+142.7</b>	<b>+9.0%</b>	<b>+4.5%</b>	
Δ%	-5.1%	+4.9%	+15.8%	-8.3%	+9.0%	-	-	-	-	-



Em termos de quotas, o porto de Leixões surge na segunda posição, com 10,4%, sendo de sublinhar que a sua tendência de evolução se processa agora segundo uma taxa média anual de crescimento de -9,6%, a que a desativação da refinaria de Matosinhos não é, seguramente, alheia. Seguem-se Aveiro e Lisboa ambos com quotas de 4,3% e a evidenciar trajetórias negativas.

O movimento registado no mês em análise reflete um desempenho homólogo positivo traduzido por um acréscimo de +142,7 mt (+9%), fortemente alavancado no porto de Sines que é responsável por um aumento de +114,1 mt (+8,9%), acompanhado por Lisboa e por Aveiro, com acréscimos respetivos de +27,3 mt (+59,5%) e de +21 mt (+39,3%). Os restantes portos registam variações negativas de reduzida expressão absoluta, de cerca de -8 mt em Viana do Castelo e Setúbal, e de -3,8 mt em Leixões.

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-8.0	-100.0%	43.1	0.2%	-0.1	-0.2%
Douro e Leixões	178.5	10.4%	-3.8	-2.1%	2 222.8	12.1%	-230.6	-9.4%
Aveiro	74.2	4.3%	+21.0	+39.3%	836.5	4.5%	+325.8	+63.8%
Lisboa	73.3	4.3%	+27.3	+59.5%	766.5	4.2%	-111.3	-12.7%
Setúbal	5.5	0.3%	-7.8	-58.6%	93.3	0.5%	+2.4	+2.7%
Sines	1 390.4	80.7%	+114.1	+8.9%	14 457.9	78.5%	+1 973.0	+15.8%
<b>Total</b>	<b>1 721.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>+142.7</b>	<b>+9.0%</b>	<b>18 420.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>+1 959.1</b>	<b>+11.9%</b>

Nos últimos doze meses foi movimentado um total de 18,42 milhões de toneladas que traduz um acréscimo de +1,96 milhões de toneladas, correspondente a +11,9%, determinado pelo porto de Sines, que protagoniza um crescimento de +1,97 milhões de toneladas (+15,8%). Atendendo ao seu notável comportamento positivo importa realçar o porto de Aveiro que vê aumentar em +325,8 mt (+63,8%) o movimento dos doze meses imediatamente anteriores. Leixões e Lisboa registam recuos respetivos de -230,6 mt (-9,4%) e de -111,3 mt (-12,7%).

Considerando o sentido das operações, traduzido no quadro seguinte, constata-se que o volume dos embarques representou 41,9% do total e observou globalmente uma diminuição de -14,6 mt (-2%) por efeito de Leixões que ‘perde’ toda a carga embarcada no mês homólogo de 2021 (-69,6 mt), anulando o acréscimo apurado em Sines, de +62,4 mt (+9,5%).

Este segmento de mercado esgota-se agora praticamente no porto de Sines, dada a significativa diminuição da quota de Leixões, que era de 27,2% em 2019 e agora é nula.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-8.0	-100.0%	0.0	0.0%	-	-	-
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-69.6	-100.0%	178.5	17.8%	+65.8	+58.3%	+0.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	74.2	7.4%	+21.0	+39.3%	+0.0%
Lisboa	1.0	0.1%	+0.5	+98.8%	72.3	7.2%	+26.8	+59.1%	+1.4%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	5.5	0.6%	-7.8	-58.6%	+0.0%
Sines	720.1	99.9%	+62.4	+9.5%	670.2	67.0%	+51.6	+8.3%	+51.8%
<b>Total</b>	<b>721.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>-14.6</b>	<b>-2.0%</b>	<b>1 000.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>+157.4</b>	<b>+18.7%</b>	<b>+41.9%</b>

O volume dos desembarques atinge um milhão de toneladas e excede em +157,4 mt (+18,7%) o volume homólogo de 2021, com contributos mais significativos de Leixões e de Sines, que apresentam acréscimos respetivos de +65,8 mt (+58,3%) e de +51,6 mt (+8,3%), sendo ainda de realçar os acréscimos apurados em Lisboa e em Aveiro, significativos em termos relativos (+59,1% e +39,3%, respetivamente).



### 4.3.3. Outros Granéis Líquidos

A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos encerra uma natureza muito diversa e determina uma relativamente elevada dispersão geográfica do respetivo mercado.

No mês de janeiro de 2022 movimentou um total de 159,4 mt, correspondente a uma quota de 2,2%, e a sua evolução nos meses homólogos desde 2018 tem subjacente uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -3,2%, refletindo a significativa quebra agora observada.

Esta tendência de evolução global é significativamente condicionada pelo comportamento do porto de Aveiro que, com uma quota de 29,7%, apresenta uma *tmac* de -4,5%, e que conjuntamente com Lisboa e Leixões (com quotas de 15,4% e 10,6% e *tmac* de -8% e de -18,8%) anulam a trajetória positiva de Sines que apresenta uma quota de 36,1% e uma *tmac* de +12,3%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO   (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	55.4	41.1	41.7	40.7	16.9	10.6%	-23.8	-58.4%	-18.8%	
Aveiro	66.2	75.6	81.0	80.7	47.4	29.7%	-33.3	-41.2%	-4.5%	
Figueira da Foz	0.0	2.5	1.5	0.9	2.1	1.3%	+1.2	+138.6%	+21.4%	
Lisboa	24.2	51.3	14.1	27.2	24.6	15.4%	-2.6	-9.5%	-8.0%	
Setúbal	8.2	23.6	18.4	18.9	10.8	6.8%	-8.1	-42.8%	+0.3%	
Sines	28.9	59.4	59.8	63.5	57.5	36.1%	-6.0	-9.5%	+12.3%	
<b>Total</b>	<b>182.9</b>	<b>253.4</b>	<b>216.5</b>	<b>231.9</b>	<b>159.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>-72.5</b>	<b>-31.3%</b>	<b>-3.2%</b>	
	Δ%	+3.2%	+38.6%	-14.6%	+7.1%	-31.3%	-	-	-	-

O comportamento deste mercado no mês em análise reflete uma redução de -72,5 mt (-31,3%) face ao mês homólogo de 2021, por influência da quase totalidade dos portos, com exceção de Figueira da Foz, que regista um acréscimo ligeiro de +1,2 mt (embora mais do que duplique o movimento).

Dos portos com registos negativos destacam-se Aveiro e Leixões, com diminuições de -33,3 mt (-41,2%) e de -23,8 mt (-58,4%), respetivamente.

Nos últimos doze meses foram movimentadas 2,26 milhões de toneladas que traduzem uma diminuição de -274,3 mt (-10,8%), por influência mais expressiva de Aveiro e de Leixões, com -200,7 mt (-24,2%) e -162,4 mt (-42,5%), que anulam as variações positivas observadas em Lisboa, Sines e Figueira da Foz, com valores respetivos de +49,4 mt (+13,4%), +47,3 mt (+6,8%) e +5,7 mt (+106,2%).

Porto	Janeiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Janeiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	16.9	10.6%	-23.8	-58.4%	219.8	9.7%	-162.4	-42.5%
Aveiro	47.4	29.7%	-33.3	-41.2%	629.4	27.9%	-200.7	-24.2%
Figueira da Foz	2.1	1.3%	+1.2	+138.6%	11.1	0.5%	+5.7	+106.2%
Lisboa	24.6	15.4%	-2.6	-9.5%	419.2	18.6%	+49.4	+13.4%
Setúbal	10.8	6.8%	-8.1	-42.8%	230.2	10.2%	-13.7	-5.6%
Sines	57.5	36.1%	-6.0	-9.5%	747.0	33.1%	+47.3	+6.8%
<b>Total</b>	<b>159.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>-72.5</b>	<b>-31.3%</b>	<b>2 256.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>-274.3</b>	<b>-10.8%</b>

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 28,8% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -33,9 mt (-42,5%), por efeito maioritário de Leixões, que 'perde' as 27,2 mt embarcadas no mês homólogo de 2021, seguido de Aveiro com -12,7 mt (-46,2%).



No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, de -38,6 mt (-25,4%), cuja responsabilidade se dilui por vários portos, encabeçados, contudo, por Aveiro, com -20,6 mt (-38,7%), acompanhado por Lisboa (-9,4 mt, -60,6%), Setúbal (-8,1 mt, -42,8%) e Sines (-6 mt, -11,8%).

Leixões e Figueira da Foz registam variações positivas ligeiras, de +3,4 mt (+25,3%) e de +2,1 mt.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-27.2	-100.0%	16.9	14.9%	+3.4	+25.3%	+0.0%
Aveiro	14.8	32.3%	-12.7	-46.2%	32.6	28.7%	-20.6	-38.7%	+31.2%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-0.9	-100.0%	2.1	1.9%	+2.1	-	+0.0%
Lisboa	18.5	40.3%	+6.9	+59.0%	6.1	5.4%	-9.4	-60.6%	+75.1%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	10.8	9.5%	-8.1	-42.8%	+0.0%
Sines	12.6	27.4%	-0.0	-0.0%	44.9	39.6%	-6.0	-11.8%	+21.9%
<b>Total</b>	<b>45.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>-33.9</b>	<b>-42.5%</b>	<b>113.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>-38.6</b>	<b>-25.4%</b>	<b>+28.8%</b>

Lisboa, 4 de abril de 2022





**ANEXOS**



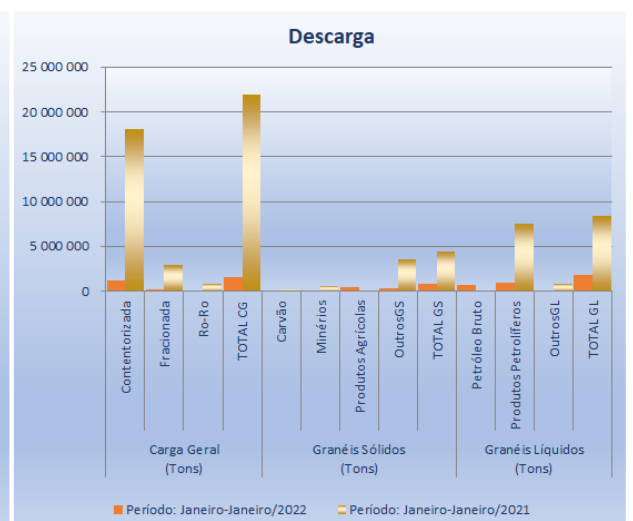
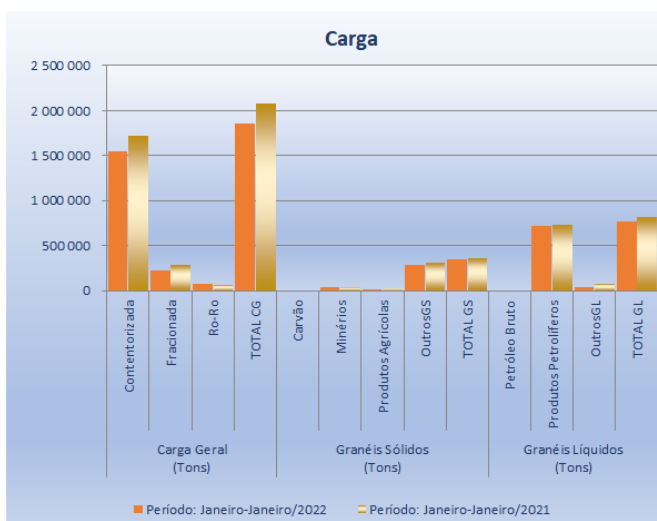
## A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)

		Período: Janeiro								
		2020		2021		2022		Δ% 2020 / 2019	Δ% 2021 / 2020	Δ% 2021 / 2019
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%			
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	15	1.7%	17	2.1%	12	1.6%	+13.3%	-29.4%	-20.0%
	Douro e Leixões	222	25.6%	210	26.2%	183	24.3%	-5.4%	-12.9%	-17.6%
	Aveiro	91	10.5%	100	12.5%	88	11.7%	+9.9%	-12.0%	-3.3%
	Figueira da Foz	40	4.6%	39	4.9%	34	4.5%	-2.5%	-12.8%	-15.0%
	Lisboa	195	22.5%	136	16.9%	152	20.2%	-30.3%	+11.8%	-22.1%
	Setúbal	131	15.1%	130	16.2%	118	15.6%	-0.8%	-9.2%	-9.9%
	Sines	171	19.7%	169	21.0%	164	21.8%	-1.2%	-3.0%	-4.1%
	Faro	2	0.2%	2	0.2%	1	0.1%	+0.0%	-50.0%	-50.0%
	Portimão	1	0.1%	0	0.0%	2	0.3%	-100.0%	-	-
	TOTAL	868	100.0%	803	100.0%	754	100.0%	-7.5%	-6.1%	-13.1%
NAVIOS (10 <sup>3</sup> GT)	Viana do Castelo	43	4.9%	57	7.1%	55	0.4%	+34.0%	-3.9%	+28.7%
	Douro e Leixões	2 739	315.5%	2 344	291.9%	2 358	16.9%	-14.4%	+0.6%	-13.9%
	Aveiro	479	55.2%	544	67.8%	532	3.8%	+13.5%	-2.3%	+10.9%
	Figueira da Foz	137	15.8%	136	17.0%	117	0.8%	-0.6%	-14.0%	-14.5%
	Lisboa	3 818	439.9%	1 430	178.1%	2 880	20.7%	-62.5%	+101.3%	-24.6%
	Setúbal	1 662	191.5%	1 719	214.1%	1 589	11.4%	+3.4%	-7.6%	-4.4%
	Sines	7 170	826.1%	7 776	968.4%	6 375	45.7%	+8.5%	-18.0%	-11.1%
	Faro	6	0.7%	6	0.7%	2	0.0%	+4.3%	-63.3%	-61.7%
	Portimão	3	0.3%	0	0.0%	30	0.2%	-100.0%	-	-
	TOTAL	16 057	100.0%	14 013	100.0%	13 938	100.0%	-12.7%	-0.5%	-13.2%
CARGA MOVIMENTADA (10 <sup>3</sup> Tons)	Viana do Castelo	30.1	0.4%	29.2	0.4%	23.2	0.3%	-2.8%	-20.8%	-23.0%
	Douro e Leixões	1 792.8	23.9%	1 233.2	16.5%	1 246.7	17.3%	-31.2%	+1.1%	-30.5%
	Aveiro	477.2	6.4%	545.1	7.3%	491.6	6.8%	+14.2%	-9.8%	+3.0%
	Figueira da Foz	166.5	2.2%	147.6	2.0%	151.9	2.1%	-11.3%	+2.9%	-8.8%
	Lisboa	798.8	10.7%	789.5	10.6%	858.2	11.9%	-1.2%	+8.7%	+7.4%
	Setúbal	441.4	5.9%	492.6	6.6%	495.8	6.9%	+11.6%	+0.7%	+12.3%
	Sines	3 772.0	50.4%	4 222.6	56.5%	3 923.0	54.5%	+11.9%	-7.1%	+4.0%
	Faro	6.9	0.1%	8.5	0.1%	2.3	0.0%	+22.5%	-72.8%	-66.7%
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-	-
TOTAL	7 485.6	100.0%	7 468.4	100.0%	7 192.7	100.0%	-0.2%	-3.7%	-3.9%	
CONTENTORES (10 <sup>3</sup> Número)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-	-
	Douro e Leixões	32.7	24.0%	33.1	20.4%	35.7	23.3%	+1.1%	+7.9%	+9.1%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-	-
	Figueira da Foz	0.7	0.5%	1.0	0.6%	1.1	0.7%	+34.3%	+14.0%	+53.0%
	Lisboa	19.7	14.5%	17.0	10.4%	17.9	11.7%	-13.9%	+5.5%	-9.1%
	Setúbal	5.4	4.0%	9.5	5.8%	8.5	5.5%	+74.5%	-10.8%	+55.7%
	Sines	77.6	57.0%	102.0	62.8%	90.3	58.9%	+31.5%	-11.5%	+16.4%
	Faro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-	-
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-	-
TOTAL	136.2	100.0%	162.5	100.0%	153.5	100.0%	+19.3%	-5.6%	+12.7%	
CONTENTORES (10 <sup>3</sup> TEU)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-	-
	Douro e Leixões	54.7	24.9%	54.7	21.0%	59.2	23.6%	+0.1%	+8.2%	+8.3%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-	-
	Figueira da Foz	1.4	0.6%	1.9	0.7%	2.2	0.9%	+32.0%	+15.2%	+52.0%
	Lisboa	31.0	14.1%	27.1	10.4%	28.9	11.5%	-12.6%	+6.8%	-6.7%
	Setúbal	9.5	4.3%	16.1	6.2%	14.5	5.8%	+69.0%	-9.8%	+52.4%
	Sines	123.3	56.1%	161.4	61.8%	146.4	58.3%	+30.9%	-9.3%	+18.7%
	Faro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-	-
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-	-
TOTAL	219.9	100.0%	261.2	100.0%	251.2	100.0%	+18.8%	-3.8%	+14.2%	



## A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga

		Janeiro/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Últimos 12 Meses: Fev/2021 a Jan/2022		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(9)	(10)	(11)	(12)
Navios	NúmeroN	754		-6.1%		9 470		+1.0%	
	GT	13 937 881		-0.5%		162 551 993		-2.1%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 545 550	1 221 985	-9.9%	-5.6%	19 279 751	15 248 702	6.9%	+6.3%
	Fracionada	230 351	222 250	-21.0%	-4.9%	2 990 048	3 045 314	+0.8%	+53.5%
	Ro-Ro	75 013	77 543	+8.4%	+2.0%	992 542	984 974	+16.0%	+11.3%
	<b>TOTAL CG</b>	<b>1 850 914</b>	<b>1 521 778</b>	<b>-10.8%</b>	<b>-5.2%</b>	<b>23 262 341</b>	<b>19 278 990</b>	<b>+6.4%</b>	<b>+12.0%</b>
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	0	-	-	12 460	172 118	-94.5%	-44.3%
	Minérios	40 378	27 663	+17.9%	-55.1%	614 581	519 628	+16.9%	-25.3%
	Produtos Agrícolas	16 454	445 905	-31.1%	+10.8%	148 273	4 614 964	+15.1%	-0.1%
	OutrosGS	289 023	368 618	-5.6%	+23.7%	2 895 199	3 967 212	-18.8%	+18.3%
	<b>TOTAL GS</b>	<b>345 855</b>	<b>842 186</b>	<b>-5.1%</b>	<b>+10.5%</b>	<b>3 670 513</b>	<b>9 273 922</b>	<b>-17.5%</b>	<b>+3.3%</b>
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	750 688	-	-11.7%	15 476	9 209 631	-64.0%	-10.8%
	Produtos Petrolíferos	721 131	1 000 815	-2.0%	18.7%	7 824 490	10 595 643	+4.1%	+18.5%
	OutrosGL	45 871	113 500	-42.5%	-25.4%	674 933	1 581 738	-20.3%	-6.1%
	<b>TOTAL GL</b>	<b>767 002</b>	<b>1 865 003</b>	<b>-6.0%</b>	<b>+1.0%</b>	<b>8 514 899</b>	<b>21 387 012</b>	<b>+1.3%</b>	<b>+2.1%</b>
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>2 963 771</b>	<b>4 228 967</b>	<b>-9.0%</b>	<b>+0.4%</b>	<b>35 447 753</b>	<b>49 939 924</b>	<b>+2.1%</b>	<b>+5.9%</b>
Contentores	NúmeroC	75 427	78 039	-9.8%	-1.0%	942 284	955 781	+7.3%	+8.2%
	TEU	123 260	127 906	-8.4%	+1.0%	1 535 139	1 557 704	+8.4%	+9.3%





### A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto

		Janeiro/2022				Período de 12 Meses			
		Valor Mensal		Variação sobre Janeiro/2021		Últimos 12 Meses: Feb/2021 a Jan/2022		Δ % sobre Feb/2020 a Jan/2021	
		Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga
		(1)	(2)	(3)	(4)	(9)	(10)	(11)	(12)
<b>TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)</b>	Viana do Castelo	16 130	7 027	-22.2%	-17.4%	233 953	136 736	-10.4%	+43.8%
		69.7%	30.3%			63.1%	36.9%		
	Douro e Leixões	415 920	830 808	-20.7%	+17.3%	5 719 418	9 477 251	-14.6%	-3.5%
		33.4%	66.6%			37.6%	62.4%		
	Aveiro	126 830	364 797	-17.8%	-6.6%	1 406 504	4 219 073	+8.8%	+17.3%
		25.8%	74.2%			25.0%	75.0%		
	Figueira da Foz	118 058	33 836	+4.3%	-1.8%	1 245 030	572 937	-3.3%	-12.8%
		77.7%	22.3%			68.5%	31.5%		
	Lisboa	350 653	507 567	-3.1%	+18.7%	3 713 654	5 785 661	+8.2%	+3.7%
		40.9%	59.1%			39.1%	60.9%		
Setúbal	258 753	237 066	-6.3%	+9.5%	3 537 694	3 045 928	+0.5%	+8.1%	
	52.2%	47.8%			53.7%	46.3%			
Sines	1 675 127	2 247 866	-6.8%	-7.3%	19 552 142	26 702 338	+8.4%	+8.7%	
	42.7%	57.3%			42.3%	57.7%			
Faro	2 300	0	-72.8%	-	39 358	0	-78.4%	-	
	100.0%	0.0%			100.0%	0.0%			
Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	
	-	-			-	-			
<b>TOTAL</b>	<b>2 963 771</b>	<b>4 228 967</b>	<b>-9.0%</b>	<b>+0.4%</b>	<b>35 447 753</b>	<b>49 939 924</b>	<b>+2.1%</b>	<b>+5.9%</b>	
	<b>41.2%</b>	<b>58.8%</b>			<b>41.5%</b>	<b>58.5%</b>			
<b>CONTENTORES TEU</b>	Viana do Castelo	0	0	-	-	4	4	-	-
	Douro e Leixões	27 115	32 095	+3.8%	+12.3%	348 715	373 588	+3.0%	+2.2%
	Aveiro	-	-	-	-	1	-	-83.3%	-
	Figueira da Foz	1 008	1 151	+10.4%	+19.8%	11 284	10 404	+35.6%	+6.4%
	Lisboa	14 938	13 976	+7.1%	+6.4%	182 947	186 142	+23.6%	+26.2%
	Setúbal	6 964	7 557	-15.9%	-3.4%	87 845	82 877	-3.1%	+0.1%
	Sines	73 235	73 127	-14.2%	-3.9%	904 343	904 689	+8.9%	+10.4%
	<b>TOTAL</b>	<b>123 260</b>	<b>127 906</b>	<b>-8.4%</b>	<b>+1.0%</b>	<b>1 535 139</b>	<b>1 557 704</b>	<b>+8.4%</b>	<b>+9.3%</b>
	<b>49.1%</b>	<b>50.9%</b>			<b>49.6%</b>	<b>50.4%</b>			
<b>NAVIOS NúmeroN</b>		<b>Número de Escalas</b>	<b>GT Total (10³)</b>	<b>Δ% Escalas</b>	<b>Δ% GT</b>	<b>Número de Escalas</b>	<b>GT Total (10³)</b>	<b>Δ% Escalas</b>	<b>Δ% GT</b>
	Viana do Castelo	12	54.8	-29.4%	-3.9%	245	857.0	+20.1%	+2.7%
	Douro e Leixões	183	2 358.2	-12.9%	+0.6%	2 399	26 938.9	-3.0%	-4.2%
	Aveiro	88	531.8	-12.0%	-2.3%	1 046	5 797.6	+6.6%	+12.1%
	Figueira da Foz	34	117.2	-12.8%	-14.0%	412	1 503.5	-10.4%	-11.9%
	Lisboa	152	2 879.7	+11.8%	+101.3%	1 699	24 660.4	+6.1%	+30.0%
	Setúbal	118	1 588.5	-9.2%	-7.6%	1 685	21 927.1	+4.3%	+2.2%
	Sines	164	6 375.4	-3.0%	-18.0%	1 944	80 556.0		
	Faro	1	2.2	-50.0%	-63.3%	14	36.9		
	Portimão	2	30.1	-	s/s	26	274.6	+333.3%	+4858.7%
	<b>TOTAL</b>	<b>754</b>	<b>13 937.9</b>	<b>-6.1%</b>	<b>-0.5%</b>	<b>9 470</b>	<b>162 552.0</b>	<b>+1.0%</b>	<b>-2.1%</b>
	<b>5.1%</b>	<b>94.9%</b>			<b>5.5%</b>	<b>94.5%</b>			



#### A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Meses de JANEIRO										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2021/2020	Δ% média anual	Sparklines	
Hinterland	Douro e Leixões	24 990	32 725	29 734	30 108	32 921	36.9%	+9.3%	+4.5%	
	Figueira da Foz	874	897	715	960	1 094	1.2%	+14.0%	+5.7%	
	Lisboa (*)	21 501	19 220	19 392	16 770	17 548	19.7%	+4.6%	-5.4%	
	Setúbal	6 899	7 015	5 429	9 471	8 452	9.5%	-10.8%	+7.8%	
	Sines	17 123	25 763	26 561	27 031	29 144	32.7%	+7.8%	+10.8%	
	Total	71 387	85 620	81 831	84 340	89 159	100.0%	+5.7%	+4.3%	
Transshipment	Douro e Leixões	2 833	2 362	2 993	2 977	2 773	4.3%	-6.9%	+1.8%	
	Lisboa (*)	979	906	300	189	351	0.5%	+85.7%	-36.7%	
	Sines	65 313	75 961	51 047	74 987	61 183	95.1%	-18.4%	-1.4%	
	Total	69 125	79 229	54 340	78 153	64 307	100.0%	-17.7%	-1.5%	
Total	Douro e Leixões	27 823	35 087	32 727	33 085	35 694	23.3%	+7.9%	+4.3%	
	Figueira da Foz	874	897	715	960	1 094	0.7%	+14.0%	+5.7%	
	Lisboa	22 480	20 126	19 692	16 959	17 899	11.7%	+5.5%	-6.2%	
	Setúbal	6 899	7 015	5 429	9 471	8 452	5.5%	-10.8%	+7.8%	
	Sines	82 436	101 724	77 608	102 018	90 327	58.9%	-11.5%	+1.8%	
	Total UNIDADES	140 512	164 849	136 171	162 493	153 466	100.0%	-5.6%	+1.6%	

Tráfego	Porto	Jan			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	32 921	36.9%	+9.3%	398 793	37.2%	+6.0%
	Figueira da Foz	1 094	1.2%	+14.0%	11 144	1.0%	+7.9%
	Lisboa	17 548	19.7%	+4.6%	227 442	21.2%	-22.0%
	Setúbal	8 452	9.5%	-10.8%	99 738	9.3%	+26.5%
	Sines	29 144	32.7%	+7.8%	334 682	31.2%	+16.1%
	Total	89 159	100.0%	+5.7%	1 071 799	100.0%	+2.5%
Transshipment	Douro e Leixões	2 773	4.3%	-6.9%	36 794	4.5%	+5.7%
	Lisboa	351	0.5%	+85.7%	4 649	0.6%	-37.5%
	Sines	61 183	95.1%	-18.4%	784 818	95.0%	+30.5%
	Total	64 307	100.0%	-17.7%	826 261	100.0%	+28.4%
Total	Douro e Leixões	35 694	23.3%	+7.9%	435 587	22.9%	+6.0%
	Figueira da Foz	1 094	0.7%	+14.0%	11 144	0.6%	+7.9%
	Lisboa	17 899	11.7%	+5.5%	232 091	12.2%	-22.4%
	Setúbal	8 452	5.5%	-10.8%	99 738	5.3%	+26.5%
	Sines	90 327	58.9%	-11.5%	1 119 500	59.0%	+25.9%
	Total	153 466	100.0%	-5.6%	1 898 060	100.0%	+12.4%

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transshipment* dos Contentores movimentados no porto de Lisboa, após março/2021 é efetuada por estimativa



## A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas)

	TONELAGEM DE CARGA MOVIMENTADA									
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	1 007 474	13 597 216	2 471 056	902 757	11 591 344	6 459 166	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 961	2 820 736	857 558	11 596 195	6 570 270	19 604 186	124 345	4 512	55 911 868
2002	873 964	12 647 538	3 016 792	726 702	12 154 818	6 444 579	20 141 896	153 428	9 508	56 169 225
2003	794 070	13 450 386	2 964 620	806 122	12 470 839	6 090 762	20 863 169	150 056	9 850	57 599 874
2004	620 549	13 703 514	3 133 658	998 549	11 783 514	6 521 770	22 476 062	83 867	72 714	59 394 197
2005	604 989	14 050 712	3 328 819	956 581	12 420 906	6 642 141	25 041 502	40 377	54 470	63 140 497
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 496	12 293 965	6 204 145	27 196 326	39 534	50 594	64 868 333
2007	592 787	14 948 487	3 270 658	1 199 755	13 158 951	6 833 980	26 299 084	51 025	29 493	66 384 220
2008	475 504	15 635 096	3 466 094	1 149 830	12 980 193	6 124 139	25 148 562	21 158	5 318	65 005 894
2009	406 903	14 142 538	2 915 454	1 177 214	11 712 538	5 915 881	24 345 809	22 170	7 318	60 645 825
2010	524 140	14 568 915	3 752 669	1 615 891	11 993 572	7 006 249	25 484 758	52 499	52 088	65 050 781
2011	490 824	16 260 434	3 317 518	1 701 829	12 346 561	6 892 588	25 781 121	62 427	40 493	66 893 795
2012	502 917	16 607 544	3 318 070	1 797 402	11 080 697	6 058 575	28 563 159	269 219	2 684	68 200 267
2013	496 355	17 186 215	3 956 116	2 120 141	12 029 682	7 008 671	36 513 785	357 371	0	79 668 336
2014	457 140	18 090 201	4 491 270	2 160 453	11 853 498	8 058 046	37 582 942	356 641	0	83 050 191
2015	432 099	18 791 543	4 656 100	2 001 858	11 582 721	7 495 082	43 966 546	396 275	0	89 322 224
2016	391 271	18 320 765	4 541 510	2 075 955	10 224 865	6 985 502	51 185 323	158 388	0	93 883 579
2017	414 815	19 537 163	5 152 798	2 057 031	12 224 114	6 594 321	49 884 474	83 902	899	95 949 517
2018	326 330	19 209 311	5 624 381	2 010 061	11 341 068	6 151 308	47 871 293	145 781	655	92 680 188
2019	380 198	19 556 005	5 495 853	1 932 747	11 472 065	6 339 537	41 784 218	111 802	520	87 072 945
2020	357 167	17 075 968	4 820 628	1 963 800	9 023 805	6 285 257	42 156 923	180 900	0	81 864 448
1	30 085	1 792 766	477 153	166 518	798 808	441 380	3 772 004	6 900	0	7 485 614
2	27 870	1 506 010	361 772	154 296	871 515	532 372	3 291 549	11 350	0	6 756 734
3	38 873	1 979 167	540 799	182 334	460 246	613 094	3 791 163	12 600	0	7 618 276
4	50 845	1 310 445	414 728	147 042	627 191	520 424	3 697 159	8 400	0	6 776 234
5	25 788	1 279 324	337 374	186 388	842 883	577 728	2 307 340	13 250	0	5 570 075
6	18 826	1 172 897	237 212	142 339	566 436	522 582	2 512 803	13 475	0	5 186 570
7	29 122	1 156 192	414 483	162 293	889 222	566 642	3 694 630	22 545	0	6 935 129
8	20 729	1 364 755	471 439	182 828	924 943	475 227	3 904 631	13 340	0	7 357 892
9	32 056	1 616 815	384 748	160 040	669 514	435 359	3 707 401	17 960	0	7 023 893
10	29 543	1 383 349	330 471	170 711	813 371	504 914	3 858 880	21 480	0	7 112 719
11	23 838	1 395 441	431 870	175 004	794 960	567 254	3 908 715	22 300	0	7 319 382
12	29 592	1 118 807	418 579	134 007	764 716	528 281	3 710 648	17 300	0	6 721 930
2021	376 775	15 183 157	5 679 050	1 813 722	9 430 604	6 580 404	46 554 095	45 508	0	85 663 315
1	29 243	1 233 216	545 100	147 649	789 509	492 601	4 222 608	8 450	0	7 468 376
2	24 762	1 154 835	376 028	105 712	650 191	427 482	3 596 073	4 100	0	6 339 183
3	35 324	1 392 939	514 268	130 330	823 659	608 281	4 103 891	11 200	0	7 619 892
4	32 381	1 248 890	438 509	148 838	819 018	655 381	3 805 769	4 850	0	7 153 636
5	26 318	1 346 722	461 145	141 662	853 165	611 759	4 155 419	0	0	7 596 190
6	37 556	1 162 866	518 963	195 416	884 796	622 043	4 095 744	2 350	0	7 519 734
7	28 576	1 307 102	469 172	178 545	684 214	476 465	3 962 276	0	0	7 106 350
8	49 280	1 164 216	431 015	177 120	798 990	500 661	4 152 542	0	0	7 273 824
9	34 491	1 293 623	423 555	168 971	722 481	525 121	3 771 885	9 831	0	6 949 958
10	30 270	1 254 389	460 016	128 976	696 137	518 224	3 755 907	4 727	0	6 848 646
11	20 574	1 426 842	526 254	130 817	824 473	527 086	3 584 225	0	0	7 040 271
12	28 000	1 197 517	515 025	159 686	883 971	615 300	3 347 756	0	0	6 747 255
2022	23 157	1 246 728	491 627	151 894	858 220	495 819	3 922 993	2 300	0	7 192 738
1	23 157	1 246 728	491 627	151 894	858 220	495 819	3 922 993	2 300	0	7 192 738





## A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT			
	Douro e Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	Douro e Leixões	Lisboa	Sines	Total
2000	281 596	1 132	388 733	4 789	0	676 250	0	0	0	0
2001	296 616	700	438 245	6 167	0	741 728	0	0	0	0
2002	304 355	2 466	487 529	9 324	0	803 674	0	0	0	0
2003	320 433	2 717	554 405	12 059	40	889 654	0	0	0	0
2004	349 495	9 948	514 769	19 515	19 211	912 938	0	0	0	0
2005	352 002	10 799	513 241	13 145	38 337	927 524	0	0	12 657	12 657
2006	378 387	10 093	512 501	15 736	59 654	976 371	0	0	62 302	62 302
2007	423 740	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 981	9 748	0	77 663	87 411
2008	437 429	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 718	12 597	0	124 926	137 523
2009	421 962	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 804	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 779	16 475	496 110	50 827	118 893	1 123 084	42 633	16 643	257 126	316 402
2011	463 388	19 488	525 371	77 127	141 813	1 227 187	50 697	16 536	303 372	370 605
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 704	1 289 283	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 152	15 897	540 699	70 564	207 735	1 408 047	53 036	8 603	723 301	784 940
2014	603 184	19 727	493 239	103 563	265 318	1 485 031	63 484	8 906	962 378	1 034 768
2015	568 765	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 406	54 992	16 078	1 048 285	1 119 355
2016	605 643	24 690	376 992	156 567	300 006	1 463 898	52 928	14 291	1 213 075	1 280 294
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 031	1 582 662	46 862	21 742	1 325 025	1 393 629
2018	613 216	18 825	415 061	123 294	398 669	1 569 065	56 877	13 189	1 351 778	1 421 844
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 841	1 035 010
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 442	1 637 220	55 532	4 550	1 102 521	1 162 603
1	49 775	1 420	30 598	9 531	41 829	133 153	4 889	399	81 424	86 712
2	52 737	1 407	27 493	10 426	42 728	134 791	4 534	368	78 034	82 936
3	67 020	1 875	11 756	14 719	40 322	135 692	5 142	71	96 249	101 462
4	56 683	1 759	20 722	17 436	47 170	143 770	5 025	288	87 115	92 428
5	51 234	632	19 996	15 677	35 305	122 844	3 969	471	77 954	82 394
6	44 743	828	19 916	11 668	35 672	112 827	3 674	405	74 809	78 888
7	55 960	1 310	27 892	15 628	38 971	139 761	4 117	264	95 932	100 313
8	56 181	846	28 137	14 385	50 008	149 557	5 232	266	111 818	117 316
9	53 004	1 855	26 781	14 068	40 239	135 947	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 991	147 050	4 335	665	105 499	110 499
11	57 696	2 422	28 057	15 056	49 505	152 736	5 074	594	101 732	107 400
12	47 920	1 307	25 198	12 965	41 702	129 092	4 925	365	95 452	100 742
2021	658 530	21 403	360 228	172 304	541 254	1 753 719	59 288	7 028	1 282 808	1 349 124
1	50 106	1 874	26 755	16 103	43 387	138 225	4 619	326	118 005	122 950
2	48 466	511	24 977	14 756	36 830	125 540	4 014	362	87 154	91 530
3	56 198	2 309	29 693	14 659	42 463	145 322	4 931	773	112 806	118 510
4	56 044	2 065	28 971	16 227	42 799	146 106	5 178	590	101 576	107 344
5	58 253	2 309	31 784	14 538	47 697	154 581	5 102	651	109 797	115 550
6	52 798	1 796	32 709	14 290	50 026	151 619	5 005	664	112 370	118 039
7	61 687	1 724	30 546	15 877	53 927	163 761	4 698	603	104 076	109 377
8	52 283	1 666	29 282	14 262	49 734	147 227	5 175	569	118 163	123 907
9	56 130	2 289	30 126	13 107	48 476	150 128	4 819	595	110 125	115 539
10	55 789	1 528	31 574	14 586	40 923	144 400	5 218	625	101 102	106 945
11	57 969	1 666	30 598	11 099	44 101	145 433	5 719	610	109 186	115 515
12	52 807	1 666	33 213	12 800	40 891	141 377	4 810	660	98 448	103 918
2022	54 620	2 159	28 424	14 521	48 748	148 472	4 590	490	97 614	102 694
1	54 620	2 159	28 424	14 521	48 748	148 472	4 590	490	97 614	102 694

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transhipment* dos Contentores movimentados no porto de Lisboa, após março/2021 é efetuada por estimativa





## A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)

	MOVIMENTO DE NAVIOS									
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	349	3 011	1 047	348	3 874	1 901	808	82	3	11 423
2001	369	3 128	1 035	309	3 618	1 624	745	38	3	10 869
2002	315	3 086	1 015	261	3 749	1 625	810	52	7	10 920
2003	262	2 902	999	261	3 710	1 611	804	43	8	10 600
2004	208	2 802	1 034	289	3 483	1 670	972	61	85	10 604
2005	197	2 824	1 047	295	3 543	1 507	1 231	64	106	10 814
2006	231	2 766	1 045	319	3 527	1 498	1 422	46	89	10 943
2007	228	2 778	965	361	3 447	1 459	1 465	46	52	10 801
2008	189	2 695	967	379	3 455	1 382	1 489	11	43	10 610
2009	167	2 610	848	383	3 219	1 322	1 479	17	11	10 056
2010	199	2 578	973	476	3 097	1 459	1 636	21	97	10 536
2011	203	2 641	882	477	3 047	1 443	1 573	23	116	10 405
2012	212	2 591	794	471	2 641	1 128	1 653	62	73	9 625
2013	199	2 580	947	530	2 824	1 253	2 010	80	42	10 465
2014	182	2 622	1 017	534	2 709	1 414	2 003	74	37	10 592
2015	198	2 735	1 035	489	2 606	1 458	2 187	85	70	10 863
2016	210	2 719	1 020	519	2 299	1 533	2 422	34	58	10 814
2017	227	2 688	1 055	499	2 557	1 577	2 224	17	82	10 926
2018	184	2 570	1 116	480	2 406	1 514	2 107	39	104	10 520
2019	200	2 600	1 031	458	2 595	1 533	2 119	29	78	10 643
2020	202	2 484	972	461	1 661	1 616	1 995	46	7	9 444
1	15	222	91	40	195	131	171	2	1	868
2	15	204	70	37	172	126	165	5	1	795
3	22	219	100	44	116	132	183	4	2	822
4	16	198	81	34	125	125	160	2	0	741
5	14	190	67	45	139	129	158	3	0	745
6	10	196	76	35	105	125	142	3	0	692
7	22	202	84	41	132	148	183	5	1	818
8	17	205	83	46	136	136	174	3	0	800
9	16	216	73	33	130	125	157	4	0	754
10	16	206	79	36	146	143	173	5	1	805
11	19	223	91	39	142	161	166	5	0	846
12	20	203	77	31	123	135	163	5	1	758
2021	250	2 426	1 058	417	1 683	1 697	1 949	15	24	9 519
1	17	210	100	39	136	130	169	2	0	803
2	15	185	74	24	109	121	149	1	1	679
3	29	209	101	34	137	140	170	3	0	823
4	21	210	86	41	136	152	158	1	0	805
5	28	205	88	31	135	157	175	0	3	822
6	20	190	90	41	140	164	167	2	1	815
7	22	218	92	38	125	148	169	0	1	813
8	29	193	85	34	137	132	168	0	3	781
9	22	205	87	33	153	150	156	2	5	813
10	18	218	85	34	165	140	169	2	7	838
11	16	197	85	34	143	129	146	2	2	754
12	13	186	85	34	167	134	153	0	1	773
2022	12	183	88	34	152	118	164	1	2	754
1	12	183	88	34	152	118	164	1	2	754