

TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS



# ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

## RELATÓRIO DE FEVEREIRO DE 2022



**Notas:**

1. Os dados estatísticos considerados no presente relatório foram fornecidos pelas Administrações Portuárias entre 15 de março e 26 de maio 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 PERÍODO JANEIRO-FEVEREIRO 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 .....	17
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 Transhipment (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 .....	32
4.2.2. Minérios .....	32
4.2.3. Produtos Agrícolas .....	33
4.2.4. Outros Granéis Sólidos .....	35
<b>4.3. Granéis Líquidos .....</b>	<b>36</b>
4.3.1. Petróleo Bruto .....	36
4.3.2. Produtos Petrolíferos .....	38
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



	Fevereiro/2022			Janeiro - Fevereiro / 2022					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 <sup>3</sup> Ton)	Contentores (10 <sup>3</sup> TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10 <sup>3</sup> Ton)	Contentores (10 <sup>3</sup> TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	31,4	-	17	54,6	-	29	+1,1%	-	-9,4%
Leixões	1 080,3	51,2	166	2 327,1	110,4	349	-2,6%	+3,0%	-11,6%
Aveiro	457,4	-	73	949,0	-	161	+3,0%	-	-7,5%
Figueira da Foz	150,4	0,5	28	302,3	2,7	62	+19,3%	+12,2%	-1,6%
Lisboa	846,9	30,2	134	1 705,1	59,1	286	+18,4%	+12,8%	+16,7%
Setúbal	447,4	12,7	116	943,2	27,2	234	+2,5%	-11,8%	-6,8%
Sines	3 427,3	116,3	136	7 356,3	262,6	300	-5,9%	-8,0%	-5,7%
Faro e Portimão	-	-	1	2,3	-	4	-81,7%	-	+0,0%
Total Geral	6 441,2	210,9	671	13 639,9	462,1	1 425	-1,2%	-3,4%	-3,8%

- A tonalagem de carga movimentada no mês de fevereiro de 2022 ultrapassou a do mês homólogo de 2021 em +102 mil toneladas (mt), correspondente a +1,6%, o que vem reduzir o decréscimo transitado do mês anterior para -167,6 mt, traduzindo um recuo de -1,2% para um total de 13,64 milhões de toneladas. A variação percentual eleva-se a -14,7% por comparação com o período de janeiro a fevereiro de 2017, onde se registou o valor mais elevado de sempre.

No tráfego acumulado de contentores, que se cifrou em 462,1 mil TEU, foi igualmente observado um recuo de -16,2 mil TEU, ou de -3,3%, naturalmente por responsabilidade maioritária de Sines, que regista uma quebra de -22,75 mil TEU (-8%), resultante da soma algébrica de -31 mil TEU no *transshipment* e de +8,3 mil TEU no *hinterland*, sendo, contudo, de salientar que também Setúbal revelou um comportamento negativo.

O movimento de navios nos dois primeiros meses de 2022 foi traduzido pelo registo de 1425 escalas, o que reflete uma diminuição de -571 escalas, ou seja, -3,8%, relativamente ao período homólogo de 2021, sendo, contudo, de sublinhar o acréscimo de +2,3% no volume da respetiva arqueação bruta

- O comportamento negativo da atividade global de movimentação de carga foi influenciado de forma mais significativa pelo mercado da Carga Contentorizada, que contribuiu com -359,3 mt, correspondente a -6,5%, e que tem Sines como principal responsável, ao registar uma quebra de -440,7 mt, que corresponde a um recuo de -12,4%, por efeito, como acima referido, do fraco desempenho evidenciado no segmento de *transshipment*.

Nas posições seguintes surgem o Petróleo Bruto, que perde -239,5 mt (-13,5%), incluindo ainda o desaparecimento de -81,4 mt movimentadas em Leixões no período janeiro-fevereiro de 2021, e os Outros Granéis Líquidos, com -155,9 mt (-32,5%), distribuídos por vários mercados, cabendo a Aveiro a fatia mais significativa (-76,6 mt, ou -46,1%).

Com maior peso para contrabalançar estas quebras, encontram-se os Produtos Petrolíferos e os Outros Granéis Sólidos com variações respetivas de +228,2 mt (+7,7%) e de +200,3 mt (+20,5%), a que acresce ainda o apoio da Carga Fracionada (+116,9 mt ou +13,4%) e dos Produtos Agrícolas (+111,8 mt ou +15%).

Em suma, considerando os mercados definidos pelo binómio carga-porto, apresenta-se no quadro seguinte os que mais condicionaram o desempenho dos portos comerciais do Continente, sublinhando que os cinco registos positivos mais expressivos representam 63% do total das variações positivas e o top seis dos registos negativos representam 70,9% do total das variações negativas.



			Tonelagem Movimentada no período Jan-Fev/2022		Variação Homóloga face a Jan-Fev/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas	
	Carga	Porto	Valor	Quota	Ton	%	%	% Acc
Positiva	Produtos Petrolíferos	Sines	2 578,0	18,9%	+200,8	+8,4%	18,0%	18,0%
	Produtos Agrícolas	Lisboa	692,1	5,1%	+199,6	+40,5%	17,9%	35,9%
	OutrosGS	Leixões	323,7	2,4%	+166,5	+105,9%	14,9%	50,8%
	Fracionada	Aveiro	407,3	3,0%	+71,9	+21,4%	6,4%	57,3%
	Contentorizada	Lisboa	600,7	4,4%	+64,2	+12,0%	5,8%	63,0%
Negativa	Contentorizada	Sines	3 111,8	22,8%	-440,7	-12,4%	34,3%	34,3%
	Petróleo Bruto	Sines	1 531,7	11,2%	-158,1	-9,4%	12,3%	46,7%
	Produtos Agrícolas	Aveiro	55,0	0,4%	-82,1	-59,9%	6,4%	53,1%
	Petróleo Bruto	Leixões	0,0	0,0%	-81,4	-100,0%	6,3%	59,4%
	OutrosGL	Aveiro	89,4	0,7%	-76,6	-46,1%	6,0%	65,4%
	Produtos Petrolíferos	Leixões	310,3	0,0%	-70,3	-18,5%	5,5%	70,9%
<b>Total</b>			<b>9 700,1</b>	<b>68,8%</b>	<b>-206,1</b>	<b>-</b>		

- Não obstante manter um registo mensal negativo comparativamente ao do período homólogo anterior pelo quinto mês consecutivo, o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta no período de janeiro a fevereiro de 2022 que se traduz em 53,9%, a que se seguem Leixões com 17,1%, Lisboa com 12,5%, Aveiro com 7%, Setúbal com 6,9%, Figueira da Foz com 2,2%, Viana do Castelo com 0,4% e Faro com 0,02%.

Esta quota de Sines continua a ser sustentada principalmente pela Carga Contentorizada, que representa 42,3% do seu tráfego total, não obstante a tonelagem movimentada no período em análise se encontrar a -22,2% do valor máximo, observado em 2017, a que se seguem-se os Produtos Petrolíferos, que representam 35%. A carga que mais releva na quota de Leixões é também a Carga Contentorizada, que representa 47,9% da carga total ali movimentada, sendo que no porto de Lisboa a tipologia de carga mais significativa é a dos Produtos Agrícolas, com 40,6%, seguida da Carga Contentorizada com 35,2%.

- O tráfego de Contentores efetuado no período de janeiro a fevereiro de 2022 nos portos comerciais do Continente, considerando quer as operações Lo-Lo, quer as operações Ro-Ro, é traduzido pela realização de 283,6 mil movimentos para um total de 462,1 mil TEU (com um rácio de 1,63 TEU por contentor), correspondendo a uma diminuição de -16,2 mil TEU, ou seja, a -3,4% do que no período homólogo de 2021, e ficando a -7,8% do valor mais elevado, observado em 2017.

Atendendo à existência de dois fortes e distintos segmentos, importa recordar que a redução assinalada é provocada pelo tráfego de *transshipment* (cerca de 95% do qual se verifica em Sines) que observa uma quebra de -31 mil TEU, correspondente a -15,1%. Nas operações com o *hinterland* no período em análise verifica-se o registo do valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, atingindo 278,6 mil TEU, superior ao registo de 2021 em +14,8 mil TEU, ou seja a +5,6%, e +1,1% à segunda marca mais elevada, observada em 2019.

Em termos globais, o porto de Sines detém, desde 2015, a quota maioritária absoluta no tráfego de Contentores, sendo que no período em análise se cifra em 56,8%, inferior em -2,9 pontos percentuais (pp) à homóloga de 2021 e em -5,1 pp ao valor máximo apurado em 2017. Nas posições seguintes surgem os portos de Leixões, com 23,9% do total de TEU movimentado, Lisboa, com 12,8%, Setúbal, com 5,9% e Figueira da Foz, com 0,6%.

No tráfego com o *hinterland* o desempenho referido colhe o contributo da maioria dos portos, com exceção de Setúbal que recua -3,65 mil TEU (-11,8%) face ao período homólogo de 2021. O registo mais expressivo foi observado em Sines que apresenta um acréscimo de +8,3 mil TEU (+10,3%), seguido de Lisboa com +6,38 mil TEU (+12,3%), Leixões com +3,52 mil TEU (+3,6%) e Figueira da Foz com +292 TEU (+12,2%).



No tráfego com o *hinterland* assinala-se que a liderança é detida pelo porto de Leixões com uma quota de 36,6%, seguido de Sines com 31,8%, Lisboa com 20,9% e Setúbal com 9,8%, sendo de salientar que Sines se aproxima progressivamente de Leixões, reduzindo de -17 pp em 2017 para os atuais -4,9 pp.

- O movimento de navios efetuado no período janeiro-fevereiro de 2022 é traduzido pelo registo 1425 escalas, inferior em -57 à registada no período homólogo de 2021, ou seja, um refletindo um recuo de -3,8%, sem contudo ser acompanhado pela variação do volume de arqueação bruta, que cresce +2,3%, refletindo um acréscimo da dimensão média de +6,4%, para uma GT de 18,1 mil.

Para a redução do número de escalas contribuiu a maioria dos portos comerciais, com exceção de Lisboa e Portimão que registaram respetivamente acréscimos de +41 escalas (+16,7%) e de +1 (+100%). Das variações negativas destaca-se o porto de Leixões com -46 escalas (-11,6%), Sines e Setúbal com -18 (-5,7%) e -17 (-6,8%) escalas, respetivamente, e ainda Aveiro com -13 escalas (-7,5%).

Nomeadamente Lisboa, mas também Leixões e Portimão já beneficiam do regresso dos navios de cruzeiro após cancelamento da interdição das respetivas escalas no contexto das medidas de combate à pandemia de covid-19, tendo como reflexo mais significativo a variação da dimensão média dos navios que escalaram Lisboa que excede +70% a que não foi alheio o registo de 21 escalas desta tipologia de navios registadas nos primeiros dois meses do ano, período habitualmente com reduzida atividade de cruzeiros, quando no período homólogo de 2021 não se havia registado qualquer escala.

Os portos de Douro e Leixões detêm a quota mais elevada no número de escalas que, embora recuando -2,2 pp face ao período homólogo de 2021, ainda se situa em 24,5%. Seguem-se sucessivamente Sines que recua -0,4 pp para 21,1%, Lisboa que cresce +3,5 pp para 20,1%, Setúbal que perde -0,5 pp para 16,4%, Aveiro que perde -0,4 pp para 11,3%, Figueira da Foz que cresce +0,1 pp para 4,4% e Viana do Castelo que recua ligeiramente para 2%.

No que concerne ao volume de arqueação bruta, a quota mais elevada continua a ser detida por Sines, perdendo, contudo, a maioria absoluta que tinha obtido no período homólogo de 2021 ao recuar -8,3 pp para 45,2%. A segunda posição continua na posse do porto de Lisboa que cresce +10,1 pp para 20,8%, seguido de Leixões que recua -0,7 pp para 16,8%, de Setúbal que perde -1,4 pp para 11,9% e de Aveiro que mantém 3,8% do volume total de arqueação bruta dos navios que escalaram os portos comerciais do Continente.

Da comparação do comportamento das variáveis número de escalas e arqueação bruta conclui-se ter sido observado um crescimento da dimensão média dos navios, tendo sido registadas diminuições claras apenas em Setúbal (-1,4% para 13,1 mil), Sines (-8,4% para 38,8 mil) e Faro (-46,2% para 1,8 mil), sendo que dos portos com variações positivas se destaca Lisboa e Viana do Castelo, com variações respetivas de +71,5% (para 18,7 mil) e de +58,5% (para 5,3 mil), tendo Leixões e Aveiro registado variações de cerca de 11% para 12,4 mil e 6,2 mil, respetivamente.

- Considerando os mercados no binómio carga-porto, constata-se ter havido alterações em 45 mercados, sendo que em 20 se registaram variações positivas, num total de +1,12 milhões de toneladas (+18,2%), e em 25 (incluindo o desaparecimento do Carvão de Sines) se registaram variações negativas num total de -1,29 milhões de toneladas (-16,7%).

Considerando o fluxo da carga no sentido do embarque de carga, salienta-se o facto de terem sido registadas alterações em 39 mercados, totalizando uma quebra de -595,4 mt (-9,8%), dos quais 24 deles registaram variações negativas, incluindo seis que 'perderam' a totalidade da carga que haviam movimentado no período homólogo de 2021 (e que tinha ascendido a 95,4 mil toneladas) num total de -755,5 mt, a que corresponde uma quebra de -19,9%. Os 15 que lograram ver crescer a tonelagem movimentada registaram um acréscimo de +160,1 mt, que corresponde a +7,1%.

No sentido do desembarque, salienta-se o registo de variações em 40 mercados que no conjunto registaram um acréscimo de +427,8 mt (+5,5%), tendo-se observado variações positivas em 24 deles, totalizando +1,2



milhões de toneladas (+34,7%) e variações negativas em 16 com uma quebra total de -775,8 mt (-18,1%), onde se inclui o Petróleo Bruto de Leixões que ‘desapareceu’, perdendo as 81,4 mt que havia movimentado no período homólogo de 2021.

- Contata-se que em termos globais a carga desembarcada excede a embarcada em +49,9% e representa 60% do total movimentado. 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 período de janeiro a fevereiro de 2022 observaram 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 58,1%, 67%, 54,4% e 100%.

No seu conjunto, estes portos embarcaram um total de 749,3 mil toneladas, correspondentes a 13,7% do total de carga embarcada, sendo que 9,4 pontos percentuais desta quota pertencem a Setúbal.



CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA  
NO PERÍODO JANEIRO-FEVEREIRO DE 2022



No âmbito do contexto em que se desenvolve a atividade portuária, é importante sublinhar que a avaliação do comportamento mensal do mercado, seguindo a metodologia habitual que assenta privilegiadamente na comparação do desempenho obtido num dado mês ou no período constituído pelos meses desde janeiro até esse mês, e respetiva comparação com os seus homólogos do ano anterior, é significativamente condicionada pela variabilidade que caracteriza o setor, que é tanto maior quanto menor for o período acumulado, sendo que para essa circunstância também contribui o facto de não ser detetada sazonalidade no movimento mensal portuário.

Esta variabilidade é ainda majorada pela incerteza induzida no comportamento dos mercados por fatores externos, tais como a crise pandémica iniciada em março de 2020 e ainda persistente, a forte instabilidade que atravessa o mercado energético, bem como da guerra na Ucrânia iniciada na última semana de fevereiro e que, no caso de Portugal, afetará o transporte marítimo de forma mais significativa.

Atento o papel instrumental do transporte marítimo e conseqüentemente do setor portuário no apoio ao comércio internacional, importa salientar que o comportamento deste nos dois primeiros meses de 2022 se traduz num acréscimo global de +8,2%, correspondente a +1,26 milhões de toneladas, resultante da conjugação dos acréscimos verificados no tráfego intracomunitário, de +9,6% (+820,1 mil toneladas, num total de 9,33 milhões de toneladas, que correspondente a 56,4% do total), e com o resto do mundo, de +6,5% (+437,5 mil toneladas). Recorda-se que o comércio com os países fora da União Europeia tem bastante mais impacto no setor marítimo-portuário, dado que a grande maioria das mercadorias transacionadas utiliza o transporte marítimo para a sua efetivação.

Importa ainda destacar que, não obstante o comportamento positivo face a 2021, a tonelagem transacionada neste período está ainda aquém do seu valor máximo, registado em 2019, sendo globalmente inferior em -4,9%, com registos parcelares de -1,1% no comércio intracomunitário, elevando-se a -9,3% com o resto do mundo, condicionando negativamente a atividade portuária.

Embora com menor impacto a nível da função transporte refere-se, contudo, que as exportações realizadas no período de janeiro a fevereiro de 2022 representaram 38,8% do total e cresceram +0,7% enquanto as importações cresceram +13,6%, acrescentando realçar que as exportações se encontram a -1,7% do volume mais elevado de sempre nos períodos homólogos, em 2020, enquanto nas importações se encontra a -8,5% do valor máximo, observado em 2019.

**Comércio Internacional nos períodos de Janeiro a Fevereiro | (10<sup>3</sup> ton)**

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	12 921.8	-	7 210.1	-	5 711.7	-	8 443.6	-	4 478.2	-
2011	12 771.4	-1.2%	7 824.2	+8.5%	4 947.2	-13.4%	8 229.5	-2.5%	4 542.0	+1.4%
2012	13 714.4	+7.4%	7 711.8	-1.4%	6 002.6	+21.3%	8 541.5	+3.8%	5 172.9	+13.9%
2013	13 787.1	+0.5%	7 490.5	-2.9%	6 296.6	+4.9%	8 280.3	-3.1%	5 506.8	+6.5%
2014	15 024.6	+9.0%	8 626.9	+15.2%	6 397.6	+1.6%	9 124.2	+10.2%	5 900.3	+7.1%
2015	14 724.6	-2.0%	8 223.8	-4.7%	6 500.8	+1.6%	8 644.9	-5.3%	6 079.7	+3.0%
2016	15 413.8	+4.7%	8 501.9	+3.4%	6 911.9	+6.3%	9 795.2	+13.3%	5 618.6	-7.6%
2017	16 084.6	+4.4%	8 721.7	+2.6%	7 362.9	+6.5%	9 884.5	+0.9%	6 200.1	+10.4%
2018	16 434.1	+2.2%	9 286.1	+6.5%	7 148.0	-2.9%	10 140.1	+2.6%	6 294.1	+1.5%
2019	17 402.8	+5.9%	9 441.0	+1.7%	7 961.8	+11.4%	11 064.8	+9.1%	6 338.0	+0.7%
2020	16 485.8	-5.3%	8 878.0	-6.0%	7 607.8	-4.4%	9 950.5	-10.1%	6 535.3	+3.1%
2021	15 295.7	-7.2%	8 513.9	-4.1%	6 781.8	-10.9%	8 918.7	-10.4%	6 377.0	-2.4%
2022	16 553.3	+8.2%	9 334.0	+9.6%	7 219.3	+6.5%	10 128.7	+13.6%	6 424.6	+0.7%



Nos gráficos e quadros seguintes apresenta-se a evolução da tonelagem total transacionada em comércio internacional nos períodos de janeiro a fevereiro 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 nestes períodos em comércio internacional apresenta o seu valor mais elevado em 2019 com um total de 17,4 milhões de toneladas, tendo este valor diminuído progressivamente nos dois períodos seguintes, com a particularidade de que neste período em 2020 não se sentiam ainda os efeitos da pandemia, registando-se de 2021 para 2022 o acréscimo referido.

Apurando as taxas médias anuais de crescimento nos meses de janeiro e fevereiro desde 2017, isto é, para os últimos seis anos, obtêm-se valores negativos para o comércio internacional total, a uma taxa média anual de crescimento de -0,3%, bem como para o comércio com os países extra União Europeia, de -0,8%, e ainda para as importações, de -1%, sendo positiva para o segmento intra União Europeia, com uma taxa de crescimento ligeira, de +0,1%, e para as exportações, de +0,7%.

A observação do gráfico de evolução mensal mostra uma inflexão positiva de janeiro para fevereiro de 2022, com um acréscimo de +7,1% no que respeita ao tráfego comunitário (quando de dezembro para janeiro havia recuado -1,9%), e nos dois meses no tráfego como resto do mundo, sendo de +12,2% de dezembro para janeiro e de +6,3% deste para fevereiro.

Embora menos significativo no que toca ao impacto na atividade de transporte em geral e portuária em particular, pode referir-se que o valor económico dos bens transacionados no período de janeiro a fevereiro de 2022 atingiu um total de 27,42 mil milhões de euros (a preços correntes), ultrapassando em +18,6% o anterior máximo, registado em 2020, resultando este acréscimo dos parcelares de +20,8% no comércio com os países de fora da União Europeia e de +17,8% no comércio comunitário, ou, na perspetiva do sentido do fluxo de tráfego, de +20,6% nas importações e de +16% nas exportações.

Comparativamente ao volume de negócios registado nesta atividade desenvolvida no período homólogo de 2021 todos os acréscimos são significativamente mais expressivos, ascendendo a +31,8% em termos globais, atingindo +45,4% no comércio extracomunitário e de +27,1% nas importações.

No comércio internacional por país, a Espanha mantém -se no lugar cimeiro com uma quota de 32,8% (35,4% das exportações e 31,2% das importações), recordando o papel preponderante do transporte rodoviário na realização destas trocas. Nas posições seguintes surgem o Brasil com uma quota de 6,9% (maioritariamente de importação), a França com 6,5% (9,3% das exportações e 4,7% das importações) e os Estados Unidos da América com 6,1% (4,4% nas exportações e 7,2% nas importações), sendo ainda de referir os Países Baixos (4,6%), Nigéria (4,1%), Alemanha (3,5%), Reino Unido (não incluindo a Irlanda do Norte) (2,8%), Federação Russa (2,8%) e ainda o Azerbaijão (2,6%).

Dos principais países com quem Portugal tem relações comerciais, os que protagonizaram as variações positivas na tonelagem de bens transacionados no período de janeiro a fevereiro de 2022 foram a Espanha,



com +374,2 mil toneladas (+7,4%), o Brasil, com +325,4 mt (+40%), o Azerbaijão, com +206,1 mt (+89,9%), os Países Baixos, com +172,9 mt (+29,7%), o Uruguai, com +136,5 mt (cerca de +6000%), a Argélia, com +133,6 mt (+105,7%), a França, com +119,6 mt (+12,6%) e ainda o Panamá, Catar e os Estados Unidos da América, com acréscimos respetivos de +105,9 mt (+4600%), de +101,3 mt (+572,6%) e de +94,4 mt (+10,3%). Com registo negativo destaca-se Marrocos, com quem se transacionaram -264,4 mt (-63,5%), seguido da Nigéria, com -156,6 mt (-18,8%), a Ucrânia, com -143,9 mt (-40,8%) e a Arábia Saudita, com -70,8 mt (-52,9%).

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 à produção de energia.

Nos dois primeiros meses de 2022 assinala-se que o índice da produção industrial total apresenta um valor

Índice de produção industrial - bruto (Base - 2015)

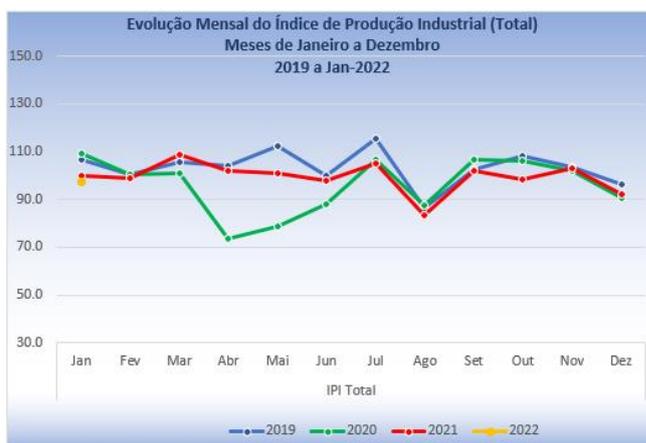
Agrupamento industrial	2018 (média)	2019 (média)	2020 (média)	2021 (média)	2022 (I/F)	Δpp '22-'19	Δpp '22-'21	Sparlines
Bens de consumo	103.6	101.9	93.2	98.2	92.9	-9.0	-5.3	
Bens intermédios	100.7	99.9	93.3	100.1	98.3	-1.6	-1.7	
Bens de investimento	108.7	111.6	96.4	97.4	93.8	-17.8	-3.6	
Energia	116.9	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

inferior em -2 pontos percentuais à 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 de transporte de mercadorias, excedendo mesmo o apurado em 2019.

Os agrupamentos mais relevantes na contextualização da atividade portuária apresentam no período de janeiro a fevereiro de 2022 um comportamento negativo, com todos os valores inferiores 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.



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

Os portos comerciais do Continente movimentaram no período de janeiro a fevereiro de 2022 um total de 13,64 milhões de toneladas, o que traduz um recuo de -1,2%, correspondente a -167,6 mt, face ao registo no período homólogo de 2021, ficando, contudo, a -14,7% ou a -2,35 milhões de toneladas, do seu valor máximo observado em 2017.

A tipologia de carga que mais contribuiu para este comportamento negativo foi a Carga Contentorizada ao movimentar -359,3 mt do que no período homólogo de 2021, refletindo um recuo de -6,5% para uma tonelagem que se encontra a -13,5% do seu valor máximo. Importa referir que a responsabilidade desta redução cabe ao porto de Sines, que regista uma quebra de -440,4 mt (-12,4%) originada por decréscimo do movimento de *transshipment* (que em TEU diminui -15,1% e anula o crescimento do tráfego com o *hinterland* que se traduz em +10,3%).

Para a diminuição da tonelagem de carga movimentado contribui também de forma significativa os mercados do Petróleo Bruto e dos Outros Granéis Líquidos, onde se verificam quebras respetivas de -239,5 mt (-13,5%) e de -155,9 mt (-32,5%) e ainda, com menor expressão, o de Minérios (-56,8 mt ou -29,9%), de Carvão e da carga Ro-Ro.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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>	6 178,7	6 809,1	6 088,7	6 653,3	6 409,4	47,0%	-234,0	-3,7%	+0,5%	
Contentorizada	5 182,7	5 632,4	4 874,1	5 486,0	5 126,7	37,6%	-359,3	-6,5%	-0,5%	
Fraccionada	750,9	876,9	913,5	870,7	987,6	7,2%	+115,9	+13,4%	+5,5%	
Ro-Ro	245,0	299,8	301,2	296,6	295,0	2,2%	-1,6	-0,5%	+3,4%	
<b>Granéis Sólidos</b>	3 110,2	3 086,1	2 187,0	1 923,4	2 167,0	15,9%	+243,6	+12,7%	-11,7%	
Carvão	712,1	885,7	49,6	11,7	0,0	0,0%	-11,7	-100,0%	-	
Minérios	132,9	156,9	224,5	189,8	133,0	1,0%	-56,8	-29,9%	+2,0%	
Produtos Agrícolas	884,5	777,1	737,7	745,2	857,0	6,3%	+111,8	+15,0%	-1,1%	
Outros	1 380,7	1 266,3	1 175,1	976,7	1 177,0	8,6%	+200,3	+20,5%	-5,7%	
<b>Granéis Líquidos</b>	5 434,3	5 468,5	5 966,7	5 230,8	5 063,6	37,1%	-167,3	-3,2%	-1,8%	
Petróleo Bruto	2 496,1	2 000,7	2 453,2	1 771,2	1 531,7	11,2%	-239,5	-13,5%	-10,1%	
Produtos Petrolíferos	2 591,9	3 037,2	3 072,8	2 979,9	3 208,1	23,5%	+228,2	+7,7%	+4,0%	
Outros	346,4	430,6	440,7	479,8	323,8	2,4%	-155,9	-32,5%	+0,1%	
<b>Total</b>	14 723,2	15 363,7	14 242,3	13 807,6	13 639,9	100,0%	-167,6	-1,2%	-2,6%	
	Δ%	9%	+4,4%	-7,3%	-3,1%	-1,2%	-	-	-	-



A pressão negativa induzida pelos mercados referidos foi contrariada pela influência positiva dos restantes, com particular destaque para os de Outros Granéis Sólidos e dos Produtos Petrolíferos, com acréscimos respetivos de +200,3 mt (+20,5%) e de +228,2 mt (+7,7%), e ainda, com menor impacto, o da Carga Fracionada (+116,9 mt ou +13,4%) e dos Produtos Agrícolas (111,8 mt ou +15%).

A evolução do volume de carga movimentada nos períodos de janeiro a fevereiro desde 2018 tem subjacente uma tendência traduzida por uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) negativa de -2,6%, influenciada de forma mais significativa pelo comportamento do mercado do Petróleo Bruto, cuja evolução média anual se processa a uma taxa média de -10,1%, e ainda do Carvão, que não regista qualquer movimento no período em análise, dos Outros Granéis Sólidos (-5,7%), dos Produtos Agrícolas (-1,1%) e, naturalmente, da Carga Contentorizada que tenha embora uma *tmac* de -0,5% exerce significativa pressão, dado deter a mais expressiva quota de mercado.

Carga	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
<b>Carga Geral</b>	<b>3 030,6</b>	<b>47,1%</b>	<b>+58,2</b>	<b>+2,0%</b>	<b>6 409,4</b>	<b>47,0%</b>	<b>-244,0</b>	<b>-3,7%</b>	<b>42 605,6</b>	<b>49,8%</b>	<b>+3 557,9</b>	<b>+9,1%</b>
Contentorizada	2 353,1	36,5%	-122,4	-4,9%	5 126,7	37,6%	-359,3	-6,5%	34 412,1	40,3%	+1 981,6	+6,1%
Fracionada	535,0	8,3%	+189,5	+54,8%	987,6	7,2%	+116,9	+13,4%	6 224,8	7,3%	+1 339,2	+27,4%
Ro-Ro	142,5	2,2%	-8,9	-5,9%	295,0	2,2%	-1,6	-0,5%	1 968,6	2,3%	+237,1	+13,7%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>979,0</b>	<b>15,2%</b>	<b>+181,8</b>	<b>+22,8%</b>	<b>2 167,0</b>	<b>15,9%</b>	<b>+243,6</b>	<b>+12,7%</b>	<b>13 126,2</b>	<b>15,4%</b>	<b>+70,3</b>	<b>+0,5%</b>
Carvão	0,0	0,0%	-11,7	-100,0%	0,0	0,0%	-11,7	-100,0%	172,9	0,2%	-331,4	-65,7%
Minérios	65,0	1,0%	-29,0	-30,9%	133,0	1,0%	-56,8	-29,9%	1 105,2	1,3%	-60,4	-5,2%
Produtos Agrícolas	394,7	6,1%	+75,7	+23,7%	857,0	6,3%	+111,8	+15,0%	4 838,9	5,7%	+152,5	+3,3%
OutrosGS	519,4	8,1%	+146,8	+39,4%	1 177,0	8,6%	+200,3	+20,5%	7 009,2	8,2%	+309,5	+4,6%
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>2 431,6</b>	<b>37,8%</b>	<b>-138,0</b>	<b>-5,4%</b>	<b>5 063,6</b>	<b>37,1%</b>	<b>-167,3</b>	<b>-3,2%</b>	<b>29 763,9</b>	<b>34,8%</b>	<b>+437,9</b>	<b>+1,5%</b>
Petróleo Bruto	781,0	12,1%	-140,0	-15,2%	1 531,7	11,2%	-239,5	-13,5%	9 085,1	10,6%	-1 175,5	-11,5%
Produtos Petrolíferos	1 486,1	23,1%	+85,4	+6,1%	3 208,1	23,5%	+228,2	+7,7%	18 505,6	21,6%	+1 994,6	+12,1%
OutrosGL	164,5	2,6%	-83,4	-33,6%	323,8	2,4%	-155,9	-32,5%	2 173,3	2,5%	-381,3	-14,9%
<b>Total</b>	<b>6 441,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>+102,0</b>	<b>+1,6%</b>	<b>13 639,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>-167,6</b>	<b>-1,2%</b>	<b>85 495,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>+4 066,0</b>	<b>+5,0%</b>

É relevante sublinhar que em termos globais o movimento observado no próprio mês de fevereiro traduz um acréscimo homólogo de +102 mt, ou +1,6%, mitigando, por conseguinte, a variação negativa carreada de janeiro. Este acréscimo contou com o contributo mais relevante dos Outros Granéis Sólidos (+146,8 mt ou +39,4%) e da Carga Fracionada (+189,5 mt ou +54,8%), tendo anulado as variações negativas registadas no Petróleo Bruto (-140 mt ou -15,2%), na Carga Contentorizada (-122,4 mt ou -4,9%) e nos Outros Granéis Líquidos (-83,4 mt ou -33,6%).

Considerando a tonagem movimentada nos últimos doze meses verifica-se ter-se atingido um total de quase 85,5 milhões de toneladas, que supera o do idêntico período imediatamente anterior, em +4,07 milhões de toneladas, ou seja, +5%, não obstante o decréscimo de -1,18 milhões de toneladas (-11,5%) do Petróleo Bruto e de -331,4 mt (-65,7%) no Carvão, em resultado da cessação da atividade de refinação de Matosinhos e da desativação das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, mas beneficiando dos acréscimos da tonagem da Carga Contentorizada e dos Produtos Petrolíferos, em quase 2 milhões de toneladas (com acréscimos percentuais respetivos de +6,1% e de +12,1%).

### **Por Porto**

O impacto do comportamento dos diversos mercados de carga nos portos que o integram é incomparavelmente mais significativo em Sines, onde a quebra da Carga Contentorizada (-440 mt ou -12,4%) determinou uma diminuição geral de carga de -462,3 mt, correspondente a -5,9%, tendo para isso contado com o contributo do Petróleo Bruto (-158,1 mt ou -9,4%). Importa, contudo, salientar que o comportamento



do Petróleo Bruto tem a sua influência negativa máxima no porto de Leixões, que perdeu toda essa tipologia de carga na sequência da cessação da atividade de refinação em Matosinhos.

Assim, os portos de Sines e de Leixões, a par de Faro, que detém uma dimensão meramente simbólica e instrumental para as exportações da unidade de produção de Loulé da CIMPOR, são os responsáveis do desempenho negativo de todo o sistema portuário comercial do Continente no período de janeiro a fevereiro de 2022, embora a dimensão dos respetivos impactos seja muito distinta, sendo os valores referidos para Sines confrontados com -61 mt, ou -2,6%, observados em Leixões.

Dos restantes portos, de cujo desempenho resultou um crescimento do volume de carga movimentada comparativamente ao período homólogo de 2021, destaca-se o porto de Lisboa que protagoniza o acréscimo mais expressivo, traduzido por +265,4 mt ou +18,4%, seguido sucessivamente pela Figueira da Foz com +48,9 mt (+19,3%), Aveiro e Setúbal com +27,9 mt (+3%) e +23,2 mt (+2,5%) e, finalmente, Viana do Castelo com uma variação residual de +0,6 mt (+1,1%).

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	61,3	87,0	58,0	54,0	54,6	0,4%	+0,6	+1,1%	-7,2%	
Douro e Leixões	3 059,6	3 192,3	3 298,8	2 388,1	2 327,1	17,1%	-61,0	-2,6%	-7,7%	
Aveiro	903,9	865,4	838,9	921,1	949,0	7,0%	+27,9	+3,0%	+1,6%	
Figueira da Foz	345,5	257,5	320,8	253,4	302,3	2,2%	+48,9	+19,3%	-3,0%	
Lisboa	1 897,2	1 681,4	1 670,3	1 439,7	1 705,1	12,5%	+265,4	+18,4%	-3,7%	
Setúbal	1 073,0	1 163,0	973,8	920,1	943,2	6,9%	+23,2	+2,5%	-4,8%	
Sines	7 369,7	8 113,2	7 063,6	7 818,7	7 356,3	53,9%	-462,3	-5,9%	-0,4%	
Faro	13,0	4,1	18,3	12,6	2,3	0,0%	-10,3	-81,7%	-12,4%	
Total	14 723,2	15 363,7	14 242,3	13 807,6	13 639,9	100,0%	-167,6	-1,2%	-2,6%	
	Δ%	%	+4,4%	-7,3%	-3,1%	-1,2%	-	-	-	-

Atendendo à evolução do volume de carga nos períodos janeiro-fevereiro desde 2018, constata-se que o único porto que apresenta uma trajetória de crescimento positivo é Aveiro, cuja taxa média anual se situa em +1,6%. Dos restantes portos, que têm subjacente uma tendência de evolução negativa, importa referir Leixões e Lisboa com *tmac* respetivas de -7,7% e de -3,7% e ainda Sines, apresentando embora um declive pouco acentuado (de -0,4%), tem um significativo impacto dada a sua dimensão.

O contributo para a mitigação da variação negativa que havia transitado de janeiro foi alargado a vários portos, com particular destaque para Lisboa, onde se apurou um acréscimo de +196,7 mt (+30,3%), seguido por Aveiro que regista uma variação de +81,3 mt (+21,6%). A lista dos portos com impacto positivo inclui ainda a Figueira da Foz (+44,7 mt ou +42,3%), Setúbal (+19,9 mt ou +4,7%) e Viana do Castelo (+6,7 mt). O impacto negativo mais intenso foi provocado por Sines, que regista um decréscimo de -168,8 mt (-4,7%), seguido de Leixões, com -74,5 mt (-6,5%).

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	31,4	0,5%	+6,7	+26,9%	54,6	0,4%	+0,6	+1,1%	377,3	0,4%	+24,1	+6,8%
Douro e Leixões	1 080,3	16,8%	-74,5	-6,5%	2 327,1	17,1%	-61,0	-2,6%	15 122,2	17,7%	-1 043,1	-6,5%
Aveiro	457,4	7,1%	+81,3	+21,6%	949,0	7,0%	+27,9	+3,0%	5 706,9	6,7%	+804,1	+16,4%
Figueira da Foz	150,4	2,3%	+44,7	+42,3%	302,3	2,2%	+48,9	+19,3%	1 862,7	2,2%	-33,7	-1,8%
Lisboa	846,9	13,1%	+196,7	+30,3%	1 705,1	12,5%	+265,4	+18,4%	9 696,0	11,3%	+902,9	+10,3%
Setúbal	447,4	6,9%	+19,9	+4,7%	943,2	6,9%	+23,2	+2,5%	6 603,6	7,7%	+372,0	+6,0%
Sines	3 427,3	53,2%	-168,8	-4,7%	7 356,3	53,9%	-462,3	-5,9%	46 091,8	53,9%	+3 179,7	+7,4%
Faro	0,0	0,0%	-4,1	-100,0%	2,3	0,0%	-10,3	-81,7%	35,3	0,0%	-139,9	-79,9%
Total	6 441,2	100,0%	+102,0	+1,6%	13 639,9	100,0%	-167,6	-1,2%	85 495,7	100,0%	+4 066,0	+5,0%



Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses por comparação a idêntico período imediatamente anterior constata-se que os impactos mais expressivos se observam em Sines, pela positiva, e em Leixões, pela negativa, com variações respetivas de +3,18 milhões de toneladas, ou +7,4%, e de -1,04 milhões de toneladas, ou -6,5%. Importa ainda referir as variações operadas em Lisboa e em Aveiro, que movimentam respetivamente um volume de carga superior em +902,9 mt (+10,3%) e +804,1 mt (+16,4%) ao do período homólogo de 2021.

### **Por Tipologia de Carga e Porto**

O volume de carga movimentada no período de janeiro a fevereiro 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 47% do total, com Sines a deter a fatia mais significativa de 48,7%, cabendo a Leixões 23,5%, a Lisboa 9,7% e a Setúbal 8,9%.

A classe dos Granéis Líquidos representa 37,1% do total, dos quais Sines detém uma posição hegemónica ao deter 83,3%, a que se segue Leixões com 6,7%, Aveiro com 4,7% e Lisboa com 4,3%.

À classe dos Granéis Sólidos cabem os remanescentes 15,9%, encontrando-se a sua distribuição por portos mais repartida do que as anteriores, sendo encabeçada por Lisboa com uma quota de 40%, seguida por Leixões com 22,1%, Setúbal com 15,5% e Aveiro com 14%. Sines, outrora detentor de uma quota frequentemente superior a 30%, é agora responsável por 0,8% 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						
Viana do Castelo	▲ 32,5	0,5%	▲ 18,5	0,9%	▼ 3,5	0,1%	▲ 54,6	0,4%
Douro e Leixões	▲ 1 507,8	23,5%	▲ 478,0	22,1%	▼ 341,2	6,7%	▼ 2 327,1	17,1%
Aveiro	▲ 407,3	6,4%	▼ 302,8	14,0%	▼ 238,9	4,7%	▲ 949,0	7,0%
Figueira da Foz	▼ 152,2	2,4%	▲ 146,2	6,7%	▲ 3,9	0,1%	▲ 302,3	2,2%
Lisboa	▲ 622,1	9,7%	▲ 866,9	40,0%	▲ 216,1	4,3%	▲ 1 705,1	12,5%
Setúbal	▲ 567,5	8,9%	▲ 335,7	15,5%	▼ 40,1	0,8%	▲ 943,2	6,9%
Sines	▼ 3 119,9	48,7%	▼ 16,6	0,8%	▲ 4 219,9	83,3%	▼ 7 356,3	53,9%
Faro			▼ 2,3	0,1%			▼ 2,3	0,0%
<b>Total</b>	▼ 6 409,4	100,0%	▲ 2 167,0	100,0%	▼ 5 063,6	100,0%	▼ 13 639,9	100,0%
		47,0%		15,9%		37,1%		100,0%

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 2021.

Desses quadros merecem realce as posições dominantes, traduzidas por quotas maioritárias absolutas no volume das cargas movimentadas, de Leixões na carga Ro-Ro, com 79,3%; de Lisboa nos Produtos Agrícolas, com 80,8%; de Sines nos mercados de Carga Contentorizada, com 60,7%, do Petróleo Bruto, com 100%, e dos Produtos Petrolíferos, com 80,4%, e ainda Setúbal que recupera a posição maioritária absoluta nos Minérios com 51,2%.

Com posição maioritária simples assinala-se o porto de Leixões com 27,5% nos Outros Granéis Sólidos; Aveiro com 41,2% na Carga Fracionada; e Sines com 34% 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 período de janeiro a fevereiro de 2022.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-FEVEREIRO DE 2022  
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO 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>	32,5	+27,7%	1 507,8	+2,6%	407,3	+21,4%	152,2	-6,4%	622,1	+13,7%	567,5	+2,6%	3 119,9	-12,3%	0,0	-	6 409,4	-3,7%	47,0%
Contentorizada	0,0	-	1 114,5	+4,7%	0,0	-	19,9	+3,3%	600,7	+12,0%	279,7	-10,7%	3 111,8	-12,4%	0,0	-	5 126,7	-6,5%	37,6%
Fracionada	32,5	+27,7%	159,4	-11,2%	407,3	+21,4%	132,3	-7,7%	21,5	+98,5%	232,7	+34,0%	1,9	-23,8%	0,0	-	987,6	+13,4%	7,2%
Ro-Ro	0,0	-	233,9	+3,3%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	55,0	-16,5%	6,2	+44,4%	0,0	-	295,0	-0,5%	2,2%
<b>Granéis Sólidos</b>	18,5	+45,9%	478,0	+25,5%	302,8	-7,4%	146,2	+62,7%	866,9	+20,8%	335,7	+10,0%	16,6	-78,6%	2,3	-81,7%	2 167,0	+12,7%	15,9%
Carvão	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-100,0%	0,0	-	0,0	-100,0%	0,0%
Minérios	0,0	-	61,3	-46,6%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	68,1	-4,2%	3,6	-9,7%	0,0	-	133,0	-29,9%	1,0%
Produtos Agrícolas	0,0	-	93,1	-14,7%	55,0	-59,9%	0,0	-	692,1	+40,5%	16,8	+156,8%	0,0	-	0,0	-	857,0	+15,0%	6,3%
OutrosGS	18,5	+45,9%	323,7	+105,9%	247,8	+30,5%	146,2	+62,7%	174,8	-22,4%	250,8	+10,2%	13,0	-79,0%	2,3	-81,7%	1 177,0	+20,5%	8,6%
<b>Granéis Líquidos</b>	3,5	-77,9%	341,2	-36,4%	238,9	-7,7%	3,9	+340,7%	216,1	+23,7%	40,1	-35,2%	4 219,9	+0,9%	0,0	-	5 063,6	-3,2%	37,1%
Petróleo Bruto	0,0	-	0,0	-100,0%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	1 531,7	-9,4%	0,0	-	1 531,7	-13,5%	11,2%
Produtos Petrolíferos	3,5	-77,9%	310,3	-18,5%	149,5	+61,0%	0,0	-	154,5	+67,1%	12,2	-41,9%	2 578,0	+8,4%	0,0	-	3 208,1	+7,7%	23,5%
OutrosGL	0,0	-	30,9	-58,6%	89,4	-46,1%	3,9	+340,7%	61,6	-25,1%	27,9	-31,9%	110,2	-4,2%	0,0	-	323,8	-32,5%	2,4%
<b>Total Geral</b>	54,6	+1,1%	2 327,1	-2,6%	949,0	+3,0%	302,3	+19,3%	1 705,1	+18,4%	943,2	+2,5%	7 356,3	-5,9%	2,3	-81,7%	13 639,9	-1,2%	100,0%
Distribuição por Porto	0,4%	-	17,1%	-	7,0%	-	2,2%	-	12,5%	-	6,9%	-	53,9%	-	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>	0,5%	23,5%	6,4%	2,4%	9,7%	8,9%	48,7%	-
Contentorizada	-	21,7%	-	0,4%	11,7%	5,5%	60,7%	-
Fracionada	3,3%	16,1%	41,2%	13,4%	2,2%	23,6%	0,2%	-
Ro-Ro	-	79,3%	-	-	-	18,6%	2,1%	-
<b>Granéis Sólidos</b>	0,9%	22,1%	14,0%	6,7%	40,0%	15,5%	0,8%	0,1%
Carvão	-	-	-	-	-	-	-	-
Minérios	-	46,1%	-	-	-	51,2%	2,7%	-
Produtos Agrícolas	-	10,9%	6,4%	-	80,8%	2,0%	-	-
OutrosGS	1,6%	27,5%	21,0%	12,4%	14,8%	21,3%	1,1%	0,2%
<b>Granéis Líquidos</b>	0,1%	6,7%	4,7%	0,1%	4,3%	0,8%	83,3%	-
Petróleo Bruto	-	-	-	-	-	-	100,0%	-
Produtos Petrolíferos	0,1%	9,7%	4,7%	-	4,8%	0,4%	80,4%	-
OutrosGL	-	9,6%	27,6%	1,2%	19,0%	8,6%	34,0%	-
<b>Total Geral</b>	0,4%	17,1%	7,0%	2,2%	12,5%	6,9%	53,9%	0,0%



## 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 processado em operações de *transshipment*, que, contendo simultaneamente operações em ambos os fluxos, atingiu um patamar de significativa relevância, que se estima represente globalmente cerca de 16% da tonelagem total movimentada no período em análise (ligeiramente inferior ao apurado para o mês de janeiro), sendo que na carga embarcada poderá representar cerca de 19% e na carga desembarcada cerca de 13%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	31,7	0,6%	-8,3	-20,7%	22,9	0,3%	+8,8	+63,0%	+58,1%
Douro e Leixões	794,4	14,6%	-275,8	-25,8%	1 532,7	18,7%	+214,9	+16,3%	+34,1%
Aveiro	205,2	3,8%	-50,3	-19,7%	743,7	9,1%	+78,2	+11,7%	+21,6%
Figueira da Foz	202,4	3,7%	+18,6	+10,1%	99,9	1,2%	+30,3	+43,6%	+67,0%
Lisboa	617,4	11,3%	-35,4	-5,4%	1 087,8	13,3%	+300,9	+38,2%	+36,2%
Setúbal	512,9	9,4%	-33,2	-6,1%	430,4	5,3%	+56,4	+15,1%	+54,4%
Sines	3 091,7	56,6%	-200,7	-6,1%	4 264,6	52,1%	-261,6	-5,8%	+42,0%
Faro	2,3	0,0%	-10,3	-81,7%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
<b>Total</b>	<b>5 458,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-595,4</b>	<b>-9,8%</b>	<b>8 181,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>+427,8</b>	<b>+5,5%</b>	<b>+40,0%</b>

O volume de embarques registado no período de janeiro a fevereiro de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 40% e registou um total de 5,46 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -595,4 mil toneladas (-9,8%) relativamente ao período homólogo de 2021, enquanto o dos desembarques ascendeu a 8,18 milhões de toneladas, o que corresponde a um acréscimo de +427,8 mt, ou seja de +5,5%.

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 período em análise se registou um crescimento de +0,7% nas exportações (correspondente a cerca de +47,6 mil toneladas para um total de 6,4 milhões de toneladas) e de +13,6% nas importações (correspondente a cerca de +1,2 milhões de toneladas para um total de 10,1 milhões de toneladas).

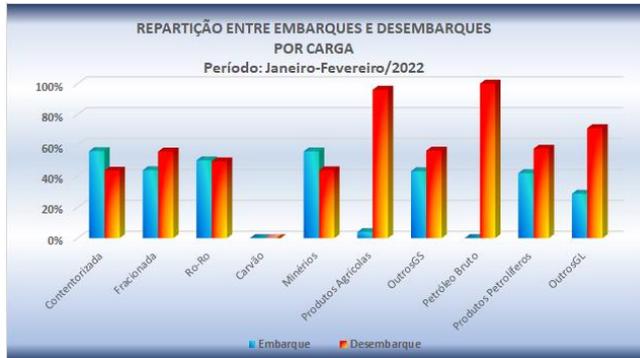
Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos da estrutura decorrente da tonelagem de carga movimentada em operações de embarque e de desembarque, agregada, respetivamente, por tipologia de carga (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao mês homólogo 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, e o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,1%.



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 56,2%, os Minérios, com 56,1%, sendo que a carga Ro-Ro, oscilando em torno de 50%, apresenta neste período uma quota de 50,3%.



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 carga representa respetivamente de 58,1%, 67%, 54,4% e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com 'perfil exportador'.

No entanto, a sua dimensão determina a que no seu conjunto, estes portos tenham apenas embarcado 749,3 mil toneladas, a que corresponde uma quota de 13,7% do total de embarques (dos quais 9,4 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada estes portos detêm uma quota conjunta de 9,5% (correspondente a cerca de 1,3 milhões de toneladas), cabendo 6,9 pontos percentuais a Setúbal.



### 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 37,6%, e ainda parte da quota de 2,2% 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 período de janeiro a fevereiro de 2022, em análise.

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 períodos de janeiro a fevereiro desde 2018 segundo uma tendência positiva de +0,1% ao ano, tendo, embora, em 2018, em 2020 e em 2022 registado decréscimos, com valores respetivos de -10% (-50,3 mil TEU), -12% (-59,6 mil TEU) e de -3,4% (-16,6 mil TEU).



A leitura do quadro seguinte evidencia taxas médias anuais de crescimento positivo na maioria dos portos, com exceção de Lisboa que ainda não recuperou do desvio de serviços originado pelo longo período de ausência de paz social e reflete uma tendência negativa de -6,3% ao ano. Nest tendência negativa Lisboa é acompanhado por Figueira da Foz, que com uma dimensão pouco significativa, apresenta uma taxa média anual negativa de -11,1%. Dos portos que apresentam tendências de evolução positivas, Setúbal é o que apresenta uma taxa mais elevada, de 4,8%, não obstante o sensível irregularidade do seu comportamento. O porto de Leixões exibe uma *tmac* de +2,6% e Sines de +0,3%. Globalmente para este indicador é calculado uma taxa média anual de crescimento de +0,1%.

O comportamento global do mercado de contentores é muito influenciado pelo porto de Sines que no período em análise detém uma quota de 56,8%, tendo embora registado uma variação negativa de -22,75 mil TEU, correspondente a -8%, face ao período homólogo de 2021, que se eleva a -47,7 mil TEU, ou seja, -15,4%, se comparado com o período homólogo de 2017, onde se observa o seu valor máximo.

Esta quebra de Sines determina o comportamento global negativo do mercado, de -3,4%, tendo, contudo, contado com a contribuição de Setúbal que recuou -3,65 mil TEU (-11,8%).

#### EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)

Períodos: Janeiro / Fevereiro

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota 2021	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	94 001	112 211	111 935	107 205	110 437	23,9%	+3,0%	+2,6%	
Figueira da Foz	3 911	3 453	2 827	2 385	2 677	0,6%	+12,2%	-11,1%	
Lisboa	72 861	64 671	58 858	52 420	59 134	12,8%	+12,8%	-6,3%	
Setúbal	24 215	24 931	19 957	30 859	27 213	5,9%	-11,8%	+4,8%	
Sines	255 838	291 959	244 015	285 377	262 626	56,8%	-8,0%	+0,3%	
<b>Total TEU</b>	<b>450 826</b>	<b>497 225</b>	<b>437 592</b>	<b>478 246</b>	<b>462 087</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,4%</b>	<b>+0,1%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>-10,0%</b>	<b>+10,3%</b>	<b>-12,0%</b>	<b>+9,3%</b>	<b>-3,4%</b>	-	-	-	
<b>Total UNIDADES</b>	<b>279 778</b>	<b>310 635</b>	<b>270 012</b>	<b>297 299</b>	<b>283 634</b>	-	-	-	
<b>Rácio TEU / Contentor</b>	<b>1,61</b>	<b>1,60</b>	<b>1,62</b>	<b>1,61</b>	<b>1,63</b>	-	-	-	



Importa desde já salientar, como se verá no ponto seguinte, que a razão para este desempenho de Sines tem origem no tráfego de *transhipment*, uma vez que o tráfego com o *hinterland* mantém uma trajetória de crescimento.

Dos portos que registaram variações positivas destaca-se pela expressão dessa variação o porto de Lisboa que exibe um acréscimo de +6,71 mil TEU, correspondente a +12,8%, quando Leixões movimenta +3,23 mil TEU, ou +3%, e a Figueira da Foz +292 TEU, ou +12,2%. Importa ainda salientar que a comparação com o



período homólogo onde se registaram as marcas mais elevadas revela que Leixões se encontra a -1,6% do valor de 2019, enquanto Lisboa se encontra a -31,7% do valor observado em 2012.

Assim, Sines mantém a posição maioritária absoluta embora recue -2,8 pontos percentuais (pp) para uma quota de 56,8% (a -5,1 pp da quota mais elevada apurada em 2017), seguindo-se Leixões, com 23,9% (+1,5 pp), Lisboa com 12,8% (+1,8 pp), Setúbal com 5,9% (-0,6 pp) e Figueira da Foz com 0,6% (+0,1 pp).

No período dos últimos doze meses é movimentado um total de 3,09 milhões de TEU, o que face a idêntico período imediatamente anterior traduz um acréscimo de +246,2 mil TEU (+8,7%), refletindo, naturalmente,

Porto	Feb			Jan / Feb			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Douro e Leixões	51 227	24.3%	-2.4%	110 437	23.9%	+3.0%	721 050	23.4%	+3.1%
Figueira da Foz	518	0.2%	+1.4%	2 677	0.6%	+12.2%	21 695	0.7%	+26.1%
Lisboa	30 220	14.3%	+19.3%	59 134	12.8%	+12.8%	373 970	12.1%	+27.6%
Setúbal	12 692	6.0%	-14.0%	27 213	5.9%	-11.8%	168 658	5.5%	-5.1%
Sines	116 264	55.1%	-6.2%	262 626	56.8%	-8.0%	1 801 315	58.4%	+9.0%
Total	210 921	100.0%	-2.8%	462 087	100.0%	-3.4%	3 086 688	100.0%	+8.7%

o contributo determinante de Sines, que, isoladamente, regista um aumento de +148 mil TEU (+9%). É ainda relevante assinalar o crescimento de Lisboa, que atinge +81 mil TEU, correspondente a um acréscimo percentual de +27,6% e Leixões com +21,8 mil TEU (+3,1%). A única variação negativa foi observada no porto de Setúbal com -9,1 mil TEU (-5,1%).

Acresce ainda sublinhar que o volume total de TEU registado no período de janeiro a fevereiro de 2022 resulta de 283,6 mil movimentos de contentores, a uma média de 1,63 TEU por contentor e que reflete, aproximadamente, uma diminuição de -9,6% nos contentores de 20 pés e de -1,4% nos de 40 pés.

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

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 de Sines, onde as operações de *transhipment* representaram no período em análise 66,3% do volume de TEU movimentado, também os portos de Leixões e de Lisboa desenvolvem esta atividade, mas numa reduzida dimensão, que se traduz em 7,6% no primeiro e se estima que se situe na casa de 1,7% no segundo (sublinha-se que Lisboa não apresenta a adequada informação desde abril de 2021).

Sobre o tráfego de *transhipment* importa salientar que encerra elevada volatilidade e variabilidade, sendo que no período de janeiro a fevereiro de 2022 Sines movimenta -31 mil TEU do que no período homólogo de 2021, o que traduz um recuo de -15,1%, encontrando-se a -32,8% do seu valor máximo homólogo, apurado em 2017.

No porto de Leixões esta tipologia de tráfego apresenta também significativa irregularidade, apresentando um desvio médio de 19% calculado desde 2012, ano em que se observa o seu valor máximo, sendo que o volume do período em análise se encontra -12,8% desse valor, após ter reduzido -3,4% de 2021 para 2022.

No que respeita ao tráfego com o *hinterland*, mais estável porque assenta no desempenho da economia nacional, importa referir que a sua evolução nos períodos de janeiro a fevereiro desde 2018, em volume de TEU, regista em 2022 o valor mais elevado de sempre, de cerca de 278,6 mil TEU, após crescer +14,8 mil TEU,



ou seja, +5,6%, face ao período homólogo de 2021, tendo subjacente uma taxa média anual de crescimento de +2,6%.

Este desempenho global reflete o comportamento positivo da maioria dos portos, excetuando-se Setúbal que neste mês movimentou -3,6 mil TEU (-11,8%). Das variações positivas sobressai em valor absoluto a registada no porto de Sines que traduz um acréscimo de +8,3 mil TEU (+10,3%), seguindo-se Lisboa com +6,54 mil TEU (+12,6%) e Leixões com +3,5 mil TEU (+3%) e a Figueira da Foz com +292 TEU (+12,2%).

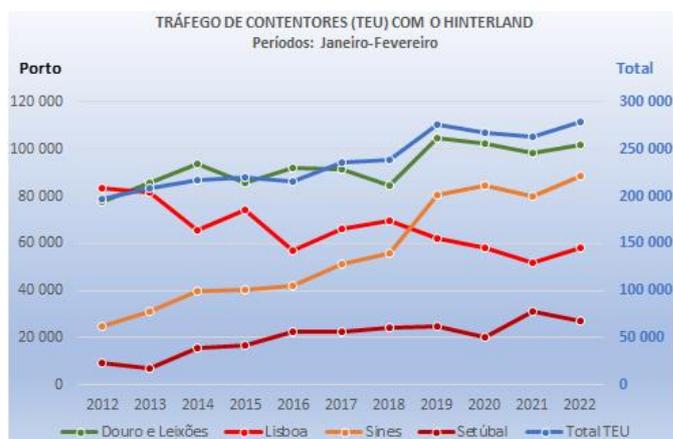
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Douro e Leixões	84 654	104 681	102 512	98 572	102 096	36.6%	+3.6%	+3.0%	
	Figueira da Foz	3 911	3 453	2 827	2 385	2 677	1.0%	+12.2%	-11.1%	
	Lisboa (*)	69 852	62 145	58 091	51 732	58 269	20.9%	+12.6%	-5.5%	
	Setúbal	24 215	24 931	19 957	30 859	27 213	9.8%	-11.8%	+4.8%	
	Sines	56 013	80 434	84 557	80 217	88 514	31.8%	+10.3%	+8.8%	
	<b>Total</b>	<b>238 645</b>	<b>275 644</b>	<b>267 944</b>	<b>263 765</b>	<b>278 769</b>	<b>100.0%</b>	<b>+5.7%</b>	<b>+2.6%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>+1.4%</b>	<b>+15.5%</b>	<b>-2.8%</b>	<b>-1.6%</b>	<b>+5.7%</b>	-	-	-	-
Transshipment	Douro e Leixões	9 347	7 530	9 423	8 633	8 341	4.5%	-3.4%	-1.0%	
	Lisboa (*)	3 009	2 526	767	688	1 005	0.5%	+46.1%	-37.2%	
	Sines	199 825	211 525	159 458	205 159	174 112	94.9%	-15.1%	-3.0%	
	<b>Total</b>	<b>212 181</b>	<b>221 581</b>	<b>169 648</b>	<b>214 480</b>	<b>183 458</b>	<b>100.0%</b>	<b>-14.5%</b>	<b>-3.2%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-20.1%</b>	<b>+4.4%</b>	<b>-23.4%</b>	<b>+26.4%</b>	<b>-14.5%</b>	-	-	-	-
% Transh / Total	Douro e Leixões	9.9%	6.7%	8.4%	8.1%	7.6%	-	-	-	-
	Lisboa	4.1%	3.9%	1.3%	1.3%	1.7%	-	-	-	-
	Sines	78.1%	72.5%	65.3%	71.9%	66.3%	-	-	-	-
	<b>% Total</b>	<b>47.1%</b>	<b>44.6%</b>	<b>38.8%</b>	<b>44.8%</b>	<b>39.7%</b>	-	-	-	-

(\*) Dados estimados

Assinala-se o facto de Sines registar o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos no tráfego com o *hinterland* ao ultrapassar 88,5 mil TEU.

Como evidencia o gráfico, o porto de Sines regista uma notável dinâmica de crescimento neste segmento de tráfego, tendo subjacente uma *tmac* de +8,8% e destacando-se o facto de desde 2012 ter registado apenas uma variação negativa, em 2021. Sublinha-se também a sensível aproximação aos valores de Leixões, que de -17 pp em 2017 passou para -4,9 pp em 2022.

Também o porto de Lisboa evoluiu positivamente de 2021 para 2022 exibindo um acréscimo de +12,3%, sendo que ainda não recuperou da perda de serviços ocorrida recentemente em contexto de ausência de paz social, encontrando-se ainda a -32,1% do seu valor máximo, registado no longínquo ano de 2008.



No ranking dos portos com maior intensidade de tráfego de contentores com o *hinterland* continua o porto de Leixões na posição cimeira, com uma quota de 36,6%, sendo perseguido por Sines que já ascende a 31,8%, após ter ultrapassado Lisboa em 2019, que ocupa a terceira posição com 20,9%, seguido de Setúbal com 9,8% e Figueira da Foz com uma quota residual de 1%.



No quadro seguinte verifica-se que nos últimos doze meses se atingiu um total de 1,77 milhões de TEU movimentados no tráfego com o *hinterland*, ultrapassando em +135,5 mil TEU, ou seja, em +8,3%, o volume observado em idêntico período imediatamente anterior. O porto que mais contribuiu para este registo foi Lisboa ao protagonizar um acréscimo de +78,1 mil TEU (+27,1%) face aos doze meses imediatamente anteriores. Segue-se Sines com +44,5 mil TEU (+8,8%) e Leixões com +17,6 mil TEU (+2,7%).

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

Tráfego	Porto	Feb			Jan / Feb			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	47 476	36.4%	-2.0%	102 096	36.6%	+3.6%	662 054	37.4%	+2.7%
	Figueira da Foz	518	0.4%	+1.4%	2 677	1.0%	+12.2%	21 695	1.2%	+26.1%
	Lisboa	29 845	22.9%	+19.5%	58 269	20.9%	+12.6%	366 765	20.7%	+27.1%
	Setúbal	12 692	9.7%	-14.0%	27 213	9.8%	-11.8%	168 658	9.5%	-5.1%
	Sines	39 766	30.5%	+8.0%	88 514	31.8%	+10.3%	549 551	31.1%	+8.8%
	Total	130 297	100.0%	+3.8%	278 769	100.0%	+5.7%	1 768 723	100.0%	+8.3%
Transhipment	Douro e Leixões	3 751	4.6%	-6.6%	8 341	4.5%	-3.4%	58 996	4.5%	+7.8%
	Lisboa	515	0.6%	+42.3%	1 005	0.5%	+46.1%	7 345	0.6%	+64.3%
	Sines	76 498	94.7%	-12.2%	174 112	94.9%	-15.1%	1 251 761	95.0%	+9.0%
	Total	80 764	100.0%	-11.8%	183 458	100.0%	-14.5%	1 318 102	100.0%	+9.2%

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, ou movimentos efetuados.

### 3.3. Movimento Geral de Navios

No período de janeiro a fevereiro de 2022 os portos comerciais do Continente registaram 1425 escalas de navios, nas suas diversas tipologias e independentemente das operações realizadas aquando da sua estadia, o que traduz um decréscimo de -3,8%, ou seja, -57 escalas do que as verificadas no período homólogo de 2021, sendo que o correspondente volume de arqueação bruta registou um acréscimo de +2,3% para um total de 25,8 milhões, que reflete um aumento da dimensão média dos navios de +6,4% (passando de 17 mil para 18,1 mil).

A evolução negativa do número de escalas reflete o comportamento da quase totalidade dos portos, tendo Lisboa e Portimão como únicas exceções ao verem aumentar respetivamente em +41 (+16,7%) e em +1 o número de escalas observado no mesmo período de 2021.

Dos restantes, que registaram variações negativas, destacam-se os portos de Douro e Leixões que veem diminuir em -46 os navios que os escalaram (-1 no Douro e -45 em Leixões), correspondente a -11,6%, seguidos de Sines e de Setúbal com -18 (-5,7%) e com -17 escalas (-6,8%), de Aveiro com -13 (-7,5%), Viana do Castelo com -3 (-9,4%) e Figueira da Foz e Faro com -1 cada um (-1,6% e -33,3%, respetivamente).

Recorda-se que os portos com terminais de navios de cruzeiro, maioritariamente Lisboa, mas também Leixões e Portimão, viram o seu comportamento ser 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 a partir de abril de 2021, sendo que o efeito apenas foi sensível no terceiro quadrimestre. No caso particular de Lisboa, no período de janeiro a fevereiro de 2022 esta tipologia de navio registou 21 escalas, tendo o número de escalas sido, naturalmente, nulo no mesmo período de 2021.



Em termos de número de escalas verifica-se que a quota mais elevada pertence a Douro e Leixões que recebeu 24,5% do total das escalas registadas (inferior em -2,2 pontos percentuais (pp) à do período homólogo de 2021), seguindo-se sucessivamente Sines com 21,1% (-0,4 pp), Lisboa com 20,1% (+3,5 pp), Setúbal com 16,4% (-0,5 pp), Aveiro, com 11,3% (-0,4 pp), Figueira da Foz, com 4,4%, Viana do Castelo, com 2%, Portimão e Faro com 0,1% cada um.

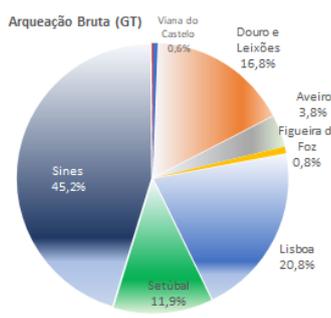
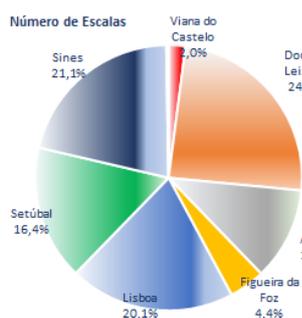
NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A FEVEREIRO									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	40	34	30	32	29	2,0%	-9,4%	-7,1%	
Douro e Leixões	407	395	426	395	349	24,5%	-11,6%	-2,9%	
Aveiro	173	162	161	174	161	11,3%	-7,5%	-0,7%	
Figueira da Foz	79	64	77	63	62	4,4%	-1,6%	-5,0%	
Lisboa	381	344	367	245	286	20,1%	+16,7%	-8,6%	
Setúbal	247	262	257	251	234	16,4%	-6,8%	-1,5%	
Sines	351	351	336	318	300	21,1%	-5,7%	-4,0%	
Faro	3	2	7	3	2	0,1%	-33,3%	-2,9%	
Portimão	7	3	2	1	2	0,1%	+100,0%	-42,3%	
<b>Total</b>	<b>1 688</b>	<b>1 617</b>	<b>1 663</b>	<b>1 482</b>	<b>1 425</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,8%</b>	<b>-4,1%</b>	

Como sucede habitualmente, nem em todos os portos a arqueação bruta acompanha o comportamento do número de escalas, tendo-se verificado tal situação relativamente a Viana do Castelo e Aveiro que registaram acréscimos na dimensão, de, respetivamente, +43,6% e de +2,7%. Lisboa e Portimão acompanham no volume de arqueação bruta o comportamento positivo observado no número de escalas, com acréscimos respetivos de +100,2% e de 740%.

Dos outros portos, que registaram variações negativas, destaca-se Sines por refletir uma quebra na arqueação bruta de cerca de -1,83 milhões, que refletiu um recuo de -13,6%.

Não obstante esta situação, Sines continua a ocupar destacadamente a posição cimeira do ranking da arqueação bruta, descendo da maioria absoluta para uma quota de 45,2% (-8,3 pp),

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	29	2,0%	+4,4%	153,7	0,6%	+43,6%	5 300,9
Douro e Leixões	349	24,5%	-8,6%	4 330,2	16,8%	-1,9%	12 407,5
Aveiro	161	11,3%	-5,5%	989,5	3,8%	+2,7%	6 146,0
Figueira da Foz	62	4,4%	-6,6%	207,8	0,8%	-1,6%	3 351,2
Lisboa	286	20,1%	+16,7%	5 349,4	20,8%	+100,2%	18 704,2
Setúbal	234	16,4%	-8,8%	3 067,5	11,9%	-8,1%	13 109,1
Sines	300	21,1%	-7,7%	11 642,9	45,2%	-13,6%	38 809,5
Faro	2	0,1%	-33,3%	3,6	0,0%	-64,1%	1 783,5
Portimão	2	0,1%	+100,0%	30,1	0,1%	+740,7%	15 062,0
<b>Total</b>	<b>1 425</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,8%</b>	<b>25 774,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>+2,3%</b>	<b>18 087,5</b>



segundo na segunda posição o porto de Lisboa com 20,8% (+10,1 pp), depois Douro e Leixões com 16,8% (-0,7 pp), Setúbal com 11,9% (-1,4 pp), Aveiro com 3,8%, Figueira da Foz com 0,8% e Viana do Castelo com 0,6%.

A arqueação bruta média dos navios ronda 18,1 mil, registando-se significativa disparidade entre este indicador para o porto de Sines, que se eleva a 38,8 mil e os restantes, sendo que na

segunda posição se encontra Lisboa com 18,7 mil, a que se segue Setúbal com 13,1 mil e Leixões com 12,4 mil.





Neste capítulo procede-se a uma breve análise dos aspetos mais significativos registados nos 53 mercados onde se registou variação no volume de tonelage 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 ocios, 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 5,13 milhões de toneladas, que, comparativamente ao período de janeiro a fevereiro de 2021 traduz um decréscimo de -359,3 mil toneladas, ou seja, -6,5%, levando a uma inflexão da curva de evolução anual que passa a ter subjacente uma taxa média negativa de -0,5%, sustentada por uma quota de 37,6%.

Dada a circunstância de este mercado se encontrar significativamente alavancado no tráfego de *transshipment* de Sines, o desempenho global que exhibe neste período surge penalizado pelo registo negativo que se verifica neste segmento, que, em volume de TEU, denota um decréscimo de cerca de -15%.

Tonelage total de CARGA CONTENTORIZADA movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	966,5	1 149,0	1 128,4	1 064,3	1 114,5	21,7%	+50,2	+4,7%	+2,0%	
Figueira da Foz	25,8	28,4	24,0	19,3	19,9	0,4%	+0,6	+3,3%	-8,5%	
Lisboa	760,8	643,0	585,4	536,5	600,7	11,7%	+64,2	+12,0%	-6,6%	
Setúbal	250,8	269,3	210,6	313,4	279,7	5,5%	-33,7	-10,7%	+3,9%	
Sines	3 178,7	3 542,5	2 925,7	3 552,5	3 111,8	60,7%	-440,7	-12,4%	-0,4%	
<b>Total</b>	<b>5 182,7</b>	<b>5 632,4</b>	<b>4 874,1</b>	<b>5 486,0</b>	<b>5 126,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-359,3</b>	<b>-6,5%</b>	<b>-0,5%</b>	
	Δ%	%	+8,7%	-13,5%	+12,6%	-6,5%	-	-	-	-



Por este motivo a influência mais significativa para o desempenho negativo observado neste período é exercida por Sines, que regista uma quebra de -440,7 mt, correspondente a -12,4%. Com comportamento negativo assinala-se igualmente o porto de Setúbal que vê diminuir em -33,7 mt (-10,7%) o volume de Carga Contentorizada comparativamente ao período homólogo de 2021.

A expressão destas variações negativas, particularmente a de Sines, anula os acréscimos verificados nos restantes mercados, destacando-se Lisboa que apresenta a variação mais expressiva, de +64,2 mt (+12%), seguido de Leixões com +50,2 mt (+4,7%) e da Figueira da Foz com um ligeiro acréscimo de +0,6 mt (+3,3%).

Não obstante o comportamento titubeante de Sines que vem sendo observado recentemente, com apenas dois registos homólogos mensais positivos nos oito últimos, este porto continua a deter uma posição maioritária absoluta que se situa em 60,6%. Nas posições seguintes sucedem-se os portos de Leixões que representam 21,7%, Lisboa 11,9% e Setúbal 5,4%.

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	518,2	22,0%	+4,3	+0,8%	1 114,5	21,7%	+50,2	+4,7%	7 162,2	20,8%	+222,1	+3,2%
Figueira da Foz	3,9	0,2%	-1,2	-23,2%	19,9	0,4%	+0,6	+3,3%	171,6	0,5%	+44,0	+34,4%
Lisboa	303,4	12,9%	+48,6	+19,1%	600,7	11,7%	+64,2	+12,0%	3 755,9	10,9%	+844,4	+29,0%
Setúbal	133,7	5,7%	-10,0	-6,9%	279,7	5,5%	-33,7	-10,7%	1 736,3	5,0%	-147,4	-7,8%
Sines	1 393,9	59,2%	-164,1	-10,5%	3 111,8	60,7%	-440,7	-12,4%	21 586,1	62,7%	+1 018,5	+5,0%
<b>Total</b>	<b>2 353,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>-122,4</b>	<b>-4,9%</b>	<b>5 126,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-359,3</b>	<b>-6,5%</b>	<b>34 412,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>+1 981,6</b>	<b>+6,1%</b>

O mês de fevereiro, tomado isoladamente, apresenta igualmente um recuo comparativamente ao homólogo de 2021, destacando-se Sines com uma quebra de -164,1 mt (-10,5%) e Lisboa com uma variação positiva de +48,6 mt (+19,1%).

Importa sublinhar que no período constituído pelos últimos doze meses o mercado da Carga Contentorizada movimentou 34,4 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +1,98 milhões de toneladas, correspondente a +6,1%, por efeito maioritário de Sines, responsável por um aumento de +1,02 milhões de toneladas (+5%), seguido de Lisboa, que cresce +844,4 mt (+29%). O único registo negativo verifica-se no porto de Setúbal, que recua -147,4 mt (-7,8%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, ressalta o facto de os embarques terem representado 56,2% do movimento total e de ambos os fluxos terem registado comportamentos negativos e de expressão idêntica, -200,5 mt (-6,5%) nos embarques e de -158,8 mt (-6,6%) nos desembarques, com natural preponderância em ambos do porto de Sines, cuja variação individual explica e excede a variação global, sendo respetivamente de -215,9 mt (-11,3%) e de -224,8 mt (-13,7%).

Nos embarques apenas Lisboa regista uma variação positiva (de +42,7 mt ou +11,8%), sendo que nos desembarques este comportamento se estende a Leixões, que se destaca com +57,3 mt (+11,8%) e à Figueira da Foz.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	570,8	19,8%	-7,1	-1,2%	543,7	24,2%	+57,3	+11,8%	+51,2%
Figueira da Foz	17,0	0,6%	-0,0	-0,2%	2,9	0,1%	+0,7	+30,4%	+85,3%
Lisboa	404,5	14,0%	+42,7	+11,8%	196,2	8,7%	+21,5	+12,3%	+67,3%
Setúbal	187,9	6,5%	-20,2	-9,7%	91,9	4,1%	-13,5	-12,8%	+67,2%
Sines	1 701,3	59,0%	-215,9	-11,3%	1 410,6	62,8%	-224,8	-13,7%	+54,7%
<b>Total</b>	<b>2 881,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-200,5</b>	<b>-6,5%</b>	<b>2 245,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>-158,8</b>	<b>-6,6%</b>	<b>+56,2%</b>



Acréscimo ainda assinalar o facto de o volume de Carga Contentorizada embarcada ser superior ao da desembarcada, em todos os portos, sendo mais expressivo no porto da Figueira da Foz, onde ascende a 85,3%, 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, nos dois primeiros meses de 2022, o seu movimento aumentar +116,9 (+13,4%) para 987,6 mil toneladas, que representam uma quota de 7,2% do mercado total.

O acréscimo ora verificado vem retomar a série de registos positivos em termos homólogos mensais, que apresenta apenas duas variações negativas nos últimos doze meses. O maior impulso para o desempenho global referido é transmitido por Aveiro e Setúbal que crescem respetivamente +71,9 mt (+21,4%) e +59 mt (+34%), tendo sido acompanhados com acréscimos ligeiros por Viana do Castelo e Lisboa, e contrariados por Leixões (-20,1 mt ou -11,2%), Figueira da Foz (-11,1 mt ou -7,7%) e Sines, embora seja residual.

A evolução anual da tonelagem movimentada nos períodos homólogos reflete uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +5,5%, alicerçada no comportamento de Leixões e de Aveiro, que apresentam para este indicador valores respetivos de +7% e +17,2%, sendo contrariados pelos restantes portos.

Tonelagem total de CARGA FRACIONADA movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	40,2	37,1	27,6	25,5	32,5	3,3%	+7,1	+27,7%	-8,0%	
Douro e Leixões	117,3	155,9	186,2	179,5	159,4	16,1%	-20,1	-11,2%	+7,0%	
Aveiro	200,1	282,7	296,8	335,4	407,3	41,2%	+71,9	+21,4%	+17,2%	
Figueira da Foz	155,0	100,1	168,2	143,4	132,3	13,4%	-11,1	-7,7%	-0,1%	
Lisboa	23,3	25,2	19,0	10,8	21,5	2,2%	+10,7	+98,5%	-8,7%	
Setúbal	201,9	251,2	195,8	173,7	232,7	23,6%	+59,0	+34,0%	-0,8%	
Sines	13,1	24,7	19,8	2,5	1,9	0,2%	-0,6	-23,8%	-36,6%	
Total	750,9	876,9	913,5	870,7	987,6	100,0%	+116,9	+13,4%	+5,5%	
	Δ%	%	+16,8%	+4,2%	-4,7%	+13,4%	-	-	-	-

A liderança deste mercado é detida por Aveiro com uma quota de 41,2%, seguido sucessivamente por Setúbal com 23,6%, Leixões com 16,1% e Figueira da Foz com 13,4%.

O desempenho deste mercado no mês em análise reflete comportamentos positivos na maioria dos portos, tendo Sines, que apresenta uma quota meramente simbólica, a constituir a única exceção. O contributo mais expressivo é proporcionado por Aveiro, que quase duplica o movimento do mês homólogo de 2021, com um acréscimo de +116,4 mt.

Considerando os últimos doze meses constata-se um movimento que ultrapassa 6,22 milhões de toneladas, que representa um expressivo acréscimo de +1,34 milhões de toneladas (+27,4%) face a idêntico período imediatamente anterior. A maior responsabilidade por este desempenho é cometida aos portos de Aveiro e

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	18,7	3,5%	+9,0	+92,3%	32,5	3,3%	+7,1	+27,7%	182,8	2,9%	+14,6	+8,7%
Douro e Leixões	97,6	18,2%	+21,2	+27,7%	159,4	16,1%	-20,1	-11,2%	1 276,4	20,5%	+284,4	+28,7%
Aveiro	233,6	43,7%	+116,4	+99,2%	407,3	41,2%	+71,9	+21,4%	2 045,3	32,9%	+596,7	+41,2%
Figueira da Foz	56,3	10,5%	+0,1	+0,2%	132,3	13,4%	-11,1	-7,7%	927,3	14,9%	-31,2	-3,3%
Lisboa	12,6	2,4%	+6,3	+101,0%	21,5	2,2%	+10,7	+98,5%	175,9	2,8%	+78,7	+81,0%
Setúbal	115,3	21,6%	+36,5	+46,3%	232,7	23,6%	+59,0	+34,0%	1 602,2	25,7%	+479,6	+42,7%
Sines	0,9	0,2%	-0,0	-3,1%	1,9	0,2%	-0,6	-23,8%	14,9	0,2%	-83,5	-84,8%
Total	535,0	100,0%	+189,5	+54,8%	987,6	100,0%	+116,9	+13,4%	6 224,8	100,0%	+1 339,2	+27,4%



de Setúbal, que contribuem respetivamente com +596,7 mt (+41,2%) e +479,6 mt (+42,7%), sendo justo assinalar também o porto de Leixões que regista um acréscimo de +284,4 mt (+28,7%).

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se um maior volume nos desembarques, que se cifra em 56,1%, e apresenta uma significativa variação positiva de +169,7 mt, que corresponde a +44,2%, enquanto os embarques sofrem um recuo de -52,8 mt (-10,8%), provocado pelo desempenho ed Leixões, que observa uma quebra de -64,7 mt (-43%).

Para as variações positivas dos desembarques contribuem maioritariamente os portos de Aveiro e de Setúbal, com acréscimos respetivos de +70,6 (+31,3%) e de +68,2 mt (+76,4%), contando ainda com o apoio de Leixões, que regista um aumento de +44,6 mt (sendo que representa +153,8%). Os registos negativos limitam-se a Figueira da Foz e Sines, sendo o primeiro mais expressivo, -13 mt (-39,3%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	29,4	6,8%	+6,9	+30,8%	3,1	0,6%	+0,1	+4,3%	+90,4%
Douro e Leixões	85,8	19,8%	-64,7	-43,0%	73,6	13,3%	+44,6	+153,8%	+53,8%
Aveiro	111,3	25,6%	+1,4	+1,2%	296,0	53,5%	+70,6	+31,3%	+27,3%
Figueira da Foz	112,2	25,9%	+2,0	+1,8%	20,1	3,6%	-13,0	-39,3%	+84,8%
Lisboa	18,3	4,2%	+10,4	+132,9%	3,2	0,6%	+0,2	+7,7%	+85,1%
Setúbal	75,2	17,3%	-9,2	-10,9%	157,5	28,5%	+68,2	+76,4%	+32,3%
Sines	1,9	0,4%	+0,4	+28,8%	0,0	0,0%	-1,0	-98,5%	+99,2%
<b>Total</b>	<b>434,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>-52,8</b>	<b>-10,8%</b>	<b>553,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>+169,7</b>	<b>+44,2%</b>	<b>+43,9%</b>

#### 4.1.3. Ro-Ro

O período de janeiro a fevereiro de 2022 mostra que o movimento portuário no mercado da carga Ro-Ro registou uma ligeira variação homóloga negativa de -1,6 mt, correspondente a -0,5%, que fixa a sua quota em 2,2% do total de carga movimentada.

Independentemente da sua pequena dimensão, a avaliação da sua evolução mostra que descreve uma trajetória positiva que se traduz numa taxa média anual de crescimento de +3,4%, muito alavancada no desempenho de Leixões que, representando 79,3% do mercado, evidencia uma evolução a uma média de +7,8% ao ano, anulando o efeito da evolução negativa de Setúbal (-8,1%). Sines, sendo um mercado emergente e detendo uma quota de 2,1%, apresenta uma evolução claramente positiva, que se traduz numa *tmac* de +12,8%.

O mercado desta carga 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.

Tonelagem total de CARGA RO-RO movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	164,5	209,3	213,4	226,4	233,9	79,3%	+7,4	+3,3%	+7,8%	
Lisboa	1,1	1,8	0,7	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
Setúbal	76,7	83,2	82,2	65,9	55,0	18,6%	-0,9	-16,5%	-8,1%	
Sines	2,8	5,5	4,9	4,3	6,2	2,1%	+1,9	+44,4%	+12,8%	
<b>Total</b>	<b>245,0</b>	<b>299,8</b>	<b>301,2</b>	<b>296,6</b>	<b>295,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,6</b>	<b>-0,5%</b>	<b>+3,4%</b>	
	Δ%	6	+22,4%	+0,4%	-1,5%	-0,5%	-	-	-	-



Importa sublinhar a inversão de posições entre estes dois portos, pois recuando a 2013 verifica-se que Leixões detinha uma quota de 10% que evoluiu para os atuais 79,3%, enquanto a evolução nesse período para Setúbal foi de 72,8% para 18,6%. Lisboa era naquele ano responsável por 17,3% do mercado, tendo hoje praticamente saído do mercado, dando lugar a Sines, que surgiu em 2016 e detém agora uma quota de 2,1%.

O desempenho negativo neste mercado no período em análise foi determinado por Setúbal ao protagonizar uma quebra de -10,9 mt, correspondente a -16,5%, logrando anular as variações positivas observadas quer em Leixões, quer em Sines, com valores respetivos de +7,4 mt (+3,3%) e de +1,9 mt (+44,4%).

Importa ainda referir que este desempenho negativo teve origem no próprio mês de fevereiro, que fechou com uma quebra de -8,9 mt (-5,9%), refletindo idêntico comportamento de todos os portos que constituem o mercado.

Apurando a tonelagem movimentada nos últimos doze meses verifica-se que se atingiu um total de 1,97 milhões de toneladas, que, face a idêntico período imediatamente anterior, reflete um acréscimo de +237,1 mt, correspondente a +13,7%.

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	108,2	76,0%	-0,4	-0,4%	233,9	79,3%	+7,4	+3,3%	1 536,5	78,0%	+187,7	+13,9%
Setúbal	31,6	22,2%	-8,4	-21,1%	55,0	18,6%	-10,9	-16,5%	384,5	19,5%	+44,1	+13,0%
Sines	2,7	1,9%	-0,0	-0,8%	6,2	2,1%	+1,9	+44,4%	47,6	2,4%	+5,3	+12,5%
<b>Total</b>	<b>142,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,9</b>	<b>-5,9%</b>	<b>295,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,6</b>	<b>-0,5%</b>	<b>1 968,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>+237,1</b>	<b>+13,7%</b>

No que se refere ao sentido das operações observa-se que o peso dos embarques representa 50,3% e tem subjacente um movimento praticamente igual ao do período homólogo de 2021, com as variações positivas de Leixões e de Sines (+6,3 mt e +1,9 mt) a anular a quebra evidenciada por Setúbal.

O fluxo de desembarques reflete um comportamento negativo, embora ligeiro, de -1,6 mt (-1,1%), por responsabilidade exclusiva de Setúbal, que regista um decréscimo de -2,7 mt (-14,5%), anulando a variação positiva de Leixões, de +1,1 mt (+0,9%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	103,3	69,6%	+6,3	+6,5%	130,5	89,1%	+1,1	+0,9%	+44,2%
Setúbal	39,0	26,3%	-8,2	-17,3%	16,0	10,9%	-2,7	-14,5%	+70,9%
Sines	6,2	4,2%	+1,9	+44,4%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
<b>Total</b>	<b>148,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>+0,0</b>	<b>+0,0%</b>	<b>146,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,1%</b>	<b>+50,3%</b>

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques sobre o total de 70,9%, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 44,2%.

## 4.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas em 2021, considerando apenas o 1º trimestre para o porto de Lisboa, na classe de Granéis Sólidos nos portos comerciais do Continente foram principalmente, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, no tocante a tráfego de importação, 'Cereais', 'Outros resíduos e matérias-primas secundárias' e 'Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)', 'Compostos e adubos de azoto (excepto adubos naturais)' e 'Outras substâncias de origem vegetal', representando cerca de 73% das mercadorias importadas, e no tráfego de exportação, o 'Cimento, cal e gesso', 'Minérios metálicos não



ferrosos e seus concentrados, excepto minérios de urânio e de tório' e 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.', que representaram cerca de 74% do total das mercadorias importadas nesta tipologia de acondicionamento.

Importa referir que cerca de 94% da tonelagem movimentada nesta classe respeita a tráfego internacional, da qual cerca de 71% a operações de importação.

#### 4.2.1. Carvão

O mercado do Carvão teve um importante significado no panorama da atividade portuária nomeadamente por efeito da sua importação para as centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia). Complementarmente, e com uma quota inferior a 10%, procede-se ainda à importação de *petcoke* para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, sendo que estas operações se caracterizam por forte irregularidade, com registo frequente da ausência de qualquer desembarque mensal.

O encerramento já consumado das referidas centrais deixou este mercado limitado ao porto de Setúbal, cujo movimento no período janeiro-fevereiro de 2022 é nulo, tendo igualmente sido nulo no período homólogo de 2021. O comportamento deste mercado é, assim, ainda traduzido pelo registo residual de diminuição das 11,7 mil toneladas desembarcadas em Sines em 2021, o que se reflete no quadro, dispensando quaisquer considerações.

Tonelagem total de CARVÃO movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (10 <sup>3</sup> ton)					
Porto	2018	2019	2020	2021	2022
Setúbal	47,7	48,0	30,9	0,0	0,0
Sines	664,4	837,8	18,7	11,7	0,0
<b>Total</b>	<b>712,1</b>	<b>885,7</b>	<b>49,6</b>	<b>11,7</b>	<b>0,0</b>
	<b>Δ%</b>	<b>-15,9%</b>	<b>+24,4%</b>	<b>-94,4%</b>	<b>-76,5%</b>
				<b>-100,0%</b>	

#### 4.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta em regra uma dimensão pouco significativa, tendo no período janeiro-fevereiro de 2022 sido movimentadas 133 mt, a que corresponde a uma quota de 1% do total geral de carga movimentada.

Este mercado é praticamente, constituído pelos portos de Leixões e Setúbal, com quotas respetivas de 46,1% e de 51,2%, sendo que se justifica ser assinada a participação de Sines que registou o embarque de 3,6 mt, correspondente a uma quota de 2,7% do movimento total.

Em termos de evolução anual para os períodos de janeiro a fevereiro, constata-se a existência de uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +2% apurada desde 2018, resultando basicamente do encontro das tendências apuradas em Leixões e em Setúbal, cujas *tmac* respetivas apresentam os valores de +0,2% e de +6,1%.

Tonelagem total de MINÉRIOS movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	79,4	76,6	133,2	114,7	61,3	46,1%	-53,4	-46,6%	+0,2%	
Lisboa	0,0	2,0	1,5	0,0	0,0	0,0%	-	-	-27,7%	
Setúbal	48,7	69,6	85,4	71,1	68,1	51,2%	-3,0	-4,2%	+6,1%	
Sines	4,8	8,7	4,4	4,0	3,6	2,7%	-0,4	-9,7%	-13,2%	
<b>Total</b>	<b>132,9</b>	<b>156,9</b>	<b>224,5</b>	<b>189,8</b>	<b>133,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-56,8</b>	<b>-29,9%</b>	<b>+2,0%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>%</b>	<b>+18,1%</b>	<b>+43,1%</b>	<b>-15,5%</b>	<b>-29,9%</b>	-	-	-	-



Nos dois primeiros meses de 2022 assistiu-se a uma diminuição de -56,8 mt (-29,9%) face a idêntico período de 2021, refletindo uma diminuição verificada em todos os portos, tendo particular impacto o porto de Leixões, que apresenta um decréscimo de -53,4 mt (-46,6%).

Para este desempenho negativo, contribui o comportamento dos portos em ambos os meses, sendo que fevereiro evidencia globalmente uma quebra de -29 mt (-30,9%), verificando-se registos negativos em todos eles, com destaque para Leixões, com -22,4 mt (-42,2%).

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	30,7	47,2%	-22,4	-42,2%	61,3	46,1%	-53,4	-46,6%	503,9	45,6%	-153,9	-23,4%
Lisboa	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-3,0	-100,0%
Setúbal	34,3	52,8%	-2,6	-7,0%	68,1	51,2%	-3,0	-4,2%	585,2	52,9%	+100,1	+20,6%
Sines	0,0	0,0%	-4,0	-100,0%	3,6	2,7%	-0,4	-9,7%	15,3	1,4%	-4,3	-21,9%
<b>Total</b>	<b>65,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-29,0</b>	<b>-30,9%</b>	<b>133,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-56,8</b>	<b>-29,9%</b>	<b>1 105,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>-60,4</b>	<b>-5,2%</b>

Nos últimos doze meses foi apurado um movimento superior a 1,1 milhões de toneladas, que fica -60,4 mt (-5,2%) aquém do registo verificado nos doze meses imediatamente anteriores, cuja responsabilidade é quase exclusiva do porto de Leixões, que observa uma variação negativa de -153,9 mt (-23,4%), sendo, contudo, acompanhado ligeiramente por Lisboa (-3 mt) e Sines (-4,3 mt), anulando o acréscimo obtido por Setúbal, de +100,1 mt (+20,6%).

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 56,1% do total e registou um comportamento ligeiramente negativo, traduzido por um recuo de -0,4 mt (-0,6%) induzido principalmente por Setúbal, onde se processa aquase totalidade das operações de embarque. Nos desembarques verifica-se igualmente um variação negativa, mais expressiva, que se traduz por -56,4 mt (-49,1%) com origem em Leixões, único porto onde se desenvolve o desembarque desta tipologia de carga.

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	3,9%	+2,9	-	58,3	100,0%	-56,4	-49,1%	+4,8%
Lisboa	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	-
Setúbal	68,1	91,2%	-3,0	-4,2%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Sines	3,6	4,8%	-0,4	-9,7%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
<b>Total</b>	<b>74,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,6%</b>	<b>58,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>-56,4</b>	<b>-49,1%</b>	<b>+56,1%</b>

#### 4.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimentou no período janeiro-fevereiro de 2022 um volume de 857 mil toneladas, representando 6,3% 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 80,8%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente por Aveiro e Leixões, com quotas respetivas de 10,9% e de 6,4%.

Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada nos períodos homólogos desde 2018, este mercado apresenta uma trajetória negativa traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -1,1%,



por influência mais sensível de Leixões, que apresenta uma *tmac* de -7,2% e consegue anular a tendência positiva de Lisboa, que se traduz em +5,4%.

Tonelagem total de PRODUTOS AGRÍCOLAS movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	6,5	3,2	0,0	0,0	0,0%	-	-	-33,5%	
Douro e Leixões	139,4	101,7	134,1	109,1	93,1	10,9%	-16,0	-14,7%	-7,2%	
Aveiro	204,1	165,1	53,8	137,1	55,0	6,4%	-82,1	-59,9%	-25,6%	
Lisboa	541,0	503,8	546,7	492,5	692,1	80,8%	+199,6	+40,5%	+5,4%	
Setúbal	0,0	0,0	0,0	6,5	16,8	2,0%	+10,3	+156,8%	-	
<b>Total</b>	<b>884,5</b>	<b>777,1</b>	<b>737,7</b>	<b>745,2</b>	<b>857,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>+111,8</b>	<b>+15,0%</b>	<b>-1,1%</b>	
	Δ%	6	-12,1%	-5,1%	+1,0%	+15,0%	-	-	-	-

O período janeiro-fevereiro de 2022 regista um significativo acréscimo de +111,8 mt, correspondente a +15%, e que é determinado pelo porto de Lisboa cujo movimento excede o homólogo anterior em +199,6 mt (+40,5%). Neste comportamento positivo é acompanhado por Setúbal, que regista uma variação de +10,3 mt (embora pouco expressiva, representa um acréscimo percentual de 157 pontos). Aveiro e Leixões veem reduzir o movimento homólogo de 2021 em -82,1 mt (-59,9%) e 16 mt (-14,7%), respetivamente.

O mês de fevereiro, tomado isoladamente, contribui para o desempenho global positivo, ao exibir uma variação de +75,7 mt (+23,7%), resultando, no entanto, apenas do comportamento de Lisboa (+155,3 mt ou +78%), já que em todos os restantes portos que constituem este mercado se observam variações negativas.

O movimento registado nos últimos doze meses atinge um total de 4,84 milhões de toneladas, e excede em +152,5 mt, ou +3,3%, o valor apurado no período idêntico imediatamente anterior, contando, para esse efeito, maioritariamente com o porto de Lisboa, que exibe um acréscimo de +405,7 mt (+13,1%), contando com os apoios pouco expressivos de Setúbal, Leixões e Sines, que anulam as variações negativas de Aveiro (-241,5 mt ou -24,8%), Figueira da Foz e Viana do Castelo.

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	5,9	0,1%	-5,6	-48,8%
Douro e Leixões	40,1	10,2%	-14,8	-26,9%	93,1	10,9%	-16,0	-14,7%	546,6	11,3%	+3,0	+0,5%
Aveiro	0,0	0,0%	-60,9	-100,0%	55,0	6,4%	-82,1	-59,9%	732,3	15,1%	-241,5	-24,8%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	11,7	0,2%	-19,7	-62,8%
Lisboa	354,5	89,8%	+155,3	+78,0%	692,1	80,8%	+199,6	+40,5%	3 507,3	72,5%	+405,7	+13,1%
Setúbal	0,0	0,0%	-4,0	-100,0%	16,8	2,0%	+10,3	+156,8%	32,3	0,7%	+10,1	+45,6%
Sines	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	2,9	0,1%	+0,6	+26,1%
<b>Total</b>	<b>394,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>+75,7</b>	<b>+23,7%</b>	<b>857,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>+111,8</b>	<b>+15,0%</b>	<b>4 838,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>+152,5</b>	<b>+3,3%</b>

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,1%, limitando-se os embarques a 33 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%	-	-	93,1	11,3%	-16,0	-14,7%	+0,0%
Aveiro	0,0	0,0%	-	-	55,0	6,7%	-82,1	-59,9%	+0,0%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	-
Lisboa	33,0	100,0%	-2,9	-8,0%	659,1	80,0%	+202,5	+44,3%	+4,8%
Setúbal	0,0	0,0%	-	-	16,8	2,0%	+10,3	+156,8%	+0,0%
Sines	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	-
<b>Total</b>	<b>33,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-2,9</b>	<b>-8,0%</b>	<b>824,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>+114,6</b>	<b>+16,2%</b>	<b>+3,9%</b>



#### 4.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos movimentou no período janeiro-fevereiro de 2022 um total de 1,18 milhões de toneladas, correspondentes a 8,6% 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 2018 segue uma tendência de crescimento negativo traduzido por uma taxa média anual de -5,7%, sucumbindo à influência de Lisboa e de Setúbal, cujas trajetórias são traduzidas por *tmac* respetivas de -11,8% e de -14,5%. Com evolução positiva destaca-se o porto de Leixões que tem vindo a crescer à razão de +6,3% ao ano. Para os portos de Aveiro e da Figueira da Foz as taxas médias anuais de crescimento são indefinidas, dada a irregularidade na sequência dos valores registados, salientando-se, no entanto, que o apuramento da CAGR dá taxas médias com valores respetivos de +0,5% e de -2,9%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	8,9	31,3	19,2	12,7	18,5	1,6%	+5,8	+45,9%	+0,4%	
Douro e Leixões	215,3	237,6	179,6	157,2	323,7	27,5%	+166,5	+105,9%	+6,3%	
Aveiro	242,7	182,8	269,0	189,8	247,8	21,0%	+58,0	+30,5%	+0,8%	
Figueira da Foz	164,7	122,9	127,1	89,8	146,2	12,4%	+56,4	+62,7%	-5,3%	
Lisboa	311,3	250,8	247,5	225,2	174,8	14,8%	-50,5	-22,4%	-11,8%	
Setúbal	412,3	383,6	308,1	227,6	250,8	21,3%	+23,2	+10,2%	-14,5%	
Sines	12,3	53,2	6,4	61,8	13,0	1,1%	-48,9	-79,0%	+3,5%	
Faro	13,0	4,1	18,3	12,6	2,3	0,2%	-10,3	-81,7%	-12,4%	
<b>Total</b>	<b>1 380,7</b>	<b>1 266,3</b>	<b>1 175,1</b>	<b>976,7</b>	<b>1 177,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>+200,3</b>	<b>+20,5%</b>	<b>-5,7%</b>	
	Δ%	6	-8,3%	-7,2%	-16,9%	+20,5%	-	-	-	-

O conjunto dos mercados de Outros Granéis Sólidos regista no período janeiro-fevereiro de 2022 um acréscimo de +200,3 mt, correspondente a +20,5%, por influência positiva da maioria dos portos, com exceção de Lisboa, Sines e Faro, cujas variações negativas respetivas são de -50,5 mt (-22,4%), de -48,9 mt (-79%) e de -10,3 mt (-81,7%).

As variações positivas mais expressivas dizem respeito a Leixões, Aveiro e Figueira da Foz, cujos valores são respetivamente de +166,5 mt (+105,9%), +58 mt (+30,5%) e de +56,4 mt (+62,7%).

O maior contributo para o desempenho verificado neste período janeiro-fevereiro de 2022 advém mesmo do mês de fevereiro, que é responsável pelo acréscimo de +146,8 mt (+39,4%), especialmente alavancado em Leixões, que exibe a variação mais expressiva, de +105,5 mt (mais do que quadruplicando o movimento homólogo).

O movimento observado nos últimos doze meses ultrapassa 7 milhões de toneladas, que traduz um acréscimo de +309,5 mt (ou seja, de +4,6%), face a idêntico período imediatamente anterior. Para este resultado contribuem maioritariamente o portos de Leixões, com +660,7 mt (+72,1%), seguido de Aveiro,

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	9,2	1,8%	+2,0	+28,2%	18,5	1,6%	+5,8	+45,9%	149,1	2,1%	+22,7	+17,9%
Douro e Leixões	139,7	26,9%	+105,5	+308,9%	323,7	27,5%	+166,5	+105,9%	1 577,1	22,5%	+660,7	+72,1%
Aveiro	106,5	20,5%	+33,5	+45,9%	247,8	21,0%	+58,0	+30,5%	1 471,0	21,0%	+349,5	+31,2%
Figueira da Foz	88,5	17,0%	+44,0	+98,8%	146,2	12,4%	+56,4	+62,7%	739,2	10,5%	-34,2	-4,4%
Lisboa	58,2	11,2%	-30,2	-34,1%	174,8	14,8%	-50,5	-22,4%	1 054,6	15,0%	-419,5	-28,5%
Setúbal	108,8	21,0%	+14,3	+15,1%	250,8	21,3%	+23,2	+10,2%	1 773,4	25,3%	-151,6	-7,9%
Sines	8,5	1,6%	-18,2	-68,3%	13,0	1,1%	-48,9	-79,0%	209,5	3,0%	+21,9	+11,7%
Faro	0,0	0,0%	-4,1	-100,0%	2,3	0,2%	-10,3	-81,7%	35,3	0,5%	-139,9	-79,9%
<b>Total</b>	<b>519,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>+146,8</b>	<b>+39,4%</b>	<b>1 177,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>+200,3</b>	<b>+20,5%</b>	<b>7 009,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>+309,5</b>	<b>+4,6%</b>



com +349,5 mt (+31,2%). A contrariar com mais intensidade esta pressão positiva surge Lisboa, que regista uma quebra de -419,5 mt (-28,5%), acompanhado por Setúbal e Faro, com variações negativas respetivas de -151,6 mt (-7,9%) e de -139,9 mt (-79,9%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 38,6% do movimento total e regista um decréscimo de -87,7 mt (-16,2%), por influência mais expressiva de Lisboa que diminui -83 mt (-39,2%), mas ainda com o contributo de Aveiro (-20,8 mt ou -22,1%), Faro e Sines. Estas variações negativas são contrariadas pelos restantes portos, com destaque para a Figueira da Foz, que regista um acréscimo de +17,6 mt (+31,6%).

Contrariamente, no fluxo de desembarques regista-se uma variação global positiva, que se cifra em +288 mt (+66,3%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +157,49 mt (+115,5%), contando ainda com o apoio de Aveiro (+78,8 mt ou +82,5%), Figueira da Foz e Lisboa.

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	0,5%	+0,6	+36,8%	16,2	2,2%	+5,2	+47,2%	+12,4%
Douro e Leixões	30,0	6,6%	+9,0	+43,2%	293,7	40,7%	+157,4	+115,5%	+9,3%
Aveiro	73,4	16,1%	-20,8	-22,1%	174,4	24,1%	+78,8	+82,5%	+29,6%
Figueira da Foz	73,2	16,1%	+17,6	+31,6%	73,0	10,1%	+38,8	+113,4%	+50,1%
Lisboa	128,9	28,4%	-83,0	-39,2%	45,9	6,4%	+32,5	+243,7%	+73,7%
Setúbal	142,7	31,4%	+8,3	+6,2%	108,1	15,0%	+14,9	+16,0%	+56,9%
Sines	1,9	0,4%	-9,2	-83,1%	11,1	1,5%	-39,7	-78,1%	+14,4%
Faro	2,3	0,5%	-10,3	-81,7%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
<b>Total</b>	<b>454,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>-87,7</b>	<b>-16,2%</b>	<b>722,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>+288,0</b>	<b>+66,3%</b>	<b>+38,6%</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 2021 representou 41% do total, maioritariamente no tráfego de exportação (63%), bem como o “Petróleo bruto” e “Gás natural”, que no seu conjunto representaram 46%, integralmente em tráfego de importação, sendo ainda de assinalar os ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’, que representam globalmente cerca de 10%.

Importa ainda sublinhar que cerca de 94% do total das mercadorias movimentadas nesta classe em 2021, respeitaram a tráfego internacional, sendo 64% 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, cujo movimento no período de janeiro a fevereiro de 2022 se limita à importação verificada por Sines de 1,53 milhões de toneladas, que fica a -239,5 mil toneladas (-13,5%) do registado no período homólogo de 2021, que ainda havia contado com 81,4 mt importadas por Leixões.

Salienta-se que esta tonelagem de Petróleo Bruto é inferior em -1,04 milhões de toneladas do que a movimentada em 2017, ano com o valor mais elevado de sempre, o que poderá indiciar que não se está a assistir a uma transferência total da atividade de refinação de Leixões para Sines.

Atentas estas circunstâncias, nomeadamente o abrandamento por efeito da pandemia, verifica-se que a tendência de evolução calculada nos períodos de janeiro a fevereiro desde 2018 se está a processar segundo um declive negativo de -10,1% ao ano.

A quota que o Petróleo Bruto detém no universo da carga movimentada no período em análise assume o valor de 11,2% (inferior em -1,6 pp à homóloga de 2021).

Tonelagem total de PETRÓLEO BRUTO movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	812,7	610,8	730,8	81,4	0,0	0,0%	-81,4	-100,0%	-63,2%	
Sines	1 683,4	1 389,9	1 722,4	1 689,8	1 531,7	100,0%	-158,1	-9,4%	-0,0%	
<b>Total</b>	<b>2 496,1</b>	<b>2 000,7</b>	<b>2 453,2</b>	<b>1 771,2</b>	<b>1 531,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-239,5</b>	<b>-13,5%</b>	<b>-10,1%</b>	
	Δ%	%	-19,8%	+22,6%	-27,8%	-13,5%	-	-	-	-

O movimento processado no mês de fevereiro, tomado individualmente, vem agravar a diminuição já apurada em janeiro em -140 mt (-15,2%), incluindo o movimento de -81,4 mt (-100%) verificado em Leixões.

Considerando o período constituído pelos últimos doze meses verifica-se que se atingiu um total de 9,01 milhões de toneladas, o que reflete uma diminuição de -1,18 milhões de toneladas, ou seja, -11,5%, face a idêntico período imediatamente anterior. É importante assinalar o facto de esta variação ser total e naturalmente imputada a Leixões, que 'perde' -1,79 milhões de toneladas (-91,6%), sendo que Sines não a consegue compensar integralmente, mas apenas +617,5 mt (+7,4%).

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-81,4	-100,0%	0,0	0,0%	-81,4	-100,0%	163,4	1,8%	-1 793,0	-91,6%
Sines	781,0	100,0%	-58,7	-7,0%	1 531,7	100,0%	-158,1	-9,4%	8 921,7	98,2%	+617,5	+7,4%
<b>Total</b>	<b>781,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-140,0</b>	<b>-15,2%</b>	<b>1 531,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-239,5</b>	<b>-13,5%</b>	<b>9 085,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1 175,5</b>	<b>-11,5%</b>

A movimentação desta carga decorre quase integralmente da realização de operações de desembarque, não tendo sido embarcado qualquer quantidade de Petróleo Bruto.



#### 4.3.2. Produtos Petrolíferos

O movimento portuário no mercado dos Produtos Petrolíferos efetuado no período de janeiro a fevereiro de 2022 atingiu um total de 3,21 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 23,5%, e a sua evolução nos períodos homólogos desde 2018 tem observado uma trajetória de crescimento, que se traduz por uma taxa média anual de +4%, claramente sustentada no porto de Sines que, com uma quota de 80,4% do mercado, tem crescido a uma média de +8,9% ao ano. É ainda acompanhada pela evolução positiva de Setúbal, a uma *tmac* de +2,9%, sendo contrariada pelo comportamento dos restantes portos que integram este mercado.

Tonelagem total de PRODUTOS PETROLÍFEROS movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	12.0	12.0	8.0	15.8	3.5	0.1%	-12.3	-77.9%	-	
Douro e Leixões	473.4	592.7	531.6	380.6	310.3	9.7%	-70.3	-18.5%	-11.3%	
Aveiro	139.5	113.0	66.7	92.8	149.5	4.7%	+56.6	+61.0%	-0.0%	
Lisboa	191.7	171.4	210.4	92.4	154.5	4.8%	+62.1	+67.1%	-9.0%	
Setúbal	10.4	20.0	16.3	21.0	12.2	0.4%	-8.8	-41.9%	+2.9%	
Sines	1 764.8	2 128.1	2 239.8	2 377.2	2 578.0	80.4%	+200.8	+8.4%	+8.9%	
<b>Total</b>	<b>2 591.9</b>	<b>3 037.2</b>	<b>3 072.8</b>	<b>2 979.9</b>	<b>3 208.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>+228.2</b>	<b>+7.7%</b>	<b>+4.0%</b>	
	Δ%	-14.6%	+17.2%	+1.2%	-3.0%	+7.7%	-	-	-	-

Importa salientar que este comportamento de Sines é significativamente impulsionado pelo crescimento das importações de 'gás natural liquefeito' dos E.U.A..

Em termos de quotas, e muito longe do líder Sines, o porto de Leixões surge na segunda posição, com 9,7%, sendo de realçar o abrandamento quês e verifica desde 2019 que determina que a sua tendência de evolução se processa agora segundo uma taxa média anual de crescimento de -10,7%. Lisboa e Aveiro representam respetivamente 4,8% e 4,7% do total movimentado.

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3,5	0,2%	-4,3	-55,4%	3,5	0,1%	-12,3	-77,9%	38,8	0,2%	-8,3	-17,6%
Douro e Leixões	131,8	8,9%	-66,5	-33,5%	310,3	9,7%	-70,3	-18,5%	2 156,3	11,7%	-257,6	-10,7%
Aveiro	75,2	5,1%	+35,7	+90,2%	149,5	4,7%	+56,6	+61,0%	872,2	4,7%	+357,3	+69,4%
Lisboa	81,2	5,5%	+34,7	+74,7%	154,5	4,8%	+62,1	+67,1%	801,2	4,3%	-24,9	-3,0%
Setúbal	6,7	0,4%	-0,9	-12,4%	12,2	0,4%	-8,8	-41,9%	92,3	0,5%	-0,7	-0,7%
Sines	1 187,7	79,9%	+86,8	+7,9%	2 578,0	80,4%	+200,8	+8,4%	14 544,7	78,6%	+1 928,7	+15,3%
<b>Total</b>	<b>1 486,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>+85,4</b>	<b>+6,1%</b>	<b>3 208,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>+228,2</b>	<b>+7,7%</b>	<b>18 505,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>+1 994,6</b>	<b>+12,1%</b>

O movimento efetuado no período de janeiro a fevereiro de 2022 revela um razoável acréscimo de +228,2 mt (+7,7%), impulsionado por Sines que regista um aumento de +200,8 mt (+7,4%), que, acompanhado por Lisboa e Aveiro, com variações respetivas de +62,1 mt (+67,1%) e +56,6 mt (+61%), anulam as variações negativas observadas nos restantes portos, com destaque para Leixões (-70,3 mt correspondentes a -18,3%).

O mês de fevereiro, tomado isoladamente, regista um desempenho homólogo positivo traduzido por um acréscimo de +85,4 mt (+6,1%), alavancado no porto de Sines e com o apoio de Aveiro e Lisboa com acréscimos na casa das +35 mt e contrariado principalmente por Leixões que quebra -66,5 mt (-33,5%).

Nos últimos doze meses foi movimentado um total de 18,5 milhões de toneladas que traduz um acréscimo de +1,99 milhões de toneladas, correspondente a +12,1%, determinado pelo porto de Sines, que protagoniza um crescimento de +1,93 milhões de toneladas (+15,3%). Atendendo ao seu notável comportamento positivo importa realçar o porto de Aveiro que vê aumentar em +357,3 mt (+69,4%) o movimento dos doze meses imediatamente anteriores. Leixões exhibe o comportamento negativo mais expressivo, com uma quebra de -257,6 mt (-10,7%), a que a desativação da refinação de Matosinhos não será seguramente alheia.



Considerando o sentido das operações, traduzido no quadro seguinte, constata-se que o volume dos embarques representou 42% do total, tendo observado uma diminuição de -151,3 mt (-10,1%) por efeito de Leixões que 'perde' praticamente toda a carga embarcada no período homólogo de 2021 (-171,8 mt), anulando o acréscimo apurado em Sines, de +37 mt (+2,8%).

Este segmento de mercado esgota-se agora praticamente no porto de Sines, dada a significativa diminuição da quota de Leixões, que era de 26,8% em 2019 e agora é de 0,1%.

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%	-15,8	-100,0%	3,5	0,2%	+3,5	-	+0,0%
Douro e Leixões	1,5	0,1%	-171,8	-99,1%	308,8	16,6%	+101,5	+49,0%	+0,5%
Aveiro	0,0	0,0%	-	-	149,5	8,0%	+56,6	+61,0%	+0,0%
Lisboa	1,4	0,1%	-0,7	-32,1%	153,1	8,2%	+62,7	+69,4%	+0,9%
Setúbal	0,0	0,0%	-	-	12,2	0,7%	-8,8	-41,9%	+0,0%
Sines	1 345,5	99,8%	+37,0	+2,8%	1 232,5	66,3%	+163,9	+15,3%	+52,2%
<b>Total</b>	<b>1 348,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-151,3</b>	<b>-10,1%</b>	<b>1 859,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>+379,5</b>	<b>+25,6%</b>	<b>+42,0%</b>

O volume dos desembarques atinge 1,86 milhões de toneladas e excede em +379,5 mt (+25,6%) o volume homólogo de 2021, com contributos mais significativos de Sines, que regista um acréscimo de +163,9 mt (+15,3%), seguido de Leixões com +101,5 mt (+49%), de Lisboa com +62,7 mt (+69,4%) e Aveiro com +56,6 mt (+61%).

#### 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 período de janeiro a fevereiro de 2022 movimentou um total de 323,8 mt, correspondente a uma quota de 2,4%, e a sua evolução nos períodos homólogos desde 2018 tem subjacente uma tendência ligeiramente positiva, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +0,1%, resultante do confronto de trajetórias positivas e negativas, destacando-se das primeiras o porto de Sines e de Setúbal, com *tmac* respetivas de +12,8% e de +2,8%, e das segundas, Leixões, Lisboa e Aveiro, com *tmac* respetivas de -15,7%, -25 e de -0,9%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a FEVEREIRO (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	91,1	58,6	61,5	74,7	30,9	9,6%	-43,8	-58,6%	-15,7%	
Aveiro	117,5	121,6	152,6	166,0	89,4	27,6%	-76,6	-46,1%	-0,9%	
Figueira da Foz	0,0	6,1	1,5	0,9	3,9	1,2%	+3,0	+340,7%	+10,7%	
Lisboa	68,0	83,4	59,1	82,2	61,6	19,0%	-20,7	-25,1%	-2,0%	
Setúbal	24,4	38,1	44,4	40,9	27,9	8,6%	-13,0	-31,9%	+2,8%	
Sines	45,4	122,9	121,7	115,0	110,2	34,0%	-4,8	-4,2%	+12,8%	
<b>Total</b>	<b>346,4</b>	<b>430,6</b>	<b>440,7</b>	<b>479,8</b>	<b>323,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>-155,9</b>	<b>-32,5%</b>	<b>+0,1%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>%</b>	<b>+24,3%</b>	<b>+2,3%</b>	<b>+8,9%</b>	<b>-32,5%</b>	-	-	-	-

O comportamento deste mercado no período em análise reflete uma redução de -155,9 mt (-32,5%) face ao período homólogo de 2021, por influência da quase totalidade dos portos, com exceção de Figueira da Foz, que regista um acréscimo ligeiro de +3 mt (embora mais do que quadruple o seu movimento).

Dos portos com registos negativos destacam-se Aveiro e Leixões, com diminuições de -76,6 mt (-46,1%) e de -43,8 mt (-58,6%), respetivamente.



Para esta variação negativa também contribuiu o comportamento da maioria dos portos no mês de fevereiro, que globalmente recusaram -83,4 mt (-33,6%), por efeito mais expressivo de Aveiro, que regista uma queda de -43,3 mt (-50,8%), seguido de Leixões, com -20 mt (-58,8%).

Nos últimos doze meses foram movimentadas 2,17 milhões de toneladas o que traduz uma diminuição de -381,3 mt (-14,9%), por influência mais expressiva de Aveiro e de Leixões, com -257,8 mt (-30,5%) e -196,6 mt (-49,6%), que anulam as variações positivas, tendo maior expressão as de Sines (+58,9 mt, +8,5%) e de Lisboa (+21,3 mt, +5,6%).

Porto	Fevereiro				Janeiro / Fevereiro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Fevereiro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	14,0	8,5%	-20,0	-58,8%	30,9	9,6%	-43,8	-58,6%	199,8	9,2%	-196,6	-49,6%
Aveiro	42,0	25,6%	-43,3	-50,8%	89,4	27,6%	-76,6	-46,1%	586,1	27,0%	-257,8	-30,5%
Figueira da Foz	1,8	1,1%	+1,8	-	3,9	1,2%	+3,0	+340,7%	12,9	0,6%	+7,5	+139,2%
Lisboa	36,9	22,5%	-18,1	-32,9%	61,6	19,0%	-20,7	-25,1%	401,2	18,5%	+21,3	+5,6%
Setúbal	17,0	10,4%	-4,9	-22,5%	27,9	8,6%	-13,0	-31,9%	225,2	10,4%	-14,5	-6,1%
Sines	52,7	32,0%	+1,2	+2,3%	110,2	34,0%	-4,8	-4,2%	748,2	34,4%	+58,9	+8,5%
<b>Total</b>	<b>164,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-83,4</b>	<b>-33,6%</b>	<b>323,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>-155,9</b>	<b>-32,5%</b>	<b>2 173,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>-381,3</b>	<b>-14,9%</b>

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 25,7% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -72,7 mt (-46,6%), por efeito maioritário de Leixões, que 'perde' as 50,5 mt embarcadas no período homólogo de 2021, e de Aveiro com -30,8 mt (-59,9%). Que anulam a única variação positiva, observada em Sines, e que se cifra em +12,6 mt (+66,7%).

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, de -83,2 mt (-25,7%), cuja responsabilidade se dilui por vários portos, encabeçados, contudo, por Aveiro, com -45,8 mt (-40%), que surge acompanhado por Lisboa (-18,6 mt, -38,1%), Sines (-17,4 mt, -18,1%) e Setúbal (-12 mt, -30,1%).

Leixões e Figueira da Foz registam variações positivas ligeiras, de +6,7 mt (+27,8%) e de +3,9 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%	-50,5	-100,0%	30,9	12,9%	+6,7	+27,8%	+0,0%
Aveiro	20,6	24,7%	-30,8	-59,9%	68,8	28,6%	-45,8	-40,0%	+23,0%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-0,9	-100,0%	3,9	1,6%	+3,9	-	+0,0%
Lisboa	31,3	37,5%	-2,1	-6,2%	30,3	12,6%	-18,6	-38,1%	+50,8%
Setúbal	0,0	0,0%	-1,0	-100,0%	27,9	11,6%	-12,0	-30,1%	+0,0%
Sines	31,5	37,7%	+12,6	+66,7%	78,7	32,7%	-17,4	-18,1%	+28,5%
<b>Total</b>	<b>83,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-72,7</b>	<b>-46,6%</b>	<b>240,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-83,2</b>	<b>-25,7%</b>	<b>+25,7%</b>

Lisboa, 1 de junho de 2022



**ANEXOS**



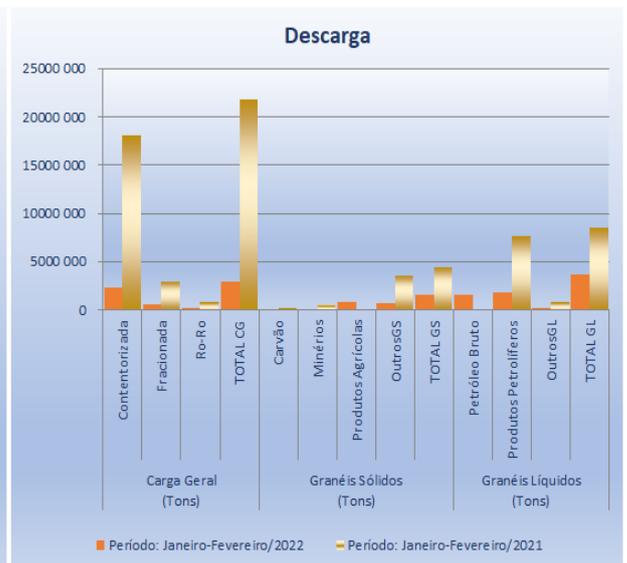
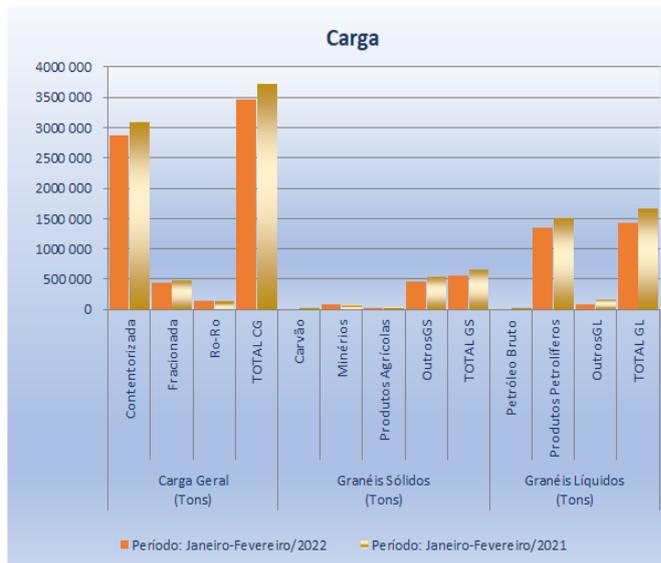
## A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)

		Período de Janeiro a Fevereiro							
		2020		2021		2022		Δ% 2021 / 2020	Δ% 2022 / 2021
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	30	1,8%	32	2,2%	29	2,0%	+6,7%	-9,4%
	Douro e Leixões	426	25,6%	395	26,7%	349	24,5%	-7,3%	-11,6%
	Aveiro	161	9,7%	174	11,7%	161	11,3%	+8,1%	-7,5%
	Figueira da Foz	77	4,6%	63	4,3%	62	4,4%	-18,2%	-1,6%
	Lisboa	367	22,1%	245	16,5%	286	20,1%	-33,2%	+16,7%
	Setúbal	257	15,5%	251	16,9%	234	16,4%	-2,3%	-6,8%
	Sines	336	20,2%	318	21,5%	300	21,1%	-5,4%	-5,7%
	Faro	7	0,4%	3	0,2%	2	0,1%	-57,1%	-33,3%
	Portimão	2	0,1%	1	0,1%	2	0,1%	-50,0%	+100,0%
	<b>TOTAL</b>	<b>1 663</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 482</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 425</b>	<b>100,0%</b>	<b>-10,9%</b>	<b>-3,8%</b>
NAVIOS (10 <sup>3</sup> GT)	Viana do Castelo	102	6,2%	107	7,2%	154	0,6%	+4,5%	+43,6%
	Douro e Leixões	5 170	310,9%	4 412	297,7%	4 330	16,8%	-14,7%	-1,9%
	Aveiro	867	52,1%	963	65,0%	990	3,8%	+11,1%	+2,7%
	Figueira da Foz	269	16,2%	211	14,2%	208	0,8%	-21,4%	-1,6%
	Lisboa	6 606	397,2%	2 672	180,3%	5 349	20,8%	-59,6%	+100,2%
	Setúbal	3 579	215,2%	3 339	225,3%	3 068	11,9%	-6,7%	-8,1%
	Sines	14 231	855,7%	13 468	908,8%	11 643	45,2%	-5,4%	-13,6%
	Faro	14	0,8%	10	0,7%	4	0,0%	-27,0%	-64,1%
	Portimão	3	0,2%	4	0,2%	30	0,1%	+5,4%	+740,7%
	<b>TOTAL</b>	<b>30 841</b>	<b>100,0%</b>	<b>25 185</b>	<b>100,0%</b>	<b>25 775</b>	<b>100,0%</b>	<b>-18,3%</b>	<b>+2,3%</b>
CARGA MOVIMENTADA (10 <sup>3</sup> Tons)	Viana do Castelo	58,0	0,4%	54,0	0,4%	54,6	0,4%	-6,8%	+1,1%
	Douro e Leixões	3 298,8	23,2%	2 388,1	17,3%	2 327,1	17,1%	-27,6%	-2,6%
	Aveiro	838,9	5,9%	921,1	6,7%	949,0	7,0%	+9,8%	+3,0%
	Figueira da Foz	320,8	2,3%	253,4	1,8%	302,3	2,2%	-21,0%	+19,3%
	Lisboa	1 670,3	11,7%	1 439,7	10,4%	1 705,1	12,5%	-13,8%	+18,4%
	Setúbal	973,8	6,8%	920,1	6,7%	943,2	6,9%	-5,5%	+2,5%
	Sines	7 063,6	49,6%	7 818,7	56,6%	7 356,3	53,9%	+10,7%	-5,9%
	Faro	18,3	0,1%	12,6	0,1%	2,3	0,0%	-31,2%	-81,7%
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>14 242,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>13 807,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>13 639,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,1%</b>	<b>-1,2%</b>
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	67,1	24,8%	64,9	21,8%	66,6	23,5%	-3,3%	+2,8%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	Figueira da Foz	1,4	0,5%	1,2	0,4%	1,4	0,5%	-15,0%	+11,9%
	Lisboa	37,4	13,8%	33,3	11,2%	37,3	13,2%	-10,9%	+12,2%
	Setúbal	11,2	4,1%	17,9	6,0%	15,9	5,6%	+60,2%	-11,1%
	Sines	152,9	56,6%	180,0	60,5%	162,3	57,2%	+17,7%	-9,8%
	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%	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>270,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>297,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>283,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>+10,1%</b>	<b>-4,6%</b>
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	111,9	25,6%	107,2	22,4%	110,4	23,9%	-4,2%	+3,0%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	Figueira da Foz	2,8	0,6%	2,4	0,5%	2,7	0,6%	-15,6%	+12,2%
	Lisboa	58,9	13,5%	52,4	11,0%	59,1	12,8%	-10,9%	+12,8%
	Setúbal	20,0	4,6%	30,9	6,5%	27,2	5,9%	+54,6%	-11,8%
	Sines	244,0	55,8%	285,4	59,7%	262,6	56,8%	+17,0%	-8,0%
	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%	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>437,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>478,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>462,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>+9,3%</b>	<b>-3,4%</b>



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

		Fevereiro/2022				Período: Janeiro-Fevereiro/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Mar/2021 a Fev/2022		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Navios	NúmeroN	671		-1,2%		1425		-3,8%		9 462		+2,1%	
	GT	11 836 837		+5,9%		25 774 718		+2,3%		163 216 428		+0,5%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 330 060	1 023 029	-2,7%	-7,7%	2 881 389	2 245 283	-6,5%	-6,6%	19 249 066	15 163 034	6,6%	+5,5%
	Fracionada	203 713	331 326	+4,3%	120,5%	434 064	553 576	-10,8%	+44,2%	2 998 431	3 226 408	+2,5%	+64,6%
	Ro-Ro	73 488	68 994	-7,3%	-4,3%	148 501	146 537	+0,0%	-1,1%	986 764	981 870	+15,3%	+12,1%
	<b>TOTAL CG</b>	<b>1 607 261</b>	<b>1 423 349</b>	<b>-2,1%</b>	<b>+6,9%</b>	<b>3 463 954</b>	<b>2 945 396</b>	<b>-6,8%</b>	<b>+0,3%</b>	<b>23 234 261</b>	<b>19 371 312</b>	<b>+6,4%</b>	<b>+12,6%</b>
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	0	-100,0%	-	0	0	-100,0%	-	800	172 118	-99,6%	-38,1%
	Minérios	34 279	30 677	-16,1%	-42,2%	74 657	58 340	-0,6%	-49,1%	608 007	497 202	+19,2%	-24,1%
	Produtos Agrícolas	16 590	378 071	+38,1%	+23,2%	33 044	823 977	-8,0%	+16,2%	152 846	4 686 078	+32,0%	+2,5%
	OutrosGS	165 595	353 779	-29,9%	+159,3%	454 618	722 397	-16,2%	+66,3%	2 824 600	4 184 575	-19,9%	+31,8%
<b>TOTAL GS</b>	<b>216 464</b>	<b>762 527</b>	<b>-28,0%</b>	<b>+53,6%</b>	<b>562 319</b>	<b>1 604 714</b>	<b>-15,4%</b>	<b>+27,5%</b>	<b>3 586 253</b>	<b>9 539 973</b>	<b>-18,1%</b>	<b>+9,9%</b>	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	780 991	-100,0%	-13,8%	0	1 531 679	-100,0%	-12,8%	0	9 085 066	-100,0%	-11,3%
	Produtos Petrolíferos	627 265	858 839	-17,9%	34,9%	1 348 396	1 859 654	-10,1%	+25,6%	7 687 828	10 817 744	+0,5%	+22,1%
	OutrosGL	37 492	126 970	-50,9%	-26,0%	83 363	240 470	-46,6%	-25,7%	636 138	1 537 129	-27,0%	-8,7%
<b>TOTAL GL</b>	<b>664 757</b>	<b>1 766 800</b>	<b>-22,3%</b>	<b>+3,1%</b>	<b>1 431 759</b>	<b>3 631 803</b>	<b>-14,3%</b>	<b>+2,0%</b>	<b>8 323 966</b>	<b>21 439 939</b>	<b>-2,5%</b>	<b>+3,1%</b>	
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>2 488 482</b>	<b>3 952 676</b>	<b>-11,0%</b>	<b>+11,6%</b>	<b>5 458 032</b>	<b>8 181 913</b>	<b>-9,8%</b>	<b>+5,5%</b>	<b>35 144 480</b>	<b>50 351 224</b>	<b>+1,1%</b>	<b>+7,9%</b>
Contentores	NúmeroC	65 163	65 005	-1,4%	-5,4%	140 590	143 044	-6,1%	-3,1%	941 366	952 061	+7,0%	+7,9%
	TEU	105 933	104 988	-0,7%	-4,9%	229 193	232 894	-5,0%	-1,7%	1 534 408	1 552 289	+8,1%	+9,2%





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

	Fevereiro/2022				Janeiro a Fevereiro/2022				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Fevereiro/2021		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2021		Últimos 12 Meses: Mar/2021 a Fev/2022		Δ % sobre Mar/2020 a Fev/2021		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
<b>TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)</b>	Viana do Castelo	15 574	15 846	-19,0%	+186,9%	31 704	22 873	-20,7%	+63,0%	230 289	147 058	-10,9%	+55,2%
		49,6%	50,4%			58,1%	41,9%			61,0%	39,0%		
	Douro e Leixões	378 451	701 887	-30,6%	+15,2%	794 371	1 532 695	-25,8%	+16,3%	5 552 412	9 569 761	-16,3%	+0,4%
		35,0%	65,0%			34,1%	65,9%			36,7%	63,3%		
	Aveiro	78 419	378 947	-22,5%	+37,9%	205 249	743 744	-19,7%	+11,7%	1 383 710	4 323 206	+7,4%	+19,6%
		17,1%	82,9%			21,6%	78,4%			24,2%	75,8%		
	Figueira da Foz	84 370	66 039	+19,5%	+88,1%	202 428	99 875	+10,1%	+43,6%	1 258 795	603 870	+0,5%	-6,3%
		56,1%	43,9%			67,0%	33,0%			67,6%	32,4%		
	Lisboa	266 699	580 209	-8,4%	+61,5%	617 352	1 087 776	-5,4%	+38,2%	3 689 320	6 006 712	+8,9%	+11,1%
		31,5%	68,5%			36,2%	63,8%			38,0%	62,0%		
Setúbal	254 129	193 287	-5,9%	+22,8%	512 882	430 354	-6,1%	+15,1%	3 521 786	3 081 771	-0,5%	+14,4%	
	56,8%	43,2%			54,4%	45,6%			53,3%	46,7%			
Sines	1 410 840	2 016 461	-5,7%	-4,0%	3 091 746	4 264 596	-6,1%	-5,8%	19 472 910	26 618 846	+6,9%	+7,8%	
	41,2%	58,8%			42,0%	58,0%			42,2%	57,8%			
Faro	0	0	-100,0%	-	2 300	0	-81,7%	-	35 258	0	-79,9%	-	
	-	-			100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	
	-	-			-	-			-	-			
<b>TOTAL</b>	<b>2 488 482</b>	<b>3 952 676</b>	<b>-11,0%</b>	<b>+11,6%</b>	<b>5 458 032</b>	<b>8 181 913</b>	<b>-9,8%</b>	<b>+5,5%</b>	<b>35 144 480</b>	<b>50 351 224</b>	<b>+1,1%</b>	<b>+7,9%</b>	
	<b>38,6%</b>	<b>61,4%</b>			<b>40,0%</b>	<b>60,0%</b>			<b>41,1%</b>	<b>58,9%</b>			
<b>CONTENTORES TEU</b>	Viana do Castelo	0	0	-	-	0	0	-	-	4	4	-	-
	Douro e Leixões	25 143	26 084	-5,1%	+0,4%	52 258	58 179	-0,7%	+6,6%	347 367	373 683	+2,6%	+3,6%
	Aveiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-83,3%	-
	Figueira da Foz	258	260	-26,9%	+64,6%	1 266	1 411	+0,0%	+26,1%	11 189	10 506	+43,4%	+11,8%
	Lisboa	14 989	15 231	+13,3%	+25,8%	29 927	29 207	+10,2%	+15,7%	184 709	189 261	+24,6%	+30,8%
	Setúbal	6 545	6 147	-10,0%	-17,9%	13 509	13 704	-13,1%	-10,5%	87 117	81 541	-5,5%	-4,7%
	Sines	58 998	57 266	-0,5%	-11,4%	132 233	130 393	-8,6%	-7,4%	904 021	897 294	+8,6%	+9,3%
	<b>TOTAL</b>	<b>105 933</b>	<b>104 988</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-4,9%</b>	<b>229 193</b>	<b>232 894</b>	<b>-5,0%</b>	<b>-1,7%</b>	<b>1 534 408</b>	<b>1 552 289</b>	<b>+8,1%</b>	<b>+9,2%</b>
	<b>50,2%</b>	<b>49,8%</b>			<b>49,6%</b>	<b>50,4%</b>			<b>49,7%</b>	<b>50,3%</b>			
<b>NAVIOS Número</b>		Número de Escalas	GT Total (10³)	Δ% Escalas	Δ% GT	Número de Escalas	GT Total (10³)	Δ% Escalas	Δ% GT	Número de Escalas	GT Total (10³)	Δ% Escalas	Δ% GT
	Viana do Castelo	17	98,9	+13,3%	+97,9%	29	153,7	-9,4%	+43,6%	247	905,9	+21,1%	+9,9%
	Douro e Leixões	166	1 972,0	-10,3%	-4,7%	349	4 330,2	-11,6%	-1,9%	2 380	26 842,8	-3,0%	-3,3%
	Aveiro	73	457,7	-1,4%	+9,3%	161	989,5	-7,5%	+2,7%	1 045	5 836,3	+6,1%	+12,2%
	Figueira da Foz	28	90,6	+16,7%	+21,0%	62	207,8	-1,6%	-1,6%	416	1 519,3	-6,9%	-7,9%
	Lisboa	134	2 469,7	+22,9%	+99,0%	286	5 349,4	+16,7%	+100,2%	1 724	25 889,1	+12,0%	+48,6%
	Setúbal	116	1 479,0	-4,1%	-8,7%	234	3 067,5	-6,8%	-8,1%	1 680	21 786,4	+4,3%	+3,0%
	Sines	136	5 267,5	-8,7%	-7,5%	300	11 642,9	-5,7%	-13,6%	1 931	80 131,5		
	Faro	1	1,4	+0,0%	-65,3%	2	3,6	-33,3%	-64,1%	14	34,2		
	Portimão	-	0,0	-100,0%	s/s	2	30,1	+100,0%	s/s	25	271,0	+316,7%	+3042,9%
<b>TOTAL</b>	<b>671</b>	<b>11 836,8</b>	<b>-1,2%</b>	<b>+5,9%</b>	<b>1 425</b>	<b>25 774,7</b>	<b>-3,8%</b>	<b>+2,3%</b>	<b>9 462</b>	<b>163 216,4</b>	<b>+2,1%</b>	<b>+0,5%</b>	
	<b>5,4%</b>	<b>94,6%</b>			<b>5,2%</b>	<b>94,8%</b>			<b>5,5%</b>	<b>94,5%</b>			



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

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Períodos: Janeiro / Fevereiro										
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Douro e Leixões	50 718	63 518	61 380	59 175	61 455	36,4%	+3,9%	+2,9%	
	Figueira da Foz	2 004	1 737	1 433	1 218	1 363	0,8%	+11,9%	-11,2%	
	Lisboa (*)	45 722	41 208	36 822	32 864	36 598	21,7%	+11,4%	-6,7%	
	Setúbal	13 884	13 898	11 197	17 939	15 945	9,4%	-11,1%	+5,8%	
	Sines	34 694	50 704	53 272	50 211	53 428	31,7%	+6,4%	+8,0%	
	Total	147 022	171 065	164 104	161 407	168 789	100,0%	+4,6%	+2,1%	
Transhipment	Douro e Leixões	5 903	4 701	5 692	5 677	5 191	4,5%	-8,6%	-0,8%	
	Lisboa (*)	1 707	1 751	541	432	751	0,7%	+73,8%	-30,6%	
	Sines	125 128	133 099	99 673	129 783	108 903	94,8%	-16,1%	-3,0%	
	Total	132 738	139 551	105 906	135 892	114 845	100,0%	-15,5%	-3,1%	
Total	Douro e Leixões	56 621	68 219	67 072	64 852	66 646	23,5%	+2,8%	+2,6%	
	Figueira da Foz	2 004	1 737	1 433	1 218	1 363	0,5%	+11,9%	-11,2%	
	Lisboa	47 429	42 959	37 363	33 296	37 349	13,2%	+12,2%	-7,3%	
	Setúbal	13 884	13 898	11 197	17 939	15 945	5,6%	-11,1%	+5,8%	
	Sines	159 822	183 803	152 945	179 994	162 331	57,2%	-9,8%	+0,1%	
	Total UNIDADES	279 760	310 616	270 010	297 299	283 634	100,0%	-4,6%	-0,2%	

Tráfego	Porto	Fev			Jan / Fev			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Douro e Leixões	28 534	35,8%	-1,8%	61 455	36,4%	+3,9%	398 260	37,1%	+6,4%
	Figueira da Foz	269	0,3%	+4,3%	1 363	0,8%	+11,9%	11 155	1,0%	+14,5%
	Lisboa	19 050	23,9%	+18,4%	36 598	21,7%	+11,4%	230 398	21,4%	-19,4%
	Setúbal	7 493	9,4%	-11,5%	15 945	9,4%	-11,1%	98 763	9,2%	+22,8%
	Sines	24 284	30,5%	+4,8%	53 428	31,7%	+6,4%	335 786	31,3%	+17,2%
	Total	79 630	100,0%	+3,3%	168 789	100,0%	+4,6%	1 074 362	100,0%	+3,6%
Transhipment	Douro e Leixões	2 418	4,8%	-10,4%	5 191	4,5%	-8,6%	36 512	4,5%	+3,8%
	Lisboa	400	0,8%	+64,6%	751	0,7%	+73,8%	4 806	0,6%	-29,7%
	Sines	47 720	94,4%	-12,9%	108 903	94,8%	-16,1%	777 742	95,0%	+29,9%
	Total	50 538	100,0%	-12,5%	114 845	100,0%	-15,5%	819 060	100,0%	+27,8%
Total	Douro e Leixões	30 952	23,8%	-2,6%	66 646	23,5%	+2,8%	434 772	23,0%	+6,1%
	Figueira da Foz	269	0,2%	+4,3%	1 363	0,5%	+11,9%	11 155	0,6%	+14,5%
	Lisboa	19 450	14,9%	+19,1%	37 349	13,2%	+12,2%	235 204	12,4%	-19,6%
	Setúbal	7 493	5,8%	-11,5%	15 945	5,6%	-11,1%	98 763	5,2%	+22,8%
	Sines	72 004	55,3%	-7,7%	162 331	57,2%	-9,8%	1 113 528	58,8%	+25,8%
	Total	130 168	100,0%	-3,4%	283 634	100,0%	-4,6%	1 893 422	100,0%	+12,9%

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transhipment* 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	12 647 539	3 016 792	726 702	12 154 818	6 444 579	20 141 896	153 428	9 508	56 169 226
2003	794 070	13 450 386	2 964 621	806 122	12 470 839	6 090 762	20 863 169	150 056	9 850	57 599 875
2004	620 549	13 703 514	3 133 658	998 549	11 783 514	6 521 770	22 476 063	83 867	72 714	59 394 198
2005	604 989	14 050 713	3 328 819	956 581	12 420 906	6 642 142	25 041 503	40 377	54 470	63 140 500
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 496	12 293 965	6 204 147	27 196 326	39 534	50 594	64 868 335
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	6 124 140	25 148 562	21 158	5 318	65 005 895
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	14 568 916	3 752 669	1 615 891	11 993 572	7 006 249	25 484 758	52 499	52 088	65 050 782
2011	490 824	16 260 436	3 317 520	1 701 830	12 346 561	6 892 588	25 781 122	62 427	40 493	66 893 801
2012	502 917	16 607 545	3 318 072	1 797 402	11 080 697	6 058 575	28 563 159	269 219	2 684	68 200 270
2013	496 355	17 186 215	3 956 118	2 120 141	12 029 683	7 008 671	36 513 785	357 371	0	79 668 339
2014	457 140	18 090 201	4 491 272	2 160 455	11 853 498	8 058 046	37 582 942	356 641	0	83 050 195
2015	432 099	18 791 544	4 656 102	2 001 858	11 582 721	7 495 082	43 966 546	396 275	0	89 322 227
2016	391 271	18 320 765	4 541 515	2 075 957	10 224 866	6 985 502	51 185 323	158 388	0	93 883 587
2017	414 815	19 537 163	5 152 799	2 057 031	12 224 114	6 594 322	49 884 475	83 902	899	95 949 520
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	17 075 969	4 820 628	1 963 800	9 023 805	6 285 257	42 156 923	180 900	0	81 864 449
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	1 383 350	330 471	170 711	813 371	504 914	3 858 880	21 480	0	7 112 720
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	15 183 158	5 679 051	1 813 723	9 430 604	6 580 404	46 554 095	45 508	0	85 663 318
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	461 146	141 662	853 165	611 759	4 155 419	0	0	7 596 191
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	178 546	684 214	476 465	3 962 276	0	0	7 106 351
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	1 254 390	460 016	128 976	696 137	518 224	3 755 907	4 727	0	6 848 647
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	54 577	2 327 066	948 993	302 303	1 705 128	943 236	7 356 342	2 300	0	13 639 945
1	23 157	1 246 728	491 627	151 894	858 220	495 820	3 929 041	2 300	0	7 198 787
2	31 420	1 080 338	457 366	150 409	846 908	447 416	3 427 301	0	0	6 441 158



## A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas)

	Carga Geral			Total Carga Geral	Granéis Sólidos				Total Granéis Sólidos	Granéis Líquidos			Total Granéis Líquidos	Total Geral
	Contento- rizada	Fracio- nada	Ro-Ro		Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros		Petróleo Bruto	Produtos Petrolí- feros	Outros		
2000	6 776,9	0,0	563,6	7 340,5	6 951,8	1 152,9	3 921,5	5 734,0	17 760,1	11 746,3	12 376,1	1 720,0	25 842,3	50 942,9
2001	7 402,5	0,0	646,7	8 049,1	5 290,4	651,8	4 886,6	5 310,6	16 139,3	12 594,0	12 077,3	1 557,3	26 228,6	50 417,0
2002	7 988,5	0,0	442,3	8 430,8	6 373,0	822,4	5 101,6	4 812,8	17 109,8	11 691,4	12 072,1	1 790,3	25 553,8	51 094,4
2003	9 081,6	0,0	405,9	9 487,4	5 908,6	793,7	4 717,6	5 839,8	17 259,7	12 777,7	11 706,1	1 987,8	26 471,6	53 218,8
2004	9 363,4	0,0	421,3	9 784,7	5 898,6	776,7	4 503,5	6 363,4	17 542,2	13 641,5	11 741,7	1 807,9	27 191,1	54 518,0
2005	9 591,6	0,0	396,2	9 987,8	5 850,5	964,3	5 218,0	6 773,5	18 806,3	13 559,4	14 613,3	2 026,8	30 199,5	58 993,6
2006	10 784,7	0,0	407,4	11 192,0	6 274,8	878,9	4 604,9	6 946,2	18 704,7	13 538,5	14 408,6	2 048,8	29 995,9	59 892,7
2007	12 363,1	0,0	363,0	12 726,0	5 081,6	900,9	5 338,2	7 254,4	18 575,0	12 363,9	15 304,3	2 219,9	29 888,2	61 189,2
2008	13 620,5	0,0	361,6	13 982,1	4 549,9	1 093,3	5 108,1	6 348,0	17 099,2	12 711,1	14 456,2	1 934,9	29 102,1	60 183,4
2009	12 942,5	0,0	349,8	13 292,3	5 559,4	784,7	4 963,4	5 848,5	17 156,0	10 383,1	14 003,9	2 038,4	26 425,3	56 873,6
2010	15 220,3	0,0	347,5	15 567,8	3 375,0	760,8	4 925,9	7 036,4	16 098,1	11 189,1	14 818,6	2 260,0	28 267,8	59 933,6
2011	17 410,2	0,0	336,4	17 746,7	4 277,1	1 171,5	4 566,0	6 351,6	16 366,2	10 367,9	14 203,7	2 691,3	27 262,8	61 375,6
2012	18 756,8	0,0	258,3	19 015,1	5 564,5	983,6	4 433,6	5 389,8	16 371,5	11 016,9	13 097,5	2 579,7	26 694,1	62 080,7
2013	24 574,1	0,0	294,4	24 868,5	4 824,9	1 165,8	4 275,9	6 325,7	16 592,4	11 775,8	16 465,4	2 467,4	30 708,6	72 169,5
2014	27 256,4	0,0	653,2	27 909,6	5 082,2	938,1	4 459,3	7 845,3	18 324,9	11 407,6	15 296,5	2 208,1	28 912,2	75 146,7
2015	28 838,1	0,0	1 016,0	29 854,0	5 916,3	1 164,3	4 785,5	7 230,0	19 096,1	13 900,5	16 625,1	2 166,0	32 691,6	81 641,7
2016	32 906,7	0,0	1 177,5	34 084,3	5 661,2	1 097,2	4 738,4	6 907,9	18 404,6	16 989,5	15 983,8	2 088,0	35 061,3	87 550,2
2017	33 936,3	0,0	1 428,2	35 364,6	6 382,1	1 094,0	5 108,5	7 813,3	20 397,8	14 394,4	17 936,5	2 200,1	34 531,0	90 293,4
2018	34 627,3	0,0	1 599,3	36 226,6	5 106,0	983,4	5 203,3	8 242,9	19 535,6	12 600,8	16 854,5	2 179,0	31 634,3	87 396,5
2019	30 265,6	0,0	1 884,2	32 149,7	3 206,3	1 067,5	5 102,4	7 643,6	17 019,7	11 235,0	18 741,7	2 649,4	32 626,1	81 795,6
2020	31 818,6	0,0	1 736,1	33 554,7	542,2	1 200,3	4 678,9	6 898,0	13 319,4	10 942,5	16 603,9	2 515,5	30 061,9	76 936,0
1	2 455,1	0,0	140,5	2 595,6	8,7	75,0	358,3	581,5	1 023,3	1 424,7	1 722,1	216,5	3 363,2	6 982,2
2	2 419,0	0,0	160,6	2 579,6	41,0	149,6	379,5	593,7	1 163,6	1 028,5	1 350,7	224,3	2 603,4	6 346,7
3	2 803,3	0,0	163,7	2 967,0	80,5	111,9	404,9	520,1	1 117,4	1 419,6	1 378,4	242,2	3 040,2	7 124,5
4	2 683,3	0,0	92,5	2 775,8	83,8	90,8	353,2	616,7	1 144,5	940,9	1 338,5	180,5	2 459,9	6 380,3
5	2 425,6	0,0	115,9	2 541,5	20,9	73,8	467,8	667,6	1 230,1	213,0	971,8	189,7	1 374,5	5 146,2
6	2 210,5	0,0	119,5	2 330,0	60,4	122,9	252,6	506,3	942,2	283,0	1 089,3	178,3	1 550,6	4 822,8
7	2 757,6	0,0	153,3	2 910,9	17,0	89,1	485,0	602,6	1 193,8	818,2	1 332,7	220,2	2 371,0	6 475,6
8	2 974,0	0,0	131,7	3 105,8	140,8	107,6	503,0	620,0	1 371,4	804,9	1 493,3	216,2	2 514,4	6 991,6
9	2 666,1	0,0	165,3	2 831,3	22,5	98,3	323,1	588,4	1 032,3	1 145,7	1 527,3	197,3	2 870,2	6 733,9
10	2 882,1	0,0	151,3	3 033,5	32,3	88,8	326,7	531,7	979,5	1 008,1	1 500,9	194,8	2 703,8	6 716,8
11	2 948,5	0,0	203,9	3 152,4	7,7	98,1	415,6	539,5	1 060,8	944,5	1 502,2	231,3	2 678,0	6 891,2
12	2 593,5	0,0	137,8	2 731,3	26,7	94,4	409,3	530,0	1 060,5	911,4	1 396,7	224,4	2 532,5	6 324,2
2021	34 771,4	0,0	1 970,2	36 741,6	184,6	1 162,0	4 727,1	6 808,9	12 882,6	9 324,6	18 277,4	2 329,2	29 931,2	79 555,4
1	3 010,5	0,0	145,2	3 155,7	0,0	95,9	426,3	604,1	1 126,2	850,1	1 579,2	231,9	2 661,3	6 943,2
2	2 475,5	0,0	151,4	2 626,9	11,7	94,0	319,0	372,6	797,2	921,0	1 400,7	247,9	2 569,6	5 993,6
3	3 083,1	0,0	181,1	3 264,2	0,0	135,2	417,8	650,2	1 203,1	936,9	1 530,0	189,7	2 656,6	7 123,9
4	2 879,2	0,0	161,8	3 041,0	56,5	111,5	334,8	612,9	1 115,7	767,9	1 465,5	190,4	2 423,8	6 580,6
5	3 006,6	0,0	191,5	3 198,2	38,6	86,2	505,4	543,0	1 173,2	892,1	1 639,7	187,5	2 719,3	7 090,7
6	3 002,6	0,0	162,9	3 165,5	21,2	83,1	468,0	543,6	1 115,8	877,1	1 596,7	173,6	2 647,4	6 928,7
7	2 963,5	0,0	169,9	3 133,4	0,0	86,1	346,5	580,9	1 013,5	920,9	1 443,7	169,1	2 533,8	6 680,6
8	2 901,4	0,0	123,3	3 024,7	0,0	82,3	390,9	499,0	972,2	951,5	1 606,9	180,3	2 738,6	6 735,5
9	2 961,5	0,0	160,0	3 121,5	7,7	86,1	389,7	585,1	1 068,6	766,0	1 328,4	168,2	2 262,6	6 452,8
10	2 855,3	0,0	177,5	3 032,8	34,4	88,5	300,8	460,3	884,1	502,4	1 719,2	173,3	2 394,9	6 311,8
11	2 895,9	0,0	173,3	3 069,2	0,0	87,2	306,7	730,5	1 124,4	454,0	1 608,7	200,5	2 263,2	6 456,9
12	2 736,4	0,0	172,1	2 908,5	14,5	126,0	521,4	626,8	1 288,5	484,6	1 358,7	216,8	2 060,1	6 257,1
2022	5 126,7	0,0	295,0	5 421,7	0,0	133,0	857,0	1 177,0	2 167,0	1 531,7	3 208,1	323,8	5 063,6	12 652,3
1	2 773,6	0,0	152,6	2 926,1	0,0	68,0	462,4	657,6	1 188,0	750,7	1 721,9	159,4	2 632,0	6 746,2
2	2 353,1	0,0	142,5	2 495,6	0,0	65,0	394,7	519,4	979,0	781,0	1 486,1	164,5	2 431,6	5 906,1



## 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	186 182	566	273 552	2 904	0	463 204	0	0	0	0
2001	194 537	350	302 818	3 631	0	501 336	0	0	0	0
2002	199 036	1 236	337 453	5 139	0	542 864	0	0	0	0
2003	208 572	1 364	373 649	7 559	22	591 166	0	0	0	0
2004	228 207	5 027	343 553	12 427	12 927	602 141	0	0	0	0
2005	233 294	5 495	341 173	7 464	26 854	614 280	0	0	7 731	7 731
2006	249 570	5 084	343 428	8 632	43 331	650 045	0	0	41 947	41 947
2007	275 423	5 342	372 476	7 507	51 259	712 007	7 000	0	50 859	57 859
2008	285 275	6 829	371 957	11 281	74 474	749 816	8 560	0	83 233	91 793
2009	272 970	6 698	328 258	16 680	61 507	686 113	17 587	0	101 742	119 329
2010	281 996	8 255	325 934	29 696	80 840	726 721	23 430	11 327	166 373	201 130
2011	297 786	9 747	352 174	43 675	95 864	799 246	29 777	11 107	204 850	245 734
2012	360 708	9 991	313 333	26 976	131 371	842 379	42 358	12 168	239 013	293 539
2013	358 495	8 067	362 171	37 730	140 879	907 342	33 430	6 279	480 030	519 739
2014	374 125	10 096	333 312	57 039	176 942	951 514	42 912	6 597	642 623	692 132
2015	350 096	10 852	309 481	67 409	182 242	920 080	35 559	11 127	682 527	729 213
2016	365 181	12 578	244 737	88 353	192 634	903 483	34 522	9 618	781 782	825 922
2017	353 466	12 417	307 114	85 957	213 638	972 592	29 585	13 757	826 048	869 390
2018	367 666	10 514	268 928	68 911	254 955	970 974	35 221	8 036	856 414	899 671
2019	378 763	10 263	294 026	76 372	287 009	1 046 433	34 204	8 153	602 212	644 569
1	32 725	897	19 220	7 015	25 763	85 620	2 362	906	75 961	79 229
2	30 793	840	21 988	6 883	24 941	85 445	2 339	845	57 138	60 322
3	32 454	932	26 826	7 211	25 618	93 041	2 563	745	65 507	68 815
4	33 287	983	24 583	6 755	23 000	88 608	2 704	633	36 619	39 956
5	33 905	1 098	28 415	7 117	22 955	93 490	2 850	929	48 272	52 051
6	30 415	806	27 706	5 948	22 295	87 170	2 442	674	47 171	50 287
7	35 752	869	25 798	6 138	24 687	93 244	3 071	692	49 084	52 847
8	30 493	1 066	27 119	6 083	23 426	88 187	3 565	424	36 189	40 178
9	29 958	792	23 308	5 946	24 866	84 870	3 132	779	43 511	47 422
10	31 879	833	23 227	6 058	25 167	87 164	3 551	749	50 118	54 418
11	31 507	602	25 134	6 000	23 476	86 719	3 293	536	50 318	54 147
12	25 595	545	20 702	5 218	20 815	72 875	2 332	241	42 324	44 897
2020	391 001	10 196	185 379	95 699	316 456	998 731	34 315	3 399	698 121	735 835
1	29 734	715	19 392	5 429	26 561	81 831	2 993	300	51 047	54 340
2	31 646	718	17 430	5 768	26 711	82 273	2 699	241	48 626	51 566
3	41 199	943	7 136	8 230	24 684	82 192	3 135	48	61 031	64 214
4	35 051	889	12 995	9 943	29 484	88 362	3 143	165	54 940	58 248
5	31 422	316	12 676	8 696	23 106	76 216	2 509	405	48 702	51 616
6	26 946	414	12 718	6 817	22 743	69 638	2 224	323	47 513	50 060
7	33 526	655	17 346	9 315	24 816	85 658	2 670	204	61 191	64 065
8	33 638	1 692	17 529	8 470	30 718	92 047	3 218	169	70 880	74 267
9	31 756	960	16 586	8 092	23 910	81 304	2 795	307	60 872	63 974
10	33 305	1 007	17 625	8 623	28 327	88 887	2 602	537	66 551	69 690
11	34 284	1 225	17 889	8 767	29 937	92 102	3 131	465	66 151	69 747
12	28 494	662	16 057	7 549	25 459	78 221	3 196	235	60 617	64 048
2021	395 980	11 010	226 664	100 757	332 569	1 066 980	36 998	4 487	798 622	840 107
1	30 108	960	16 770	9 471	27 031	84 340	2 977	189	74 987	78 153
2	29 067	258	16 094	8 468	23 180	77 067	2 700	243	54 796	57 739
3	34 001	1 156	18 917	8 671	27 733	90 478	3 248	575	72 764	76 587
4	33 645	1 039	18 535	9 496	26 238	88 953	3 269	369	63 477	67 115
5	35 019	1 179	20 469	8 535	29 216	94 418	3 032	407	69 245	72 684
6	31 723	910	20 848	8 222	30 497	92 200	3 113	415	70 245	73 773
7	37 041	878	18 936	9 154	32 650	98 659	2 928	377	62 973	66 278
8	31 923	834	17 885	8 458	30 707	89 807	3 111	356	70 605	74 072
9	33 633	1 156	18 688	7 684	29 357	90 518	2 893	372	67 880	71 145
10	33 029	972	19 638	8 470	25 163	87 272	3 238	391	62 488	66 117
11	35 029	834	19 153	6 528	25 767	87 311	3 588	381	66 941	70 910
12	31 762	834	20 731	7 600	25 030	85 957	2 901	412	62 221	65 534
2022	61 455	1 363	36 598	15 945	53 428	168 789	5 191	751	108 903	114 845
1	32 921	1 094	17 548	8 452	29 144	89 159	2 773	351	61 183	64 307
2	28 534	269	19 050	7 493	24 284	79 630	2 418	400	47 720	50 538

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	29	349	161	62	286	234	300	2	2	1 425
1	12	183	88	34	152	118	164	1	2	754
2	17	166	73	28	134	116	136	1	0	671