

## **Portos do Continente movimentaram 35,5 milhões de toneladas de carga e 1,25 milhões de TEU até maio de 2022**

Nos portos comerciais do Continente, no período de janeiro a maio de 2022, foi registado um movimento, de

- 35,5 milhões de toneladas, que reflete um recuo homólogo face a 2021 de -1,8%; e de
- 1,25 milhões de TEU, o que traduz uma diminuição de -1,3% também comparativamente ao mesmo período do ano anterior, devendo-se, desde já, salientar que a responsabilidade desta diminuição é integralmente imputada ao tráfego de *transshipment*, que evidencia uma quebra homóloga de -11,4% no volume de TEU, anulando o acréscimo de +6,6% apurado no tráfego de contentores com o *hinterland*;

e um movimento de navios traduzido por

- 4003 escalas, que excede o registo verificado no mesmo período de 2021 em +1,8%, e que surge significativamente majorado no seu reflexo em volume de arqueação bruta, atingindo um acréscimo de +17,6%, determinando um aumento de +15,5% na dimensão média.

Nos cinco primeiros meses de 2022 os portos comerciais do Continente observaram um movimento de carga que ultrapassou 35,5 milhões de toneladas, tendo ficado a -651,5 mil toneladas do correspondente registo em 2021, o que traduz um recuo de -1,8%. Este indicador eleva-se, contudo, a -12,8% se a comparação for efetuada com a tonelagem máxima de carga movimentada, observada em 2017 e que ultrapassa o atual valor em cerca de 5,2 milhões de toneladas.

Este desempenho do sistema portuário do Continente é muito influenciado pelo comportamento do mercado de Carga Contentorizada, que é responsável pela quebra mais expressiva observada no período em análise, que atinge um total de -709,5 mil toneladas (mt), a que corresponde um recuo de -4,9%. No entanto, sendo protagonista da quebra mais expressiva, o mercado da Carga Contentorizada não detém a exclusividade dos registos negativos, onde também se incluem os mercados de Outros Granéis Líquidos, com uma diminuição de -202,7 mt, correspondente a -19,4%, de Minérios e de Petróleo Bruto, com quebras respetivas de -119,7 mt (-22,9%) e de -114,8 mt (-2,6%), e ainda, embora com menor significado, de Carga Fracionada e de carga Ro-Ro, que recuam respetivamente -57,6 mt (-2,4%) e -29,1 mt (-3,5%).

É, contudo, importante realçar que a diminuição da tonelagem movimentada de Carga Contentorizada advém da diminuição verificada no segmento do tráfego de *transshipment* que se traduz em -63,5 mil TEU, a que corresponde um recuo de -11,4%, e que anula largamente o acréscimo verificado no segmento de tráfego com o *hinterland*, que se cifra em +47 mil TEU, ou seja, +6,6%, no conjunto dos cinco portos onde o tráfego de contentores se desenvolve com regularidade.

O contributo negativo do mercado dos Outros Granéis Líquidos é repartido por vários portos, com destaque para Leixões e Aveiro, enquanto no dos Minérios e do Petróleo Bruto é Leixões que induz o efeito negativo mais expressivo, derivando o deste último produto

da desativação da refinaria de Matosinhos. Na Carga Fracionada e na carga Ro-Ro é de Setúbal que vem o impacto mais significativo.

Dos mercados com influência positiva no desempenho global destacam-se o de Produtos Agrícolas de Lisboa, que cresce +222,2 mt (+16,3%), dos Outros Granéis Sólidos da Figueira da Foz, com +216 mt (+110,9%), da Carga Contentorizada de Leixões, com +180,1 mt (+6,2%), e da Carga Fracionada de Aveiro, com +144,5 mt (+18,5%).

No topo do *ranking* dos portos que movimentam mais tonelagem de carga continua o porto de Sines com uma quota maioritária absoluta de 53,4%, após recuo de -1,5 pontos percentuais (pp). Na segunda posição mantém-se o porto de Leixões com 17,6% (idêntica à de 2021 mas a -5,4 pp da de 2020), a que seguem Lisboa com 12% (+1,1 pp), Setúbal com 7,3%, Aveiro com 6,8%, Figueira da Foz com 2,4%, Viana do Castelo com 0,4% e Faro com 0,1%.

O comportamento global do sistema portuário resulta, naturalmente, dos comportamentos dos fluxos de embarque e de desembarque, maioritariamente associados às operações de exportação e de importação, mas contendo uma importante quota relativa ao *transshipment*, tendo sido embarcadas 14,4 milhões de toneladas, o que traduz uma diminuição de -1,24 milhões de toneladas, ou -7,9%, e desembarcadas 21,1 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +591,3 mt, ou +2,9%, de onde resulta que os desembarques representem 59,1% do total.

Importa salientar, contudo, que nos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro o rácio de embarque sobre total exhibe valores superiores a 50%, sendo, no período em análise, de 60,1%, 71,2%, 54,7% e 100%, sendo que o volume de carga embarcada por estes portos corresponde a 14,9% do total.

No tráfego de Contentores foram registados 765,8 mil movimentos para um total de 1,25 milhões de TEU (com um rácio de 1,63 TEU por contentor), a que está associada uma quebra global de -16,44 mil TEU, correspondente a -1,3%, que se eleva a -6% se comparado com o valor máximo registado em 2017.

Atendendo a que no tráfego de contentores existem dois segmentos distintos e relevantes, *transshipment* e *hinterland*, é importante salientar que a diminuição referida é da exclusiva responsabilidade do segmento de *transshipment*, representado em cerca de 95% pelo porto de Sines, que regista uma quebra de -63,5 mil TEU, correspondente a um recuo de -11,4%, enquanto no segmento com o *hinterland* se verifica um acréscimo de +47 mil TEU, correspondente a +6,6%.

No total do tráfego de Contentores o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta de 56,2%, sendo, contudo, inferior em -2,5 pp à do período homólogo de 2021 e em -3,4 pp à do valor máximo, apurado em 2017. Nas posições seguintes surgem os portos de Leixões com 24,5% (+1,3 pp), Lisboa com 13% (+1,6 pp), Setúbal com 5,7% (-0,4 pp) e Figueira da Foz com 0,6%.

No segmento de tráfego com o *hinterland* a liderança é assegurada por Leixões com uma quota de 37,3% do total (após recuo de -0,6 pp), seguido de Sines com 31,2% (+1,1 pp), Lisboa com 21,1% (+1,1 pp) e Setúbal com 9,4% (-1,4 pp), sendo de salientar que Sines se aproxima progressivamente de Leixões, com a diferença de quotas a reduzir de 18 pp em 2017 para os atuais 6,1 pp.

No movimento de navios constata-se um notável acréscimo de +1,8%, correspondente a +71 escalas para um total de 4003, surgindo majorado no que respeita ao correspondente volume de arqueação bruta, que cresce +17,6% e eleva a dimensão média dos navios para uma GT de 19,3 mil, superior em +15,5% à apurada no período homólogo de 2021.

Esta variação positiva, quer no número de escalas, quer no volume de arqueação bruta, é fortemente alavancada no porto de Lisboa que registou +175 escalas, traduzindo um acréscimo de +26,8% e onde a arqueação bruta mais do que duplicou, com inegável responsabilidade dos navios de cruzeiro de passageiros, que, por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, não tinham efetuado qualquer escala no período homólogo de 2021, tendo agora sido escalado cerca de 122 vezes por 74 diferentes navios.

A variação positiva de Lisboa foi acompanhada por Portimão (+25 escalas, +625%), Figueira da Foz (+17 escalas, +10,1%) e Faro (+1 escala, +14,3%), sendo sido contrariados por uma diminuição do número de escalas nas restantes portos, a saber, Setúbal (-62 escalas, -8,9%), Douro e Leixões (-32 escalas, -3,1%), Aveiro (-22 ou -4,9%) e Sines (-19 ou -2,3%).

*17 de agosto de 2022*

**Consulte:**

- [Relatório de Acompanhamento do Mercado Portuário relativo a maio de 2022](#)