

Portos do Continente movimentaram 43,2 milhões de toneladas de carga e 1,5 milhões de TEU no primeiro semestre de 2022

A atividade verificada nos portos comerciais do Continente, no primeiro semestre de 2022, é traduzida por um movimento de:

- 43,2 milhões de toneladas, que reflete um recuo homólogo face a 2021 de -1,1%;
- 1,5 milhões de TEU, inferior em -2,4% ao mesmo período do ano anterior, sendo, no entanto, de realçar que este registo se deve a uma retração no tráfego de *transshipment* de -11,2%, anulando o crescimento de +4,5% observado no tráfego com o *hinterland*;

Foi ainda registado um movimento de navios que corresponde a:

- 4863 escalas, ultrapassando em +2,4% o valor do primeiro semestre de 2021, a que está associado um acréscimo de +17,8% no respetivo volume de arqueação bruta, de que resulta um aumento de +15% na dimensão média.

Os portos comerciais do Continente registaram, no primeiro semestre de 2022, um movimento total de 43,2 milhões de toneladas de carga, ficando a -488,6 mil toneladas (mt) ou -1,1% do volume observado no mesmo período de 2021, e ainda a -5,5 milhões de toneladas ou -11,4% do valor máximo, apurado no período homólogo de 2017.

Este desempenho do sistema portuário comercial do Continente é maioritariamente influenciado pelo comportamento do mercado de Carga Contentorizada, que é responsável por uma quebra de -905,2 mt ou -5,2%, devendo, contudo, a influência negativa ser estendida a outros mercados, nomeadamente de Outros Granéis Líquidos, Minérios e Carga Fracionada, que contraem respetivamente -181,1 mt (-14,8%), -117 mt (-19,3%) e -90,9 mt (-3%), .

Atento o facto de no mercado da Carga Contentorizada coexistirem dois segmentos distintos, clarifica-se que o seu registo negativo advém exclusivamente do tráfego de *transshipment*, que atravessa um período de contração traduzido por quebras homólogas mensais sucessivas desde janeiro, que representam um recuo de -11,2% no volume de mil TEU movimentados no primeiro semestre, anulando o efeito do acréscimo de +4,5% apurado no tráfego com o *hinterland*.

Dos mercados que influenciam positivamente o desempenho global do sistema portuário do Continente destaca-se o de Outros Granéis Sólidos cujo movimento excede em +544 mt ou +16,4% o registado no período homólogo de 2021, e o de Produtos Petrolíferos, que cresce +233 mt ou +2,5%.

Na perspetiva do movimento por porto, salienta-se que o porto de Sines, apresentando a quebra mais expressiva, não é o único a registar uma contração no volume de carga movimentada, sendo acompanhado por Setúbal que acusa uma variação negativa de -340,1 mt ou -10%, e ainda por Leixões, que recua ligeiramente -14,5 mt ou -0,2%. Das variações positivas exibidas pelos restantes, merece destaque o porto de Lisboa com +308,3 mt ou +6,4%, a Figueira da Foz com +220,7 mt ou +25,4% e Aveiro com +53,7 mt ou +1,9%.

O topo do *ranking* dos portos, no que respeita à tonelagem de carga movimentada, é ocupado por Sines que detém uma quota maioritária absoluta de 53,8%, inferior, no entanto, em -1,1 pontos percentuais (pp) à homóloga de 2021. Na segunda posição mantém-se o porto de Leixões com 17,4% (-0,2 pp), seguindo-se Lisboa com 11,9% (+0,8 pp), Setúbal com 7,1%, Aveiro com 6,7%, Figueira da Foz com 2,5%, Viana do Castelo com 0,5% e Faro com 0,1%.

Considerando o movimento de carga por fluxos de embarque e de desembarque, associados maioritariamente às operações de exportação e de importação, sem esquecer que ambos contêm uma importante quota relativa ao *transshipment* (que representa cerca de 18% nos embarques e cerca de 13% nos desembarques), assinala-se que foram expedidas 17,6 milhões de toneladas, que traduz uma diminuição de -1,17 milhões de toneladas ou de -6,2%, e recebidas 25,6 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +681,4 mt ou +2,7%.

Tendo presente que, globalmente, a tonelagem da carga desembarcada excede a da carga embarcada e representa 59,3% do total, importa referir que nos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro se verifica uma situação inversa, com este rácio a assumir valores respetivos de 58,8%, 72,4%, 54,3% e 100%.

No tráfego de Contentores processado no primeiro semestre apura-se uma variação negativa de -36,9 mil TEU, para um total de 1,5 milhões de TEU, a que corresponde um recuo homólogo de -2,4%. A responsabilidade deste comportamento é principalmente cometida a Sines, que, detendo uma quota maioritária de 56,3%, regista uma quebra total de -6,8%, sendo esta, por sua vez, da responsabilidade do tráfego de *transshipment* que contrai -11,8% e anula o aumento de +5,5% verificado no tráfego com o *hinterland*.

No *ranking* deste tráfego o porto de Sines é secundado por Leixões, que detém uma quota de 24,4%, seguindo-se Lisboa com 12,9%, Setúbal com 5,6% e Figueira da Foz com 0,7%.

No segmento de tráfego com o *hinterland* a liderança é assegurada por Leixões que mantém uma quota de 37,4%, seguido de Sines com 30,8% (+0,3 pp), Lisboa com 21,2% (+0,9 pp), Setúbal com 9,4% (-1,1 pp) e Figueira da Foz com 1,2% (-0,1 pp).

No que respeita ao movimento de navios, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, sublinha-se que em junho se mantém o registo de variações mensais homólogas positivas, apurando-se para o primeiro semestre um aumento de +116 escalas para um total de 4863 escalas, o que reflete um acréscimo percentual de +2,4%. Por sua vez, o correspondente volume de arqueação bruta reflete uma variação positiva de +17,8%, o que induz um aumento da dimensão média dos navios em +15%, com a GT média a passar de 16,7 mil para 19,2 mil.

Esta variação positiva, quer no número de escalas, quer no volume de arqueação bruta, é fortemente influenciada pelo porto de Lisboa que registou um aumento de +196 escalas, correspondente a +24,7%, e uma arqueação bruta 2,6 vezes superior à homóloga anterior. A causa deste comportamento prende-se naturalmente com a retoma do tráfego de navios de cruzeiro, inexistente no primeiro semestre de 2021 por efeito das medidas de combate à crise pandémica, e que agora registou cerca de 144 escalas efetuadas por 80 diferentes navios. Este mesmo motivo terá induzido igualmente um acréscimo do número de escalas nos portos de Leixões e de Portimão, se bem que o primeiro registou globalmente um

recuo de -9 escalas, enquanto no segundo foi setuplicado o número de escalas, com o registo de um acréscimo de +30 escalas.

Em termos de quotas, destacam-se os portos do Douro e Leixões com 24,7% do total das escalas efetuadas nos portos comerciais do Continente, seguidos de Lisboa e de Sines com 20,3% e 20,2%, respetivamente, Setúbal com 15,8%, Aveiro com 10,6% e a Figueira da Foz com 4,8%.

15 de setembro de 2022