



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

julho, 2023



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias do Continente, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT.
2. Alguns dados, principalmente os relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção posterior. Neste contexto, sublinha-se que o porto de Lisboa não está atualmente a disponibilizar dados da repartição do tráfego de contentores entre *transshipment* e *hinterland*, resultando os valores indicados no relatório de uma chave de imputação com base em histórico anterior.
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à Carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva 2009/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, (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 seu 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).

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	3
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	6
2.1 Movimento Geral de Carga	6
✓ Por Porto	9
✓ Por Tipologia de Carga	11
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	14
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	17
2.2 Movimento Geral de Contentores	18
✓ Tráfego Total (TEU)	18
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	21
2.3 Movimento Geral de Navios	23
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	26
3.1 Movimentação de Carga	26
3.2 Tráfego de Contentores	27
ANEXO	29

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 7,3 milhões de toneladas de carga no mês de julho de 2023, representando uma redução de -10,3% quando comparado com o mês homólogo de 2022, contribuindo para uma quebra de -2,3% no período acumulado de sete meses do corrente ano, cujo total de movimento de carga se cifrou em 50,1 milhões de toneladas (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em julho e acumulado de 2023

Carga movimentada (10 ³ t)					Contentores movimentados (10 ³ TEU)					Navios (N.º de escalas)							
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)			
Viana do Castelo	30	198	0,4%	-21,2%	Leixões	69,9	417,8	24,2%	-3,2%	Viana do Castelo	24	138	2,4%	-12,7%			
Leixões	1.335	8.741	17,4%	-2,0%	Aveiro	1,1	4,6	0,3%		Leixões	219	1.406	24,5%	-1,1%			
Aveiro	384	3.628	7,2%	4,2%	Figueira da Foz	2,0	12,5	0,7%	1,4%	Aveiro	87	519	9,1%	2,2%			
Figueira da Foz	173	1.208	2,4%	-8,2%	Lisboa	40,1	236,1	13,7%	1,0%	Figueira da Foz	39	270	4,7%	-2,5%			
Lisboa	881	6.892	13,7%	11,5%	Setúbal	12,7	93,7	5,4%	-5,0%	Lisboa	178	1.264	22,1%	9,8%			
Setúbal	511	3.852	7,7%	3,6%	Sines	151,7	961,4	55,7%	-4,0%	Setúbal	139	961	16,8%	8,2%			
Sines	3.936	25.552	51,0%	-6,8%	Total	277,5	1.726,0	100,0%	-2,9%	Sines	164	1.124	19,6%	-3,0%			
Faro	5	58	0,1%	30,9%						Faro	1	16	0,3%	60,0%			
Total	7.253	50.129	100,0%	-2,3%						Portimão	3	31	0,5%	-13,9%			
Variação hómologa					Variação hómologa					Variação hómologa							
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022		2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022		2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-9,3%	-8,5%	2,5%	13,8%	-10,3%	Mensal	-9,6%	0,9%	13,8%	1,1%	0,5%	Mensal	-0,7%	-12,1%	-0,6%	6,8%	-1,6%
Acumulado	-4,6%	-11,4%	9,7%	1,0%	-2,3%	Acumulado	-4,0%	-6,4%	16,8%	-1,7%	-2,9%	Acumulado	-2,0%	-12,0%	1,4%	0,9%	2,1%

Ao nível de cada porto e em termos acumulados, releva-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado no porto de Lisboa, de +11,5% (+712 mil toneladas), a que também se associaram os portos de Aveiro, com +4,2% (+147 mil toneladas), e de Setúbal, com +3,6% (+134 mil toneladas), mas que foi contrariado e superado pela quebra de tráfego verificada no porto de Sines, com -6,8% (-1,9 milhões de toneladas), e, numa segunda linha, por Leixões, com -2% (-175 mil toneladas), e Figueira da Foz, com -8,2% (-108 mil toneladas).

A movimentação de carga nos portos de menor dimensão, concretamente, Viana do Castelo e Faro, registou uma quebra de -21,2% no primeiro (-53 mil toneladas) e um incremento no porto algarvio (+14 mil toneladas; +30,9%).

O movimento de contentores caiu -2,9% no período acumulado de 2023, quando comparado com os mesmos sete meses do ano anterior, cifrando-se em 1,7 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com variações negativas nos dois maiores portos que movimentam contentores (Sines e Leixões), apesar de se ter registado uma evolução ligeiramente positiva (+0,5%) no sistema portuário no mês de julho (ver Quadro 1).

Concretamente, em termos acumulados, nos portos de Sines e de Leixões observaram-se as maiores reduções do movimento de contentores, respetivamente, de -4% (-40 mil TEU) e -3,2% (-14 mil TEU), mas que igualmente ocorreu em Setúbal (-5 mil TEU; -5%), registando-se, em contrapartida, uma evolução favorável deste tráfego em Aveiro (+5 mil TEU), Lisboa (+2 mil TEU; +1%) e na Figueira da Foz (+0,2 mil TEU; +1,4%).

Em julho do corrente ano registaram-se 854 escalas de navios no sistema portuário, representando -1,6% que no mês homólogo de 2022, mantendo-se, contudo, um crescimento acumulado nos primeiros sete meses de 2023 de +2,1%, correspondendo a 5 729 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+113 escalas) e de Setúbal (+73 escalas).

Os portos de Viana do Castelo, Leixões, Figueira da Foz, Sines e Portimão tiveram registos acumulados de escalas de navios negativos, tendo todos os restantes portos observado um incremento de escalas no período em análise (ver Quadro 1).

De forma sintética, serão de destacar as seguintes evoluções mais relevantes nos mercados portuários, considerados pelo binómio porto-tipologia de carga movimentada:

- Os acréscimos de movimentação dos Produtos Agrícolas (+567 mil toneladas) em Aveiro e de Outros Granéis Sólidos (+463 mil toneladas; +65,1%) no porto de Lisboa;
- e
- A maior quebra foi observada no mercado do Gás Liquefeito no porto de Sines (-988 mil toneladas; -28,6%), a que se seguiram as reduções de Outros Granéis Sólidos (-586 mil toneladas; -44,9%) e de Outros Granéis Líquidos (-440 mil toneladas; -51,7%), ambas no porto de Aveiro.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que entre janeiro e julho de 2023 foram desembarcadas 30,5 milhões de toneladas, que representam 60,8% do tráfego total, traduzindo um incremento de +0,7%, e embarcadas 19,6 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -6,7%.

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol nos primeiros sete meses de 2023, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho melhor que o homólogo espanhol.

Em Portugal verificou-se uma redução de -2,3% (para um movimento geral de 50,1 milhões de toneladas) relativamente ao período homólogo de 2022, e no conjunto dos portos espanhóis observou-se uma redução de -4%, correspondendo a 311,7 milhões de toneladas, mantendo-se a tendência qualitativa mais favorável de desempenho nacional que se observou nos últimos meses.

No âmbito específico do movimento de contentores, ambos os sistemas portuários observaram evoluções negativas entre janeiro e julho de 2023, quando comparados com o mesmo período do ano anterior, tendo essa penalização sido menos intensa no sistema portuário português (1,7 milhões de TEU), representando uma redução de -2,9%, enquanto no sistema portuário espanhol, que movimentou 9,5 milhões de TEU, a quebra foi de -7,7%.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

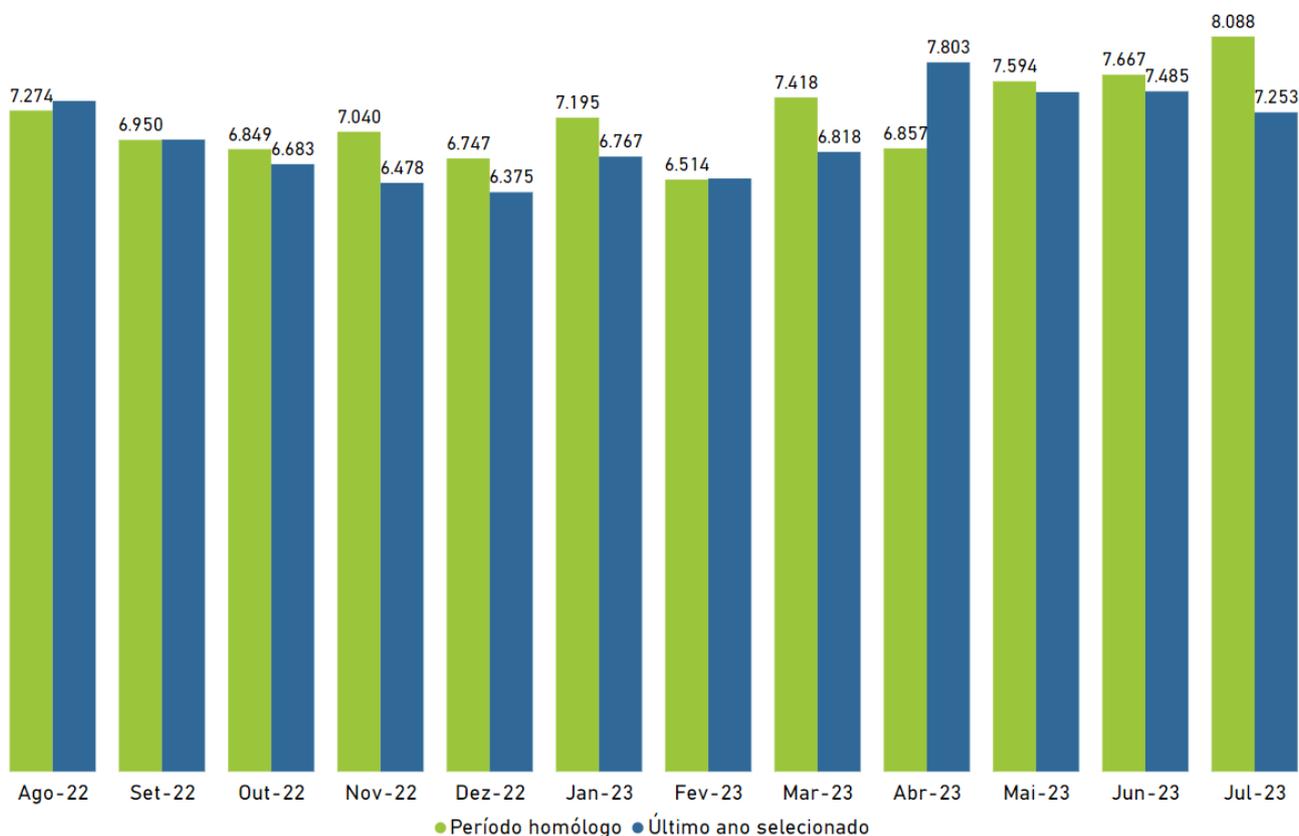
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e julho de 2023, relativamente a:

- Movimento de carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- Movimento geral de contentores, em termos globais e em cada um dos segmentos de tráfego de *transshipment* e com o *hinterland*; e
- Movimento de navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

2.1 Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de julho cifrou-se em 7,3 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -10,3% relativamente ao mês homólogo de 2022, contribuindo para uma quebra de -2,3% nos primeiros sete meses do corrente ano de 2023, cujo total de movimento de carga se cifrou em 50,1 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a julho de 2023 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em julho e acumulado de 2023

Carga movimentada (10³ t)					
Portos	Mensal (10³t)	Acumulado anual (10³t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	30	198	0,4%	-21,2%	
Leixões	1.335	8.741	17,4%	-2,0%	
Aveiro	384	3.628	7,2%	4,2%	
Figueira da Foz	173	1.208	2,4%	-8,2%	
Lisboa	881	6.892	13,7%	11,5%	
Setúbal	511	3.852	7,7%	3,6%	
Sines	3.936	25.552	51,0%	-6,8%	
Faro	5	58	0,1%	30,9%	
Total	7.253	50.129	100,0%	-2,3%	
Variação homóloga					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-9,3%	-8,5%	2,5%	13,8%	-10,3%
Acumulado	-4,6%	-11,4%	9,7%	1,0%	-2,3%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no período de janeiro a julho dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo de -1%, não podendo ser ignorado neste contexto o período pandémico de covid-19 que se viveu, particularmente no biénio 2020-2021, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo (ver Quadro 3).

No que reporta à atividade observada nos dois portos nacionais com maior nível de movimentação, concretamente de Sines e Leixões, parece igualmente oportuno assinalar os seguintes fatores adicionais, para além do já mencionado ambiente pandémico:

- No caso do porto de Sines, com uma evolução média anual no período quase neutra (+0,1%) e sendo o porto nacional com maior quota de mercado (51%), não poderá ser omisso o encerramento das centrais termoelétricas a carvão de São Torpes (Sines) e do Pêgo, cuja importação era efetuada por este porto e que representava, no período 2000-2018, um movimento médio anual de cerca de 5 milhões de toneladas; e
- Em Leixões (-6,8%), terá naturalmente de se considerar o efeito do encerramento da refinaria da GALP em Leça da Palmeira, que era responsável pela quase totalidade do movimento de granéis líquidos no porto em apreço, e apresentando um impacto estimado de quebra de tráfego superior a 5 milhões de toneladas.

Nos restantes portos constatam-se evoluções médias positivas em Aveiro (+3,3%), nitidamente a infraestrutura portuária que mais cresceu nestes últimos cinco anos, na Figueira da Foz (+2,1%) e em Lisboa (+0,8%), registando-se um comportamento inverso nos portos de Viana do Castelo (-4,5%), de Setúbal (-0,6%) e de Faro (-2,8%).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) de janeiro a julho em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
⊕ Viana do Castelo	238	221	214	251	198	0,4 %	224	-4,5 %
⊕ Leixões	11.572	10.197	8.847	8.916	8.741	17,4 %	9.655	-6,8 %
⊕ Aveiro	3.181	2.784	3.323	3.481	3.628	7,2 %	3.279	3,3 %
⊕ Figueira da Foz	1.113	1.125	1.048	1.316	1.208	2,4 %	1.162	2,1 %
⊕ Lisboa	6.687	5.056	5.505	6.180	6.892	13,7 %	6.064	0,8 %
⊕ Setúbal	3.953	3.774	3.894	3.718	3.852	7,7 %	3.838	-0,6 %
⊕ Sines	25.467	23.067	27.942	27.427	25.552	51,0 %	25.891	0,1 %
⊕ Faro	65	89	31	44	58	0,1 %	57	-2,8 %
Total	52.276	46.312	50.803	51.334	50.129	100,0 %	50.171	-1,0 %

✓ Por Porto

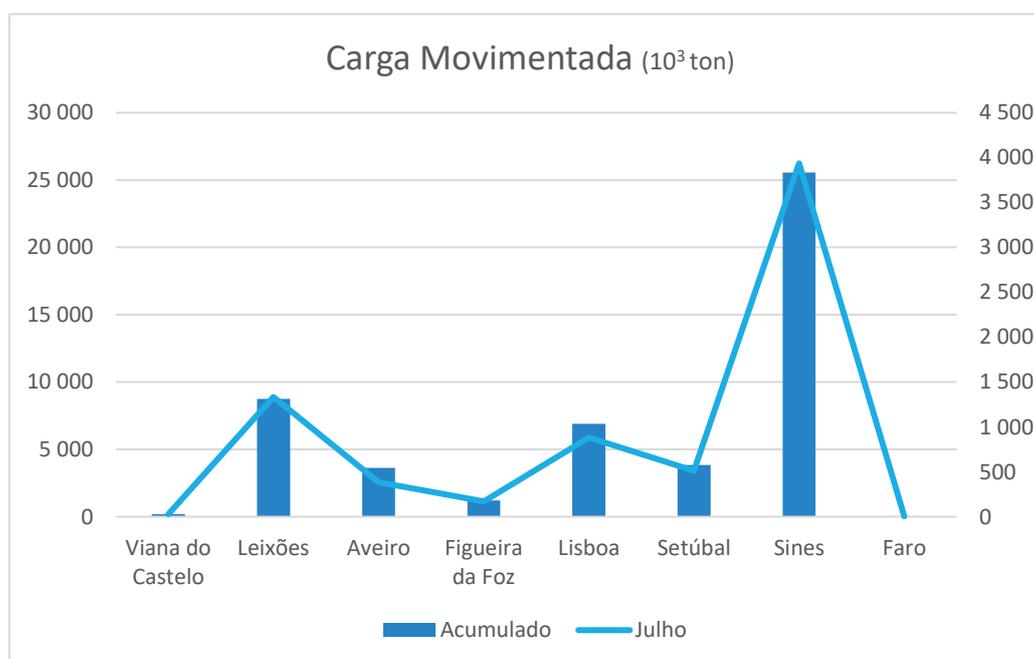
Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (51%), tendo movimentado entre janeiro e julho de 2023, 25,6 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao período homólogo do ano transato -1,9 milhões de toneladas, representando -6,8% (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Leixões apresenta um movimento acumulado de 8,7 milhões de toneladas, mantendo o desempenho negativo (-175 mil toneladas; -2%), sendo que a evolução desfavorável dos dois maiores portos referidos, a que ainda se adita a quebra observada na Figueira da Foz, com um movimento de 1,2 milhões de toneladas (-108 mil toneladas; -8,2%), superou o desempenho positivo dos demais portos relevantes, concretamente:

- Lisboa, com um movimento de 6,9 milhões de toneladas e um crescimento de +11,5% (+712 mil toneladas);
- Aveiro, que movimentou 3,6 milhões de toneladas que corresponde a um incremento de +4,2% (+147 mil toneladas); e
- Setúbal, que atingiu 3,9 milhões de toneladas, crescendo +3,6% (+134 mil toneladas).

Nos portos de menor expressão, ou seja, Viana do Castelo e Faro, com movimentos de, respetivamente, 198 mil toneladas e 58 mil toneladas, observou-se uma quebra de -21,2% (-53 mil toneladas) no primeiro caso e uma evolução positiva de +30,9% (+14 mil toneladas) no porto algarvio.

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em julho e acumulado de 2023



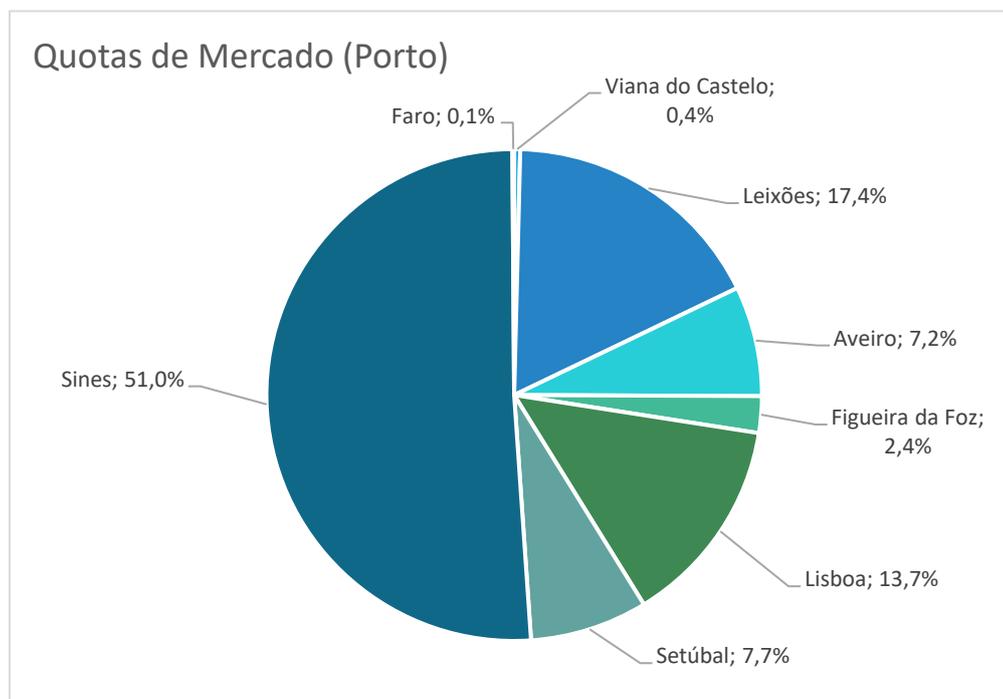
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em julho e acumulado de 2023

Período	Mensal				Acumulado				
	Porto	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)
▲									
⊕ Viana do Castelo	30	0,4%	-25 ●	-46,1%	198	0,4%	-53 ●	-21,2%	
⊕ Leixões	1.335	18,4%	-56 ●	-4,0%	8.741	17,4%	-175 ▼	-2,0%	
⊕ Aveiro	384	5,3%	-199 ▼	-34,2%	3.628	7,2%	147 ●	4,2%	
⊕ Figueira da Foz	173	2,4%	-53 ●	-23,6%	1.208	2,4%	-108 ▼	-8,2%	
⊕ Lisboa	881	12,1%	-171 ▼	-16,3%	6.892	13,7%	712 ●	11,5%	
⊕ Setúbal	511	7,0%	-130 ▼	-20,3%	3.852	7,7%	134 ●	3,6%	
⊕ Sines	3.936	54,3%	-199 ▼	-4,8%	25.552	51,0%	-1.875 ▼	-6,8%	
⊕ Faro	5	0,1%	-1 ●	-12,5%	58	0,1%	14 ●	30,9%	
Total	7.253	100,0%	-835 ▼	-10,3%	50.129	100,0%	-1.205 ▼	-2,3%	

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 51%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (17,4%); Lisboa (13,7%); Setúbal (7,7%), Aveiro (7,2%); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,4%) e Faro (0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2023)



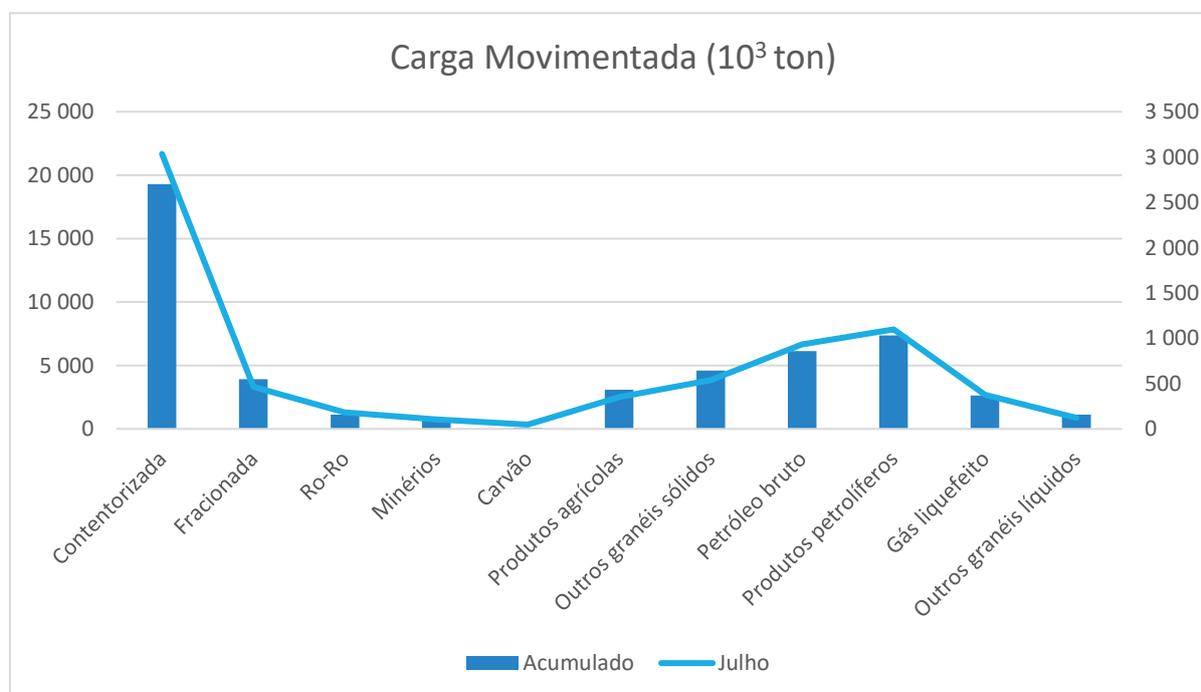
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (38,5%), os Produtos Petrolíferos (14,7%) e o Petróleo Bruto (12,2%), que representam no seu conjunto 65,4% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de -1,6% (-305 mil toneladas), +1,3% (+94 mil toneladas) e +0,6% (+37 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (9,2%), a Carga Fracionada (7,8%), os Produtos Agrícolas (6,2%) e o Gás Liquefeito (5,3%), as quais registaram evoluções negativas na primeira e última tipologia (Outros Granéis Sólidos: -465 mil toneladas e -9,2%; Gás Liquefeito: -901 mil toneladas e -25,5%), e positivas nas outras duas tipologias (Carga Geral Fracionada: +364 mil toneladas e +10,3%; Produtos Agrícolas: +376 mil toneladas e +13,9%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se registou uma evolução positiva nos Minérios (+178 mil toneladas; +31,8%), tendo as restantes registado decréscimos de movimentação, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-455 mil toneladas; -28,7%), Carvão (-100 mil toneladas; -48,6%) e tráfego *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (-27 mil toneladas; -2,4%).

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em julho e acumulado de 2023



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em julho e acumulado de 2023

Período	Mensal				Acumulado			
	Categoria AMT	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)
☐ Carga geral	3.682	50,8%	-151 ▼	-3,9%	24.349	48,6%	32 ●	0,1%
☐ Contentorizada	3.035	41,8%	-22 ●	-0,7%	19.303	38,5%	-305 ▼	-1,6%
☐ Fracionada	464	6,4%	-129 ▼	-21,7%	3.915	7,8%	364 ●	10,3%
☐ Ro-Ro	183	2,5%	-1 ●	-0,6%	1.131	2,3%	-27 ●	-2,4%
☐ Granéis sólidos	1.044	14,4%	-511 ▼	-32,8%	8.531	17,0%	-10 ●	-0,1%
☐ Minérios	104	1,4%	22 ●	26,2%	737	1,5%	178 ●	31,8%
☐ Carvão	48	0,7%	-3 ●	-5,8%	105	0,2%	-100 ●	-48,6%
☐ Produtos agrícolas	353	4,9%	-109 ▼	-23,6%	3.086	6,2%	376 ●	13,9%
☐ Outros granéis sólidos	539	7,4%	-420 ▼	-43,8%	4.602	9,2%	-465 ▼	-9,2%
☐ Granéis líquidos	2.527	34,8%	-173 ▼	-6,4%	17.249	34,4%	-1.226 ▼	-6,6%
☐ Petróleo bruto	932	12,8%	78 ●	9,1%	6.127	12,2%	37 ●	0,6%
☐ Produtos petrolíferos	1.098	15,1%	-43 ●	-3,8%	7.357	14,7%	94 ●	1,3%
☐ Gás liquefeito	376	5,2%	-64 ●	-14,6%	2.632	5,3%	-901 ▼	-25,5%
☐ Outros granéis líquidos	121	1,7%	-143 ▼	-54,2%	1.133	2,3%	-455 ▼	-28,7%
Total	7.253	100,0%	-835 ▼	-10,3%	50.129	100,0%	-1.205 ▼	-2,3%

▼ < -100 ● -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte nos primeiros sete meses de 2023:

- A categoria da Carga Geral totalizou 24,3 milhões de toneladas, tendo observado uma evolução positiva muito ligeira (+32 mil toneladas; +0,1%), essencialmente pelo crescimento da Carga Fracionada de +10,3% (+364 mil toneladas), para um total de 3,9 milhões de toneladas, para o qual contribuiu a evolução positiva verificada nos portos de Aveiro (+127 mil toneladas; +9,6%), de Leixões (+97 mil toneladas; +13,5%), de Setúbal (+89 mil toneladas; +12,4%), da Figueira da Foz (+33 mil toneladas; +5,8%) e de Lisboa (+30 mil toneladas; +30,1%).

Por sua vez, o movimento de Carga Contentorizada, que somou 19,3 milhões de toneladas, registou uma quebra de -1,6% (-305 mil toneladas), essencialmente como consequência dos decréscimos observados nos portos de Sines (-314 mil toneladas; -2,6%), de Leixões (-140 mil toneladas; -3,3%), e de, mas também, numa dimensão mais baixa, em Setúbal (-38 mil toneladas; -3,8%) e na Figueira da Foz (-34 mil toneladas; -37,2%).

Ainda na Carga Contentorizada, o porto de Lisboa registou um crescimento de +7,3% (+170 mil toneladas), sendo igualmente de assinalar o movimento de 51 mil toneladas em Aveiro, em contraponto com o período homólogo de 2022 onde neste porto não tinha sido movimentada qualquer carga em contentores.

No tráfego Ro-Ro observou-se uma redução de -2,4% (-27 mil toneladas), totalizando 1,1 milhões de toneladas, tendo por base a quebra de -10% verificada no porto de Leixões (-89 mil toneladas), parcialmente compensada por Setúbal (+56 mil toneladas; +23,7%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 8,5 milhões de toneladas, decresceram muito ligeiramente (-10 mil toneladas; -0,1%), tendo por base principalmente a perda de carga nos Outros Granéis Sólidos, com um movimento de 4,6 milhões de toneladas, representando uma diminuição de -9,2% (-465 mil toneladas), originária nas reduções constatadas nos portos de Aveiro (-586 mil toneladas; -44,9%), de Leixões (-232 mil toneladas; -23,3%), da Figueira da Foz (-107 mil toneladas; -16,3%) e de Viana do Castelo (-46 mil toneladas; -45,5%), apenas parcialmente compensadas pelos incrementos observados em Lisboa (+463 mil toneladas; +65,1%) e Setúbal (+32 mil toneladas; +2,9%).

A maior parte da quase compensação na categoria dos Granéis Sólidos foi efetuada pelos Produtos Agrícolas que, com um movimento de 3,1 milhões de toneladas, cresceram +13,9% (+376 mil toneladas), particularmente nos portos de Aveiro (+567 mil toneladas) e de Setúbal (+53 mil toneladas; +420,3%), assinalando-se no entanto a quebra observada deste tráfego no porto de Lisboa (-226 mil toneladas; -9,8%).

Também, os Minérios colaboraram nessa quase compensação, com um movimento associado de 737 mil toneladas, registando um incremento de tráfego de +31,8% (+178 mil toneladas), principalmente em Leixões (+140 mil toneladas; +59%), mas que se estendeu também a Setúbal (+38 mil toneladas; +11,7%).

Ainda nesta categoria de carga, assinala-se a redução de -48,6% (-100 mil toneladas) verificada na movimentação de Carvão que apenas totalizou 105 mil toneladas no sistema portuário, movimentadas exclusivamente no porto de Setúbal;

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 17,2 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -6,6% (- 1,2 milhões de toneladas), a maior quebra ocorreu no Gás Liquefeito, cujo total de 2,6 milhões de toneladas representa um decréscimo de -25,5% (-901 mil toneladas), essencialmente pela diminuição de movimentação no porto de Sines (-988 mil toneladas; -28,6%), a que se associou também uma diminuição do movimento dos Outros Granéis Líquidos que, com um total de 1,1 milhões de toneladas, apresentaram uma redução de -28,7% (-455 mil toneladas), essencialmente com origem em Aveiro (-440 mil toneladas; -51,7%) e Sines (-224 mil toneladas; -57%) e em que o incremento observado em Lisboa (+237 mil toneladas; +113,8%), não foi suficiente para contrabalançar.

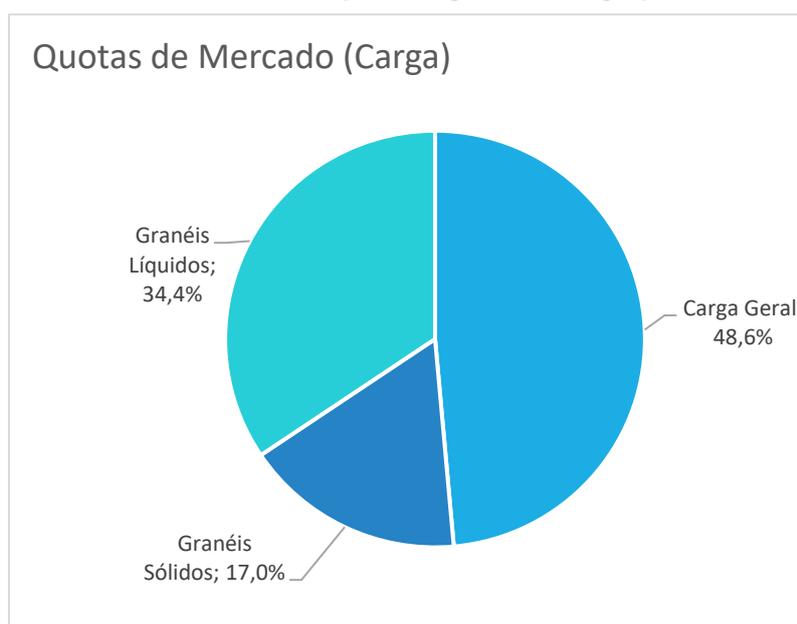
Os Produtos Petrolíferos, totalizando 7,4 milhões de toneladas, registaram um crescimento de +1,3% (+94 mil toneladas), particularmente com suporte nos incrementos observados em Aveiro (+338 mil toneladas), Leixões (+110 mil toneladas; +8,8%) e Lisboa (+37 mil toneladas; +6,8%), mitigados pela quebra constatada em Sines (-380 mil toneladas; -7%).

Finalmente, no Petróleo Bruto, com um movimento global de 6,1 milhões de toneladas, constatou-se um crescimento de +0,6% (+37 mil toneladas), com base no incremento no porto de Sines (+56 mil toneladas; +0,9%), parcialmente mitigado por Leixões (-19 mil toneladas; -52,1%).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 48,6% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 34,4% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Acumulado/2023)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2023)

Porto / Categoria	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais Porto	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)
Viana do Castelo	104	0,4%	80	0,9%	14	0,1%	198	0,4%
Leixões	5 783	23,8%	1 499	17,6%	1 458	8,5%	8 741	17,4%
Aveiro	1 502	6,2%	1 287	15,1%	840	4,9%	3 628	7,2%
Figueira da Foz	660	2,7%	548	6,4%	0	0,0%	1 208	2,4%
Lisboa	2 619	10,8%	3 248	38,1%	1 025	5,9%	6 892	13,7%
Setúbal	2 080	8,5%	1 631	19,1%	141	0,8%	3 852	7,7%
Sines	11 598	47,6%	183	2,1%	13 771	79,8%	25 552	51,0%
Faro	3	0,0%	55	0,6%	0	0,0%	58	0,1%
Totais Categoria	24 349	48,6%	8 531	17,0%	17 249	34,4%	50 129	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 27 mercados, no valor global de +2,9 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 28 mercados representando -4,1 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário comparativamente com o período equivalente de 2022 de -1,2 milhões de toneladas, ou seja, -2,3%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado /2023)

Carga \ Porto	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Carga geral	104	-13,4%	5 783	-2,2%	1 502	13,4%	660	0,9%	2 619	8,3%	2 080	5,4%	11 598	-2,6%	3		24 349	0,1%
Contentorizada			4 164	-3,3%	51		58	-37,2%	2 489	7,3%	979	-3,8%	11 562	-2,6%			19 303	-1,6%
Fracionada	104	-13,4%	814	13,5%	1 451	9,6%	594	5,8%	129	30,1%	809	12,4%	10	15,7%	3		3 915	10,2%
Ro-Ro			806	-9,9%			8				291	23,7%	26	-6,1%			1 131	-2,3%
Granéis sólidos	80	-29,7%	1 499	-7,5%	1 287	-1,5%	548	-16,3%	3 248	7,9%	1 631	3,1%	183	-12,3%	55	24,1%	8 531	-0,1%
Minérios			378	58,9%							359	11,7%					737	31,8%
Carvão											105	-40,9%		-100,0%			105	-48,6%
Produtos agrícolas	24	108,2%	354	-7,7%	567				2 072	-9,8%	66	420,3%	2			-100,0%	3 086	13,9%
Outros granéis sólidos	55	-45,5%	767	-23,2%	720	-44,9%	548	-16,3%	1 176	65,1%	1 101	2,9%	181	-0,6%	55	30,9%	4 602	-9,2%
Granéis líquidos	14	-19,7%	1 458	5,7%	840	-1,3%	0	-100,0%	1 025	36,5%	141	-13,4%	13 771	-10,0%	0		17 249	-6,6%
Petróleo bruto			18	-51,6%									6 109	0,9%			6 127	0,6%
Produtos petrolíferos	14	-19,7%	1 354	8,8%	338				579	6,8%	44	-14,2%	5 029	-7,0%			7 357	1,3%
Gás liquefeito			77	-6,1%	91								2 465	-28,6%			2 632	-25,5%
Outros granéis líquidos			9	-44,8%	411	-51,7%		-100,0%	446	113,8%	98	-13,0%	169	-57,0%			1 133	-28,7%
Total Geral	198	-21,2%	8 741	-2,0%	3 628	4,2%	1 208	-8,2%	6 892	11,5%	3 852	3,6%	25 552	-6,8%	58	30,9%	50 129	-2,3%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (38,5%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou uma redução de -1,6%, particularmente pela redução deste tráfego nos mercados de Sines, Leixões, Setúbal e Figueira da Foz, tendo apenas sido registadas evoluções favoráveis em Lisboa e Aveiro.

A Carga Fracionada, que representa 7,8% do movimento do sistema portuário, tem a sua maior expressão em Aveiro, onde atingiu 1,5 milhões de toneladas, pese embora tenha sido movimentada em todos os portos, tendo observado incrementos em todos os mercados portuários com exceção de Viana do Castelo, saldando num crescimento global de +10,2%.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,3%, é particularmente relevante no porto de Leixões que condicionou a evolução negativa global (-2,3%), ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal e Sines onde se observaram, respetivamente, um incremento e uma redução de movimentação comparativamente com janeiro a julho de 2022.

Os Minérios, com uma expressão de 1,5% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram crescimentos nos mercados associados aos portos de Leixões e de Setúbal, originando uma evolução positiva deste segmento de tráfego de +31,8%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando uma quebra global de -48,6%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,2% do tráfego total, foram movimentados em todos os portos, excluindo a Figueira da Foz e Faro, e apresentaram uma evolução favorável global de +13,9%, com base principalmente nos crescimentos verificados nos portos de Aveiro e de Setúbal.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 9,2% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -9,2%, essencialmente pela redução de movimento nos vários portos, com exceção de Lisboa, Setúbal e Faro, cujo incremento de tráfego não foi suficiente para contrabalançar as perdas verificadas nas outras infraestruturas portuárias.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,2% do movimento total, registou um crescimento de +0,6%, tendo essencialmente por base o incremento deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,7% do movimento de carga no sistema portuário, incrementaram em +1,3% a sua movimentação relativamente aos primeiros sete meses de 2022, com suporte nos incrementos verificados em Aveiro, Leixões e Lisboa, e quebra de tráfego fundamentalmente em Sines, e apoiada, em muito menor expressão, por Setúbal e Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,3%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Leixões e Aveiro, tendo verificado uma redução de -25,5%, essencialmente pela quebra verificada em Sines.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 2,3% do sistema portuário, constatou-se uma redução de -28,7%, principalmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Aveiro e Sines, e cuja evolução favorável em Lisboa não foi suficiente para compensar.

Em anexo apresentam-se quadros com os desempenhos observados nos vários mercados em função do tipo de carga por porto.

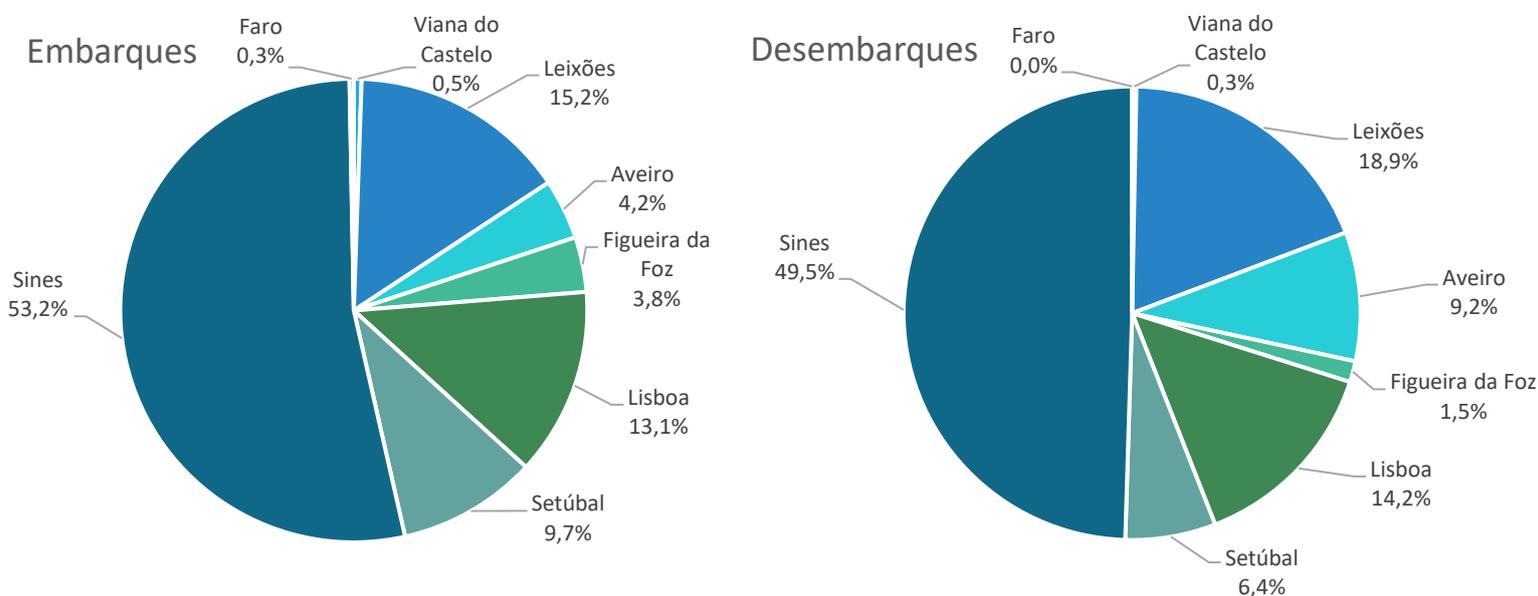
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado nos primeiros sete meses de 2023, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,8% do movimento portuário e registou um total de 30,5 milhões de toneladas, o que se traduz num crescimento de +0,7% (+205 mil toneladas) relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 19,6 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -6,7% (-1,4 milhões de toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2023)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Acumulado/2023)

Porto \ Fluxo	Jan-Jul / 2023 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	106	92	53,4%	46,6%	-48	-31,2%	-5	-5,3%
Leixões	2 975	5 766	34,0%	66,0%	-197	-6,2%	22	0,4%
Aveiro	824	2 804	22,7%	77,3%	-241	-22,6%	388	16,1%
Figueira da Foz	752	456	62,2%	37,8%	-180	-19,4%	72	18,8%
Lisboa	2 569	4 323	37,3%	62,7%	171	7,1%	541	14,3%
Setúbal	1 899	1 953	49,3%	50,7%	-50	-2,5%	184	10,4%
Sines	10 453	15 100	40,9%	59,1%	-878	-7,8%	-996	-6,2%
Faro	58	0	100,0%		14	30,9%		
Total Geral	19 636	30 493	39,2%	60,8%	-1 410	-6,7%	205	0,7%

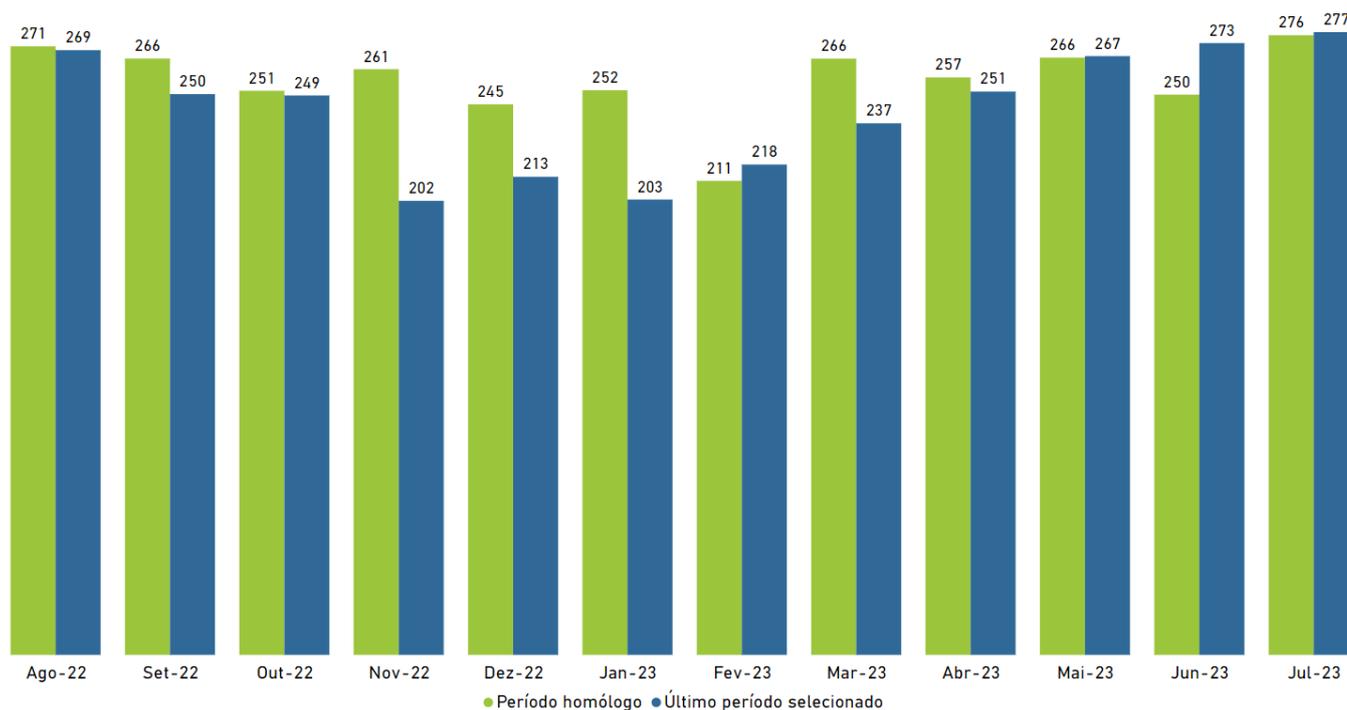
2.2 Movimento Geral de Contentores

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, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 38,5%, e ainda parte da quota de 2,3% relativa à carga Ro-Ro, o que justifica uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU, quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transshipment*.

✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado entre janeiro e julho de 2023 um movimento de 1,7 milhões de TEU, ou seja, um decréscimo de -2,9% (-51 mil TEU) relativamente ao período equivalente de 2022, assinalando-se, contudo, que especificamente no mês de julho de 2023 constatou-se um crescimento de +0,5% (+mil TEU) relativamente ao mesmo mês do ano anterior, com o manuseamento de 277 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a julho de 2023 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em julho e acumulado de 2023

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	69,9	417,8	24,2%	-3,2%
Aveiro	1,1	4,6	0,3%	
Figueira da Foz	2,0	12,5	0,7%	1,4%
Lisboa	40,1	236,1	13,7%	1,0%
Setúbal	12,7	93,7	5,4%	-5,0%
Sines	151,7	961,4	55,7%	-4,0%
Total	277,5	1.726,0	100,0%	-2,9%

Variação hómologa					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-9,6%	0,9%	13,8%	1,1%	0,5%
Acumulado	-4,0%	-6,4%	16,8%	-1,7%	-2,9%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente às quebras observadas nos portos de Sines (-40 mil TEU; -4%) e de Leixões (-14 mil TEU; -3,2%), que manusearam, respetivamente, 961 mil TEU e 418 mil TEU, relevando que se trata dos dois portos com maior quota de mercado neste tipo de tráfego (Sines: 55,7%; Leixões: 24,2%), mas também, em menor proporção, à redução observada no porto de Setúbal (-5 mil TEU; -5%).

Em contrapartida, os portos de Lisboa e da Figueira da Foz, que movimentaram, respetivamente, 236 mil TEU e 12 mil TEU, observaram crescimentos de +1% (+ 2 mil TEU), no primeiro caso, e de +1,4% (+0,2 mil TEU) no segundo caso.

Será de assinalar que o valor acumulado negativo de variação do tráfego de contentores no sistema portuário (-2,9%) representa uma recuperação expressiva face ao primeiro trimestre (-9,6%) e cuja melhoria tem sido progressiva de mês para mês, desde então, refletindo o comportamento dos principais portos que movimentam contentores – Sines, Leixões e Lisboa – que têm vindo a recuperar gradualmente o tráfego observado no ano anterior, tendo inclusivamente, no caso particular do porto de Lisboa, sido já invertida a anterior tendência negativa.

Pese embora os portos de Sines e de Leixões ainda registem um valor acumulado negativo, a sua expressão é mais favorável do que o que se registava no final do primeiro trimestre, onde estes portos apresentavam desempenhos de, respetivamente, -5,7% e -15,2%, tendo atualmente reduzido essa variação acumulada respeitante ao período análogo de 2022, para, -3,2% em Leixões e -4% em Sines, conforme já identificado anteriormente.

Por sua vez, o porto de Aveiro tem vindo a registar continuamente no corrente ano movimento de contentores, ao contrário do que se verificou nos primeiros sete meses de 2022, sem registo deste tipo de tráfego.

Em contrapartida, o porto de Setúbal tem vindo a observar um agravamento no desempenho acumulado do tráfego de contentores, na medida em que no primeiro trimestre verificava uma evolução favorável, tendo entretanto passado para um desempenho negativo que se tem vindo a incrementar no corrente ano.

No porto da Figueira da Foz, pese embora se observe ainda uma evolução acumulada positiva, a mesma tem vindo a reduzir-se progressivamente desde o primeiro trimestre.

Se analisarmos os primeiros sete meses dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência ligeiramente crescente (+1,1%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Lisboa e da Figueira da Foz, a que acresce o facto deste quinquénio incluir o período agudo da pandemia de covid-19, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo, naturalmente restringindo uma maior dinâmica do mercado portuário de contentores.

Assinale-se que, à quebra anteriormente verificada no porto de Lisboa, e atualmente em recuperação, não poderá ser omissa o clima de instabilidade laboral que se constatou em anos anteriores deste período de cinco anos nesse porto (ver Quadro 10).

Poderá ainda referenciar-se que a elevada variação média anual entre janeiro e julho identificada no porto de Aveiro se deve ao facto de apenas recentemente se ter começado a observar o movimento de contentores nessa infraestrutura portuária.

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) de janeiro a julho em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,1	0,0					0,0	-100,0%
Leixões	410,5	409,5	417,1	431,4	417,8	24,2%	417,3	0,4%
Aveiro	0,0	0,0			4,6	0,3%	0,9	352,0%
Figueira da Foz	12,8	9,2	12,6	12,3	12,5	0,7%	11,9	-0,5%
Lisboa	272,0	160,6	209,4	233,7	236,1	13,7%	222,4	-3,5%
Setúbal	84,5	95,1	106,5	98,6	93,7	5,4%	95,7	2,6%
Sines	874,6	873,5	1.062,9	1.001,5	961,4	55,7%	954,8	2,4%
Total	1.654,6	1.548,0	1.808,5	1.777,5	1.726,0	100,0%	1.702,9	1,1%

✓ Tráfego com o *Hinterland* e em *Transshipment* (TEU)

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além de uma observação global, uma breve análise em cada um dos referidos segmentos, particularmente o das operações com o *hinterland*, que mede o pulso da economia, no que respeita às transações efetuadas, quer no mercado nacional, quer no mercado internacional (ver Quadro 11).

Quadro 11 – Contentores movimentados para o *hinterland* e em *transshipment* (Acumulado/2023)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	385	92,1%	41,9%	-3,1%	33	7,9%	4,1%	-4,1%	418
Aveiro	5	100,0%	0,5%		0	0,0%	0,0%		5
Figueira da Foz	12	100,0%	1,4%	1,4%	0	0,0%	0,0%		12
Lisboa	233	98,7%	25,4%	1,4%	3	1,3%	0,4%	-18,9%	236
Setúbal	59	63,1%	6,4%	-7,7%	35	36,9%	4,3%		94
Sines	223	23,2%	24,4%	-31,7%	738	76,8%	91,3%	9,4%	961
Total Geral	917	53,1%	100,0%	-11,0%	809	46,9%	100,0%	8,2%	1 726

O volume de TEU movimentado entre janeiro e julho de 2023 em operações *transshipment* (809 mil TEU) corresponde a 46,9% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines em que atinge uma proporção de 76,8%, ocorrendo ainda nos portos de Setúbal, Leixões e Lisboa*, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 36,9%, 7,9% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 91,3%, a que se seguem os portos de Setúbal (4,3%), Leixões (4,1%), e Lisboa (0,4%).

O movimento de contentores com o *hinterland* (917 mil TEU), que apresenta uma proporção geral de 53,1%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 41,9%, a que se seguem os portos Lisboa com 25,4% e de Sines com 24,4%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal com 6,4% e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro com quotas residuais de, respetivamente, 1,4% e 0,5%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 23,2%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 60% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e em Aveiro.

* Os valores de repartição dos tráfegos entre o *hinterland* e o *transshipment* no porto de Lisboa foram estimados com base em histórico anterior, em face da não disponibilização atual destes dados pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A..

2.3 Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou no mês de julho, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 854 escalas de navios, o que representa uma redução de -1,6% em relação ao mês homólogo de 2022, mantendo-se, contudo, um crescimento acumulado entre janeiro e julho de 2023 de +2,1%, correspondendo a 5 729 escalas (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a julho de 2023 e períodos homólogos



Quadro 12 – Escalas de navios em julho e acumulado de 2023

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
Viana do Castelo	24	138	2,4%	-12,7%	
Leixões	219	1.406	24,5%	-1,1%	
Aveiro	87	519	9,1%	2,2%	
Figueira da Foz	39	270	4,7%	-2,5%	
Lisboa	178	1.264	22,1%	9,8%	
Setúbal	139	961	16,8%	8,2%	
Sines	164	1.124	19,6%	-3,0%	
Faro	1	16	0,3%	60,0%	
Portimão	3	31	0,5%	-13,9%	
Total	854	5.729	100,0%	2,1%	
Varição hómologa					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-0,7%	-12,1%	-0,6%	6,8%	-1,6%
Acumulado	-2,0%	-12,0%	1,4%	0,9%	2,1%

Analisando os primeiros sete meses dos últimos cinco anos, observa-se uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-2,1%), o que foi influenciado significativamente pelo período pandémico de covid-19, em especial no biénio 2020-2021, que neste caso particular das escalas de navios, penalizou peculiarmente os portos que são escalados por navios de cruzeiro oceânico, com especial impacto nos portos de Lisboa, de Leixões e de Portimão (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios de janeiro a julho em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ^{^3} t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	123	114	152	158	138	2,4 %	114	2,9 %
Leixões	1.529	1.431	1.427	1.422	1.406	24,5 %	1.097	-2,1 %
Aveiro	607	569	631	508	519	9,1 %	440	-3,8 %
Figueira da Foz	267	276	248	277	270	4,7 %	212	0,3 %
Lisboa	1.462	984	918	1.151	1.264	22,1 %	815	-3,6 %
Setúbal	933	916	1.012	888	961	16,8 %	697	0,7 %
Sines	1.248	1.162	1.157	1.159	1.124	19,6 %	881	-2,6 %
Faro	18	24	9	10	16	0,3 %	10	-2,9 %
Portimão	40	5	6	36	31	0,5 %	18	-6,2 %
Total	6.227	5.481	5.560	5.609	5.729	100,0 %	4.284	-2,1 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,5% e totalizando 1 406 escalas entre janeiro e julho de 2023, o que representou uma quebra de movimentação de -1,1% relativamente ao período homólogo de 2022, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 264 (+9,8%) e 1 124 (-3%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22,1% e 19,6%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou um acréscimo de +10,5%, atingindo 120,9 milhões, com mais destaque, no caso dos portos de maior dimensão, no porto de Sines (+15,3%), cuja dimensão média de navio cresceu +18,8%, contribuindo igualmente para o incremento deste parâmetro médio no sistema portuário para 21,1 mil (+8,2%) (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (45,6%), totalizando 55,1 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 49,1 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios, ou seja, o porto de Lisboa (com dimensão média de navios de 21,8 milhões).

Poderá ainda sublinhar-se o crescimento conjunto da arqueação bruta acumulada e da dimensão média dos navios, juntamente com Sines, nos portos de Aveiro, de Leixões e de Lisboa, sendo que os únicos portos que observaram reduções, de forma conjunta, nestes dois parâmetros, foram os de Viana do Castelo e da Figueira da Foz.

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Acumulado/2023)

Porto \ Navios	Jan - Jul / 2023			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	138	576	4,2	2,4%	0,5%	-12,7%	-19,6%	-7,9%
Leixões	1 406	19 726	14,0	24,5%	16,3%	-1,1%	4,7%	5,9%
Aveiro	519	3 482	6,7	9,1%	2,9%	2,2%	19,8%	17,3%
Figueira da Foz	270	947	3,5	4,7%	0,8%	-2,5%	-4,4%	-1,9%
Lisboa	1 264	27 530	21,8	22,1%	22,8%	9,8%	10,0%	0,2%
Setúbal	961	12 803	13,3	16,8%	10,6%	8,2%	3,6%	-4,3%
Sines	1 124	55 138	49,1	19,6%	45,6%	-3,0%	15,3%	18,8%
Portimão	31	657	21,2	0,5%	0,5%	-13,9%	-7,2%	7,7%
Faro	16	39	2,4	0,3%	0,0%	60,0%	25,9%	-21,3%
Total Geral	5 729	120 897	21,1	100,0%	100,0%	2,1%	10,5%	8,2%

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Para uma apreciação mais realista do desempenho dos portos comerciais do continente no que respeita à atividade de movimentação de carga, é importante a contextualização com os portos espanhóis, com os quais partilham significativa área de *hinterland* e se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas e, particularmente, no domínio dos contentores.

Com este objetivo, apresenta-se neste ponto um breve *benchmarking* entre o desempenho dos portos nacionais e dos portos de Espanha, por tipologia de acondicionamento da carga e contentores (por comparação com a informação que é disponibilizada no [Portal do Puertos del Estado](#)).

3.1 Movimentação de Carga

A informação disponibilizada no [Portal do Puertos del Estado](#) sustenta uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha entre janeiro e julho de 2023, de -4%, que se pode comparar com um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um nível de movimentação acumulado inferior aos primeiros sete meses de 2022 em -2,3%, mantendo a tendência qualitativa mais favorável de desempenho nacional que se observou nos últimos meses (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2023)

Sistema Portuário	Jan - Jul / 2023							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	24 349	0,1%	8 531	-0,1%	17 249	-6,6%	50 129	-2,3%
Espanha	154 566	-5,5%	54 491	2,0%	102 615	-4,6%	311 672	-4,0%

Contudo, os portos espanhóis movimentaram nesse período 311,7 milhões de toneladas, ou seja 6,2 vezes mais que o sistema portuário nacional (50,1 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,9 no que reporta ao Produto Interno Produto.

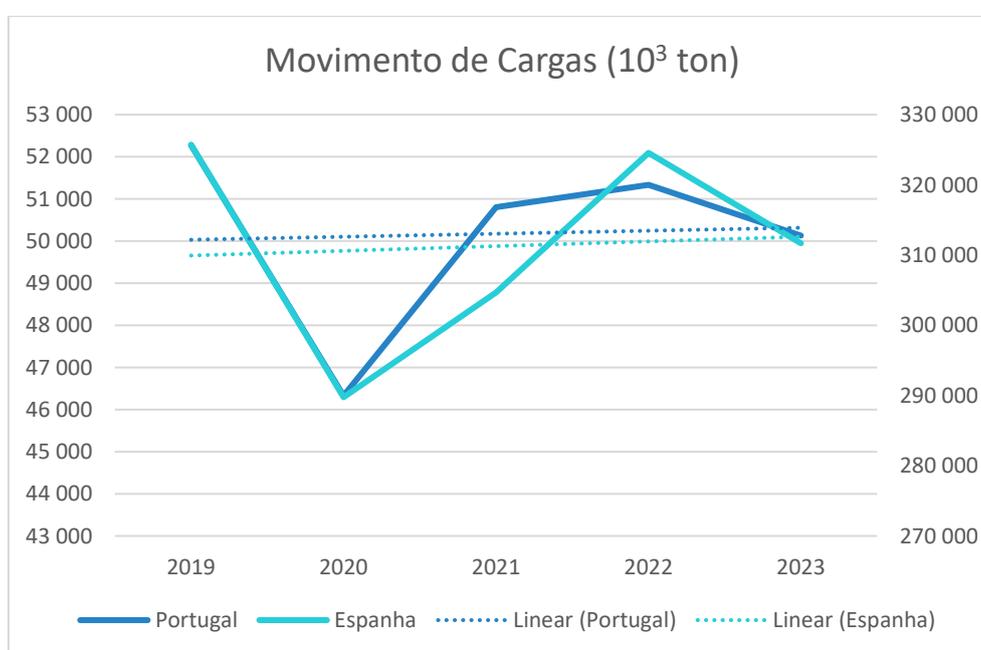
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou um incremento muito ligeiro (+0,1%), tendo, no caso de Espanha se verificado uma quebra de -5,5%, ilustrando um melhor desempenho dos portos nacionais nesta categoria de carga;

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal foi pior que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional se verificou um decréscimo de movimento muito ligeiro (-0,1%) e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias cresceu +2%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação volta a ser mais favorável para o sistema portuário espanhol que registou uma redução de -4,6%, por comparação com a quebra de -6,6% verificada no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros sete meses dos últimos cinco anos, poderá observar-se que ambos os sistemas portuários perderam aproximadamente 4% do tráfego relativamente ao início do período (ver Gráfico 9).

Gráfico 9 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Jul)



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se igualmente um desempenho menos penalizante do sistema portuário nacional que, embora registando uma redução de -2,9% entre janeiro e julho de 2023, totalizando 1,7 milhões de TEU, se compara com a quebra de -7,7% dos portos espanhóis que movimentaram 9,5 milhões de TEU (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2023)

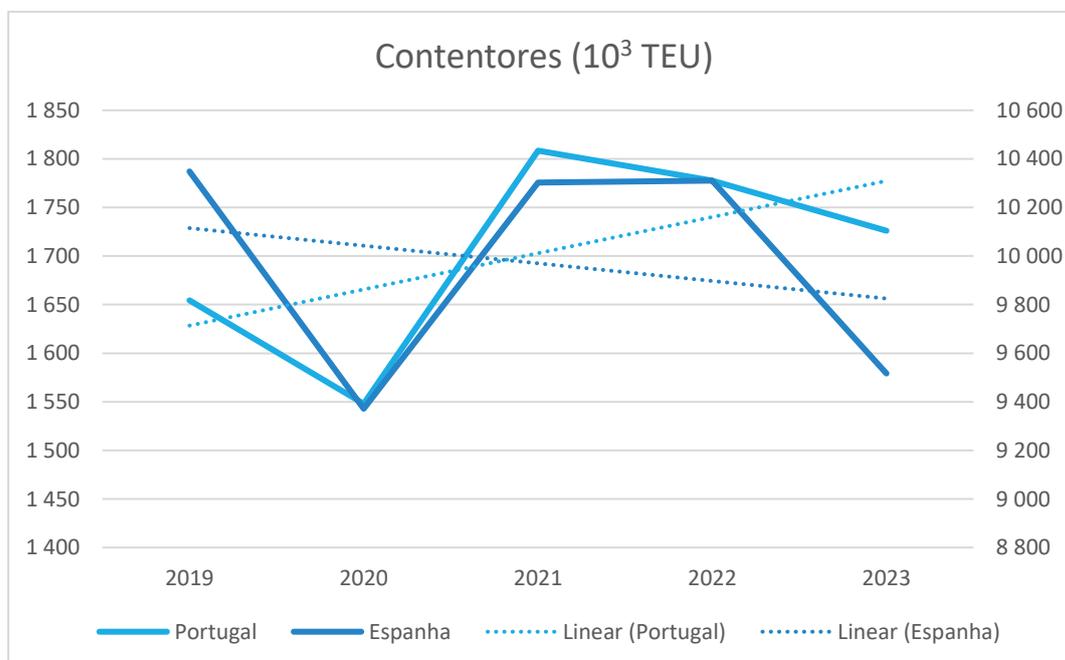
Sistema Portuário	Jan - Jul / 2023 mil TEU	Variação (%)
Portugal	1 726	-2,9%
<i>Hinterland</i>	917	-11,0%
<i>Transshipment</i>	809	8,2%
Espanha	9 516	-7,7%
<i>Hinterland</i>	4 673	-5,3%
<i>Transshipment</i>	4 843	-9,9%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registam uma redução de tráfego com o *hinterland*, sendo de maior expressão em Portugal (-11%) do que em Espanha (-5,3%).

Ao contrário, no caso do tráfego de *transshipment*, o sistema portuário português cresceu +8,2% nos primeiros sete meses de 2023 quando comparado com o período análogo do ano anterior, enquanto os portos espanhóis observaram no seu conjunto uma quebra de -9,9%.

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários entre janeiro e julho desde 2019, os portos nacionais ganharam +4,3%% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou uma quebra de -8% (ver Gráfico 10).

Gráfico 10 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Jul)



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Jul. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 035	-22	-0,7%	19 303	100,0% 38,5%	-305	-1,6%
Viana do Castelo					0,0%	0	
Leixões	681	45	7,1%	4 164	21,6%	-140	-3,3%
Aveiro	7	7		51	0,3%	51	
Figueira da Foz		-15	-100,0%	58	0,3%	-34	-37,2%
Lisboa	428	60	16,2%	2 489	12,9%	170	7,3%
Setúbal	129	-15	-10,3%	979	5,1%	-38	-3,8%
Sines	1 790	-104	-5,5%	11 562	59,9%	-314	-2,6%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	464	-129	-21,7%	3 915	100,0% 7,8%	364	10,3%
Viana do Castelo	14	-13	-49,1%	104	2,7%	-16	-13,4%
Leixões	140	-24	-14,9%	814	20,8%	97	13,5%
Aveiro	110	-57	-34,0%	1 451	37,1%	127	9,6%
Figueira da Foz	80	-7	-8,0%	594	15,2%	33	5,8%
Lisboa	32	13	69,6%	129	3,3%	30	30,1%
Setúbal	88	-39	-30,9%	809	20,7%	89	12,4%
Sines	1	-1	-67,3%	10	0,3%	1	15,7%
Faro		0		3	0,1%	3	
Ro-Ro	183	-1	-0,6%	1 131	100,0% 2,3%	-28	-2,4%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	125	-9	-7,0%	806	71,3%	-89	-10,0%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz	8	8		8	0,7%	8	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	48	3	6,4%	291	25,8%	56	23,7%
Sines	2	-2	-51,5%	26	2,3%	-2	-6,1%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 682	-151	-3,9%	24 349	48,6%	32	0,1%

Granéis Sólidos	Jul. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	104	22	26,2%	737	0,0% 1,5%	178	31,8%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões	61	18	41,9%	378		140	59,0%
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	43	4	9,2%	359		38	11,7%
Sines		0				0	
Faro		0				0	
Carvão	48	-3	-5,8%	105	0,0% 0,2%	-100	-48,6%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões		0				0	
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	48	2	3,9%	105		-73	-40,9%
Sines		-5	-100,0%			-27	-100,0%
Faro		0				0	
Produtos Agrícolas	353	-109	-23,6%	3 086	0,0% 6,2%	376	13,9%
Viana do Castelo	3	0	2,6%	24		13	108,2%
Leixões	39	-38	-49,5%	354		-30	-7,7%
Aveiro	103	103		567		567	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa	207	-174	-45,6%	2 072		-226	-9,8%
Setúbal		0		66		53	420,3%
Sines		0		2		2	
Faro		0				-2	-100,0%
Outros Granéis Sólidos	539	-420	-43,8%	4 602	0,0% 9,2%	-465	-9,2%
Viana do Castelo	9	-16	-62,8%	55		-46	-45,5%
Leixões	87	-56	-39,4%	767		-232	-23,3%
Aveiro	56	-202	-78,2%	720		-586	-44,9%
Figueira da Foz	85	-36	-30,0%	548		-107	-16,3%
Lisboa	112	-48	-29,8%	1 176		463	65,1%
Setúbal	141	-71	-33,6%	1 101		32	2,9%
Sines	44	10	29,6%	181		-1	-0,6%
Faro	5	-1	-12,5%	55		13	30,9%
Totais	1 044	-511	-32,8%	8 531	17,0%	-10	-0,1%

Granéis Líquidos	Jul. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	932	78	9,1%	6 127	100,0%	37	0,6%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		-14	-100,0%	18	0,3%	-19	-52,1%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	932	92	11,0%	6 109	99,7%	56	0,9%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 098	-43	-3,8%	7 357	100,0%	94	1,3%
Viana do Castelo	4	4		14	0,2%	-3	-19,7%
Leixões	191	22	13,2%	1 354	18,4%	110	8,8%
Aveiro	30	30		338	4,6%	338	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	60	-24	-28,9%	579	7,9%	37	6,8%
Setúbal	9	2	25,9%	44	0,6%	-7	-14,2%
Sines	804	-77	-8,7%	5 029	68,4%	-380	-7,0%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	376	-64	-14,6%	2 632	100,0%	-901	-25,5%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	10	0	0,7%	77	2,9%	-5	-5,6%
Aveiro	13	13		91	3,4%	91	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	352	-78	-18,1%	2 465	93,6%	-988	-28,6%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	121	-143	-54,2%	1 133	100,0%	-455	-28,7%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	1	1		9	0,8%	-7	-43,3%
Aveiro	63	-94	-59,9%	411	36,3%	-440	-51,7%
Figueira da Foz		-3	-100,0%		0,0%	-7	-100,0%
Lisboa	41	2	5,4%	446	39,4%	237	113,8%
Setúbal	5	-15	-74,7%	98	8,6%	-15	-13,0%
Sines	11	-35	-76,4%	169	14,9%	-224	-57,0%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 527	-173	-6,4%	17 249	34,4%	-1 226	-6,6%

**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS**



**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS**



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**