RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Novembro, 2023

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 *transhipment* 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 & reship* 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 10
- ✓ Por Tipologia de Carga 12
- ✓ Por Tipologia de Carga e Porto 16
- ✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque 19

2.2 Movimento Geral de Contentores 21

- ✓ Tráfego Total (TEU) 21
- ✓ Tráfego com o *Hinterland* e em *Transhipment* (TEU) 25

2.3 Movimento Geral de Navios 27

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA **30**

3.1 Movimentação de Carga 30

3.2 Tráfego de Contentores 31

ANEXO **33**

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 6,1 milhões de toneladas de carga no mês de novembro de 2023, representando um decréscimo de -6,2% quando comparado com o mês homólogo de 2022, incrementando ligeiramente a quebra acumulada para -3,2% no período de 11 meses do corrente ano (em setembro era de -2,3% e em outubro de -2,6%), cujo total de movimento de carga se cifrou em 76,4 milhões de toneladas (ver Quadro 1).

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

Carga movimentada (10^3 t)

Portos	Mensal (10^3t)	Acumulado anual (10^3t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	28	283	0,4%	-30,8%
Leixões	1.156	13.508	17,7%	-2,1%
Aveiro	510	5.098	6,7%	-5,4%
Figueira da Foz	134	1.852	2,4%	-9,0%
Lisboa	877	10.435	13,7%	7,2%
Setúbal	444	5.779	7,6%	2,5%
Sines	2.953	39.327	51,5%	-5,9%
Faro	5	78	0,1%	23,8%
Total	**6.107**	**76.360**	**100,0%**	**-3,2%**

Variação hómologa

	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	1,8%	0,8%	-3,8%	-7,6%	-6,2%
Acumulado	-5,7%	-6,3%	5,0%	-0,1%	-3,2%

Contentores movimentados (10^3 TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	54,6	644,6	23,6%	-2,7%
Aveiro	1,1	15,7	0,6%	27.987,5%
Figueira da Foz	1,1	16,8	0,6%	-15,0%
Lisboa	36,2	379,6	13,9%	5,1%
Setúbal	13,4	144,1	5,3%	-5,6%
Sines	111,5	1.525,9	56,0%	-1,7%
Total	**218,0**	**2.726,7**	**100,0%**	**-0,8%**

Variação hómologa

	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-6,7%	15,0%	0,3%	-22,5%	7,8%
Acumulado	-7,9%	1,3%	11,2%	-3,8%	-0,8%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	24	209	2,3%	-7,9%
Leixões	164	2.203	24,2%	-2,7%
Aveiro	83	943	10,4%	21,8%
Figueira da Foz	30	403	4,4%	-5,4%
Lisboa	178	2.051	22,6%	9,4%
Setúbal	118	1.485	16,3%	6,6%
Sines	128	1.714	18,9%	-3,9%
Faro	1	23	0,3%	43,8%
Portimão	6	55	0,6%	-12,7%
Total	**732**	**9.086**	**100,0%**	**3,0%**

Variação hómologa

	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	4,1%	1,7%	-10,9%	-2,4%	-0,5%
Acumulado	0,6%	-11,4%	0,7%	0,9%	3,0%

Ao nível de cada porto e em termos acumulados, releva-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado no porto de Lisboa, de +7,2% (+701 mil toneladas), a que também se associou o porto de Setúbal, com +2,5% (+142 mil toneladas), mas que foi contrariado e superado pela quebra de tráfego verificada no porto de Sines, com -5,9% (-2,5 milhões de toneladas), e, numa segunda linha, por Leixões, com -2,1% (-289 mil toneladas), por Aveiro, com -5,4% (-289 mil toneladas), pela Figueira da Foz, com -9% (-184 mil toneladas) e por Viana do Castelo, com -30,8% (-126 mil toneladas).

Finalmente, no porto de Faro, ou seja, a infraestrutura portuária com menor nível de movimentação de carga, registou-se um incremento de +23,8% (+15 mil toneladas).

O movimento de contentores caiu -0,8% no conjunto dos 11 primeiros meses de 2023, quando comparado com o mesmo período do ano anterior, cifrando-se em 2,7 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com variações negativas nos dois maiores portos que movimentam contentores (Sines e Leixões).

No entanto, o conjunto do sistema portuário registado em novembro um desempenho expressivamente melhor que o do mês homólogo do ano anterior (+7,8%), o que, naturalmente, contribuiu para reduzir o saldo deficitário em termos acumulados (em outubro era de -1,6%, face aos atuais -0,8%) (ver Quadro 1).

Em termos acumulados, nos portos de Sines, Leixões, Setúbal e Figueira da Foz, observaram-se, respetivamente, reduções do movimento de contentores de -1,7% (-26 mil TEU), -2,7% (-18 mil TEU), -5,6% (-9 mil TEU) e -15% (-3 mil TEU), registando-se, em contrapartida, uma evolução favorável deste tráfego em Lisboa (+18 mil TEU; +5,1%) e Aveiro (+16 mil TEU; +27987,5%).

Em novembro do corrente ano registaram-se 732 escalas de navios no sistema portuário, representando -0,5% que no mês homólogo de 2022, contudo, o crescimento acumulado nos 11 primeiros meses de 2023 manteve-se positivo, cifrando-se em +3%, correspondendo a 9 086 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+176 escalas), de Aveiro (+169 escalas) e de Setúbal (+92 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:

- O acréscimo de movimentação dos Produtos Agrícolas (+951 mil toneladas; +1031,5%) e de Produtos Petrolíferos (+435 mil toneladas; +971%), ambos no porto de Aveiro, a par do incremento de Carga Contentorizada (+432 mil toneladas; +12,1%) e de Outros Granéis Sólidos (+253 mil toneladas; +20%) em Lisboa;

  e

- A redução significativa de todos os mercados de Granéis Líquidos no porto de Sines, encabeçada pelo Gás Liquefeito (-1,1 milhões de toneladas; -23,3%), seguindo-se as reduções do Petróleo Bruto (-638 mil toneladas, -6,8%), de Produtos Petrolíferos (-472 mil toneladas; -5,7%) e de Outros Granéis Líquidos (-369 mil toneladas; -64,3%), a que também se associaram as quebras de movimentação de Outros Granéis Sólidos (-892 mil toneladas; -45,3%) e de Outros Granéis Líquidos (-586 mil toneladas; -45,3%), ambas no porto de Aveiro, e ainda as perdas observadas nos Outros Granéis Sólidos (-418 mil toneladas; -27,3%) em Leixões e dos Produtos Agrícolas (-328 mil toneladas; -9,3%) em Lisboa.

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 novembro de 2023 foram desembarcadas 46,2 milhões de toneladas, que representam 60,5% do tráfego total, traduzindo uma quebra de movimentação de -1,4% (-646 mil toneladas) relativamente ao período homólogo de 2022, e embarcadas 30,1 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -5,8% (-1,9 milhões de toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol nos primeiros 11 meses de 2023, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário espanhol registou um desempenho global similar, mas ligeiramente melhor, que o homólogo português.

De facto, em Portugal verificou-se uma redução de -3,2% (para um movimento geral de 76,4 milhões de toneladas) relativamente ao período homólogo de 2022, e no conjunto dos portos espanhóis observou-se uma redução de -3%, correspondendo a 486,3 milhões de toneladas, ou seja, mais favorável que o desempenho nacional.

No âmbito específico do movimento de contentores, ambos os sistemas portuários observaram evoluções negativas entre janeiro e novembro de 2023, quando comparados com o mesmo período do ano anterior, tendo essa penalização sido menos intensa no sistema portuário português (2,7 milhões de TEU), representando uma redução de -0,8%, enquanto no sistema portuário espanhol, que movimentou 15 milhões de TEU, a quebra foi de -5,2%.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

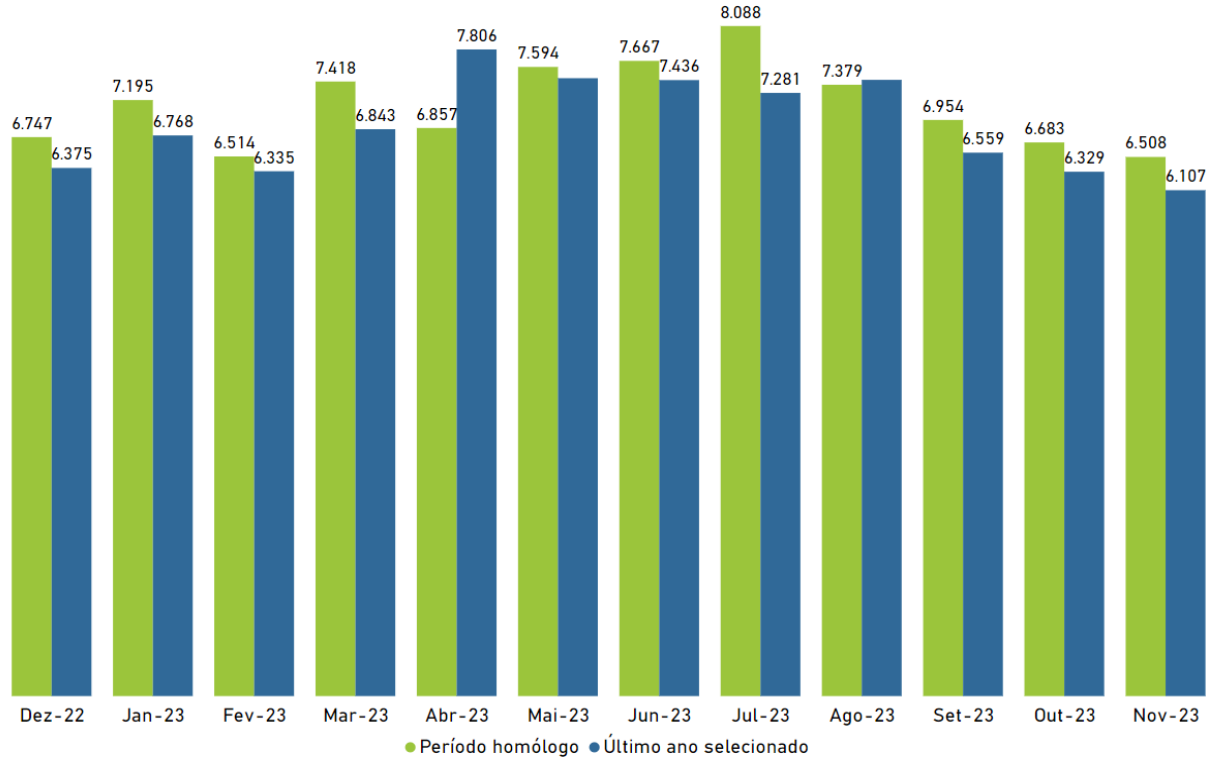
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e novembro de 2023, relativamente a:

- 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 *transhipment* 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 novembro cifrou-se em 6,1 milhões de toneladas, o que representa uma quebra de -6,2% relativamente ao mês homólogo de 2022, incrementando a quebra de tráfego acumulado nos 11 primeiros meses do corrente ano de 2023 para -3,2% (em setembro era de -2,3% e em outubro de -2,6%), cujo total de movimento de carga se cifrou em 76,4 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10^3 ton) nos 12 meses anteriores a novembro de 2023 e períodos homólogos



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

Carga movimentada (10^3 t)

Portos	Mensal (10^3t)	Acumulado anual (10^3t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	28	283	0,4%	-30,8%
Leixões	1.156	13.508	17,7%	-2,1%
Aveiro	510	5.098	6,7%	-5,4%
Figueira da Foz	134	1.852	2,4%	-9,0%
Lisboa	877	10.435	13,7%	7,2%
Setúbal	444	5.779	7,6%	2,5%
Sines	2.953	39.327	51,5%	-5,9%
Faro	5	78	0,1%	23,8%
Total	**6.107**	**76.360**	**100,0%**	**-3,2%**

Variação hómologa

	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	1,8%	0,8%	-3,8%	-7,6%	-6,2%
Acumulado	-5,7%	-6,3%	5,0%	-0,1%	-3,2%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no período de janeiro a novembro dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo (-1,2%), 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 de +0,5% e sendo o porto nacional com maior quota de mercado (51,5%), não poderá deixar de ser referenciado 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 (-6,9%), 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 (+0,6%) e na Figueira da Foz (+1,2%), ou seja, a infraestrutura portuária que mais cresceu em média nestes últimos cinco anos, registando-se um comportamento inverso nos portos de Lisboa (-0,4%), de Setúbal (-0,3%), de Viana do Castelo (-6,1%) e de Faro (-6%).

Quadro 3 – Carga movimentada (10^3 ton) de janeiro a novembro em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10^3t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	364	328	349	409	283	0,4 %	346	-6,1 %
Leixões	17.973	15.957	13.986	13.797	13.508	17,7 %	15.044	-6,9 %
Aveiro	4.974	4.402	5.164	5.388	5.098	6,7 %	5.005	0,6 %
Figueira da Foz	1.766	1.830	1.654	2.036	1.852	2,4 %	1.828	1,2 %
Lisboa	10.618	8.259	8.547	9.735	10.435	13,7 %	9.519	-0,4 %
Setúbal	5.843	5.757	5.965	5.637	5.779	7,6 %	5.796	-0,3 %
Sines	38.568	38.446	43.206	41.795	39.327	51,5 %	40.268	0,5 %
Faro	100	164	46	63	78	0,1 %	90	-6,0 %
Portimão	1						0	-100,0 %
Total	**80.206**	**75.143**	**78.916**	**78.859**	**76.360**	**100,0 %**	**77.897**	**-1,2 %**

✓ Por Porto

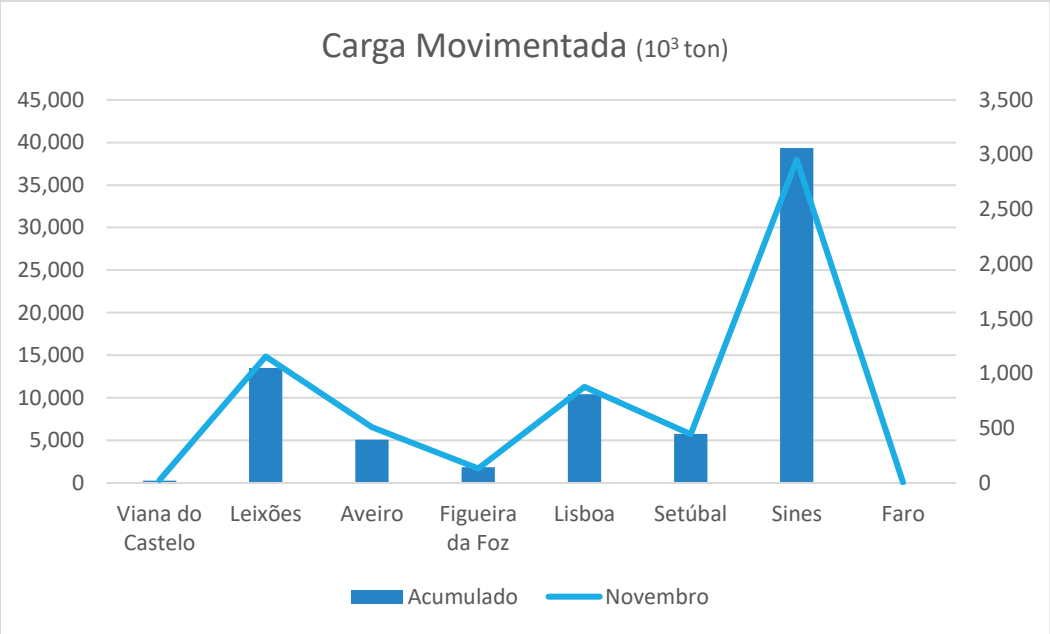
Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (51,5%), tendo movimentado entre janeiro e novembro de 2023, 39,3 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao período homólogo do ano transato -2,5 milhões de toneladas, representando -5,9% (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Leixões, apresentando um movimento acumulado de 13,5 milhões de toneladas, mantem o desempenho negativo (-289 mil toneladas; -2,1%), sendo que a evolução desfavorável dos dois maiores portos referidos, a que ainda se aditam as quebras observadas em Aveiro, que movimentou 5,1 milhões de toneladas (-289 mil toneladas; -5,4%) e na Figueira da Foz, com um movimento de 1,9 milhões de toneladas (-184 mil toneladas; -9%), superou o desempenho positivo dos demais portos relevantes, concretamente:

- Lisboa, com um movimento de 10,4 milhões de toneladas e um crescimento de +7,2% (+701 mil toneladas); e
- Setúbal, que atingiu 5,8 milhões de toneladas, crescendo +2,5% (+142 mil toneladas).

Nos portos de menor expressão, ou seja, Viana do Castelo e Faro, com movimentos de, respetivamente, 283 mil toneladas e 78 mil toneladas, observou-se uma quebra de -30,8% (-126 mil toneladas) no primeiro caso e uma evolução positiva de +23,8% (+15 mil toneladas) no porto algarvio.

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



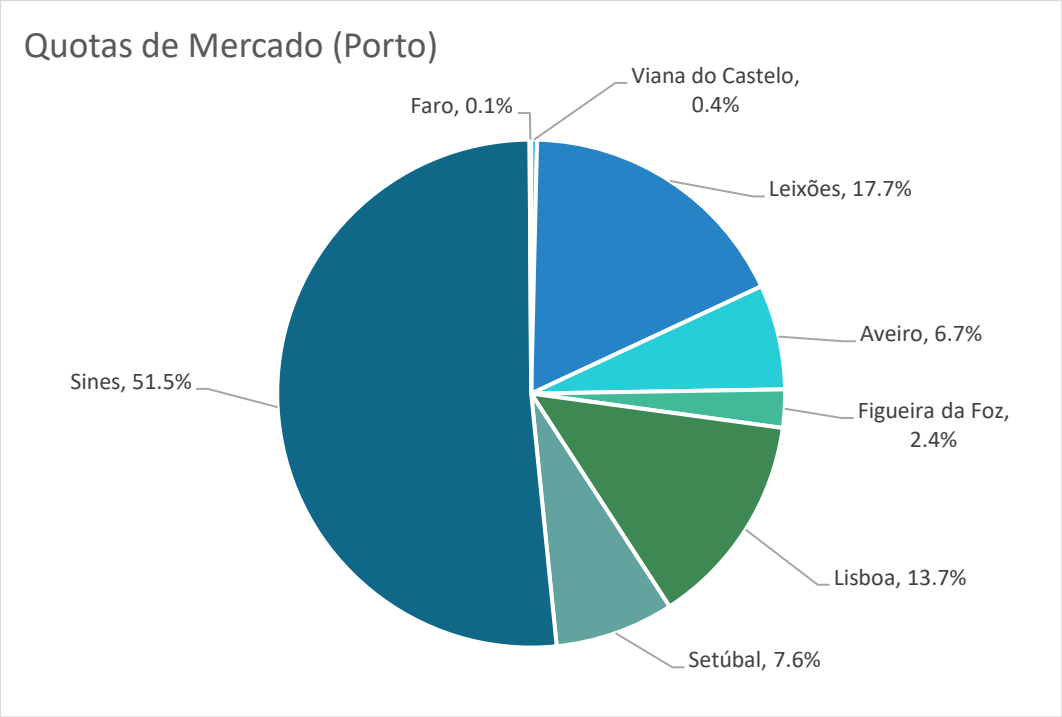
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em novembro e acumulado de 2023

Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
Viana do Castelo	28	0,5%	-33	-54,3%	283	0,4%	-126	-30,8%
Leixões	1.156	18,9%	26	2,3%	13.508	17,7%	-289	-2,1%
Aveiro	510	8,4%	-5	-1,0%	5.098	6,7%	-289	-5,4%
Figueira da Foz	134	2,2%	-25	-16,0%	1.852	2,4%	-184	-9,0%
Lisboa	877	14,4%	78	9,7%	10.435	13,7%	701	7,2%
Setúbal	444	7,3%	-94	-17,4%	5.779	7,6%	142	2,5%
Sines	2.953	48,4%	-342	-10,4%	39.327	51,5%	-2.468	-5,9%
Faro	5	0,1%	-5	-52,8%	78	0,1%	15	23,8%
Total	**6.107**	**100,0%**	**-401**	**-6,2%**	**76.360**	**100,0%**	**-2.498**	**-3,2%**

< -250 -250 ≤ ≤ +250 > +250

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 51,5%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (17,7%); Lisboa (13,7%); Setúbal (7,6%), Aveiro (6,7%); 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)



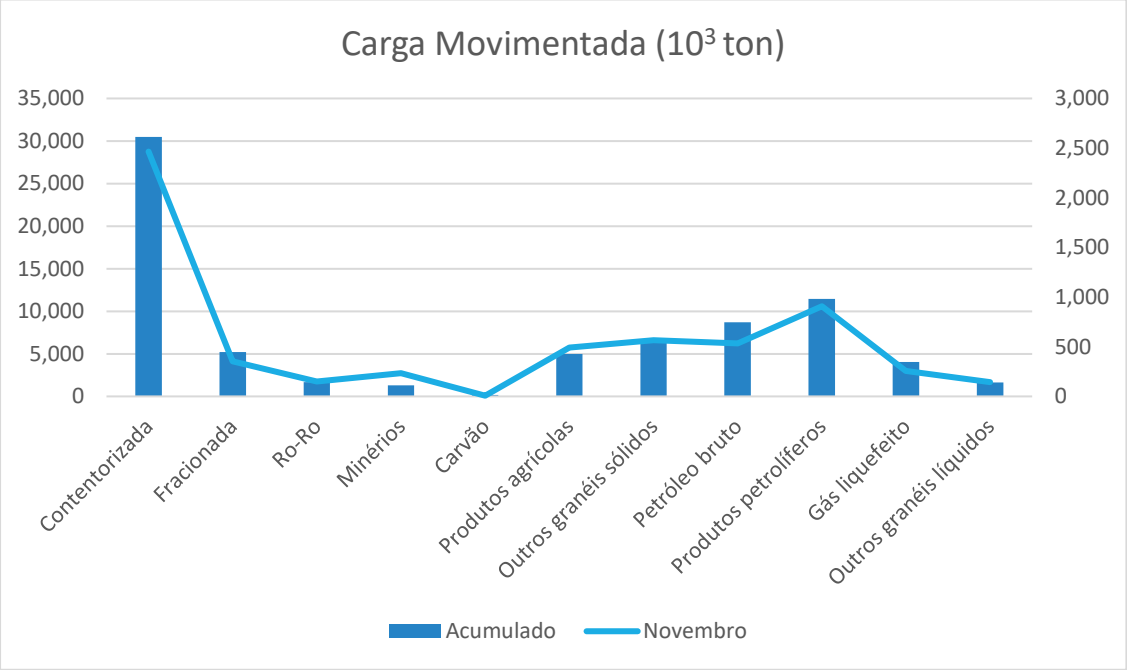
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (39,9%), os Produtos Petrolíferos (15%) e o Petróleo Bruto (11,4%), que representam no seu conjunto 66,3% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +1,2% (+356 mil toneladas), de +1,5% (+173 mil toneladas) e de -7,2% (-674 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,8%), a Carga Fracionada (6,8%), os Produtos Agrícolas (6,5%) e o Gás Liquefeito (5,3%), as quais registaram evoluções negativas, com exceção dos Produtos Agrícolas que cresceram +15,8% (+680 mil toneladas). Assim, os Outros Granéis Sólidos observaram uma quebra de -13,8% (-1,1 milhões de toneladas), o movimento de Gás Liquefeito caiu -20,4% (-1 milhão de toneladas) e na Carga Geral Fracionada verificou-se uma redução de -3,9% (-211 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se registou uma evolução positiva nos Minérios (+310 mil toneladas; +31,9%), tendo as restantes registado decréscimos de movimentação, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-855 mil toneladas; -34,5%), tráfego *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (-99 mil toneladas; -5,6%) e Carvão (-67 mil toneladas; -26,9%).

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



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

Período	Mensal				Acumulado			
Categoria AMT	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
Carga geral	**2.967**	**48,6%**	**174**	**6,2%**	**37.383**	**49,0%**	**47**	**0,1%**
Contentorizada	2.465	40,4%	294	13,6%	30.486	39,9%	356	1,2%
Fracionada	354	5,8%	-124	-26,0%	5.220	6,8%	-211	-3,9%
Ro-Ro	148	2,4%	4	2,7%	1.677	2,2%	-99	-5,6%
Granéis sólidos	**1.299**	**21,3%**	**-25**	**-1,9%**	**13.155**	**17,2%**	**-152**	**-1,1%**
Minérios	234	3,8%	107	84,9%	1.283	1,7%	310	31,9%
Carvão	7	0,1%	-26	-78,1%	181	0,2%	-67	-26,9%
Produtos agrícolas	493	8,1%	79	19,1%	4.980	6,5%	680	15,8%
Outros granéis sólidos	565	9,3%	-186	-24,7%	6.711	8,8%	-1.075	-13,8%
Granéis líquidos	**1.840**	**30,1%**	**-550**	**-23,0%**	**25.823**	**33,8%**	**-2.392**	**-8,5%**
Petróleo bruto	535	8,8%	-483	-47,5%	8.703	11,4%	-674	-7,2%
Produtos petrolíferos	906	14,8%	22	2,5%	11.456	15,0%	173	1,5%
Gás liquefeito	256	4,2%	-122	-32,3%	4.041	5,3%	-1.036	-20,4%
Outros granéis líquidos	144	2,4%	33	30,2%	1.623	2,1%	-855	-34,5%
Total	**6.107**	**100,0%**	**-401**	**-6,2%**	**76.360**	**100,0%**	**-2.498**	**-3,2%**

▼ < -250 ● -250 ≤ ● ≤ +250 ● > +250

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte nos 11 primeiros meses de 2023:

- A categoria da Carga Geral totalizou 37,4 milhões de toneladas, tendo observado um nível de movimentação similar ao do período homólogo de 2022 (+47 mil toneladas; +0,1%), com base no crescimento da Carga Contentorizada (+356 mil toneladas; +1,2%), atingindo 30,5 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Lisboa (+432 mil toneladas; +12,1%), de Aveiro (+129 mil toneladas; +12102,4%) e de Sines (+61 mil toneladas; +0,3%), sendo de sublinhar neste último porto o primeiro registo acumulado positivo neste mercado em 2023. Estes incrementos de tráfego suplantaram as quebras de tráfego constatadas nos portos de Setúbal (-122 mil toneladas; -7,7%), de Leixões (-117 mil toneladas; -1,8%) e da Figueira da Foz (-27 mil toneladas; -17,9%).

Em contrapartida, a Carga Fracionada caiu -3,9% (-211 mil toneladas), para um total de 5,2 milhões de toneladas, em resultado das reduções observadas em Aveiro (-445 mil toneladas; -22,6%); Viana do Castelo (-70 mil toneladas; -32,9%) e Figueira da Foz (-7 mil toneladas; -0,8%), que superaram os incrementos verificados nos portos de Leixões (+187 mil toneladas; +17%), de Setúbal (+83 mil toneladas; +7,6%), de Lisboa (+39 mil toneladas; +24,3%) e de Faro (+3 mil toneladas).

No tráfego Ro-Ro observou-se uma redução de -5,6% (-99 mil toneladas), totalizando 1,7 milhões de toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-132 mil toneladas; -9,7%) e de Sines (-12 mil toneladas; -28,2%), apenas parcialmente compensadas por Setúbal (+46 mil toneladas; +12,4%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 13,2 milhões de toneladas, decresceram -1,1% (-152 mil toneladas), tendo por base principalmente a perda de carga nos Outros Granéis Sólidos, com um movimento de 6,7 milhões de toneladas, representando uma diminuição de -13,8% (-1,1 milhões de toneladas), originária nas reduções constatadas nos portos de Aveiro (-892 mil toneladas; -45,3%), de Leixões (-418 mil toneladas; -27,3%), da Figueira da Foz (-126 mil toneladas; -12,9%), de Viana do Castelo (-45 mil toneladas; -35,2%) e de Sines (-6 mil toneladas; -2%), apenas parcialmente compensadas pelos incrementos observados em Lisboa (+253 mil toneladas; +20%), Setúbal (+144 mil toneladas; +9,2%) e Faro (+14 mil toneladas; +23,5%).

  A maior parte da quase compensação na categoria dos Granéis Sólidos foi efetuada pelos Produtos Agrícolas que, com um movimento de 5 milhões de toneladas, cresceram +15,8% (+680 mil toneladas), particularmente nos portos de Aveiro (+951 mil toneladas; +1031,5%), de Setúbal (+43 mil toneladas; +123,7%) e de Leixões (+25 mil toneladas; +4,2%), assinalando-se, no entanto, a quebra observada deste tráfego no porto de Lisboa (-328 mil toneladas; -9,3%).

  Também, os Minérios colaboraram nessa quase compensação, com um movimento associado de 1,3 milhões de toneladas, registando um incremento de tráfego de +31,9% (+310 mil toneladas), principalmente em Sines (+145 mil toneladas), Leixões (+112 mil toneladas; +23,8%) e Setúbal (+53 mil toneladas; +10,5%).

  Ainda nesta categoria de carga, assinala-se a redução de -26,9% (-67 mil toneladas) verificada na movimentação de Carvão, que apenas totalizou 181 mil toneladas no sistema portuário, movimentadas exclusivamente no porto de Setúbal;

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 25,8 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -8,5% (-2,4 milhões de toneladas), ou seja, em termos gerais, a carga principalmente responsável pelo défice de desempenho do sistema portuário comparativamente com o período homólogo do ano anterior, a maior quebra ocorreu no Gás Liquefeito, cujo total de 4 milhões de toneladas, representa um decréscimo de -20,4% (-1 milhão de toneladas), essencialmente pela diminuição de movimentação no porto de Sines (-1,1 milhões de toneladas; -23,3%), apenas ligeiramente compensada por Aveiro (+120 mil toneladas; +585,2%), a que se associou também uma diminuição do movimento dos Outros Granéis Líquidos que, com um total de 1,6 milhões de toneladas, apresentaram uma redução de -34,5% (-855 mil toneladas), essencialmente com origem em Aveiro (-586 mil toneladas; -45,3%) e Sines (-369 mil toneladas; -64,3%), e em que o incremento observado em Lisboa (+187 mil toneladas; +49,5%), não foi suficiente para contrabalançar.

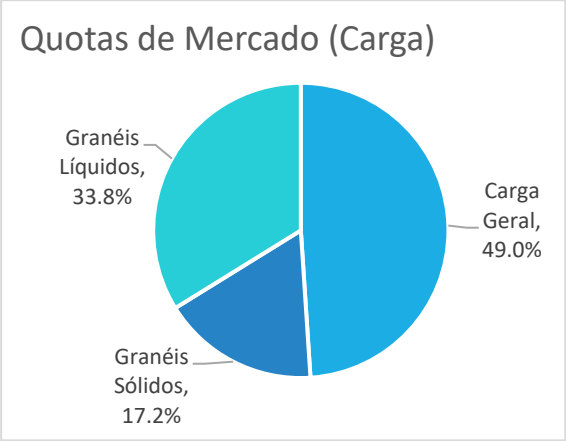
  Os Produtos Petrolíferos, totalizando 11,5 milhões de toneladas, registaram um crescimento de +1,5% (+173 mil toneladas), particularmente com suporte nos incrementos observados em Aveiro (+435 mil toneladas; +971%), Lisboa (+117 mil toneladas; +14,3%) e Leixões (+114 mil toneladas; +5,7%), mitigados pela quebra constatada em Sines (-472 mil toneladas; -5,7%).

  Finalmente, no Petróleo Bruto, com um movimento global de 8,7 milhões de toneladas, constatou-se um decrescimento de -7,2% (-674 mil toneladas), com base nas reduções de movimentação deste produto nos portos de Sines (-638 mil toneladas; -6,8%) e de Leixões (-35 mil toneladas; -66,4%).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 49% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17,2% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,8% (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	144	0,4%	115	0,9%	24	0,1%	283	0,4%
Leixões	8 953	24,0%	2 305	17,5%	2 250	8,7%	13 508	17,7%
Aveiro	1 654	4,4%	2 118	16,1%	1 326	5,1%	5 098	6,7%
Figueira da Foz	1 000	2,7%	852	6,5%		0,0%	1 852	2,4%
Lisboa	4 196	11,2%	4 733	36,0%	1 506	5,8%	10 435	13,7%
Setúbal	3 046	8,1%	2 529	19,2%	204	0,8%	5 779	7,6%
Sines	18 386	49,2%	427	3,2%	20 513	79,4%	39 327	51,5%
Faro	3	0,0%	75	0,6%		0,0%	78	0,1%
Totais Categoria	37 383	49,0% 100,0%	13 155	17,2% 100,0%	25 823	33,8% 100,0%	76 360	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 27 mercados, no valor global de +3,7 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 31 mercados, representando -6,2 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário comparativamente com o período equivalente de 2022 de -2,5 milhões de toneladas, ou seja, -3,2%, 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	**144**	**-32,9%**	**8 953**	**-0,7%**	**1 654**	**-16,1%**	**1 000**	**-3,3%**	**4 196**	**12,6%**	**3 046**	**0,2%**	**18 386**	**0,3%**	**3**		**37 382**	**0,1%**
Contentorizada			6 439	-1,8%	130	12102,4%	124	-17,9%	3 998	12,1%	1 455	-7,7%	18 340	0,3%			30 486	1,2%
Fracionada	144	-32,9%	1 282	17,0%	1 525	-22,6%	876	-0,8%	198	24,3%	1 177	7,6%	15	2,8%	3		5 220	-3,9%
Ro-Ro			1 232	-9,7%							414	12,4%	31	-28,2%			1 676	-5,6%
Granéis sólidos	**115**	**-28,1%**	**2 305**	**-10,9%**	**2 118**	**2,8%**	**852**	**-13,6%**	**4 733**	**-1,6%**	**2 529**	**8,7%**	**427**	**34,6%**	**75**	**19,0%**	**13 155**	**-1,1%**
Minérios	1		581	23,8%							556	10,5%	145				1 283	31,9%
Carvão											181	-16,9%		-100,0%			181	-26,9%
Produtos agrícolas	31	-0,2%	609	4,2%	1 043	1031,5%	6	-58,2%	3 212	-9,3%	77	123,7%	2	13,9%		-100,0%	4 980	15,8%
Outros granéis sólidos	84	-35,2%	1 115	-27,3%	1 075	-45,3%	846	-12,9%	1 521	20,0%	1 715	9,2%	280	-2,0%	75	23,5%	6 711	-13,8%
Granéis líquidos	**24**	**-30,3%**	**2 250**	**2,5%**	**1 326**	**-2,3%**	**0**	**-100,0%**	**1 506**	**25,4%**	**204**	**-24,9%**	**20 513**	**-11,4%**	**0**		**25 823**	**-8,5%**
Petróleo bruto			18	-66,4%									8 685	-6,8%			8 703	-7,2%
Produtos petrolíferos	24	-30,3%	2 104	5,7%	480	971,0%			941	14,3%	68	-13,3%	7 839	-5,7%			11 456	1,5%
Gás liquefeito			115	-6,5%	140	585,2%							3 786	-23,3%			4 041	-20,4%
Outros granéis líquidos			12	-55,5%	706	-45,3%		-100,0%	565	49,5%	135	-29,6%	204	-64,3%			1 623	-34,5%
Total Geral	**283**	**-30,8%**	**13 508**	**-2,1%**	**5 098**	**-5,4%**	**1 852**	**-9,0%**	**10 435**	**7,2%**	**5 779**	**2,5%**	**39 327**	**-5,9%**	**78**	**23,8%**	**76 360**	**-3,2%**

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (39,9%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou um nível de incremento de movimentação de +1,2% em relação ao período homólogo do ano anterior, e onde se constataram crescimentos de tráfego nos mercados de Lisboa, Aveiro e Sines, e reduções em Setúbal, Leixões e Figueira da Foz.

A Carga Fracionada, que representa 6,8% 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. Foram observados incrementos em todos os mercados portuários com exceção de Aveiro, Viana do Castelo e Figueira da Foz, os quais sofreram perdas que, conjuntamente, suplantaram os ganhos obtidos nas restantes infraestruturas portuárias, saldando-se globalmente numa quebra de -3,9%.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,2%, é particularmente relevante no porto de Leixões, onde caiu -9,7%, condicionando uma evolução negativa global de -5,6%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal, onde cresceu +12,4%, e de Sines, que constatou uma redução de -28,2%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,7% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram crescimentos nos mercados associados aos portos de Sines, de Leixões e de Setúbal, originando uma evolução positiva deste segmento de tráfego de +31,9%.

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 -26,9%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,5% do tráfego total e foram movimentados em todos os portos, excluindo Faro, apresentaram uma evolução favorável global de +15,8%, com base principalmente nos crescimentos verificados nos portos de Aveiro (+1031,5%), de Setúbal (+123,7%) e de Leixões (+4,2%), mas mitigados pela quebra verificada em Lisboa (-9,3%).

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 8,8% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -13,8%, 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 11,4% do movimento total, registou uma redução de -7,2%, tendo essencialmente por base as quebras deste tráfego nos portos de Sines e de Leixões.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15% do movimento de carga no sistema portuário, incrementaram em +1,5% a sua movimentação relativamente aos primeiros 11 meses de 2022, com suporte nos incrementos verificados em Aveiro, Lisboa e Leixões, e quebra de tráfego fundamentalmente em Sines, e apoiada, em muito menor expressão, por Viana do Castelo e Setúbal.

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 observado uma redução de -20,4%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-23,3%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 2,1% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -34,5%, 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.

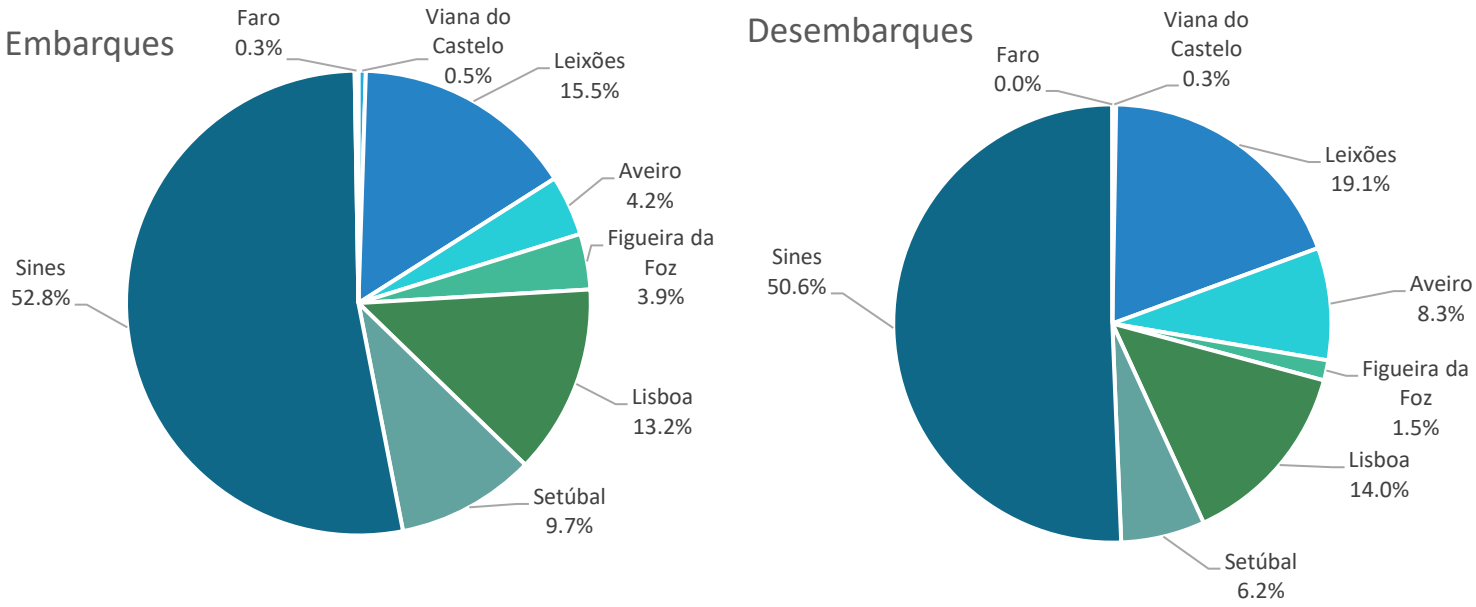
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 *transhipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado nos 11 primeiros meses de 2023, incluindo os subjacentes ao *transhipment*, foi responsável por 60,5% do movimento portuário e registou um total de 46,2 milhões de toneladas, num nível inferior, em -1,4%, relativamente ao do período homólogo do ano anterior (-646 mil toneladas) (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 30,1 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -5,8% (-1,9 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-Nov / 2023 (10^3 ton)		Quota (%)		Variação			
					Embarque		Desembarque	
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	155	128	54,6%	45,4%	-96	-38,2%	-30	-19,0%
Leixões	4 664	8 844	34,5%	65,5%	-168	-3,5%	-121	-1,3%
Aveiro	1 265	3 833	24,8%	75,2%	-251	-16,5%	-39	-1,0%
Figueira da Foz	1 167	686	63,0%	37,0%	-210	-15,2%	26	3,9%
Lisboa	3 972	6 464	38,1%	61,9%	156	4,1%	544	9,2%
Setúbal	2 915	2 864	50,4%	49,6%	-36	-1,2%	178	6,6%
Sines	15 913	23 414	40,5%	59,5%	-1 264	-7,4%	-1 205	-4,9%
Faro	78		100,0%		15	23,8%		
Total Geral	**30 128**	**46 232**	**39,5%**	**60,5%**	-1 853	**-5,8%**	-646	**-1,4%**

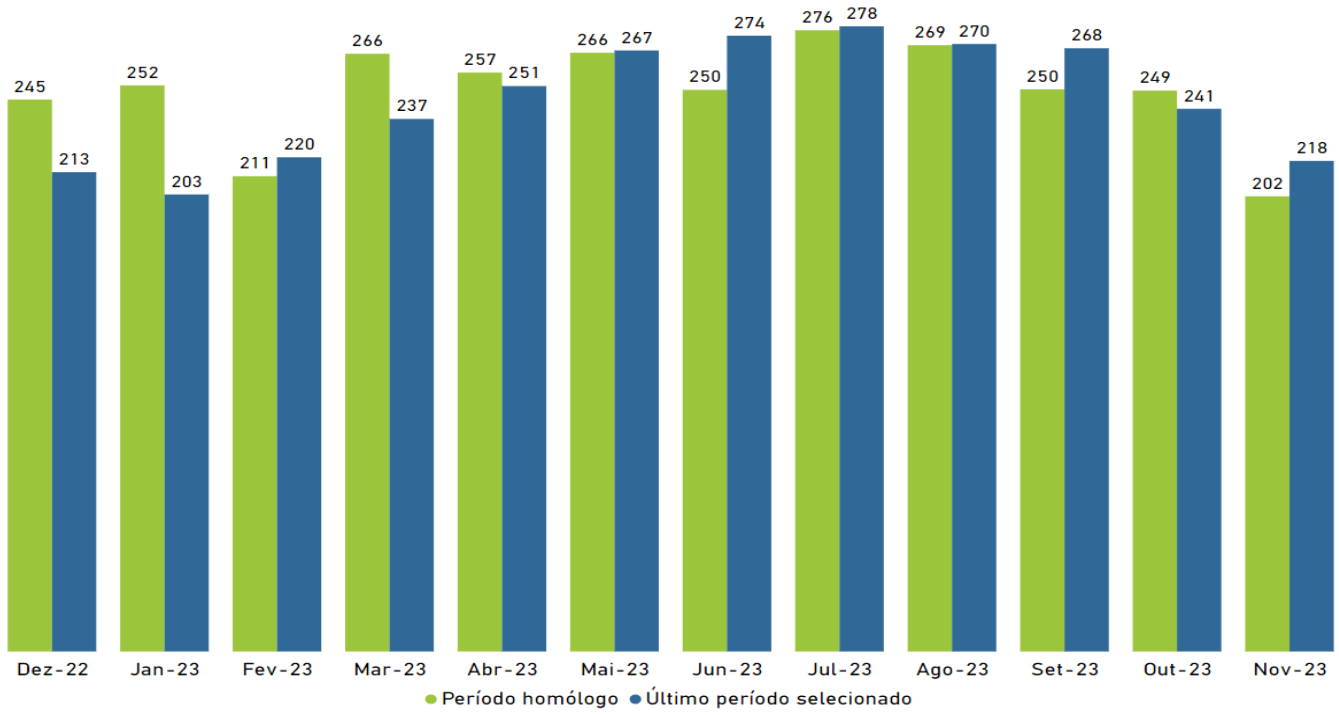
2.2 Movimento Geral de Contentores

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 39,9%, e ainda parte da quota de 2,2% 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 *transhipment*.

✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transhipment* e com o *hinterland*, foi registado entre janeiro e novembro de 2023 um movimento de 2,7 milhões de TEU, ou seja, um decréscimo de -0,8% (-22 mil TEU) relativamente ao período equivalente de 2022, assinalando-se, no entanto, que o conjunto do sistema portuário registou no mês de novembro um desempenho melhor que o do mês homólogo do ano anterior (+16 mil TEU; +7,8%), com o manuseamento de 218 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10^3 TEU) nos 12 meses anteriores a novembro de 2023 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em novembro e acumulado de 2023

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	54,6	644,6	23,6%	-2,7%
Aveiro	1,1	15,7	0,6%	27.987,5%
Figueira da Foz	1,1	16,8	0,6%	-15,0%
Lisboa	36,2	379,6	13,9%	5,1%
Setúbal	13,4	144,1	5,3%	-5,6%
Sines	111,5	1.525,9	56,0%	-1,7%
Total	**218,0**	**2.726,7**	**100,0%**	**-0,8%**

Variação hómologa

	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-6,7%	15,0%	0,3%	-22,5%	7,8%
Acumulado	-7,9%	1,3%	11,2%	-3,8%	-0,8%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente às quebras observadas nos portos de Sines (-26 mil TEU; -1,7%), sem prejuízo da quantidade de carga contentorizada movimentada em tonelagem ter aumentado muito ligeiramente (+0,3%, conforme anteriormente assinalado), e de Leixões (-18 mil TEU; -2,7%), que manusearam, respetivamente, 1,5 milhões de TEU e 645 mil TEU, relevando que se trata dos dois portos com maior quota de mercado neste tipo de tráfego (Sines: 56%; Leixões: 23,6%), mas também à redução observada no porto de Setúbal, que movimentou 144 mil TEU (-9 mil TEU; -5,6%), e ainda na Figueira da Foz, com um movimento de 17 mil TEU (-3 mil TEU; -15%).

Em contrapartida, o porto de Lisboa, com um movimento de 380 mil TEU e que observou um crescimento de +5,1% (+ 18 mil TEU), bem como o porto de Aveiro, que movimentou 16 mil TEU (+16 mil TEU; +27987,5%), foram os únicos portos do sistema portuário com evolução favorável no manuseamento de contentores.

Será de assinalar que o valor acumulado negativo de variação do tráfego de contentores no sistema portuário (-0,8%) representa uma recuperação expressiva face ao primeiro semestre (-3,5%) e cuja melhoria tem sido progressiva 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 cada vez menos desfavorável, recuperando, respetivamente, dos valores -4% e -4,9%, registados no final do primeiro semestre, para os atuais variações acumuladas de -1,7% e -2,7%, 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 11 meses de 2022, com um registo insignificante deste tipo de tráfego.

No caso do porto de Setúbal, que tinha vindo a observar um agravamento sucessivo no desempenho acumulado do tráfego de contentores, desde -4,3% em junho até -9% em outubro, observou-se no corrente no mês de novembro, com um desempenho mensal positivo, uma atenuação da quebra acumulada para -5,6%.

Finalmente, no caso do porto da Figueira da Foz, que partiu de uma evolução francamente favorável no primeiro trimestre deste ano (+52,2%) e apenas muito ligeira no final do primeiro semestre (+1,7%), foi-se observando a sua redução sucessiva de mês para mês, com exceção de agosto, até que em setembro passou para uma variação acumulada negativa que se tem vindo a agudizar e atingindo em novembro -15%.

Se analisarmos os primeiros 11 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 crescente (+1,8%), 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 omisso o clima de instabilidade laboral que se constatou neste período de cinco anos nesse porto (ver Quadro 10).

Poderá ainda referenciar-se que a elevada variação média anual entre janeiro e novembro 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 (10^3 TEU) de janeiro a novembro em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10^3t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,1	0,0	0,0				0,0	-100,0%
Leixões	639,1	651,1	660,2	662,5	644,6	23,6%	651,5	0,2%
Aveiro	0,0	0,0	0,0	0,1	15,7	0,6%	3,2	514,9%
Figueira da Foz	19,3	16,3	19,7	19,7	16,8	0,6%	18,4	-3,5%
Lisboa	429,3	273,9	333,4	361,2	379,6	13,9%	355,5	-3,0%
Setúbal	127,4	153,9	159,5	152,7	144,1	5,3%	147,5	3,1%
Sines	1.320,9	1.474,8	1.684,7	1.552,2	1.525,9	56,0%	1.511,7	3,7%
Total	**2.536,2**	**2.570,0**	**2.857,6**	**2.748,3**	**2.726,7**	**100,0%**	**2.687,8**	**1,8%**

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

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transhipment* 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 *transhipment* (Acumulado/2023)

Porto \ Contentores	*Hinterland*				*Transhipment*				Totais
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	600	93,1%	40,0%	-1,3%	45	6,9%	3,6%	-18,1%	645
Aveiro	16	100,0%	1,0%			0,0%	0,0%		16
Figueira da Foz	17	100,0%	1,1%	-15,0%		0,0%	0,0%		17
Lisboa	375	98,7%	25,0%	5,3%	5	1,3%	0,4%	-7,6%	380
Setúbal	138	95,9%	9,2%	41,9%	6	4,1%	0,5%		144
Sines	353	23,1%	23,6%	-30,3%	1 173	76,9%	95,5%	12,2%	1 526
Total Geral	**1 498**	**55,0%**	100,0%	-5,6%	**1 228**	**45,0%**	100,0%	**5,8%**	**2 727**

O volume de TEU movimentado entre janeiro e novembro de 2023 em operações *transhipment* (1,2 milhões de TEU), que corresponde a 45% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, em que atinge uma proporção de 76,9%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa [*], mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 6,9%, 4,1% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transhipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 95,5%, a que se seguem os portos de Leixões (3,6%), de Setúbal (0,5%) e de Lisboa (0,4%).

O movimento de contentores com o *hinterland* (1,5 milhões de TEU), que apresenta uma proporção geral de 55%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 40%, a que se seguem os portos Lisboa com 25% e de Sines com 23,6%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal com 9,2% e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro com quotas residuais de, respetivamente, 1,1% e 1%.

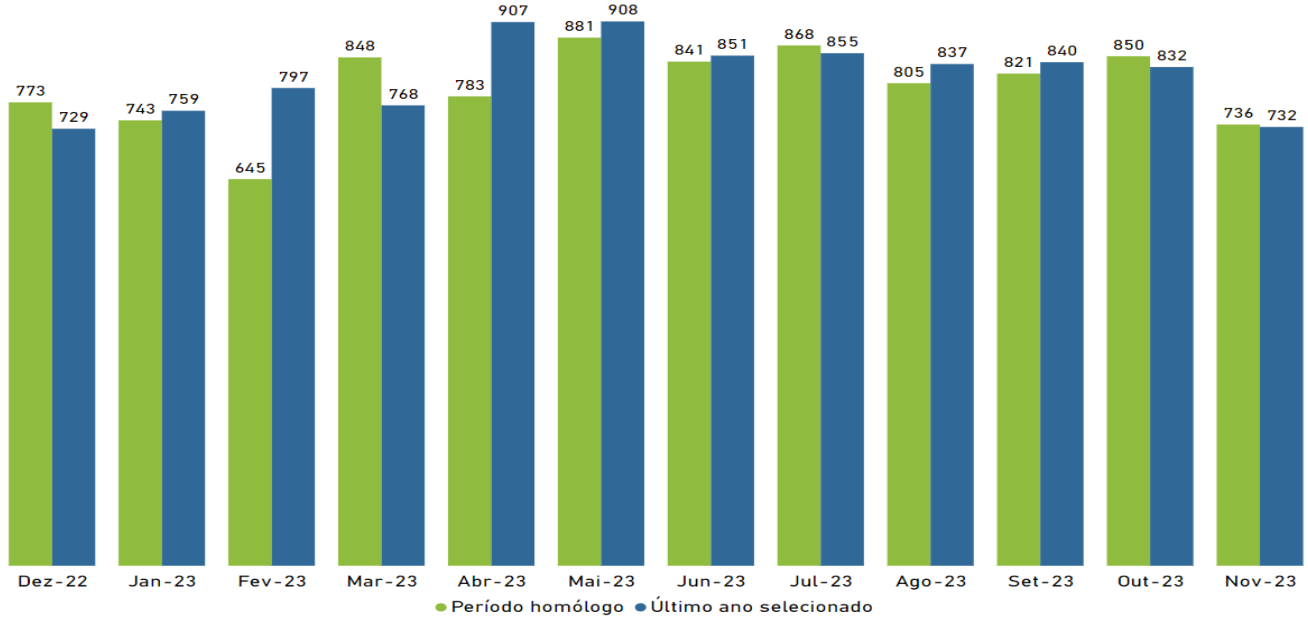
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 23,1%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e em Aveiro.

[*] Os valores de repartição dos tráfegos entre o *hinterland* e o *transhipment* 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 novembro, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 732 escalas de navios, o que representa uma quebra de -0,5% em relação ao mês homólogo de 2022, contudo, o crescimento acumulado nos 11 primeiros meses de 2023 mantém-se positivo, cifrando-se em +3%, correspondendo a 9 086 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+176 escalas), de Aveiro (+169 escalas) e de Setúbal (+92 escalas) (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

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



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

Analisando os 11 primeiros meses dos últimos cinco anos, observa-se uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-1,9%), 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 novembro em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10^3t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	188	182	237	227	209	2,3 %	80	2,7 %
Leixões	2.403	2.281	2.240	2.263	2.203	24,2 %	971	-2,1 %
Aveiro	950	895	973	774	943	10,4 %	391	-0,2 %
Figueira da Foz	420	430	383	426	403	4,4 %	168	-1,0 %
Lisboa	2.384	1.538	1.516	1.875	2.051	22,6 %	852	-3,7 %
Setúbal	1.412	1.481	1.563	1.393	1.485	16,3 %	650	1,3 %
Sines	1.942	1.832	1.796	1.784	1.714	18,9 %	759	-3,1 %
Faro	26	41	15	16	23	0,3 %	11	-3,0 %
Portimão	77	6	23	63	55	0,6 %	18	-8,1 %
Total	**9.802**	**8.686**	**8.746**	**8.821**	**9.086**	**100,0 %**	**3.900**	**-1,9 %**

Setúbal	118	1.485	16,3%	6,6%
Sines	128	1.714	18,9%	-3,9%
Faro	1	23	0,3%	43,8%
Portimão	6	55	0,6%	-12,7%
Total	**732**	**9.086**	**100,0%**	**3,0%**

Variação hómologa

	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	4,1%	1,7%	-10,9%	-2,4%	-0,5%
Acumulado	0,6%	-11,4%	0,7%	0,9%	3,0%

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,2% e totalizando 2 203 escalas entre janeiro e novembro de 2023, o que representou uma quebra de movimentação de -2,7% relativamente ao período homólogo de 2022, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 2 051 (+9,4%) e 1 714 (-3,9%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22,6% e 18,9%.

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 +10,9%, atingindo 196,9 milhões, com mais destaque, no caso do porto de maior dimensão, ou seja, Sines (+12,6%), cuja dimensão média de navio cresceu +17,2%, contribuindo igualmente para o incremento deste parâmetro médio no sistema portuário para 21,7 mil (+7,7%) (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (43,8%), totalizando 86,3 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 50,3 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios.

Poderá ainda sublinhar-se o crescimento conjunto da arqueação bruta acumulada e da dimensão média dos navios, juntamente com Sines, nos portos, de Leixões, de Aveiro, de Lisboa e de Setúbal, 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 - Nov/ 2023			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10^3)	Dimensão Média AB (10^3)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	209	906	4,3	2,3%	0,5%	-7,9%	-12,0%	-4,4%
Leixões	2 203	31 992	14,5	24,2%	16,2%	-2,7%	3,5%	6,3%
Aveiro	943	5 911	6,3	10,4%	3,0%	21,8%	30,3%	7,0%
Figueira da Foz	403	1 421	3,5	4,4%	0,7%	-5,4%	-7,7%	-2,4%
Lisboa	2 051	48 690	23,7	22,6%	24,7%	9,4%	14,7%	4,8%
Setúbal	1 485	20 398	13,7	16,3%	10,4%	6,6%	6,8%	0,2%
Sines	1 714	86 280	50,3	18,9%	43,8%	-3,9%	12,6%	17,2%
Portimão	55	1 270	23,1	0,6%	0,6%	-12,7%	-1,4%	12,9%
Faro	23	58	2,5	0,3%	0,0%	43,8%	8,3%	-24,7%
Total Geral	**9 086**	**196 927**	**21,7**	**100,0%**	**100,0%**	**3,0%**	**10,9%**	**7,7%**

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 novembro de 2023, de -3%, que se pode comparar com um desempenho similar, apesar de ligeiramente melhor que o do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um nível de movimentação acumulado inferior aos primeiros 11 meses de 2022 em -3,2% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Nov / 2023							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	37 383	0,1%	13 155	-1,1%	25 823	-8,5%	76 360	-3,2%
Espanha	241 902	-3,2%	83 699	-2,3%	160 680	-2,9%	486 281	-3,0%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 486,3 milhões de toneladas, ou seja 6,4 vezes mais que o sistema portuário nacional (76,4 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Produto.

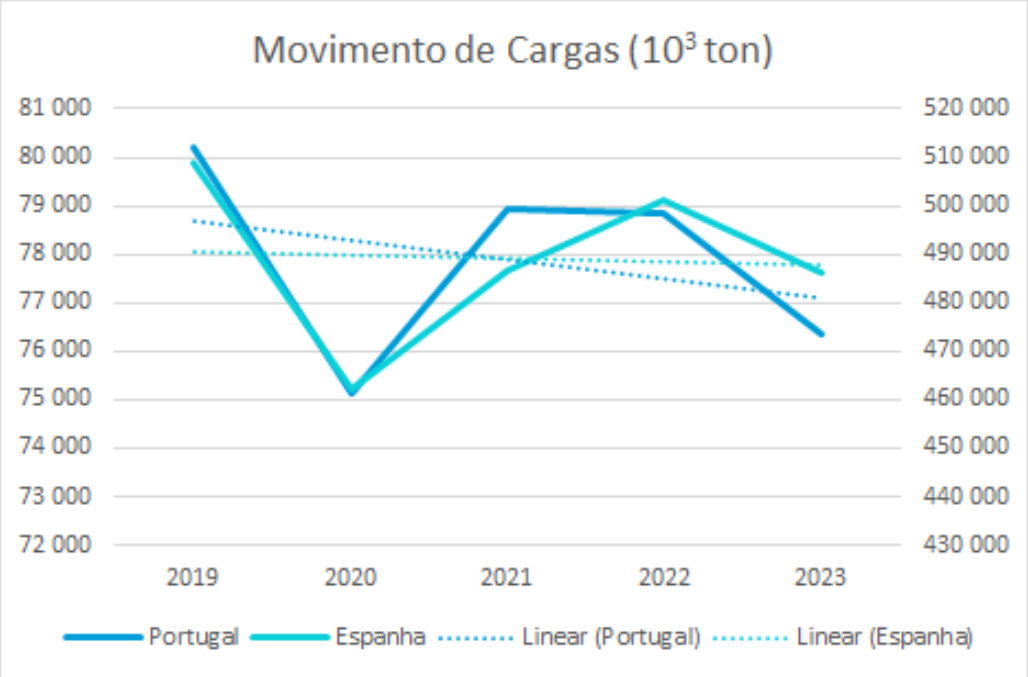
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou um movimento similar, mas tendencialmente positivo, relativamente ao período homólogo de 2022 (+0,1%), tendo-se verificado, no caso de Espanha, uma quebra de -3,2%, ilustrando um melhor desempenho dos portos nacionais nesta categoria de carga;

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional se verificou um decréscimo de movimento de -1,1% e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias observou uma redução de maior expressão (-2,3%); e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, sendo mais favorável para o sistema portuário espanhol, que registou uma redução de -2,9%, por comparação com a quebra de -8,5% verificada no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros 11 meses dos últimos cinco anos, poderá observar-se que ambos os sistemas portuários viram a sua carga reduzir-se, mas sendo mais penalizante em Portugal (-4,8%) do que em Espanha (-4,4%) (ver Gráfico 9).

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



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se um desempenho menos penalizante do sistema portuário nacional que, embora registando uma redução de -0,8% entre janeiro e novembro de 2023, totalizando 2,7 milhões de TEU, se compara com a quebra de -5,2% dos portos espanhóis que movimentaram 15 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

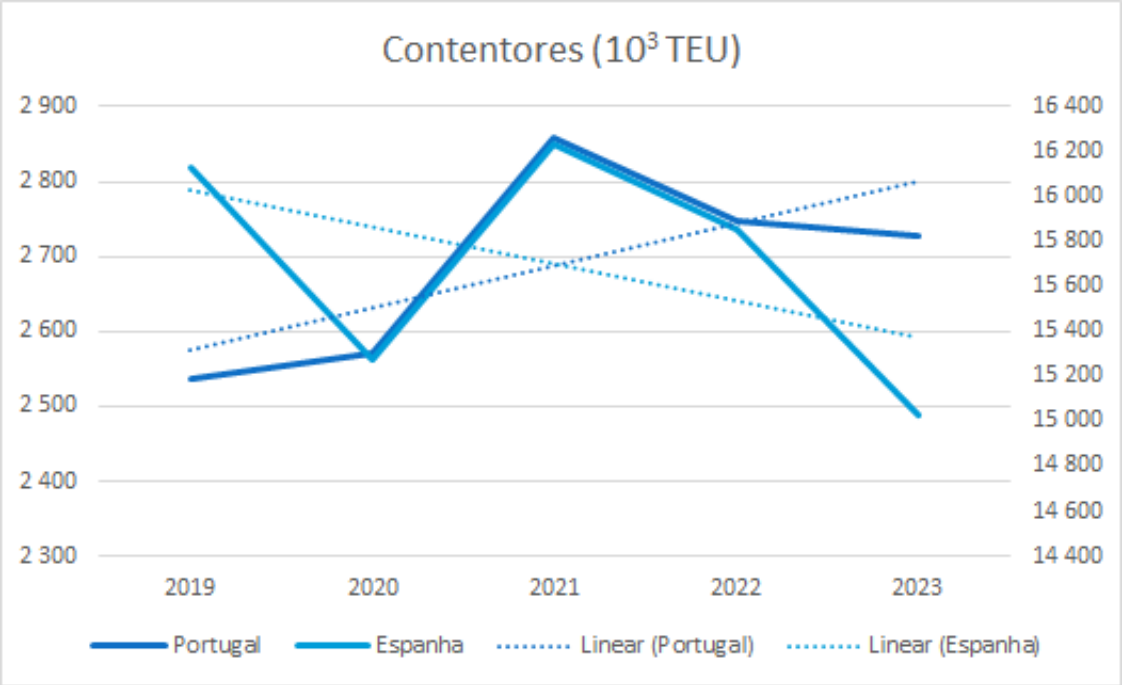
Sistema Portuário	Jan - Nov / 2023 mil TEU	Variação (%)
Portugal	**2 727**	**-0,8%**
Hinterland	1 498	-5,6%
Transhipment	1 228	5,8%
Espanha	**15 028**	**-5,2%**
Hinterland	7 333	-4,6%
Transhipment	7 695	-5,8%

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 (-5,6%) do que em Espanha (-4,6%).

Ao contrário, no caso do tráfego de *transhipment*, o sistema portuário português cresceu +5,8% nos primeiros 11 meses de 2023 quando comparado com o período análogo do ano anterior, enquanto os portos espanhóis observaram no seu conjunto uma quebra de -5,8%.

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários entre janeiro e novembro desde 2019, os portos nacionais ganharam +7,5% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou uma quebra de -6,8% (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Nov.2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	**2 465**	**294**	**13,6%**	**30 486**	**100,0%** 39,9%	**356**	**1,2%**
Viana do Castelo					0,0%	0	
Leixões	553	23	4,3%	6 439	21,1%	-117	-1,8%
Aveiro	9	8	780,2%	130	0,4%	129	12102,4%
Figueira da Foz	9	1	9,7%	124	0,4%	-27	-17,9%
Lisboa	398	102	34,3%	3 998	13,1%	432	12,1%
Setúbal	125	13	11,9%	1 455	4,8%	-122	-7,7%
Sines	1 370	147	12,1%	18 340	60,2%	61	0,3%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	**354**	**-124**	**-26,0%**	**5 220**	**100,0%** 6,8%	**-211**	**-3,9%**
Viana do Castelo	15	-12	-43,2%	144	2,7%	-70	-32,9%
Leixões	117	35	43,1%	1 282	24,6%	187	17,0%
Aveiro	63	-118	-65,1%	1 525	29,2%	-445	-22,6%
Figueira da Foz	62	-17	-21,9%	876	16,8%	-7	-0,8%
Lisboa	17	-3	-17,3%	198	3,8%	39	24,3%
Setúbal	79	-10	-11,5%	1 177	22,6%	83	7,6%
Sines	1	1	94,8%	15	0,3%	0	2,8%
Faro		0		3	0,1%	3	
Ro-Ro	**148**	**4**	**2,7%**	**1 677**	**100,0%** 2,2%	**-99**	**-5,6%**
Viana do Castelo		0		0	0,0%	0	
Leixões	118	1	1,0%	1 232	73,5%	-132	-9,7%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	31	4	15,8%	414	24,7%	46	12,4%
Sines		-2	-100,0%	31	1,8%	-12	-28,2%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**2 967**	**174**	**6,2%**	**37 383**	49,0%	**47**	**0,1%**

Granéis Sólidos	Nov.2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	**234**	**107**	**84,9%**	**1 283**	**0,0%** 1,7%	**310**	**31,9%**
Viana do Castelo	1	1		1		1	
Leixões	47	-18	-27,6%	581		112	23,8%
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	42	-20	-32,8%	556		53	10,5%
Sines	145	145		145		145	
Faro		0				0	
Carvão	**7**	**-26**	**-78,1%**	**181**	**0,0%** 0,2%	**-67**	**-26,9%**
Viana do Castelo		0				0	
Leixões		0				0	
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	7	-26	-78,1%	181		-37	-16,9%
Sines		0				-30	-100,0%
Faro		0				0	
Produtos Agrícolas	**493**	**79**	**19,1%**	**4 980**	**0,0%** 6,5%	**680**	**15,8%**
Viana do Castelo	3	-8	-74,1%	31		0	-0,2%
Leixões	44	-9	-16,4%	609		25	4,2%
Aveiro	169	77	83,7%	1 043		951	1031,5%
Figueira da Foz		0		6		-8	-58,2%
Lisboa	276	35	14,4%	3 212		-328	-9,3%
Setúbal		-17	-100,0%	77		43	123,7%
Sines		0		2		0	13,9%
Faro		0				-2	-100,0%
Outros Granéis Sólidos	**565**	**-186**	**-24,7%**	**6 711**	**0,0%** 8,8%	**-1 075**	**-13,8%**
Viana do Castelo	8	-7	-47,0%	84		-45	-35,2%
Leixões	99	-43	-30,3%	1 115		-418	-27,3%
Aveiro	129	-9	-6,3%	1 075		-892	-45,3%
Figueira da Foz	63	-3	-4,6%	846		-126	-12,9%
Lisboa	66	-97	-59,7%	1 521		253	20,0%
Setúbal	151	-24	-13,8%	1 715		144	9,2%
Sines	45	3	7,5%	280		-6	-2,0%
Faro	5	-5	-52,8%	75		14	23,5%
Totais	**1 299**	**-25**	**-1,9%**	**13 155**	**17,2%**	**-152**	**-1,1%**

Granéis Líquidos	Nov.2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	**535**	**-483**	**-47,5%**	**8 703**	**100,0%** 11,4%	**-674**	**-7,2%**
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0		18	0,2%	-35	-66,4%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	535	-483	-47,5%	8 685	99,8%	-638	-6,8%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	**906**	**22**	**2,5%**	**11 456**	**100,0%** 15,0%	**173**	**1,5%**
Viana do Castelo	1	-6	-91,2%	24	0,2%	-11	-30,3%
Leixões	165	39	30,7%	2 104	18,4%	114	5,7%
Aveiro	18	-27	-59,1%	480	4,2%	435	971,0%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	91	46	103,9%	941	8,2%	117	14,3%
Setúbal	6	-5	-47,4%	68	0,6%	-10	-13,3%
Sines	625	-25	-3,8%	7 839	68,4%	-472	-5,7%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	**256**	**-122**	**-32,3%**	**4 041**	**100,0%** 5,3%	**-1 036**	**-20,4%**
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	12	0	0,8%	115	2,8%	-8	-6,5%
Aveiro	19	-2	-8,9%	140	3,5%	120	585,2%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	225	-120	-34,9%	3 786	93,7%	-1 148	-23,3%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	**144**	**33**	**30,2%**	**1 623**	**100,0%** 2,1%	**-855**	**-34,5%**
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	2	-3	-56,0%	12	0,8%	-16	-55,5%
Aveiro	103	64	161,7%	706	43,5%	-586	-45,3%
Figueira da Foz		-6	-100,0%		0,0%	-15	-100,0%
Lisboa	29	-5	-13,9%	565	34,8%	187	49,5%
Setúbal	4	-9	-70,7%	135	8,3%	-57	-29,6%
Sines	6	-8	-57,6%	204	12,6%	-369	-64,3%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**1 840**	**-550**	**-23,0%**	**25 823**	**33,8%**	**-2 392**	**-8,5%**

Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes