Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Janeiro, 2024

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.
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 4

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO 6

2.1. Movimento Geral de Carga 6

- ✓ Por Porto 8
- ✓ Por Tipologia de Carga 10
- ✓ Por Tipologia de Carga e Porto 13
- ✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque 16

2.2. Movimento Geral de Contentores 18

- ✓ Tráfego Total (TEU) 18
- ✓ Tráfego com o *Hinterland* e em *Transhipment* (TEU) 20

2.3. Movimento Geral de Navios 22

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA 26

3.1. Movimentação de Carga 26

3.2. Tráfego de Contentores 27

ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários) 29

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente iniciou o corrente ano de 2024 de forma positiva, tendo movimentado no mês de janeiro, 7,4 milhões de toneladas de carga, correspondendo a +8,9%, quando comparado com o primeiro mês do ano transato (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em janeiro de 2024

Carga movimentada (10^3 t)

Portos	Acumulado anual (10^3t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	32	0,4%	5,7%
Leixões	1.103	15,0%	-6,9%
Aveiro	429	5,8%	-24,0%
Figueira da Foz	181	2,5%	2,9%
Lisboa	952	12,9%	12,3%
Setúbal	563	7,6%	3,7%
Sines	4.100	55,6%	19,9%
Faro	9	0,1%	154,4%
Total	**7.369**	**100,0%**	**8,9%**

Variação hómologa

2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
-9,6%	-0,2%	-3,7%	-5,9%	8,9%

Contentores movimentados (10^3 TEU)

Portos	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	51,9	19,9%	-0,2%
Aveiro	1,7	0,7%	3,4%
Figueira da Foz	2,1	0,8%	87,0%
Lisboa	32,4	12,4%	13,4%
Setúbal	12,0	4,6%	-8,2%
Sines	160,2	61,5%	50,4%
Total	**260,4**	**100,0%**	**28,2%**

Variação hómologa

2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
-16,2%	18,8%	-3,7%	-19,3%	28,2%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	15	1,9%	-37,5%
Leixões	182	23,5%	1,7%
Aveiro	79	10,2%	-11,2%
Figueira da Foz	37	4,8%	2,8%
Lisboa	174	22,5%	12,3%
Setúbal	129	16,7%	1,6%
Sines	156	20,2%	5,4%
Faro	2	0,3%	100,0%
Total	**774**	**100,0%**	**2,0%**

Variação hómologa

2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
4,3%	-7,5%	-7,5%	2,2%	2,0%

Ao nível de cada porto releva-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado no porto de Sines, de +19,9% (+682 milhares de toneladas), seguido por Lisboa, com +12,3% (+104 mil toneladas), Setúbal, com +3,7% (+20 mil toneladas), e Figueira da Foz, com +2,9% (+5 mil toneladas), tendo esta evolução favorável sido atenuada pela quebra de tráfego observada nos portos de Aveiro (-136 mil toneladas; -24%) e de Leixões (-81 mil toneladas; -6,9%).

Nos portos de menor expressão em termos de movimentação de carga, ou seja, Viana do Castelo e Faro, observaram-se em ambos crescimentos de, respetivamente, +5,7% (+2 mil toneladas) e +154,4% (+5 mil toneladas).

O movimento de contentores aumentou +28,2% em janeiro de 2024, quando comparado com o mês homólogo de 2023, cifrando-se em 260 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com origem nas variações positivas observadas nos portos de Sines (+54 mil TEU; +50,4%), de Lisboa (+4 mil TEU; +13,4%), da Figueira da Foz (+1 mil TEU; +87%) e de Aveiro (+57 TEU; +3,4%) (ver Quadro 1).

Por sua vez, o movimento de contentores em Leixões foi quase equivalente ao de janeiro de 2023 (-109 TEU; -0,2%), tendo o porto de Setúbal observado uma quebra de -8,2% (-1 mil TEU).

Em janeiro do corrente ano registaram-se 774 escalas de navios no sistema portuário, representando +2% que no mês homólogo de 2023, com base em evoluções favoráveis de todos os portos, em especial em Lisboa que registou mais 19 escalas, sendo apenas exceção os portos de Aveiro e de Viana do Castelo que viram o número de entradas de navios reduzir-se (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 da Carga Contentorizada (+774 mil toneladas; +61%) no porto de Sines, a que se juntaram os incrementos de Produtos Agrícolas (+118 mil toneladas; +57,1%) e da Carga Contentorizada (+63 mil toneladas; +21,1%) em Lisboa, bem como dos Outros Granéis Sólidos nos portos de Leixões (+56 mil toneladas; +57,4%) e de Setúbal (+50 mil toneladas; +38,1%); e
- A redução dos Produtos Petrolíferos (-117 mil toneladas; -47,8%) no porto de Leixões, do Petróleo Bruto (-94 mil toneladas; -9,4%) em Sines, da Carga Fracionada (-75 mil toneladas; -47%) no porto de Setúbal, dos Produtos Agrícolas (-60 mil toneladas; -74,1%) em Aveiro e dos Outros Granéis Líquidos (-53 mil toneladas; -47,6%) no porto de 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 em janeiro de 2024 foram desembarcadas 4,4 milhões de toneladas, que representaram 59,2% do tráfego total, traduzindo um incremento de movimentação de +5% (+208 mil toneladas) relativamente ao mês homólogo de 2023, e embarcadas 3 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +15% (+393 mil toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro mês de 2024, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho melhor, concretizado num maior crescimento do lado de português, ou seja, de +8,9%, quando o homólogo espanhol se limitou a +3,2%.

No âmbito específico do movimento de contentores, em que ambos os sistemas portuários evoluíram positivamente, os portos nacionais registaram um crescimento significativamente superior, com +28,2%, tendo o conjunto dos portos espanhóis ficado por um incremento de +5,8%.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

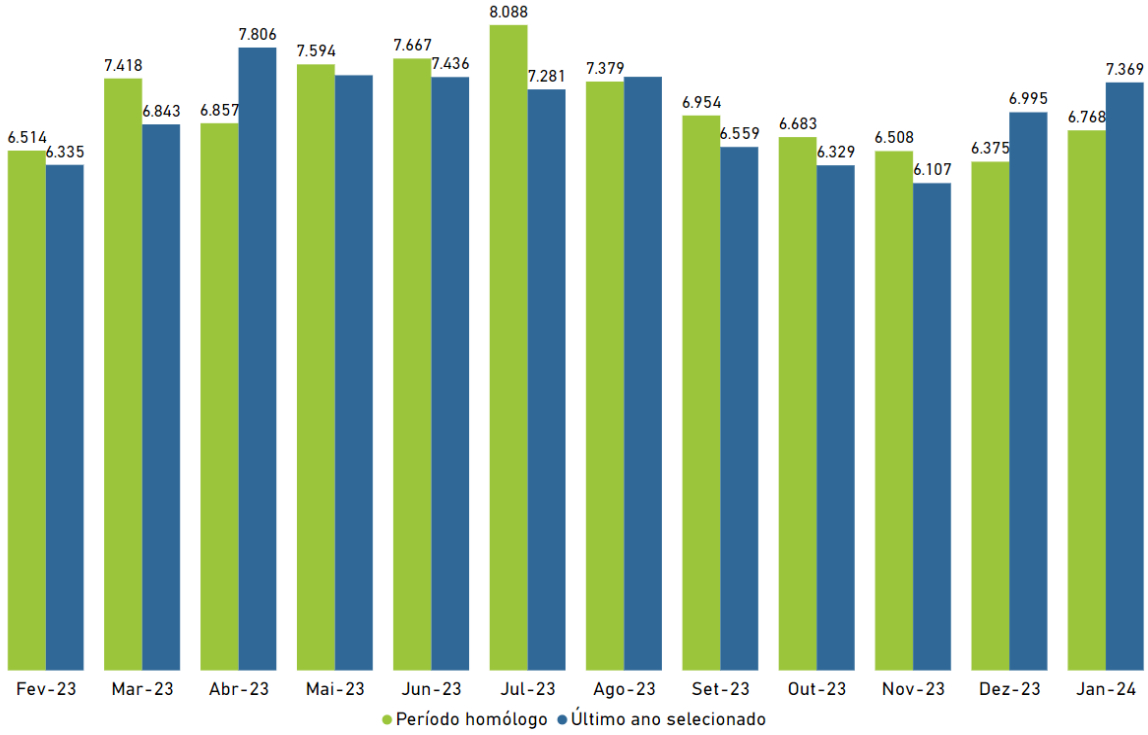
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente em janeiro de 2024, relativamente a:

- 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 janeiro cifrou-se em 7,4 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +8,9% relativamente ao mês homólogo de 2023, com suporte no crescimento de todos os portos com exceção de Aveiro e Leixões (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10^3 ton) nos 12 meses anteriores a janeiro de 2024 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em janeiro de 2024

Carga movimentada (10^3 t)

Portos	Acumulado anual (10^3t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	32	0,4%	5,7%
Leixões	1.103	15,0%	-6,9%
Aveiro	429	5,8%	-24,0%
Figueira da Foz	181	2,5%	2,9%
Lisboa	952	12,9%	12,3%
Setúbal	563	7,6%	3,7%
Sines	4.100	55,6%	19,9%
Faro	9	0,1%	154,4%
Total	**7.369**	**100,0%**	**8,9%**

Variação hómologa

2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
-9,6%	-0,2%	-3,7%	-5,9%	8,9%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nos meses de janeiro dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência ligeira de decréscimo (-0,4%), particularmente influenciado pela quebra média de tráfego de -11,4% no porto de Leixões e, em menor expressão, também por Aveiro (ver Quadro 3).

Releva, no caso de Leixões, que 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 mais relevantes, constatam-se evoluções médias positivas, liderada por Setúbal (+6,3%), seguido de Lisboa (+4,5%), de Sines (+2,1%) e da Figueira da Foz (+2,1%).

Os portos de menor expressão na movimentação do sistema portuário, concretamente Viana do Castelo e Faro, também registaram evoluções médias positivas, respetivamente, de +4,9% e de +6,4%.

Quadro 3 – Carga movimentada (10^3 ton) em janeiro de 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10^3t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	26	21	23	30	32	0,4 %	26	4,9 %
Leixões	1.793	1.233	1.247	1.184	1.103	15,0 %	1.312	-11,4 %
Aveiro	477	545	495	565	429	5,8 %	502	-2,6 %
Figueira da Foz	167	148	152	176	181	2,5 %	165	2,1 %
Lisboa	799	790	858	848	952	12,9 %	849	4,5 %
Setúbal	441	493	489	543	563	7,6 %	506	6,3 %
Sines	3.772	4.223	3.929	3.418	4.100	55,6 %	3.888	2,1 %
Faro	7	8	2	3	9	0,1 %	6	6,4 %
Total	**7.482**	**7.460**	**7.195**	**6.768**	**7.369**	**100,0 %**	**7.255**	**-0,4 %**

✓ Por Porto

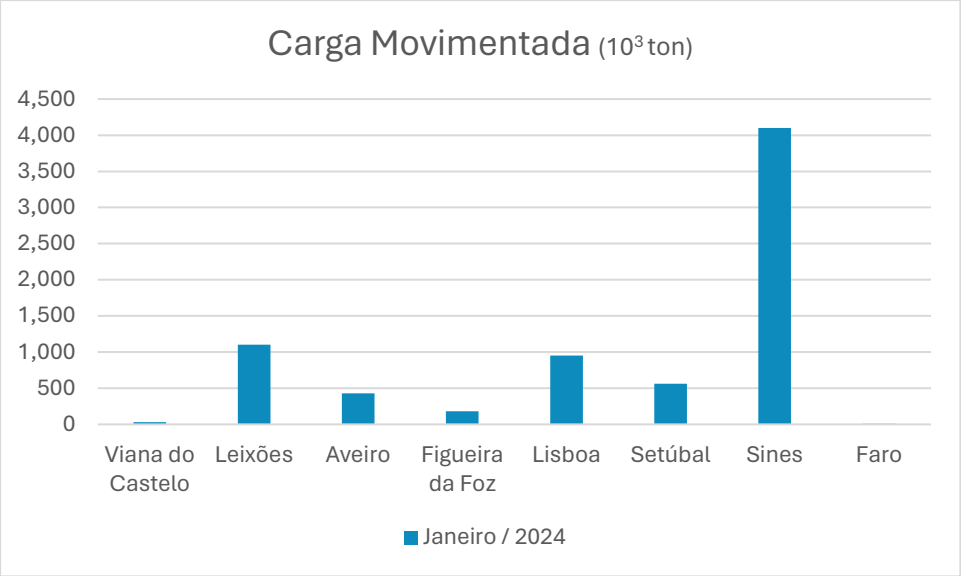
Importa sublinhar a sazonalidade dos mercados portuários, pelo que a análise de um período muito curto, de apenas um mês, apresenta um significado de interpretação bastante limitado.

Feita essa ressalva, e no que concerne ao movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (55,6%), tendo movimentado em janeiro de 2024, 4,1 milhões de toneladas, representando um incremento significativo de tráfego (+682 mil toneladas; +19,9%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Lisboa, apresentando um movimento acumulado de 952 mil toneladas, regista um desempenho expressivamente positivo (+104 mil toneladas; +12,3%), seguido por Setúbal (+20 mil toneladas; +3,7%), Figueira da Foz (+5 mil toneladas; +2,9%), Faro (+5 mil toneladas; +154,4%) e Viana do Castelo (+2 mil toneladas; +5,7%)

Tal como já mencionado, apenas iniciaram o corrente ano de 2024 com desempenhos negativos, os portos de Aveiro, com uma quebra bastante expressiva de -24% (-136 mil toneladas), e de Leixões, que observou uma redução de -6,9% (-81 mil toneladas).

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em janeiro de 2024



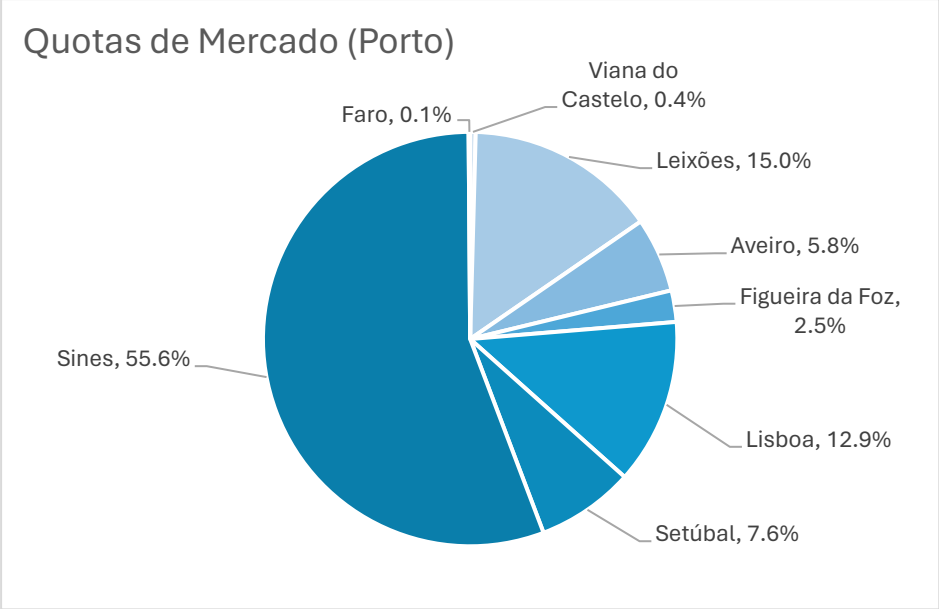
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em janeiro de 2024

Período	Acumulado			
Porto	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
Viana do Castelo	32	0,4%	2	5,7%
Leixões	1.103	15,0%	-81	-6,9%
Aveiro	429	5,8%	-136	-24,0%
Figueira da Foz	181	2,5%	5	2,9%
Lisboa	952	12,9%	104	12,3%
Setúbal	563	7,6%	20	3,7%
Sines	4.100	55,6%	682	19,9%
Faro	9	0,1%	5	154,4%
Total	**7.369**	**100,0%**	**601**	**8,9%**

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 55,65%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (15%); Lisboa (12,9%); Setúbal (7,6%); Aveiro (5,8%); Figueira da Foz (2,5%); Viana do Castelo (0,4%); e Faro (0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Janeiro/2024)



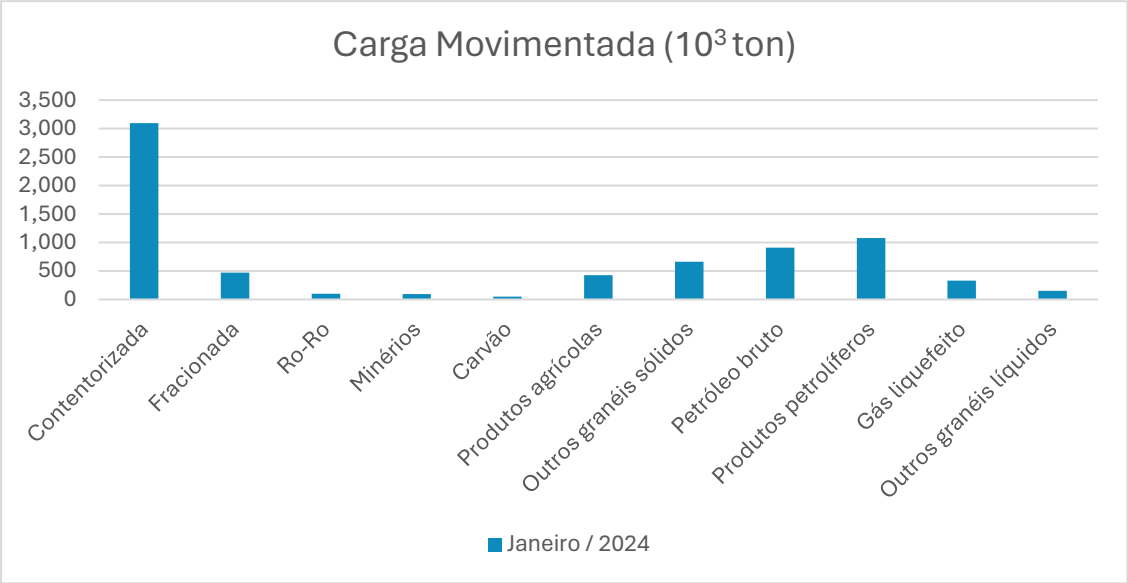
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (42%), os Produtos Petrolíferos (14,6%) e o Petróleo Bruto (12,3%), que representam no seu conjunto 69% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +36,7% (+831 mil toneladas), de -11%% (-134 mil toneladas) e de -9,4% (-94 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (9%), a Carga Fracionada (6,4%) e os Produtos Agrícolas (5,8%), as quais registaram evoluções positivas nos granéis sólidos (Produtos Agrícolas: +69 mil toneladas e +19,1%; Outros Granéis Sólidos: +43 mil toneladas; +6,9%) e negativa na Carga Fracionada (-102 mil toneladas; -17,7%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, observaram-se desempenhos positivos no Carvão (+29 mil toneladas; +145,6%), Gás Liquefeito (+24 mil toneladas; +7,8%) e Minérios (+8 mil toneladas; +9,6%), e decréscimos nos Outros Granéis Líquidos (-50 mil toneladas; -25,3%) e na Carga *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (-23 mil toneladas; -18,2%).

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em janeiro de 2024



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em janeiro de 2024

Período	Acumulado			
Categoria AMT	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
Carga geral	**3.668**	**49,8%**	**707**	**23,9%**
Contentorizada	3.094	42,0%	831	36,7%
Fracionada	471	6,4%	-102	-17,7%
Ro-Ro	102	1,4%	-23	-18,2%
Granéis sólidos	**1.236**	**16,8%**	**149**	**13,7%**
Minérios	93	1,3%	8	9,6%
Carvão	49	0,7%	29	145,6%
Produtos agrícolas	429	5,8%	69	19,1%
Outros granéis sólidos	664	9,0%	43	6,9%
Granéis líquidos	**2.465**	**33,5%**	**-254**	**-9,4%**
Petróleo bruto	908	12,3%	-94	-9,4%
Produtos petrolíferos	1.079	14,6%	-134	-11,0%
Gás liquefeito	329	4,5%	24	7,8%
Outros granéis líquidos	148	2,0%	-50	-25,3%
Total	**7.369**	**100,0%**	**601**	**8,9%**

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no primeiro mês de 2024:

- A categoria da Carga Geral totalizou 3,7 milhões de toneladas, tendo observado um incremento de +23,9% relativamente a janeiro de 2023 (+707 mil toneladas), com base no crescimento exclusivo da Carga Contentorizada (+831 mil toneladas; +36,7%), atingindo 3,1 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Sines (+774 mil toneladas; +61%), a que se seguiu Lisboa (+63 mil toneladas; +21,1%), Figueira da Foz (+7 mil toneladas; +85,6%) e Aveiro (+5 mil toneladas; +44,2%). Por sua vez, o porto de Leixões manteve o nível de movimentação observado em janeiro de 2023, tendo Setúbal observado uma redução de -12,7% (-17 mil toneladas).

  Em contrapartida, a Carga Fracionada caiu -17,7% (-102 mil toneladas), para um total de 471 mil toneladas, fundamentalmente em resultado das reduções observadas em Setúbal (-75 mil toneladas; -47%), Aveiro (-32 mil toneladas; -15,6%) e Viana do Castelo (-5 mil toneladas; -27,1%), ligeiramente mitigadas pelo crescimento de Leixões (+10 mil toneladas; +10,3%).

  No tráfego Ro-Ro observou-se uma redução de -18,2% (-23 mil toneladas), totalizando 102 mil toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-23 mil toneladas; -26,3%) e de Sines (-5 mil toneladas; -90,1%), apenas parcialmente compensadas por Setúbal (+4 mil toneladas; +11,6%) e Lisboa (+2 mil toneladas) que voltou a registar este tipo de tráfego;

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 1,2 milhões de toneladas, cresceram +13,7% (-149 mil toneladas), suportado nos crescimentos dos vários mercados globais de granéis sólidos, mas com maior preponderância nos Produtos Agrícolas que, ascendendo a 429 mil toneladas, verificaram um incremento de +19,1% (+69 mil toneladas), com base nas evoluções positivas dos portos de Lisboa (+118 mil toneladas; +57,1%) e de Setúbal (+29 mil toneladas), mitigados pelas quebras que se constaram em Aveiro (-60 mil toneladas; -74,1%) e Leixões (-23 mil toneladas; -36,3%).

  Seguiram-se os Outros Granéis Sólidos, que cresceram +6,9% (+43 mil toneladas) para 664 mil toneladas, com suporte nas evoluções favoráveis dos portos de Leixões (+56 mil toneladas; +57,4%), de Setúbal (+50 mil toneladas; +38,1%) e de Faro (+5 mil toneladas; +154,4%), atenuadas pelos decréscimos de Lisboa (-38 mil toneladas; -28,6%) e de Aveiro (-34 mil toneladas; -25,6%).

O movimento do Carvão, embora na sua expressão diminuta de 49 mil toneladas, aumentou +145,6% (+29 mil toneladas), com base na movimentação exclusiva no porto de Setúbal, tendo os Minérios incrementado +9,6% (+8 mil toneladas) para 93 mil toneladas, com suporte com a evolução positiva verificada em Leixões (+20 mil toneladas; +57,8%), mitigada por Setúbal (-12 mil toneladas; -25,1%); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 2,5 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -9,4% (-254 mil toneladas), a maior redução provem dos Produtos Petrolíferos que, movimentando globalmente 1,1 milhões de toneladas, caíram -11% (-134 mil toneladas), com origem em Leixões (-117 mil toneladas; -47,8%), Aveiro (-32 mil toneladas; -44,6%) e Sines (-3 mil toneladas, -0,4%), e suplantando largamente a evolução favorável nos portos de Setúbal (+10 mil toneladas; +270,3%) e de Lisboa (+7 mil toneladas; +8,1%).

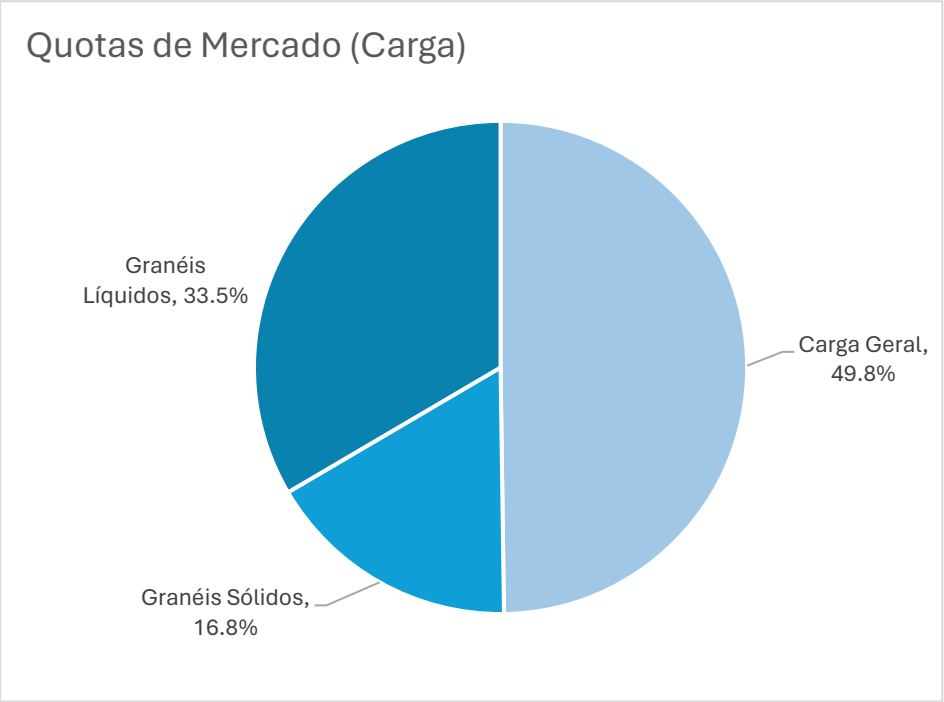
  Igualmente, tanto o Petróleo Bruto, com 908 mil toneladas, como os Outros Granéis Líquidos, com 148 mil toneladas, observaram-se quebras, respetivamente, de -9,4% (-94 mil toneladas) e de -25,3% (-50 mil toneladas), no primeiro caso exclusivamente devido à redução verificada no porto de Sines e, no mercado dos Outros Granéis Líquidos, devido aos desempenhos negativos de Lisboa (-53 mil toneladas; -47,6%) e de Sines (-18 mil toneladas; -79,7%), parcialmente mitigados por Aveiro (+18 mil toneladas; +34%)

  Finalmente, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 329 mil toneladas, foi o único tipo de granel líquido a aumentar globalmente (+24 mil toneladas; +7,8%), com base no crescimento dos mercados de Sines (+26 mil toneladas; +9,5%) e de Lisboa (+3 mil toneladas), e redução em Leixões (-6 mil toneladas; -31,7%).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 49,8% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 16,8% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,5% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Janeiro/2024)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Janeiro/2024)

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	13	0,4%	18	1,5%		0,0%	32	0,4%
Leixões	710	19,4%	251	20,3%	141	5,7%	1 103	15,0%
Aveiro	188	5,1%	120	9,7%	122	4,9%	429	5,8%
Figueira da Foz	101	2,8%	80	6,5%		0,0%	181	2,5%
Lisboa	372	10,2%	420	34,0%	159	6,5%	952	12,9%
Setúbal	237	6,5%	298	24,1%	28	1,1%	563	7,6%
Sines	2 046	55,8%	40	3,2%	2 014	81,7%	4 100	55,6%
Faro		0,0%	9	0,7%		0,0%	9	0,1%
Totais Categoria	3 668	49,8% 100,0%	1 236	16,8% 100,0%	2 465	33,5% 100,0%	7 369	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 27 mercados, no valor global de +1,3 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 22 mercados, representando -649 mil toneladas, originando um crescimento do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o primeiro mês de 2023, de +601 mil toneladas, ou seja, +8,9%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Janeiro /2024)

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	**13**	**-27,0%**	**710**	**-1,9%**	**188**	**-12,6%**	**101**	**5,6%**	**372**	**21,6%**	**237**	**-27,1%**	**2 046**	**60,2%**	**0**		**3 668**	**23,9%**
Contentorizada			542	-0,1%	15	44,2%	14	85,6%	364	21,1%	116	-12,7%	2 043	61,0%			3 094	36,7%
Fracionada	13	-27,1%	105	10,3%	173	-15,6%	87	-1,5%	7	17,8%	85	-47,0%	2	48,5%			471	-17,7%
Ro-Ro	0		64	-26,3%					2		36	11,6%	1	-90,1%			102	-18,2%
Granéis sólidos	**18**	**58,4%**	**251**	**26,8%**	**120**	**-44,1%**	**80**	**-0,4%**	**420**	**23,8%**	**298**	**47,5%**	**40**	**3,7%**	**9**	**154,4%**	**1 236**	**13,7%**
Minérios			56	57,8%							37	-25,1%					93	9,6%
Carvão											49	145,6%					49	145,6%
Produtos agrícolas	12	83,8%	41	-36,3%	21	-74,1%			326	57,1%	29						429	19,1%
Outros granéis sólidos	6	23,9%	154	57,4%	99	-25,6%	80	-0,4%	94	-28,6%	183	38,1%	40	3,7%	9	154,4%	664	6,9%
Granéis líquidos	**0**		**141**	**-46,1%**	**122**	**-10,4%**	**0**		**159**	**-21,2%**	**28**	**76,1%**	**2 014**	**-4,2%**	**0**		**2 465**	**-9,4%**
Petróleo bruto													908	-9,4%			908	-9,4%
Produtos petrolíferos			127	-47,8%	40	-44,6%			98	8,1%	14	270,3%	800	-0,4%			1 079	-11,0%
Gás liquefeito			12	-31,7%	13	0,0%			3				301	9,5%			329	7,8%
Outros granéis líquidos			2	148,0%	70	34,0%			58	-47,6%	14	14,7%	4	-79,7%			148	-25,3%
Total Geral	**32**	**5,7%**	**1 103**	**-6,9%**	**429**	**-24,0%**	**181**	**2,9%**	**952**	**12,3%**	**563**	**3,7%**	**4 100**	**19,9%**	**9**	**154,4%**	**7 369**	**8,9%**

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (42%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz, a qual observou um incremento de movimentação de +36,7% em relação a janeiro do ano anterior, e onde se constataram crescimentos de tráfego nos mercados de Sines, Lisboa, Aveiro e Figueira da Foz, e redução em Setúbal, tendo Leixões mantido o mesmo nível de movimentação de 2023.

A Carga Fracionada, que representa 6,4% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos com exceção de Faro, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Leixões, de Lisboa e de Sines, e quebras em Setúbal, Aveiro, Viana do Castelo e Figueira da Foz.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 1,4%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -26,3%, condicionando uma evolução negativa global de -18,2%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal, onde cresceu +11,6%, de Lisboa, que voltou a movimentar este tipo de tráfego, e de Sines, que constatou uma redução de -90,1%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,3% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram um crescimento no mercado associado ao porto de Leixões e uma redução em Setúbal, originando uma evolução positiva deste segmento de tráfego de +9,6%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,7% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando um aumento de +145,6%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,8% do tráfego total, cresceram nos portos de Lisboa, de Setúbal e de Viana do Castelo, observando um comportamento inverso em Aveiro e Leixões, originando um saldo global de movimentação de +19,1%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 9% do tráfego do sistema portuário, observaram um acréscimo global de +6,9%, com suporte nos crescimentos nos portos de Leixões, de Setúbal, de Faro, de Sines e de Viana do Castelo, e quebras de movimentação em Lisboa e Aveiro, tendo a Figueira da Foz mantido o nível de movimentação do ano anterior.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,3% do movimento total, registou uma redução de -9,4%, tendo por base a quebra deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,6% do movimento de carga no sistema portuário, caíram -11%, com suporte nas reduções verificadas em Leixões, Aveiro e Sines, mitigadas pelos crescimentos nos portos de Setúbal e de Lisboa.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,5%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma evolução favorável de +7,8%, essencialmente pelo aumento verificado em Sines (+9,5%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 2% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -25,3%, principalmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Lisboa e de Sines, e cuja evolução favorável em Aveiro 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.

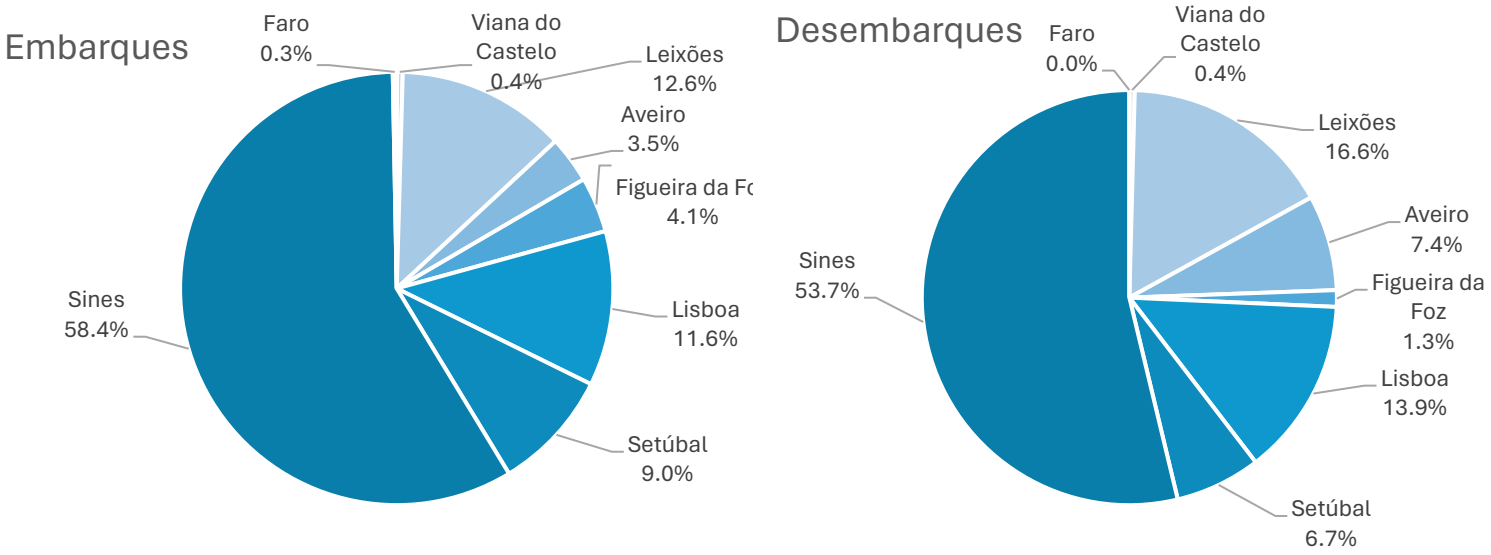
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 em janeiro de 2024, incluindo os subjacentes ao *transhipment*, foi responsável por 59,2% do movimento portuário e registou um total de 4,4 milhões de toneladas, representando um crescimento de +5% (+208 mil toneladas), relativamente ao mês homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 3 milhões de toneladas, refletindo um incremento de +15% (+393 mil toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Janeiro/2024)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Janeiro/2024)

Porto \ Fluxo	Janeiro / 2024 (10^3 ton)		Quota (%)		Variação			
					Embarque		Desembarque	
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	13	18	42,6%	57,4%	-3	-15,8%	4	30,4%
Leixões	381	722	34,5%	65,5%	0	-0,1%	-81	-10,1%
Aveiro	105	324	24,5%	75,5%	-38	-26,4%	-98	-23,2%
Figueira da Foz	125	56	68,8%	31,2%	5	4,1%	0	0,2%
Lisboa	348	604	36,5%	63,5%	57	19,6%	47	8,5%
Setúbal	272	291	48,3%	51,7%	13	5,1%	7	2,4%
Sines	1 757	2 343	42,9%	57,1%	353	25,2%	328	16,3%
Faro	9		100,0%		5	154,4%		
Total Geral	**3 010**	**4 359**	**40,8%**	**59,2%**	**393**	**15,0%**	**208**	**5,0%**

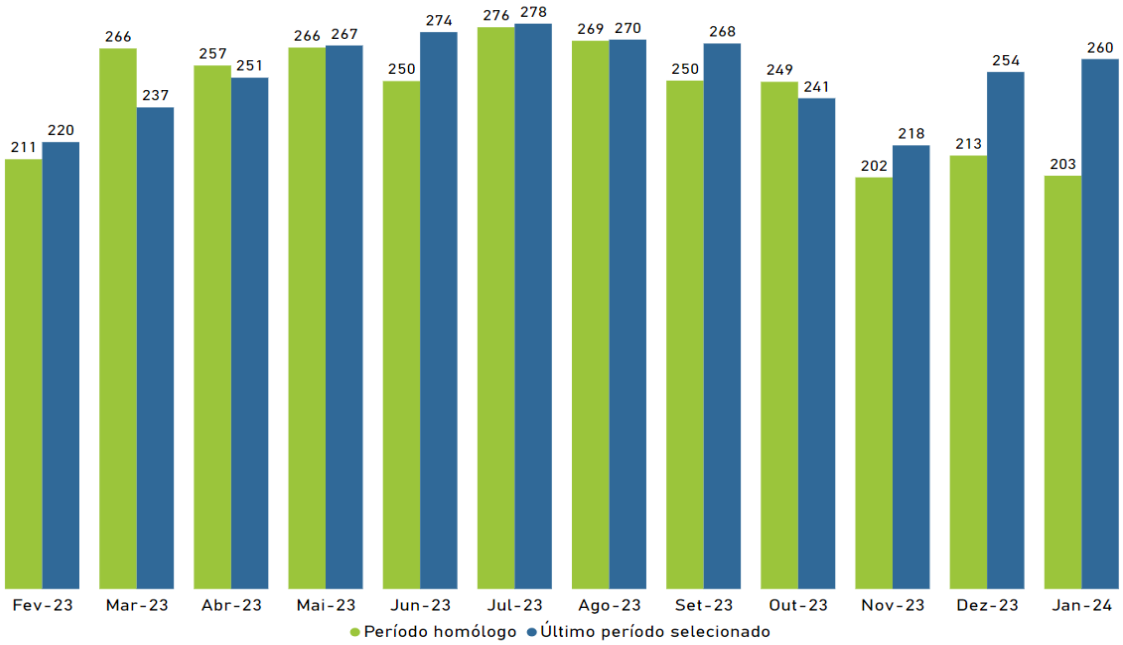
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 42%, e ainda parte da quota de 1,4% 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 em janeiro de 2024 um movimento de 260 mil TEU, com base em crescimento em todos os portos que movimentam contentores, com exceção de Setúbal e de Leixões (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10^3 TEU) nos 12 meses anteriores a janeiro de 2024 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em janeiro de 2024

Contentores movimentados (10^3 TEU)

Portos	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	51,9	19,9%	-0,2%
Aveiro	1,7	0,7%	3,4%
Figueira da Foz	2,1	0,8%	87,0%
Lisboa	32,4	12,4%	13,4%
Setúbal	12,0	4,6%	-8,2%
Sines	160,2	61,5%	50,4%
Total	**260,4**	**100,0%**	**28,2%**

Variação hómologa

2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
-16,2%	18,8%	-3,7%	-19,3%	28,2%

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela evolução muito positiva (+54 mil TEU; +50,4%) observada no porto Sines que, movimentando 160 mil TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (61,5%) deste tipo de tráfego no sistema portuário.

Assinalam-se também os registos positivos dos portos de Lisboa, com um movimento de 32 mil TEU (+4 mil TEU; +13,4%), da Figueira da Foz, com 2 mil TEU (+1 mil TEU; +87%) e de Aveiro, também com 2 mil TEU (+57 TEU; +3,4%), bem como a evolução negativa constatada no porto de Setúbal, que manuseou 12 mil TEU (-1 mil TEU; -8,2%).

Finalmente, o porto de Leixões, que é o segundo porto com maior movimento de contentores, 52 mil TEU, com uma quota de mercado de contentores de 19,9%, observou uma movimentação similar ao primeiro mês de 2023.

Se analisarmos o primeiro mês 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 (+4,3%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Leixões (-1,3%), relevando particularmente o crescimento médio deste

tráfego nos portos da Figueira da Foz (+10,3%), de Sines (+6,8%) e de Setúbal (+6%) (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10^3 TEU) em janeiro de 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10^3t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,0						0,0	-100,0%
Leixões	54,7	54,7	59,2	52,0	51,9	19,9%	54,5	-1,3%
Aveiro				1,7	1,7	0,7%	0,7	
Figueira da Foz	1,4	1,9	2,2	1,1	2,1	0,8%	1,7	10,3%
Lisboa	31,0	27,1	29,4	28,6	32,4	12,4%	29,7	1,1%
Setúbal	9,5	16,1	14,4	13,1	12,0	4,6%	13,0	6,0%
Sines	123,3	161,4	146,4	106,6	160,2	61,5%	139,6	6,8%
Total	**219,9**	**261,2**	**251,6**	**203,1**	**260,4**	**100,0%**	**239,2**	**4,3%**

✓ 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 apreciação 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* (Janeiro/2024)

Porto \ Contentores	*Hinterland*				*Transhipment*				Totais
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	48	92,4%	38,3%	0,0%	4	7,6%	2,9%	-2,4%	52
Aveiro	2	100,0%	1,4%			0,0%	0,0%		2
Figueira da Foz	2	100,0%	1,7%	87,0%		0,0%	0,0%		2
Lisboa	32	98,4%	25,5%	13,1%	1	1,6%	0,4%	34,5%	32
Setúbal	12	96,4%	9,3%	-4,3%	0	3,6%	0,3%		12
Sines	30	18,7%	23,9%	10,8%	130	81,3%	96,4%	63,8%	160
Total Geral	**125**	**48,1%**	100,0%	**6,0%**	**135**	**51,9%**	100,0%	**59,2%**	**260**

O volume de TEU movimentado em janeiro de 2024 em operações *transhipment* (135 mil TEU), que correspondeu a 51,9% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, em que atingiu uma proporção de 81,3%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 7,6%, 3,6% e 1,6%.

A quota de mercado no tráfego de *transhipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 96,4%, a que se seguem os portos de Leixões (2,9%), de Lisboa (0,4%) e de Setúbal (0,3%).

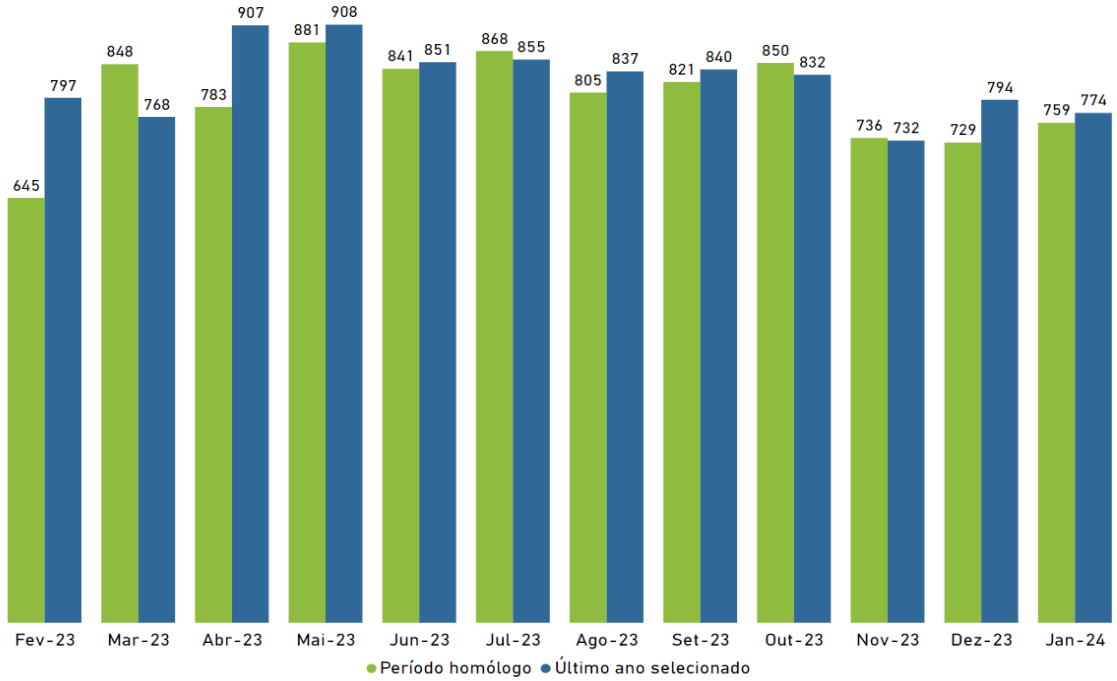
O movimento de contentores com o *hinterland* (125 mil TEU), que apresentou uma proporção geral de 48,1%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 38,3%, a que se seguiram os portos Lisboa, com 25,5%, e de Sines, com 23,9%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 9,3%, e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro, com quotas residuais, respetivamente, de 1,7% e de 1,4%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 18,7%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e em Aveiro.

2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou no mês de janeiro, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 774 escalas de navios, o que representa um incremento de +2% em relação ao mês homólogo de 2023, com base em evoluções favoráveis de todos os portos, em especial em Lisboa que registou mais 19 escalas, sendo apenas exceção os portos de Aveiro e de Viana do Castelo em que viram o número de entradas de navios reduzir-se (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a janeiro de 2024 e períodos homólogos



Quadro 12 – Escalas de navios em janeiro de 2024

Navios (N.º de escalas)

Portos	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	15	1,9%	-37,5%
Leixões	182	23,5%	1,7%
Aveiro	79	10,2%	-11,2%
Figueira da Foz	37	4,8%	2,8%
Lisboa	174	22,5%	12,3%
Setúbal	129	16,7%	1,6%
Sines	156	20,2%	5,4%
Faro	2	0,3%	100,0%
Total	**774**	**100,0%**	**2,0%**

Variação hómologa

2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
4,3%	-7,5%	-7,5%	2,2%	2,0%

Analisando os meses de janeiro dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-2,8%), particularmente influenciada pelos portos de Leixões (-4,8%), de Aveiro (-3,5%), de Lisboa (-2,8%) e de Sines (-2,3%) (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios em janeiro de 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10^3t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	15	17	12	24	15	1,9 %	83	0,0 %
Leixões	222	210	185	179	182	23,5 %	978	-4,8 %
Aveiro	91	100	73	89	79	10,2 %	432	-3,5 %
Figueira da Foz	40	39	33	36	37	4,8 %	185	-1,9 %
Lisboa	195	136	152	155	174	22,5 %	812	-2,8 %
Setúbal	131	130	121	127	129	16,7 %	638	-0,4 %
Sines	171	169	164	148	156	20,2 %	808	-2,3 %
Faro	2	2	1	1	2	0,3 %	8	0,0 %
Portimão	1	0	2				3	-100,0 %
Total	**868**	**803**	**743**	**759**	**774**	**100,0 %**	**3.947**	**-2,8 %**

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 23,5% e totalizando 182 escalas em janeiro de 2024, o que representou uma incremento de movimentação de +1,7% relativamente ao mesmo mês de 2023, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 174 (+12,3%) e 156 (+5,4%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22,5% e 20,2%.

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 +7,3%, atingindo 15,8 milhões, com destaque, no caso do porto de maior dimensão, ou seja, Sines (+12,7%), cuja dimensão média de navio cresceu +7%, contribuindo igualmente para o incremento deste parâmetro médio no sistema portuário para 20,4 mil (+5,3%) (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (48,3%), totalizando 7,6 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 48,9 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 Viana do Castelo, de Leixões, da Figueira da Foz, de Setúbal e de Faro, sendo que o único porto que observou reduções, de forma conjunta, nestes dois parâmetros, foi o de Lisboa.

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Janeiro/2024)

Porto \ Navios	Janeiro / 2024			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10^3)	Dimensão Média AB (10^3)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	15	95	6,4	1,9%	0,6%	-37,5%	22,9%	96,7%
Leixões	182	2 383	13,1	23,5%	15,1%	1,7%	8,1%	6,3%
Aveiro	79	497	6,3	10,2%	3,1%	-11,2%	-7,7%	4,0%
Figueira da Foz	37	141	3,8	4,8%	0,9%	2,8%	22,0%	18,7%
Lisboa	174	3 222	18,5	22,5%	20,4%	12,3%	-3,5%	-14,1%
Setúbal	129	1 819	14,1	16,7%	11,5%	1,6%	9,0%	7,3%
Sines	156	7 632	48,9	20,2%	48,3%	5,4%	12,7%	7,0%
Portimão				0,0%	0,0%			
Faro	2	6	3,0	0,3%	0,0%	100,0%	142,5%	21,3%
Total Geral	**774**	**15 795**	**20,4**	**100,0%**	**100,0%**	**2,0%**	**7,3%**	**5,3%**

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 positiva do sistema portuário de Espanha em janeiro de 2024, de +3,2%, mas que se pode comparar com um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um crescimento de movimentação no mesmo mês de +8,9%, comparativamente a janeiro de 2023 (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Janeiro/2024)

Sistema Portuário	Janeiro / 2024							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	3 668	23,9%	1 236	13,7%	2 465	-9,4%	7 369	8,9%
Espanha	21 137	5,6%	7 577	-7,3%	15 637	5,8%	44 351	3,2%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 44,4 milhões de toneladas, ou seja 6 vezes mais que o sistema portuário nacional (7,4 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:

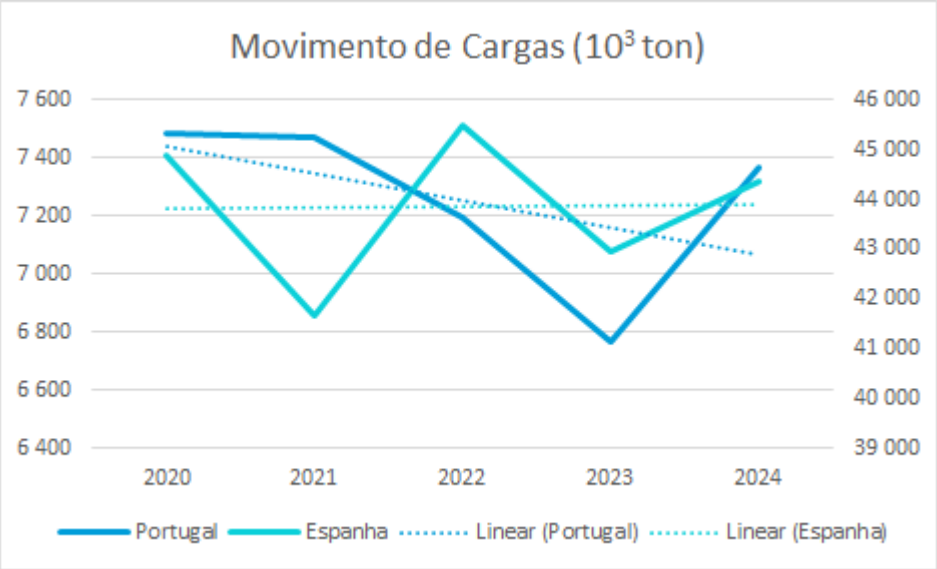
- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou um crescimento de +23,9%, ou seja, expressivamente melhor que o acréscimo constatado no mesmo mês de janeiro no conjunto ao portos espanhóis e que foi de +3,2%;

- 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 uma evolução favorável de +13,7% e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias observou uma redução -7,3%; e

- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, sendo mais favorável para o sistema portuário espanhol, que registou um crescimento de +5,8%, por comparação com a quebra de -9,4% verificada no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro mês dos últimos cinco anos, poderá observar-se que ambos os sistemas portuários viram a sua carga reduzir-se, mas sendo mais penalizante em Portugal (-1,6%) do que em Espanha (-1,2%) (ver Gráfico 9).

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



3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional que registou um incremento de +28,2% em janeiro de 2024, quando comparado com o mesmo mês do ano transato, e totalizando 260 mil TEU, comparando-se com o crescimento de apenas +5,8% dos portos espanhóis que movimentaram 1,3 milhões de TEU no mesmo mês (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Janeiro/2024)

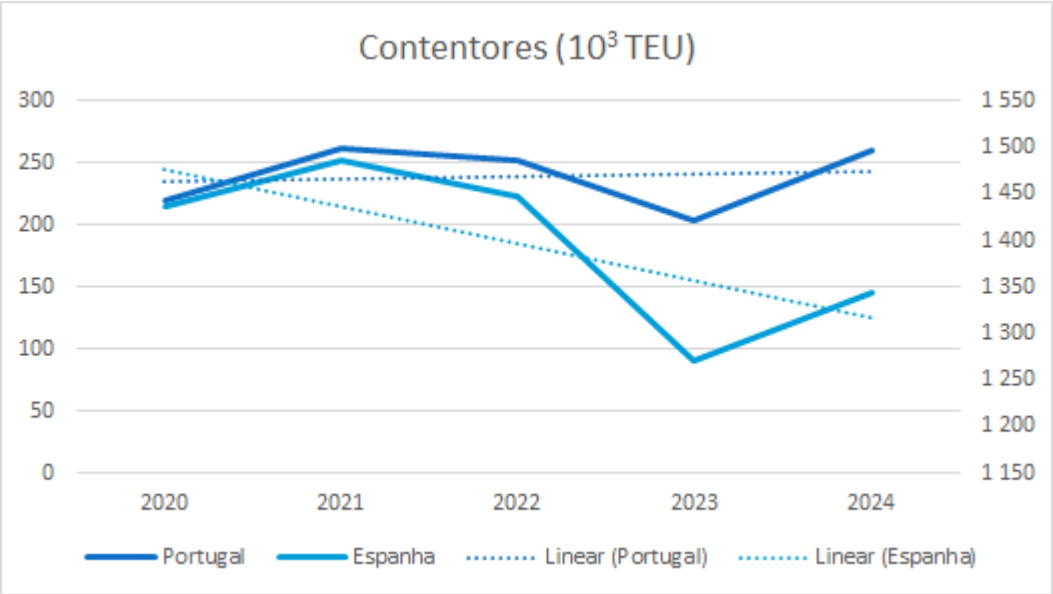
Sistema Portuário	Janeiro / 2024 mil ton	Variação (%)
Portugal	**260**	**28,2%**
Hinterland	125	6,0%
Transhipment	135	59,2%
Espanha	**1 345**	**5,8%**
Hinterland	605	-2,1%
Transhipment	740	13,2%

Por tipos de tráfego, pode observar-se no sistema portuário nacional um aumento do tráfego com o *hinterland* em +6%, enquanto no sistema portuário espanhol este tráfego registou uma quebra de -2,1%.

No caso do tráfego de *transhipment*, ambos os o sistemas portuários cresceram, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (+59,2%), quando comparado com Espanha (+13,2%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários em janeiro desde 2019, os portos nacionais ganharam +18,5% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou uma quebra de -6,4% (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Janeiro / 2024		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	**3 094**	**100,0%** **42,0%**	**831**	**36,7%**
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	542	17,5%	0	-0,1%
Aveiro	15	0,5%	5	44,2%
Figueira da Foz	14	0,5%	7	85,6%
Lisboa	364	11,8%	63	21,1%
Setúbal	116	3,8%	-17	-12,7%
Sines	2 043	66,0%	774	61,0%
Faro		0,0%	0	
Carga Fraccionada	**471**	**100,0%** **6,4%**	**-102**	**-17,7%**
Viana do Castelo	13	2,9%	-5	-27,1%
Leixões	105	22,2%	10	10,3%
Aveiro	173	36,6%	-32	-15,6%
Figueira da Foz	87	18,4%	-1	-1,5%
Lisboa	7	1,5%	1	17,8%
Setúbal	85	18,0%	-75	-47,0%
Sines	2	0,5%	1	48,5%
Faro		0,0%	0	
Ro-Ro	**102**	**100,0%** **1,4%**	**-23**	**-18,2%**
Viana do Castelo	0	0,0%	0	
Leixões	64	62,4%	-23	-26,3%
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	2	1,7%	2	
Setúbal	36	35,3%	4	11,6%
Sines	1	0,6%	-5	-90,1%
Faro		0,0%	0	
Totais	**3 668**	**49,8%**	**707**	**23,9%**

Granéis Sólidos	Janeiro / 2024		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	**93**	**100,0%** **1,3%**	**8**	**9,6%**
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	56	60,3%	20	57,8%
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa		0,0%	0	
Setúbal	37	39,7%	-12	-25,1%
Sines		0,0%	0	
Faro		0,0%	0	
Carvão	**49**	**100,0%** **0,7%**	**29**	**145,6%**
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões		0,0%	0	
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa		0,0%	0	
Setúbal	49	100,0%	29	145,6%
Sines		0,0%	0	
Faro		0,0%	0	
Produtos Agrícolas	**429**	**100,0%** **5,8%**	**69**	**19,1%**
Viana do Castelo	12	2,8%	6	83,8%
Leixões	41	9,6%	-23	-36,3%
Aveiro	21	4,9%	-60	-74,1%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	326	76,0%	118	57,1%
Setúbal	29	6,7%	29	
Sines		0,0%	0	
Faro		0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	**664**	**100,0%** **9,0%**	**43**	**6,9%**
Viana do Castelo	6	0,9%	1	23,9%
Leixões	154	23,2%	56	57,4%
Aveiro	99	14,8%	-34	-25,6%
Figueira da Foz	80	12,0%	0	-0,4%
Lisboa	94	14,2%	-38	-28,6%
Setúbal	183	27,5%	50	38,1%
Sines	40	6,0%	1	3,7%
Faro	9	1,3%	5	154,4%
Totais	**1 236**	**16,8%**	**149**	**13,7%**

Granéis Líquidos	Janeiro / 2024		Variação	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	**908**	**100,0%** 12,3%	-94	-9,4%
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões		0,0%	0	
Aveiro		0,0%	0	
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa		0,0%	0	
Setúbal		0,0%	0	
Sines	908	100,0%	-94	-9,4%
Faro		0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	**1 079**	**100,0%** 14,6%	-134	-11,0%
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	127	11,8%	-117	-47,8%
Aveiro	40	3,7%	-32	-44,6%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	98	9,1%	7	8,1%
Setúbal	14	1,3%	10	270,3%
Sines	800	74,1%	-3	-0,4%
Faro		0,0%	0	
Gás Liquefeito	**329**	**100,0%** 4,5%	**24**	**7,8%**
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	12	3,6%	-6	-31,7%
Aveiro	13	3,9%	0	0,0%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	3	0,9%	3	
Setúbal		0,0%	0	
Sines	301	91,6%	26	9,5%
Faro		0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	**148**	**100,0%** 2,0%	-50	-25,3%
Viana do Castelo		0,0%	0	
Leixões	2	1,3%	1	148,0%
Aveiro	70	46,9%	18	34,0%
Figueira da Foz		0,0%	0	
Lisboa	58	39,4%	-53	-47,6%
Setúbal	14	9,4%	2	14,7%
Sines	4	3,0%	-18	-79,7%
Faro		0,0%	0	
Totais	**2 465**	33,5%	-254	-9,4%

Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

www.amt-autoridade.pt