

RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Março, 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. SI | JMÁRIO EXECUTIVO | 4 |
|-------|--|----|
| 2. C | OMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO | 7 |
| 2.1. | Movimento Geral de Carga | 7 |
| | ✓ Por Porto | 9 |
| | ✓ Por Tipologia de Carga | 11 |
| | ✓ Por Tipologia de Carga e Porto | 15 |
| | ✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque | 18 |
| 2.2. | Movimento Geral de Contentores | 20 |
| | ✓ Tráfego Total (TEU) | 20 |
| | ✓ Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU) | 22 |
| 2.3. | Movimento Geral de Navios | 24 |
| 3. EN | NQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA | 28 |
| 3.1. | Movimentação de Carga | 28 |
| 3.2. | Tráfego de Contentores | 29 |
| ANEX | O (Desempenho dos Mercados Portuários) | 31 |



1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) registou uma evolução positiva de +6,2% no primeiro trimestre de 2024, com um total de 21,2 milhões de toneladas, tendo-se, contudo, observado no mês de março, uma movimentação de 6,7 milhões de toneladas, o que representa uma quebra de movimento de -2,8%, em comparação com o mesmo mês do ano passado (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em março e acumulado de 2024

| C | arga m | oviment | ada (10^3 | t) | Conte | ntores i | novime | ntados | (10^3 | TEU) | | Na | avios (N.º | de esc |
|---------------------|-------------------|-------------------------------|-----------|--------------------------------------|--------------------|----------------|-------------------------|----------------|--------|-----------------------------------|---------------------|---------------|-----------------------|-------------|
| Portos | Mensal (10^3t) | Acumulado anual (10^3t) | acumulado | Var. homóloga acumulado (%) | Portos | | Acumulado anual (TEU | acumula | do ac | Var. omóloga umulado (%) | Portos | Mensal (N) | Acumulado anual (N | |
| Viana do Castelo | 15 | 76 | 0,4% | -11,2% | Leixões | 54,8 | 160, | 21 | .2% | -3,8% | Viana do Castelo | 11 | 40 |) |
| Leixões | 1.144 | 3.299 | 15.6% | -6.5% | Aveiro | 2,3 | 5,0 | 0. | .7% | 46,5% | Leixões | 176 | 524 | 4 |
| Aveiro | 534 | 1.418 | | 0,2% | Figueira da Foz | 1,0 | 4,6 | 0. | .6% | -13,9% | Aveiro | 83 | 23 | 6 |
| Figueira da | 147 | 468 | 2,2% | -7.4% | Lisboa | 34,5 | 98,5 | 13. | .1% | 7.4% | Figueira da Foz | a 31 | 9! | 5 |
| Foz | | | | | Setúbal | 12,9 | 36,2 | 2 4 | .8% | -13,7% | Lisboa | 154 | 478 | 8 |
| Lisboa | 715 | 2.841 | | 0,8% | Sines | 142,8 | 450,0 | 59 | .7% | 28,3% | Setúbal | 115 | 380 | 0 |
| Setúbal | 478 | 1.604 | 7,6% | -3,6% | Total | 248.4 | 754,3 | 100 | .0% | 14,4% | Sines | 135 | 445 | |
| Sines | 3.614 | 11.469 | 54,1% | 15,8% | | | | | | | | 100 | | |
| Faro | 4 | 13 | 0,1% | -36,2% | Variação hóm | • | 0001 | 2022 / | 0000 | | Faro | 1 | | 4 |
| Total | 6.651 | 21.190 | 100,0% | 6,2% | | 2020 / 2019 | 2021 / 2020 | 2022 / 2021 | 2023 | 2024 / 2023 | Portimão | 2 | | 3 |
| | ' | | | | Mensal | -8.6% | 11,2% | 0.7% | -10,9% | 5.0% | Total | 708 | 2.20 | 5 |
| Variação hóm | ologa | | | | | | | | | | Variação h | ómologa | | |
| | 2020 / 2019 | 2021 / 2020 | | 023 / 2024 / 2023 2022 | Acumulado | -10,8% | 10,0% | -1,8% | -9,5% | 14,4% | | 2020 2019 | | 2022 202 |
| Mensal | 3,7% | 0,0% | -2,6% -7 | -2.8% | | | | | | | Mensal | -7.4% | 0,1% | 3,0 |
| Acumulado | -3.7% | -2,0% | -1,4% -5 | 6,2% | | | | | | | Acumulado | -0,8% | -7,2% | -3,09 |

| | Na | IVIOS (N.º | de escal | as) | |
|---------------------|----------------|------------------------|----------------|----------------|-------------------------------------|
| Portos | Mensal (N) | Acumulado anual (N) | acum (% nac | | Var. nomóloga cumulado (%) |
| Viana do Castelo | 11 | 40 | | 1,8% | -28,6% |
| Leixões | 176 | 524 | 2 | 23,8% | -3,9% |
| Aveiro | 83 | 236 | 1 | 10,7% | -4,8% |
| Figueira da Foz | 31 | 95 | | 4,3% | -14,4% |
| Lisboa | 154 | 478 | 2 | 21,7% | -5,2% |
| Setúbal | 115 | 380 | 1 | 17,2% | -3,1% |
| Sines | 135 | 445 | 2 | 20,2% | -3,3% |
| Faro | 1 | 4 | 4 0,2% | | -20,0% |
| Portimão | 2 | 3 | | 0,1% | |
| Total | 708 | 2.205 | 10 | 00,0% | -5,1% |
| Variação hón | nologa | | | | |
| | 2020 / 2019 | | 2022 / 2021 | 2023 / 2022 | 2024 / 20 |
| Mensal | -7,4% | 0,1% | 3,0% | -9,4% | -7.8 |
| Acumulado | -0,8% | -7,2% | -3,0% | 3,9% | - 5,1 |

O acréscimo de movimento acumulado neste trimestre suporta-se principalmente no crescimento expressivo observado no porto de Sines, de +15,8% (+1,6 milhões de toneladas), tendo sido apoiado, mas apenas numa expressão residual, por Lisboa (+22 mil toneladas; +0,8%) e Aveiro (+2 mil toneladas; +0,2%), registando-se em todos os demais portos quebras de tráfego, com maior expressão em Leixões (-228 mil toneladas; -6,5%) e seguido por Setúbal (-60 mil toneladas; -3,6%) e Figueira da Foz (-38 mil toneladas; -7,4%).

Nos portos de menor expressão em termos de movimentação de carga, ou seja, Viana do Castelo e Faro, observaram-se igualmente decréscimos de, respetivamente, -11,2% (-10 mil toneladas) e -36,2% (-7 mil toneladas).



O movimento de contentores aumentou +14,4% no primeiro trimestre de 2024, quando comparado com o período homólogo de 2023, cifrando-se em 754 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com o contributo da movimentação do mês de março, cifrada em 248 mil TEU (+5%) (ver Quadro 1).

Este crescimento do tráfego de contentores teve origem nas variações positivas observadas nos portos de Sines (+99 mil TEU; +28,3%), de Lisboa (+7 mil TEU; +7,4%) e de Aveiro (+2 mil TEU; +46,5%), tendo, em contrapartida, este tipo de tráfego decrescido em Setúbal (-6 mil TEU; -13,7%), Leixões (-6 mil TEU; -3,8%) e Figueira da Foz (-1 mil TEU; -13,9%).

O número de escalas de navios manteve a tendência decrescente do mês anterior, registando uma quebra de -7,8%, com 708 escalas, contribuindo para um agravamento do decréscimo do valor acumulado no trimestre para -5,1% e que totalizou 2 205 escalas de navios.

Por infraestrutura portuária, constataram-se reduções de escalas em todos os portos, com exceção de Portimão que manteve o número de escalas do ano anterior (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 (+1,5 milhões de toneladas; +36,3%) e dos Produtos Petrolíferos (+371 mil toneladas; +19,1%) no porto de Sines, a que se juntaram os incrementos de Carga Fracionada (+276 mil toneladas; +754,6%) e da Carga Contentorizada (+128 mil toneladas; +13,4%) em Lisboa; e
- A redução do Petróleo Bruto (-311 mil toneladas; -11,5%) em Sines e dos Outros Granéis Líquidos (-191 mil toneladas; -60,7%), dos Outros Granéis Sólidos (-118 mil toneladas; -31,9%) e dos Produtos Agrícolas (-107 mil toneladas; -12%) 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, no primeiro trimestre de 2024, foram desembarcadas 12,5 milhões de toneladas, que representaram 59,1% do tráfego total, traduzindo um incremento de movimentação de +4,1% (+496 mil toneladas) relativamente ao trimestre homólogo de 2023, e embarcadas 8,7 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +9,4% (+748 mil toneladas), também comparativamente com o trimestre equivalente de 2023.



Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro trimestre 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 português, ou seja, de +6,2%, quando o homólogo espanhol se limitou a +1,4%.

No âmbito específico do movimento de contentores, em que ambos os sistemas portuários evoluíram positivamente, os portos nacionais também registaram um crescimento superior, com +14,4%, tendo o conjunto dos portos espanhóis constatado um incremento de +10,8%.



2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

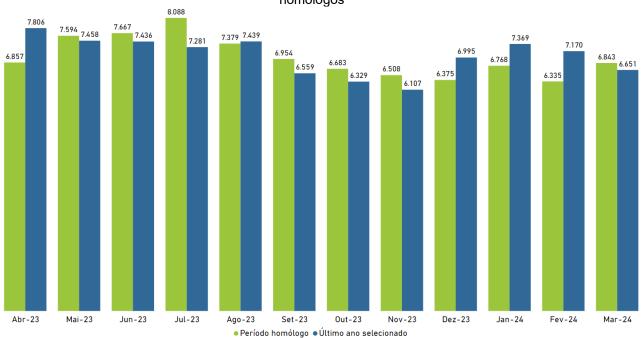
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente nos primeiros três meses de 2024, relativamente a:

- 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 março cifrou-se em 6,7 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -2,8% relativamente ao mês homólogo de 2023, contudo, mantendo-se ainda a tendência de crescimento acumulado no trimestre, de +6,2%, num movimento total de 21,2milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (103 ton) nos 12 meses anteriores a março de 2024 e períodos homólogos





Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em março e acumulado de 2024

| C | Carga movimentada (10^3 t) | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|----------------------------|-----------------------------------|-----|----------------|-------------------------------------|-------------|-----------------------------------|----|--|--|--|--|--|--|
| Portos | Mensal (10^3t) | Acumula an (10 ⁴ | ual | | Quota nulado (% do cional) | | Var. omóloga umulado (%) | | | | | | | |
| Viana do Castelo | 15 | | 76 | | 0,4% | | -11,2% | | | | | | | |
| Leixões | 1.144 | 3. | 299 | | 15,6% | | -6,5% | | | | | | | |
| Aveiro | 534 | 1.4 | 418 | | 6,7% | | 0,2% | | | | | | | |
| Figueira da Foz | 147 | , | 468 | | 2,2% | | -7,4% | | | | | | | |
| Lisboa | 715 | 2. | 841 | | 13,4% | | 0,8% | | | | | | | |
| Setúbal | 478 | 1. | 604 | | 7,6% | | -3,6% | | | | | | | |
| Sines | 3.614 | 11. | 469 | | 54,1% | | 15,8% | | | | | | | |
| Faro | 4 | | 13 | | 0,1% | | -36,2% | | | | | | | |
| Total | 6.651 | 21. | 190 | 1 | 00,0% | | 6,2% | | | | | | | |
| Variação hóm | ologa | | | | | | | | | | | | | |
| | 2020 / 2019 | 2021 / 2020 | | 2022 / 2021 | | 23 / 022 | 2024 / 202 | 23 | | | | | | |
| Mensal | 3,7% | 0,0% | | 2,6% | -7 | 8% | -2,8 | % | | | | | | |
| Acumulado | -3,7% | -2,0% | | 1,4% | -5 | .6% | 6,2 | % | | | | | | |

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nos primeiros trimestres dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência ligeira de decrescimento (-0,8%), particularmente influenciada pela quebra média de tráfego de -11,1% no porto de Leixões, mas também de Viana do Castelo (-5,7%), Figueira da Foz (-1,8%) e Faro (-19,4%), pese embora este último porto represente apenas 0,1% do tráfego total do sistema portuário. Essa tendência negativa foi parcialmente contrariada por uma tendência de crescimento médio em Lisboa (+7,5%), Sines (+1,4%), Aveiro (+0,7%) e Setúbal (+0,3%) (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 anuais.

Quadro 3 – Carga movimentada (103 ton) no primeiro trimestre em 2020-2024

| Porto | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Quota (% do nacional) | Média anos selecionados (10^3t) | Tx. Variação média anual (%) |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
| + Viana do Castelo | 97 | 89 | 92 | 86 | 76 | 0,4 % | 88 | -5,7 % |
| + Leixões | 5.278 | 3.781 | 3.666 | 3.527 | 3.299 | 15,6 % | 3.910 | -11,1 % |
| + Aveiro | 1.380 | 1.435 | 1.395 | 1.416 | 1.418 | 6,7 % | 1.409 | 0,7 % |
| + Figueira da Foz | 503 | 384 | 468 | 506 | 468 | 2,2 % | 466 | -1,8 % |
| + Lisboa | 2.131 | 2.263 | 2.622 | 2.820 | 2.841 | 13,4 % | 2.535 | 7,5 % |
| + Setúbal | 1.587 | 1.528 | 1.519 | 1.665 | 1.604 | 7,6 % | 1.581 | 0,3 % |
| + Sines | 10.855 | 11.923 | 11.358 | 9.906 | 11.469 | 54,1 % | 11.102 | 1,4 % |
| + Faro | 31 | 24 | 7 | 20 | 13 | 0,1 % | 19 | -19,4 % |
| Total | 21.861 | 21.427 | 21.127 | 19.946 | 21.190 | 100,0 % | 21.110 | -0,8 % |

✓ Por Porto

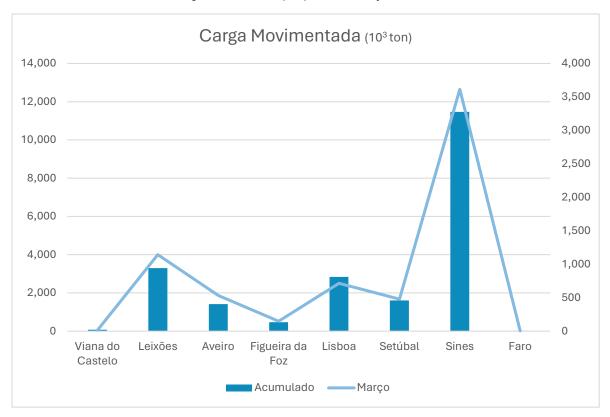
No que concerne ao movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (54,1%), tendo movimentado nos primeiros três meses de 2024, 11,5 milhões de toneladas, representando um incremento significativo de tráfego (+1,6 milhões de toneladas; +15,8%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Lisboa, apresentando um movimento acumulado de 2,8 milhões de toneladas, regista um desempenho ligeiramente positivo (+22 mil toneladas; +0,8%), seguido por Aveiro que movimentou 1.4 milhões de toneladas (+2 mil toneladas; +0,2%).

Todos os demais portos contrariaram a referida evolução favorável, com maior ou menor expressão, nomeadamente, Leixões, que movimentou 3,3 milhões de toneladas (-228 mil toneladas; -6,5%), Setúbal, com 1,6 milhões de toneladas (-60 mil toneladas; -3,6%), Figueira da Foz, com 468 mil toneladas (-38 mil toneladas; -7,4%), Viana do Castelo, com 76 mil toneladas (-10 mil toneladas; -11,2%), e Faro, com 13 mil toneladas (-7 mil toneladas; -36,2%).



Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em março e acumulado de 2024



Quadro 4 – Carga movimentada por porto em março e acumulado de 2024

| Período | | Ме | nsal | | 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 | 15 | 0,2% | -8 | -34,1% | 76 | 0,4% | -10 | -11,2% | |
| ± Leixões | 1.144 | 17,2% | -75 | -6,2% | 3.299 | 15,6% | -228 🔻 | -6,5% | |
| ± Aveiro | 534 | 8,0% | 94 | 21,5% | 1.418 | 6,7% | 2 🛑 | 0,2% | |
| ± Figueira da Foz | 147 | 2,2% | -2 | -1,1% | 468 | 2,2% | -38 | -7,4% | |
| ± Lisboa | 715 | 10,8% | -335 ▼ | -31,9% | 2.841 | 13,4% | 22 🛑 | 0,8% | |
| ± Setúbal | 478 | 7,2% | -86 | -15,3% | 1.604 | 7,6% | -60 | -3,6% | |
| ± Sines | 3.614 | 54,3% | 224 | 6,6% | 11.469 | 54,1% | 1.563 | 15,8% | |
| ± Faro | 4 | 0,1% | -5 | - 53,3% | 13 | 0,1% | -7 | -36,2% | |
| Total | 6.651 | 100,0% | -192 ▼ | -2,8% | 21.190 | 100,0% | 1.244 | 6,2% | |

▼<-100 -100 ≤ 0 ≤ +100 0 > +100



Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 54,1%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (15,6%); Lisboa (13,4%); Setúbal (7,6%); Aveiro (6,7%); Figueira da Foz (2,2%); Viana do Castelo (0,4%); e Faro (0,1%) (ver Gráfico 3).

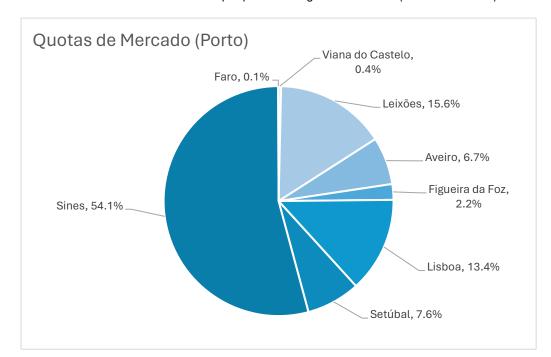


Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2024)

Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (41,8%), os Produtos Petrolíferos (15,2%) e o Petróleo Bruto (11,3%), que representam no seu conjunto 68,2% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +20,6% (+1,5 milhões de toneladas), de +10,2% (+298 mil toneladas) e de -11,5% (-311 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,2%), a Carga Fracionada (8%) e os Produtos Agrícolas (5,7%), dos quais apenas a Carga Fracionada registou uma evolução positiva (+242 mil toneladas; +16,6%), tendo os Outros Granéis Sólidos registado uma quebra mais significativa (-169 mil toneladas; -8,9%) que os produtos Agrícolas (-37 mil toneladas; -2,9%).



Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, registaram-se desempenhos positivos ao nível dos Granéis Sólidos, concretamente no Carvão (+37 mil toneladas; +185%) e nos Minérios (+28 mil toneladas; +9,2%), tendo, em contrapartida, registado decréscimos nos Outros Granéis Líquidos (-251 mil toneladas; -40%), na Carga Roll On - Roll Off (Ro-Ro) (-71 mil toneladas; -16%) e no Gás Liquefeito (-36 mil toneladas; -3,6%).

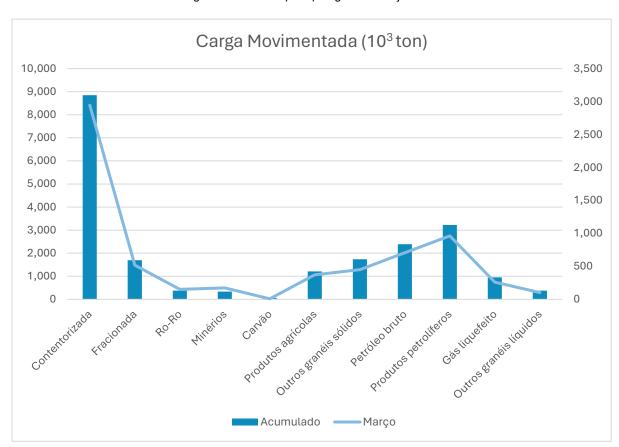


Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em março e acumulado de 2024



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em março e acumulado de 2024

| Período | | Mer | sal | | | Acu | umulado | |
|---------------------------|------------------|-----------|-----------------------------|-------------------------|------------------|-----------|-----------------------------|-------------------------|
| Categoria AMT | Valor (10^3t) | Quota (%) | Var. homóloga (10^3t) | Var. homóloga (%) | Valor (10^3t) | Quota (%) | Var. homóloga (10^3t) | Var. homóloga (%) |
| ☐ Carga geral | 3.616 | 54,4% | 342 | 10,5% | 10.919 | 51,5% | 1.683 | 18,2% |
| ± Contentorizada | 2.945 | 44,3% | 257 | 9,5% | 8.848 | 41,8% | 1.513 | 20,6% |
| + Fracionada | 519 | 7,8% | 94 | 22,2% | 1.695 | 8,0% | 242 | 16,6% |
| ⊕ Ro-Ro | 152 | 2,3% | -8 | -5,2% | 376 | 1,8% | -71 | -16,0% |
| ☐ Granéis sólidos | 1.002 | 15,1% | -294 ▼ | -22,7% | 3.337 | 15,7% | -141 ▼ | -4,0% |
| → Minérios | 173 | 2,6% | 50 | 40.9% | 335 | 1,6% | 28 | 9.2% |
| ⊕ Carvão | 8 | 0,1% | 8 🛑 | | 57 | 0,3% | 37 | 185,0% |
| + Produtos agrícolas | 371 | 5,6% | -88 | -19,1% | 1.210 | 5,7% | -37 | -2.9% |
| + Outros granéis sólidos | 450 | 6,8% | -264 ▼ | -37,0% | 1.735 | 8,2% | -169 ▼ | -8,9% |
| ☐ Granéis líquidos | 2.033 | 30,6% | -241 ▼ | -10,6% | 6.934 | 32,7% | -299 ▼ | -4,1% |
| + Petróleo bruto | 707 | 10,6% | -102 ▼ | -12,6% | 2.387 | 11,3% | -311 ▼ | -11,5% |
| + Produtos petrolíferos | 963 | 14,5% | 52 | 5,7% | 3.222 | 15,2% | 298 | 10,2% |
| + Gás liquefeito | 260 | 3,9% | -69 | -20,9% | 949 | 4,5% | -36 | -3,6% |
| + Outros granéis líquidos | 103 | 1,5% | -122 ▼ | - 54,3% | 376 | 1,8% | -251 ▼ | -40,0% |
| Total | 6.651 | 100,0% | -192 ▼ | -2,8% | 21.190 | 100,0% | 1.244 | 6,2% |

▼<-100 -100 ≤ **○** ≤ +100 **○** > +100

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

A categoria da Carga Geral totalizou 10,9 milhões de toneladas, tendo observado um incremento de +18,2% (+1,7 milhões de toneladas) relativamente ao primeiro trimestre de 2023, basicamente suportado no crescimento da Carga Contentorizada (+1,5 milhões de toneladas; +20,6%), atingindo 8,8 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Sines (+1,5 milhões de toneladas; +36,3%), a que se seguiu Lisboa (+128 mil toneladas; +13,4%) e Aveiro (+16 mil toneladas; +59,3%). Por sua vez, os portos de Leixões e de Setúbal observaram quebras de, respetivamente, -5,3% (-89 mil toneladas) e de -14,2% (-61 mil toneladas), a que ainda se juntou o decréscimo de movimentação na Figueira da Foz (-5 mil toneladas; -13,4%).



Constatou-se igualmente o contributo positivo da Carga Fracionada que incrementou +16,6% (+242 mil toneladas), para um total de 1,7 milhões de toneladas, suportado fundamentalmente no seu crescimento no porto de Lisboa (+276 mil toneladas; +754,6%) e, em menor expressão, em Leixões (+26 mil toneladas; +9%) e Sines (+3 mil toneladas; +66%), tendo todos os demais portos registado perdas neste tráfego, concretamente, em Aveiro (-30 mil toneladas; -5,8%), Setúbal (-19 mil toneladas; -6,1%); Figueira da Foz (-8 mil toneladas; -3,1%) e Viana do Castelo (-6 mil toneladas; -13,5%).

No tráfego Ro-Ro observou-se uma redução de -16% (-71 mil toneladas), totalizando 376 mil toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-86 mil toneladas; -27,1%) e de Sines (-6 mil toneladas; -51,1%), apenas parcialmente compensadas por Setúbal (+15 mil toneladas; +12,9%) e Lisboa (+6 mil toneladas) que voltou este ano a registar este tipo de tráfego;

Os Granéis Sólidos, que totalizaram 3,3 milhões de toneladas, verificaram um decréscimo de -4% (-141 mil toneladas), fundamentalmente em consequência da redução dos Outros Granéis Sólidos (-169 mil toneladas; -8,9%), onde se registou um movimento de 1,7 milhões de toneladas, derivada de quebras observadas nos vários portos, com exceção de Setúbal (+14 mil toneladas; +2,8%) e Sines (+7 mil toneladas; +11,2%), sendo a redução mais relevante em Lisboa (-118 mil toneladas; -31,9%), mas tendo também alguma expressão na Figueira da Foz (-29 mil toneladas; -12,9%); Leixões (-19 mil toneladas; -5,4%) e Aveiro (-14 mil toneladas; -4,2%).

Também os Produtos Agrícolas, ascendendo a 1,2 milhões de toneladas, contribuíram para o mencionado decréscimo, ao registarem uma quebra de -2,9% (-37 mil toneladas), com base essencialmente na evolução negativa do porto de Lisboa (-107 mil toneladas; -12%%), apenas parcialmente compensada pelos incrementos constatados em Leixões (+31 mil toneladas; +24%), em Aveiro (+31 mil toneladas; +17,7%) e Setúbal (+11 mil toneladas, +32,6%).

O movimento do Carvão, embora na sua expressão diminuta de 57 mil toneladas, aumentou +185% (+37 mil toneladas), com base na movimentação exclusiva no porto de Setúbal, tendo os Minérios, com um movimento de 335 mil toneladas, constatado, também, um aumento de +9,2% (+28 mil toneladas), com suporte no crescimento verificado em Sines (+75 mil toneladas) e Leixões (+7 mil toneladas; +5,1%), mitigado pela redução deste tráfego em Setúbal (-54 mil toneladas; -33,2%); e



No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 6,9 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -4,1% (-299 mil toneladas), a maior redução provém do Petróleo Bruto que caiu -11,5% (-311 mil toneladas) para 2,4 milhões de toneladas e que foi exclusivamente movimentado no porto de Sines, a que se seguiram os Outros Granéis Líquidos que, movimentando globalmente 376 mil toneladas, caíram -40% (-251 mil toneladas), com origem em Lisboa (-191 mil toneladas; -60,7%), Sines (-50 mil toneladas, -64,5%), Aveiro (-9 mil toneladas; -5%) e Setúbal (-6 mil toneladas; -11,9%), suplantando os modestos crescimentos observados neste tipo de carga, que foram registados nos portos da Figueira da Foz (+4 mil toneladas) e de Leixões (+1 mil toneladas; +19%).

Por sua vez, os Produtos Petrolíferos cresceram +10,2% (+298 mil toneladas) para 3,2 milhões de toneladas, essencialmente com o incremento significativo observado no porto de Sines (+371 mil toneladas; +19,1%), muito ligeiramente apoiado por Lisboa (+21 mil toneladas; +8,5%) e Setúbal (+2 mil toneladas; +11,1%), e parcialmente contrariado pela redução registada em Leixões (-96 mil toneladas; -16,6%).

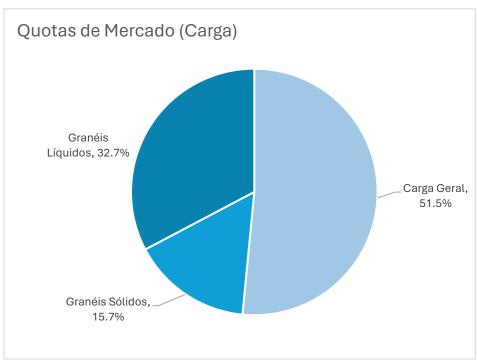
Finalmente, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 949 mil toneladas, registou uma quebra de -3,6% (-36 mil toneladas), com base nas reduções dos mercados de Sines (-48 mil toneladas; -5,2%) e de Leixões (-4 mil toneladas; -9,6%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos nos portos de Aveiro (+9 mil toneladas; +27,6%) e de Lisboa (+7 mil toneladas).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 51,5% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,7% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 32,7% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).



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



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

| Porto / Categoria | Carga | Geral | Granéis | Sólidos | Granéis l | .íquidos | Totais | Porto |
|-------------------|---------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|
| Porto / Categoria | mil ton | Quota (%) | mil ton | Quota (%) | mil ton | Quota (%) | mil ton | Quota (%) |
| Viana do Castelo | 39 | 0,4% | 34 | 1,0% | 3 | 0,0% | 76 | 0,4% |
| Leixões | 2 141 | 19,6% | 637 | 19,1% | 522 | 7,5% | 3 299 | 15,6% |
| Aveiro | 533 | 4,9% | 535 | 16,0% | 350 | 5,0% | 1 418 | 6,7% |
| Figueira da Foz | 269 | 2,5% | 195 | 5,9% | 4 | 0,1% | 468 | 2,2% |
| Lisboa | 1 405 | 12,9% | 1 040 | 31,2% | 397 | 5,7% | 2 841 | 13,4% |
| Setúbal | 798 | 7,3% | 740 | 22,2% | 66 | 0,9% | 1 604 | 7,6% |
| Sines | 5 734 | 52,5% | 142 | 4,3% | 5 593 | 80,7% | 11 469 | 54,1% |
| Faro | | 0,0% | 13 | 0,4% | | 0,0% | 13 | 0,1% |
| Totais Categoria | 10 919 | 51,5% | 3 337 | 15,7% | 6 934 | 32,7% | 21 190 | 100,0% |
| Totals Categoria | 10 313 | 100,0% | | 100,0% | 0 954 | 100,0% | 21 150 | 100,076 |

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 25 mercados, no valor global de +2,6 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 29 mercados, representando -1,4 milhões de toneladas, originando um crescimento do nível de movimentação



global do sistema portuário, comparativamente com o primeiro trimestre de 2023, de +1,2 milhões de toneladas, ou seja, +6,2%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

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

| Carga \ Porto | Viana do | Castelo | Leix | íões | Av | eiro | Figueira | a da Foz | Lis | boa | Seti | íbal | Sin | ies | Fa | ro | Tot | ais |
|-------------------------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
| Caiga (Porto | 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 | 39 | -13,4% | 2 141 | -6,5% | 533 | -2,6% | 269 | -4,4% | 1 405 | 41,2% | 798 | -7,5% | 5 734 | 36,1% | 0 | | 10 919 | 18,2% |
| Contentorizada | 0 | | 1 598 | -5,3% | 43 | 59,3% | 32 | -13,4% | 1 087 | 13,4% | 369 | -14,2% | 5 719 | 36,3% | | | 8 848 | 20,6% |
| Fracionada | 39 | -13,5% | 312 | 9,0% | 490 | -5,8% | 237 | -3,1% | 312 | 754,6% | 296 | -6,1% | 8 | 66,0% | | | 1 695 | 16,6% |
| Ro-Ro | 0 | 330,0% | 231 | -27,1% | | | | | 6 | | 133 | 12,9% | 6 | -51,1% | | | 376 | -16,0% |
| Granéis sólidos | 34 | -8,5% | 637 | 3,3% | 535 | 3,1% | 195 | -12,9% | 1 040 | -17,8% | 740 | 1,1% | 142 | 126,8% | 13 | -36,2% | 3 337 | -4,0% |
| Minérios | | | 151 | 5,1% | | | | | | | 109 | -33,2% | 75 | | | | 335 | 9,2% |
| Carvão | | | | | | | | | | | 57 | 185,0% | | | | | 57 | 185,0% |
| Produtos agrícolas | 12 | -5,5% | 163 | 24,0% | 205 | 17,7% | | | 787 | -12,0% | 44 | 32,6% | | -100,0% | | | 1 210 | -2,9% |
| Outros granéis sólidos | 22 | -10,1% | 323 | -5,4% | 330 | -4,2% | 195 | -12,9% | 253 | -31,9% | 531 | 2,8% | 67 | 11,2% | 13 | -36,2% | 1 735 | -8,9% |
| Granéis líquidos | 3 | -11,0% | 522 | -15,9% | 350 | 0,0% | 4 | | 397 | -29,1% | 66 | -5,3% | 5 593 | -0,7% | 0 | | 6 934 | -4,1% |
| Petróleo bruto | | | | | | | | | | | | | 2 387 | -11,5% | | | 2 387 | -11,5% |
| Produtos petrolíferos | 3 | -11,0% | 482 | -16,6% | 134 | -0,1% | | | 266 | 8,5% | 22 | 11,1% | 2 315 | 19,1% | | | 3 222 | 10,2% |
| Gás liquefeito | | | 36 | -9,6% | 42 | 27,6% | | | 7 | | | | 864 | -5,2% | | | 949 | -3,6% |
| Outros granéis líquidos | | | 4 | 19,0% | 173 | -5,0% | 4 | | 124 | -60,7% | 43 | -11,9% | 27 | -64,5% | | | 376 | -40,0% |
| Total Geral | 76 | -11,2% | 3 299 | -6,5% | 1 418 | 0,2% | 468 | -7,4% | 2 841 | 0,8% | 1 604 | -3,6% | 11 469 | 15,8% | 13 | -36,2% | 21 190 | 6,2% |

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (41,8%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz, a qual observou um incremento de movimentação de +20,6% em relação ao primeiro trimestre do ano anterior, e onde se constataram crescimentos de tráfego nos mercados de Sines, Lisboa e Aveiro, e reduções em Setúbal, Leixões e Figueira da Foz.

A Carga Fracionada, que representa 8% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos com exceção de Faro, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Lisboa, de Leixões e de Sines, e quebras nos restantes portos.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 1,8%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -27,1%, condicionando uma evolução negativa global de -16%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal, onde cresceu +12,9%, de Lisboa, que voltou a movimentar este tipo de tráfego no corrente ano, e de Sines, que constatou uma redução de -51,1%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,6% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram crescimentos nos mercados associados aos portos de Sines e de Leixões, e uma redução em Setúbal, originando uma evolução global positiva deste segmento de tráfego de +9,2%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,3% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando um aumento de +185%.



Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,7% do tráfego total, registaram uma quebra de -2,9%, devido essencialmente à evolução negativa no porto de Lisboa, parcialmente contrariada pelos acréscimos constatados em Leixões, Aveiro e Setúbal.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 8,2% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de-8,9%, devido a decréscimos observados em todos os portos, com exceção de Setúbal e de Sines.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,3% do movimento total, registou uma redução de -11,5%, tendo por base a quebra deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,2% do movimento de carga no sistema portuário, cresceram +10,2%, com suporte nos incrementos verificados, principalmente, em Sines e, marginalmente, em Lisboa e Setúbal, mitigados pela redução registada no porto de Leixões.

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 redução de -3,6%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-5,2%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,8% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -40%, essencialmente com suporte nas quebras ocorridas em todos os portos, com exceção de Leixões e da Figueira da Foz.

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

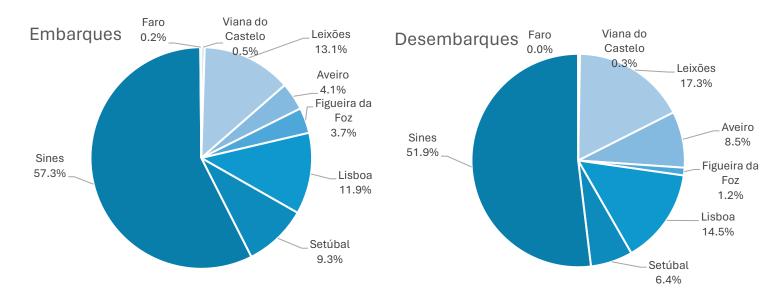
O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de transhipment, que contempla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

O volume de desembarques registado nos primeiros três meses de 2024, incluindo os subjacentes ao transhipment, foi responsável por 59,1% do movimento portuário e registou um total de 12,5 milhões de toneladas, representando um crescimento de +4,1% (+496 mil toneladas), relativamente ao trimestre homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).



Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 8,7 milhões de toneladas, refletindo um incremento de +9,4% (+748 mil toneladas).

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



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

| | Jan-N | /lar / 2024 | (| luota | Variação | | | | |
|------------------|----------|----------------------|----------|-------------|----------|--------|-------------|--------|--|
| Porto \ Fluxo | (1 | LO ³ ton) | | (%) | Emba | rque | Desembarque | | |
| | Embarque | Desembarque | Embarque | Desembarque | mil ton | % | mil ton | % | |
| Viana do Castelo | 42 | 34 | 55,5% | 44,5% | -7 | -13,6% | -3 | -8,0% | |
| Leixões | 1 135 | 2 164 | 34,4% | 65,6% | -48 | -4,1% | -180 | -7,7% | |
| Aveiro | 351 | 1 067 | 24,8% | 75,2% | -8 | -2,3% | 11 | 1,0% | |
| Figueira da Foz | 322 | 146 | 68,8% | 31,2% | -1 | -0,5% | -36 | -19,8% | |
| Lisboa | 1 032 | 1 810 | 36,3% | 63,7% | -16 | -1,5% | 38 | 2,1% | |
| Setúbal | 806 | 798 | 50,3% | 49,7% | -8 | -1,0% | -53 | -6,2% | |
| Sines | 4 970 | 6 499 | 43,3% | 56,7% | 844 | 20,4% | 719 | 12,4% | |
| Faro | 13 | 0 | 100,0% | | -7 | -36,2% | | | |
| Total Geral | 8 672 | 12 518 | 40,9% | 59,1% | 748 | 9,4% | 496 | 4,1% | |



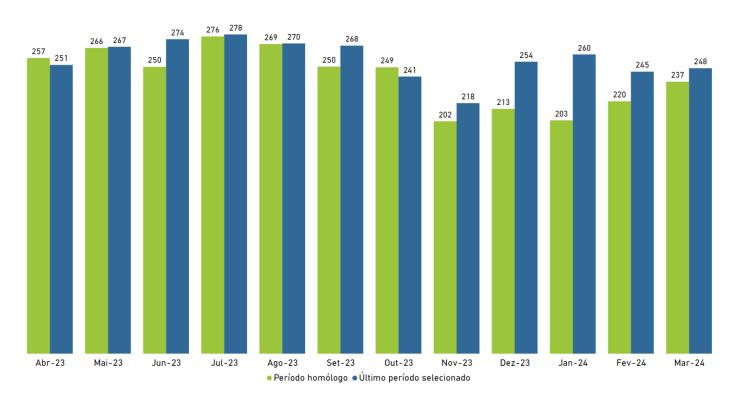
2.2. **Movimento Geral de Contentores**

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 41,8%, e ainda parte da quota de 1,8% 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 março de 2024 um movimento de 754 mil TEU, crescendo +14,4% (+95 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2023, tendo, por sua vez, o mês de março observado um crescimento de +5% (+12 mil TEU), cifrando-se em 248 mil TEU, continuando a tendência de crescimento do tráfego de contentores já constatada desde o início do ano (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (103 TEU) nos 12 meses anteriores a março de 2024 e períodos homólogos





Quadro 9 - Contentores movimentados em março e acumulado de 2024

| Conte | ntores r | novime | ntad | OS (10 |)^3 TEU |) | | |
|--------------------|-----------------|--------------------------|----------------|------------------------------------|-----------------|-------|--|----------|
| Portos | Mensal (TEU) | Acumulado anual (TEU) | acum | Quota ulado (% do cional) | homól acumul | | | |
| Leixões | 54,8 | 160,1 | | 21,2% | -3 | 3,8% | | |
| Aveiro | 2,3 | 5,0 | | 0,7% | 46 | ,5% | | |
| Figueira da Foz | 1,0 | 4,6 | | 0,6% | | 3,9% | | |
| Lisboa | 34,5 | 98,5 | | 13,1% | 7 | 7,4% | | |
| Setúbal | 12,9 | 36,2 | | 4,8% | -13 | 3,7% | | |
| Sines | 142,8 | 450,0 | | 59,7% | | 3,3% | | |
| Total | 248,4 | 754,3 | 1 | 00,0% | 14 | 1,4% | | |
| Variação hóm | ologa | | | | | | | |
| | 2020 / 2019 | 2021 / 2020 | 2022 / 2021 | | | | | 4 / 2023 |
| Mensal | -8,6% | 11,2% | 0,7% -10,9 | | 9% | 5,0% | | |
| Acumulado | -10,8% | 10,0% | -1,8% | -9, | 5% | 14,4% | | |

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela evolução significativamente positiva (+99 mil TEU; +28,3%) observada no porto Sines que, movimentando 450 mil TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (59,7%) deste tipo de tráfego no sistema portuário.

Assinalam-se também os registos positivos dos portos de Lisboa, com um movimento de 98 mil TEU (+7 mil TEU; +7,4%) e de Aveiro, com 5 mil TEU (+2 mil TEU; +46,5%), bem como a evolução negativa constatada nos portos de Leixões, com um movimento de 160 mil TEU (-6 mil TEU; -3,8%), de Setúbal, que manuseou 36 mil TEU (-6 mil TEU; -13,7%), e da Figueira da Foz, com 5 mil TEU (-1 mil TEU; -13,9%).

Se analisarmos o primeiro trimestre 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 (+2,8%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Leixões (-3,4%) e da Figueira da Foz (-0,7%), relevando particularmente o crescimento médio deste tráfego nos portos de Lisboa (+8,6%) e de Sines (+4,3%), tendo o porto de Setúbal crescido anualmente em média +1,1% (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (103 TEU) no primeiro trimestre em 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 | 184,1 | 168,3 | 176,5 | 166,4 | 160,1 | 21,2% | 171,1 | -3,4% |
| Aveiro | | | | 3,4 | 5,0 | 0,7% | 1,7 | |
| Figueira da Foz | 4.7 | 4,7 | 3,4 | 5,3 | 4,6 | 0,6% | 4,5 | -0,7% |
| Lisboa | 70,7 | 82,9 | 93,0 | 91,7 | 98,5 | 13,1% | 87,4 | 8,6% |
| Setúbal | 34,7 | 45,5 | 42,1 | 41,9 | 36,2 | 4,8% | 40,1 | 1,1% |
| Sines | 380,6 | 440,6 | 413,5 | 350,6 | 450,0 | 59,7% | 407,1 | 4,3% |
| Total | 674,8 | 742,1 | 728,4 | 659,4 | 754,3 | 100,0% | 711,8 | 2,8% |

✓ 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 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 (Acumulado/2024)

| Porto \ Contentores | Hinterland | | | | | Totais | | | |
|---------------------|------------|---------------|-----------|----------|---------|---------------|-----------|----------|---------|
| | mil TEU | Proporção (%) | Quota (%) | Var. (%) | mil TEU | Proporção (%) | Quota (%) | Var. (%) | mil TEU |
| Leixões | 148 | 92,2% | 39,3% | -3,9% | 12 | 7,8% | 3,3% | -3,1% | 160 |
| Aveiro | 5 | 100,0% | 1,3% | | | 0,0% | 0,0% | | 5 |
| Figueira da Foz | 5 | 100,0% | 1,2% | -13,9% | | 0,0% | 0,0% | | 5 |
| Lisboa | 97 | 98,8% | 25,9% | 7,5% | 1 | 1,2% | 0,3% | -2,3% | 98 |
| Setúbal | 34 | 93,0% | 9,0% | -13,9% | 3 | 7,0% | 0,7% | -11,2% | 36 |
| Sines | 88 | 19,5% | 23,3% | -1,1% | 362 | 80,5% | 95,7% | 38,3% | 450 |
| Total Geral | 376 | 49,8% | 100,0% | -1,2% | 379 | 50,2% | 100,0% | 35,7% | 754 |

O volume de TEU movimentado em janeiro e março de 2024 em operações transhipment (379 mil TEU), que correspondeu a 50,2% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 80,5%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 7,8%, 7% e 1,2%.

A quota de mercado no tráfego de transhipment de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 95,7%, a que se seguem os portos de Leixões (3,3%), de Setúbal (0,7%) e de Lisboa (0,3%).

O movimento de contentores com o hinterland (376 mil TEU), que apresentou uma proporção geral de 49,8%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 39,3%, a que se seguiram os portos Lisboa, com 25,9%, e de Sines, com 23,3%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 9%, e, finalmente, os portos de Aveiro e da Figueira da Foz, com quotas residuais, respetivamente, de 1,3% e de 1,2%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o hinterland apresentou apenas uma proporção de 19,5%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no hinterland representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% em Aveiro e na Figueira da Foz.

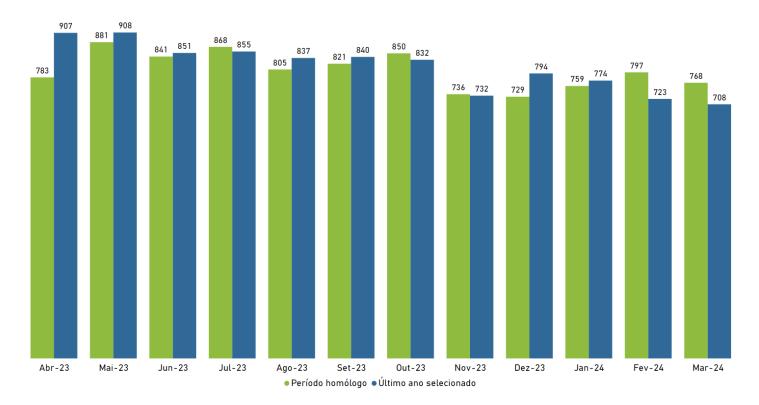


2.3. **Movimento Geral de Navios**

O sistema portuário registou em março uma redução de -7,8% do movimento de navios, cifrando-se em 708 escalas, resultando num total de 2 205 escalas de navios no primeiro trimestre de 2024, ou seja, com uma evolução acumulada negativa de -5,1% (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Por infraestrutura portuária, todos os protos observaram uma redução no número de escalas no primeiro trimestre de 2024, sendo apenas exceção Portimão que registou um número de escalas igual ao trimestre homólogo do ano anterior.

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





Quadro 12 – Escalas de navios em março e acumulado de 2024

| Navios (N.º de escalas) | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|------------------------|------------------|----------------|-------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| Portos | Mensal (N) | Acumulado anual (N) | acumi (% naci | | Var. nomóloga cumulado (%) | | | | | | |
| Viana do Castelo | 11 | 40 | 40 1,8% | | -28,6% | | | | | | |
| Leixões | 176 | 524 | 2 | 3,8% | -3,9% | | | | | | |
| Aveiro | 83 | 236 | 1 | 0,7% | -4,8% | | | | | | |
| Figueira da Foz | 31 | 95 | | 4,3% | -14,4% | | | | | | |
| Lisboa | 154 | 478 | 2 | 1,7% | -5,2% | | | | | | |
| Setúbal | 115 | 380 | 1 | 7,2% | -3,1% | | | | | | |
| Sines | 135 | 445 | 2 | 0,2% | -3,3% | | | | | | |
| Faro | 1 | 4 | | 0,2% | -20,0% | | | | | | |
| Portimão | 2 | 3 | | 0,1% | 0,0% | | | | | | |
| Total | 708 | 2.205 | 10 | 0,0% | -5,1% | | | | | | |
| Variação hóm | ologa | | | | | | | | | | |
| | 2020 / 2019 | 2021 / 2020 | 2022 / 2021 | 2023 / 2022 | 2024 / 2023 | | | | | | |
| Mensal | -7,4% | 0,1% | 3,0% | -9,4% | -7,8% | | | | | | |
| Acumulado | -0,8% | -7,2% | -3,0% | 3,9% | -5,1% | | | | | | |

Analisando os meses de janeiro a março dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-2,9%), que ocorreu em todos os portos, com maior ou menor expressão, concretamente, por ordem decrescente de percentagem, nos portos de Faro (-22,3%), de Portimão (-6,9%), de Viana do Castelo (-6,3%), da Figueira da Foz (-5,9%), de Leixões (-5,1%), de Sines (-3,8%), de Aveiro (-2,5%), de Setúbal (-0,6%) e de Lisboa (-0,3%) (ver Quadro 13).



Quadro 13 – Escalas de navios no primeiro trimestre em 2020-2024

| Porto | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Quota (% do nacional) | Média anos selecionados (10^3t) | Tx. Variação média anual (%) |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
| Viana do Castelo | 52 | 61 | 59 | 56 | 40 | 1,8 % | 108 | -6,3 % |
| Leixões | 645 | 604 | 563 | 545 | 524 | 23,8 % | 1.006 | -5,1 % |
| Aveiro | 261 | 275 | 203 | 248 | 236 | 10,7 % | 434 | -2,5 % |
| Figueira da Foz | 121 | 97 | 100 | 111 | 95 | 4,3 % | 182 | -5,9 % |
| Lisboa | 483 | 382 | 466 | 504 | 478 | 21,7 % | 746 | -0,3 % |
| Setúbal | 389 | 391 | 373 | 392 | 380 | 17,2 % | 665 | -0,6 % |
| Sines | 519 | 488 | 464 | 460 | 445 | 20,2 % | 806 | -3,8 % |
| Faro | 11 | 6 | 2 | 5 | 4 | 0,2 % | 11 | -22,3 % |
| Portimão | 4 | 1 | 6 | 3 | 3 | 0,1 % | 11 | -6,9 % |
| Total | 2.485 | 2.305 | 2.236 | 2.324 | 2.205 | 100,0 % | 3.969 | -2,9 % |

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 23,8% e totalizando 524 escalas em janeiro e março de 2024, o que representou uma quebra de movimentação de -3,9% relativamente ao mesmo período de 2023, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 478 (-5,2%) e 445 (-3,3%) escalas, e com quotas de mercado, respetivamente, de 21,7% 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 decréscimo menos expressivo que o número de escalas, concretamente -3,7%, atingindo 44,9 milhões, e em que o porto de maior dimensão, ou seja, Sines, observou uma redução de -5% (ver Quadro 14).

Assinale-se igualmente os incrementos da AB, pese embora a redução do número de escalas, nos portos de Viana do Castelo (+20,6%), de Setúbal (+11,3%) e de Aveiro (+9,7%).

Globalmente para o sistema portuário, e como já referido, a AB reduziu-se mais ligeiramente que o número de navios (-3,7%, face a -5,1%), contribuindo para o incremento da dimensão média do navio para 20,3 mil (+1,5%).



Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (47,1%), totalizando 21,1 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 47,5 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios (porto de Lisboa, com uma dimensão média de navio, em termos de AB, de 18,9 mil).

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

| | Jan | - Mar / 20 | 024 | Quot | a (%) | Variação | | | |
|------------------|--------|-----------------------|-------------------------------|--------|--------|----------|--------|-------------------|--|
| Porto \ Navios | Navios | AB (10 ³) | Dimensão Média AB (10³) | Navios | АВ | Navios | АВ | Dimensão Média | |
| Viana do Castelo | 40 | 255 | 6,4 | 1,8% | 0,6% | -28,6% | 20,6% | 68,9% | |
| Leixões | 524 | 6 507 | 12,4 | 23,8% | 14,5% | -3,9% | -4,6% | -0,8% | |
| Aveiro | 236 | 1586 | 6,7 | 10,7% | 3,5% | -4,8% | 9,7% | 15,2% | |
| Figueira da Foz | 95 | 348 | 3,7 | 4,3% | 0,8% | -14,4% | -8,0% | 7,5% | |
| Lisboa | 478 | 9 047 | 18,9 | 21,7% | 20,2% | -5,2% | -9,6% | -4,7% | |
| Setúbal | 380 | 5 946 | 15,6 | 17,2% | 13,3% | -3,1% | 11,3% | 14,8% | |
| Sines | 445 | 21 130 | 47,5 | 20,2% | 47,1% | -3,3% | -5,0% | -1,8% | |
| Portimão | 3 | 35 | 11,6 | 0,1% | 0,1% | 0,0% | -73,4% | -73,4% | |
| Faro | 4 | 11 | 2,7 | 0,2% | 0,0% | -20,0% | -22,5% | -3,2% | |
| Total Geral | 2 205 | 44 864 | 20,3 | 100,0% | 100,0% | -5,1% | -3,7% | 1,5% | |



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, em particular, 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, no primeiro trimestre de 2024, de +1,4%, 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 período de +6,2%, comparativamente aos três primeiros meses de 2023 (ver Quadro 15).

Quadro 15 - Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

| | Jan - Mar / 2024 | | | | | | | | | |
|-------------------|------------------|----------|-----------------|----------|------------------|----------|---------|----------|--|--|
| Sistema Portuário | Carga Geral | | Granéis Sólidos | | Granéis Líquidos | | Totais | | | |
| | mil ton | Var. (%) | mil ton | Var. (%) | mil ton | Var. (%) | mil ton | Var. (%) | | |
| Portugal | 10 919 | 18,2% | 3 337 | -4,0% | 6 934 | -4,1% | 21 190 | 6,2% | | |
| Espanha | 67 044 | 6,9% | 20 341 | -13,6% | 45 036 | 1,5% | 132 422 | 1,4% | | |

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 132,4 milhões de toneladas, ou seja 6,2 vezes mais que o sistema portuário nacional (21,2 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 +18,2%, ou seja, expressivamente melhor que o acréscimo constatado no mesmo trimestre no conjunto dos portos espanhóis e que foi de +6,9%;



- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional, apesar de ter verificado uma evolução negativa de -4%, foi menos penalizado que o sistema portuário espanhol, em que esta categoria de mercadorias observou uma redução -13,6%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, sendo mais favorável para o sistema portuário espanhol, que registou um crescimento de +1,5%, por comparação com a quebra de -4,1% verificada no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários - Português e Espanhol - no primeiro trimestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +1,5% relativamente ao início do quinquénio, enquanto que em Portugal se constatou uma quebra de -3,1% (ver Gráfico 9).

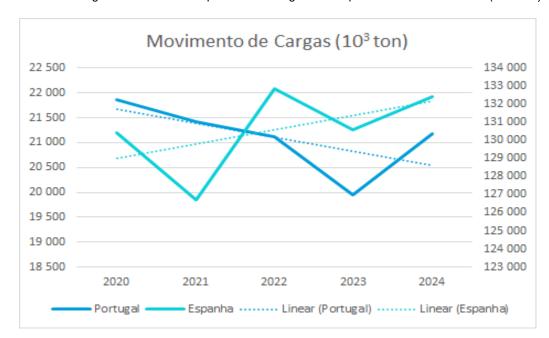


Gráfico 9 - Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Mar)

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 +14,4% entre janeiro e março de 2024, relativamente ao mesmo período do ano transato, e totalizando 754 mil TEU, comparando-se com o crescimento de +10,8% dos portos espanhóis que movimentaram 4,3 milhões de TEU no mesmo mês (ver Quadro 16).



Quadro 16 - Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

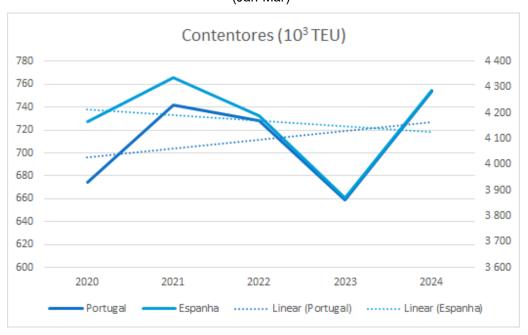
| Sistema Portuário | Jan - Mar / 2024 | Variação | |
|-------------------|------------------|----------|--|
| Sistema Portuario | mil TEU | (%) | |
| Portugal | 754 | 14,4% | |
| Hinterland | 376 | -1,2% | |
| Transhipment | 379 | 35,7% | |
| Espanha | 4 288 | 10,8% | |
| Hinterland | 1 990 | 3,9% | |
| Transhipment | 2 297 | 17,5% | |

Por tipos de tráfego, pode observar-se no sistema portuário nacional uma redução do tráfego com o hinterland de -1,2%, relativamente ao primeiro trimestre de 2023, enquanto no sistema portuário espanhol este tráfego registou um incremento +3,9%.

No caso do tráfego de transhipment, ambos os sistemas portuários cresceram, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (+35,7%), quando comparado com Espanha (+17,5%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários no primeiro trimestre, desde 2020, os portos nacionais ganharam +11,8% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou apenas um crescimento de +2,9% (ver Gráfico 10).

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





ANEXO Desempenho dos Mercados Portuários

| Carga Geral | Mar.2024 | Varia | ação | Acumu | ıl. 2024 | Varia | ação |
|----------------------|----------|---------|--------|---------|-----------------|---------|--------|
| Carga Gerai | mil ton | mil ton | % | mil ton | Quota (%) | mil ton | % |
| Carga Contentorizada | 2 945 | 257 | 9,5% | 8 848 | 100,0% 41,8% | 1 513 | 20,6% |
| Viana do Castelo | 0 | | | 0 | 0,0% | 0 | |
| Leixões | 545 | -52 | -8,7% | 1 598 | 18,1% | -89 | -5,3% |
| Aveiro | 20 | 12 | 153,3% | 43 | 0,5% | 16 | 59,3% |
| Figueira da Foz | 7 | -8 | -54,9% | 32 | 0,4% | -5 | -13,4% |
| Lisboa | 370 | 27 | 8,0% | 1 087 | 12,3% | 128 | 13,4% |
| Setúbal | 135 | 1 | 1,1% | 369 | 4,2% | -61 | -14,2% |
| Sines | 1 868 | 275 | 17,3% | 5 719 | 64,6% | 1 524 | 36,3% |
| Faro | | 0 | | | 0,0% | 0 | |
| Carga Fraccionada | 519 | 94 | 22,2% | 1 695 | 100,0% 8,0% | 242 | 16,6% |
| Viana do Castelo | 9 | -3 | -25,5% | 39 | 2,3% | -6 | -13,5% |
| Leixões | 146 | 50 | 51,8% | 312 | 18,4% | 26 | 9,0% |
| Aveiro | 163 | 5 | 2,8% | 490 | 28,9% | -30 | -5,8% |
| Figueira da Foz | 74 | 14 | 23,4% | 237 | 14,0% | -8 | -3,1% |
| Lisboa | 37 | 23 | 153,7% | 312 | 18,4% | 276 | 754,6% |
| Setúbal | 85 | 6 | 7,0% | 296 | 17,5% | -19 | -6,1% |
| Sines | 3 | 1 | 34,0% | 8 | 0,5% | 3 | 66,0% |
| Faro | | 0 | | | 0,0% | 0 | |
| Ro-Ro | 152 | -8 | -5,2% | 376 | 100,0% 1,8% | -71 | -16,0% |
| Viana do Castelo | 0 | 0 | 70,0% | 0 | 0,0% | 0 | 330,0% |
| Leixões | 91 | -22 | -19,6% | 231 | 61,5% | -86 | -27,1% |
| Aveiro | | 0 | | | 0,0% | 0 | |
| Figueira da Foz | | 0 | | | 0,0% | 0 | |
| Lisboa | 2 | 2 | | 6 | 1,6% | 6 | |
| Setúbal | 55 | 12 | 26,4% | 133 | 35,3% | 15 | 12,9% |
| Sines | 4 | 0 | -1,0% | 6 | 1,6% | -6 | -51,1% |
| Faro | | 0 | | | 0,0% | 0 | |
| Totais | 3 616 | 342 | 10,5% | 10 919 | 51,5% | 1 683 | 18,2% |



| Granéis Sólidos | Mar.2024 | Varia | ação | Acumu | ıl. 2024 | Variação | |
|------------------------|----------|---------|---------|---------|--------------|----------|---------|
| Graneis Solidos | mil ton | mil ton | % | mil ton | Quota (%) | mil ton | % |
| Minérios | 173 | 50 | 40,9% | 335 | 0,0% 1,6% | 28 | 9,2% |
| Viana do Castelo | | 0 | | | | 0 | |
| Leixões | 50 | -7 | -12,9% | 151 | | 7 | 5,1% |
| Aveiro | | 0 | | | | 0 | |
| Figueira da Foz | | 0 | | | | 0 | |
| Lisboa | | 0 | | | | 0 | |
| Setúbal | 48 | -17 | -26,3% | 109 | | -54 | -33,2% |
| Sines | 75 | 75 | | 75 | | 75 | |
| Faro | | 0 | | | | 0 | |
| Carvão | 8 | 8 | | 57 | 0,0% 0,3% | 37 | 185,0% |
| Viana do Castelo | | 0 | | | | 0 | |
| Leixões | | 0 | | | | 0 | |
| Aveiro | | 0 | | | | 0 | |
| Figueira da Foz | | 0 | | | | 0 | |
| Lisboa | | 0 | | | | 0 | |
| Setúbal | 8 | 8 | | 57 | | 37 | 185,0% |
| Sines | | 0 | | | | 0 | |
| Faro | | 0 | | | | 0 | |
| Produtos Agrícolas | 371 | -88 | -19,1% | 1 210 | 0,0% 5,7% | -37 | -2,9% |
| Viana do Castelo | | -6 | -100,0% | 12 | | -1 | -5,5% |
| Leixões | 76 | 40 | 111,9% | 163 | | 31 | 24,0% |
| Aveiro | 133 | 82 | 160,8% | 205 | | 31 | 17,7% |
| Figueira da Foz | | 0 | | | | 0 | |
| Lisboa | 162 | -204 | -55,8% | 787 | | -107 | -12,0% |
| Setúbal | | 0 | | 44 | | 11 | 32,6% |
| Sines | | 0 | | | | -2 | -100,0% |
| Faro | | 0 | | | | 0 | |
| Outros Granéis Sólidos | 450 | -264 | -37,0% | 1 735 | 0,0% 8,2% | -169 | -8,9% |
| Viana do Castelo | 4 | 0 | 1,2% | 22 | | -3 | -10,1% |
| Leixões | 99 | -40 | -28,9% | 323 | | -19 | -5,4% |
| Aveiro | 118 | 2 | 2,0% | 330 | | -14 | -4,2% |
| Figueira da Foz | 62 | -11 | -15,5% | 195 | | -29 | -12,9% |
| Lisboa | 28 | -110 | -80,0% | 253 | | -118 | -31,9% |
| Setúbal | 125 | -103 | -45,1% | 531 | | 14 | 2,8% |
| Sines | 9 | 3 | 42,7% | 67 | | 7 | 11,2% |
| Faro | 4 | -5 | -53,3% | 13 | | -7 | -36,2% |
| Totais | 1 002 | -294 | -22,7% | 3 337 | 15,7% | -141 | -4,0% |



| Coon ála Límuldos | Mar.2024 | Varia | ação | Acumu | ıl. 2024 | Variação | | |
|-------------------------|----------|---------|--------|---------|-----------|----------|--------|--|
| Granéis Líquidos | mil ton | mil ton | % | mil ton | Quota (%) | mil ton | % | |
| Petróleo Bruto | 707 | 102 | 12.69/ | 2 387 | 100,0% | 211 | 11 50/ | |
| Petroleo Bruto | /0/ | -102 | -12,6% | 2 38/ | 11,3% | -311 | -11,5% | |
| Viana do Castelo | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Leixões | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Aveiro | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Figueira da Foz | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Lisboa | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Setúbal | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Sines | 707 | -102 | -12,6% | 2 387 | 100,0% | -311 | -11,5% | |
| Faro | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Produtos Petrolíferos | 963 | 52 | 5,7% | 3 222 | 100,0% | 298 | 10,2% | |
| Productos Petroliferos | 903 | 32 | 2,170 | 3 222 | 15,2% | 250 | 10,2% | |
| Viana do Castelo | 2 | 2 | | 3 | 0,1% | 0 | -11,0% | |
| Leixões | 121 | -48 | -28,5% | 482 | 15,0% | -96 | -16,6% | |
| Aveiro | 43 | 14 | 48,2% | 134 | 4,2% | 0 | -0,1% | |
| Figueira da Foz | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Lisboa | 91 | 14 | 18,0% | 266 | 8,3% | 21 | 8,5% | |
| Setúbal | 2 | -3 | -60,1% | 22 | 0,7% | 2 | 11,1% | |
| Sines | 705 | 75 | 11,8% | 2 315 | 71,8% | 371 | 19,1% | |
| Faro | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Gás Liquefeito | 260 | -69 | -20,9% | 949 | 100,0% | -36 | -3,6% | |
| das ciquereito | 200 | -05 | -20,5% | 545 | 4,5% | -30 | -3,076 | |
| Viana do Castelo | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Leixões | 14 | 3 | 33,5% | 36 | 3,8% | -4 | -9,6% | |
| Aveiro | 17 | 9 | 117,8% | 42 | 4,5% | 9 | 27,6% | |
| Figueira da Foz | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Lisboa | 2 | 2 | | 7 | 0,7% | 7 | | |
| Setúbal | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Sines | 227 | -84 | -27,0% | 864 | 91,0% | -48 | -5,2% | |
| Faro | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Outros Granéis Líquidos | 103 | -122 | -54,3% | 376 | 100,0% | -251 | -40,0% | |
| Outros Graneis Elquidos | 103 | 122 | 34,376 | 370 | 1,8% | 251 | 40,070 | |
| Viana do Castelo | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Leixões | 2 | 1 | 80,1% | 4 | 1,1% | 1 | 19,0% | |
| Aveiro | 40 | -30 | -42,9% | 173 | 46,1% | -9 | -5,0% | |
| Figueira da Foz | 4 | 4 | | 4 | 1,1% | 4 | | |
| Lisboa | 23 | -89 | -79,4% | 124 | 32,9% | -191 | -60,7% | |
| Setúbal | 18 | 11 | 141,6% | 43 | 11,6% | -6 | -11,9% | |
| Sines | 16 | -19 | -53,8% | 27 | 7,3% | -50 | -64,5% | |
| Faro | | 0 | | | 0,0% | 0 | | |
| Totais | 2 033 | -241 | -10,6% | 6 934 | 32,7% | -299 | -4,1% | |



