



# RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Outubro, 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. Neste contexto, sublinha-se que o porto de Lisboa não disponibilizou dados de 2023, relativamente à repartição do tráfego de contentores entre *transshipment* e *hinterland*, resultando os valores indicados no relatório, para o ano transato, de uma chave de imputação com base no corrente ano de 2024.
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

<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO</b>	<b>4</b>
<b>2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO</b>	<b>7</b>
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 <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	22
2.3. Movimento Geral de Navios	24
<b>3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA</b>	<b>28</b>
3.1. Movimentação de Carga	28
3.2. Tráfego de Contentores	29
<b>ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)</b>	<b>31</b>

## 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 +9,3% entre janeiro e outubro de 2024, totalizando 76,8 milhões de toneladas, por comparação com o período homólogo de 2023, contando com o contributo do mês de outubro, movimentando 7,6 milhões de toneladas, que observou um incremento de movimentação de +19,3% quando comparado com o mesmo mês do ano passado (ver Quadro 1).

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

Carga movimentada (10 <sup>3</sup> t)					Contentores movimentados (10 <sup>3</sup> TEU)					Navios (N.º de escalas)								
Portos	Mensal (10 <sup>3</sup> t)	Acumulado anual (10 <sup>3</sup> t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)				
Viana do Castelo	28	266	0,3%	3,9%	Leixões	62,6	592,9	21,4%	0,5%	Viana do Castelo	16	157	1,9%	-15,1%				
Leixões	1.259	11.893	15,5%	-3,7%	Aveiro	0,4	12,1	0,4%	-17,4%	Leixões	193	1.963	24,3%	-3,7%				
Aveiro	465	4.650	6,1%	1,4%	Figueira da Foz	1,4	15,3	0,6%	-2,0%	Aveiro	82	796	9,8%	-7,4%				
Figueira da Foz	185	1.745	2,3%	1,5%	Lisboa	40,8	381,6	13,8%	11,2%	Figueira da Foz	37	365	4,5%	-2,1%				
Lisboa	998	9.357	12,2%	-2,1%	Setúbal	14,4	130,1	4,7%	-0,5%	Lisboa	223	1.857	23,0%	-0,9%				
Setúbal	641	5.556	7,2%	4,1%	Sines	162,6	1.632,5	59,1%	15,4%	Setúbal	139	1.341	16,6%	-1,9%				
Sines	3.972	43.290	56,4%	19,0%	<b>Total</b>	<b>282,1</b>	<b>2.764,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>10,2%</b>	Sines	148	1.539	19,0%	-3,0%				
Faro	2	27	0,0%	-62,5%	<b>Variação homóloga</b>					Faro	1	10	0,1%	-54,5%				
<b>Total</b>	<b>7.551</b>	<b>76.785</b>	<b>100,0%</b>	<b>9,3%</b>		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	Portimão	12	57	0,7%	16,3%			
<b>Variação homóloga</b>						Mensal	12,2%	-2,4%	-0,8%	-3,2%	17,0%	<b>Total</b>	<b>851</b>	<b>8.085</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,2%</b>		
		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	<b>Variação homóloga</b>							2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-1,5%	-3,7%	-2,4%	-5,3%	19,3%	Acumulado	-0,0%	12,4%	-1,9%	-1,5%	10,2%	Mensal	-16,0%	4,1%	1,4%	-2,1%	2,3%	
Acumulado	-7,0%	6,0%	0,7%	-2,9%	9,3%						Acumulado	-12,6%	1,9%	1,2%	3,3%	-3,2%		

O acréscimo de movimento acumulado nestes 10 meses de 2024, suportou-se principalmente no crescimento expressivo observado no porto de Sines, de +19% (+6,9 milhões de toneladas), apoiado, apesar de em expressão mais reduzida, pela maioria dos restantes portos, concretamente, por Setúbal (+221 mil toneladas; +4,1%), por Aveiro (+62 mil toneladas; +1,4%), pela Figueira da Foz (+26 mil toneladas; +1,5%) e por Viana do Castelo (+10 mil toneladas; +3,9%).

Continuam com registos negativos os portos de Leixões (-458 mil toneladas; -3,7%), de Lisboa (-201 mil toneladas; -2,1%) e de Faro (-46 mil toneladas; -62,5%), mas ilustrando uma melhoria global de desempenho de vários portos do sistema portuário relativamente aos últimos seis

meses, na medida em que a evolução positiva se devia então essencialmente ao porto de Sines, ligeiramente apoiado pela Figueira da Foz e, no mês de setembro, também por Setúbal.

O movimento de contentores aumentou +10,2% nos primeiros 10 meses de 2024, quando comparado com o período homólogo de 2023, cifrando-se em 2,8 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), apoiado pelo desempenho positivo, de +17%, do mês de outubro, com uma movimentação de 282 mil TEU, em comparação com o mês homólogo de 2023 (ver Quadro 1).

O crescimento acumulado do tráfego de contentores teve origem nas variações positivas observadas nos portos de Sines (+218 mil TEU; +15,4%), de Lisboa (+38 mil TEU; +11,2%) e de Leixões (+3 mil TEU; +0,5%), tendo, em contrapartida, este tipo de tráfego decrescido em Aveiro (-3 mil TEU; -17,4%), Setúbal (-1 mil TEU; -0,5%) e Figueira da Foz (-314 TEU; -2%).

As 851 escalas de navios no mês de outubro, representam um crescimento de +2,3%, quando comparado com o mesmo mês do ano transato, contudo, não sendo suficiente para anular o registo negativo do período acumulado dos primeiros 10 meses de 2024, de -3,2%, com 8 085 escalas. Será de anotar que, com exceção do porto de Portimão, apenas com tráfego comercial de navios de cruzeiro e que registou um incremento de entradas de navios, em todas as demais infraestruturas portuárias comerciais do continente constatou-se uma redução do número de escalas acumuladas (ver Quadro 1).

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

- O acréscimo de movimentação dos Produtos Petrolíferos (+3,8 milhões de toneladas; +53%), da Carga Contentorizada (+2,8 milhões de toneladas; +16,4%) e do Petróleo Bruto (+630 mil toneladas; +7,7%) no porto de Sines, da Carga Contentorizada (+559 mil toneladas; +15,5%) em Lisboa e dos Outros Granéis Sólidos (+333 mil toneladas; +21,3%) em Setúbal; e
- As reduções dos Outros Granéis Sólidos (-432 mil toneladas; -29,7%), dos Outros Granéis Líquidos (-247 mil toneladas; -46,2%) e dos Produtos Agrícolas (-208 mil toneladas; -7,1%) no porto de Lisboa, a par do Gás Liquefeito (-332 mil toneladas; -9,4%) em Sines.

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, nos primeiros 10 meses de 2024, foram desembarcadas 46,4 milhões de toneladas, que representaram 60,4% do tráfego total, traduzindo um incremento de movimentação de +9,2% (+3,9 milhões de toneladas)

relativamente ao mesmo período de 2023, e embarcadas 30,4 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +9,5% (+2,6 milhões de toneladas), também comparativamente com o período correspondente de 2023.

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e outubro 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 +9,3%, comparado com o homólogo espanhol que se cifrou em +3,1%.

Contudo, no âmbito específico do movimento de contentores, o desempenho do sistema portuário espanhol foi melhor, com uma evolução de +11,7% relativamente ao ano anterior, que o sistema portuário nacional, cujo crescimento foi ligeiramente inferior (+10,2%).

## 2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

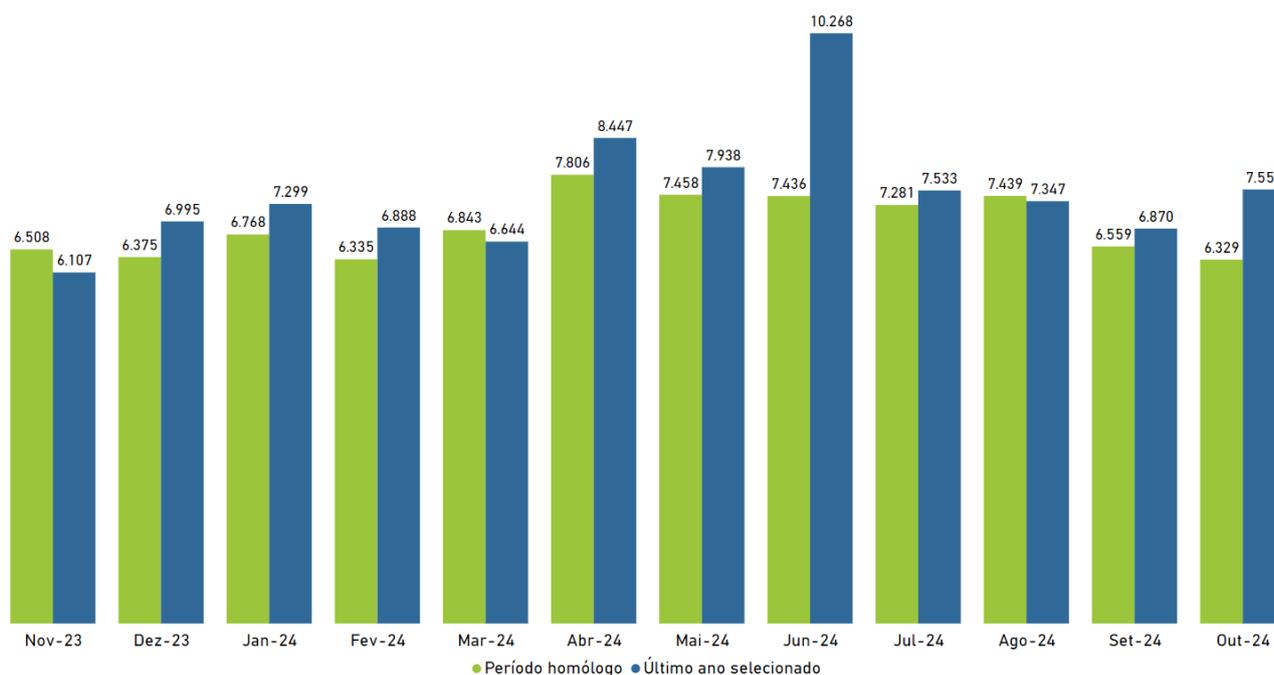
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e outubro de 2024, relativamente:

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

### 2.1. Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de outubro cifrou-se em 7,6 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +19,3% relativamente ao mês homólogo de 2023, apoiando um crescimento acumulado dos 10 primeiros meses do ano, em +9,3%, num movimento total de 76,8 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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



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

Carga movimentada (10 <sup>3</sup> t)				
Portos	Mensal (10 <sup>3</sup> t)	Acumulado anual (10 <sup>3</sup> t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	28	266	0,3%	3,9%
Leixões	1.259	11.893	15,5%	-3,7%
Aveiro	465	4.650	6,1%	1,4%
Figueira da Foz	185	1.745	2,3%	1,5%
Lisboa	998	9.357	12,2%	-2,1%
Setúbal	641	5.556	7,2%	4,1%
Sines	3.972	43.290	56,4%	19,0%
Faro	2	27	0,0%	-62,5%
<b>Total</b>	<b>7.551</b>	<b>76.785</b>	<b>100,0%</b>	<b>9,3%</b>

Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-1,5%	-3,7%	-2,4%	-5,3%	19,3%
Acumulado	-7,0%	6,0%	0,7%	-2,9%	9,3%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no acumulado dos 10 primeiros meses dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de crescimento de +3,2%, particularmente influenciada pelos incrementos médios de tráfego de +5,8%, quer no porto de Sines, quer no porto de Lisboa, seguidos de Aveiro (+4%), de Setúbal (+1,7%) e da Figueira da Foz (+1,3%), sendo em parte contrariado pelas reduções médias de tráfego nos portos de Leixões (-4,9%), de Viana do Castelo (-3,3%) e de Faro (-33,6%) (ver Quadro 3).

Releva, no caso do porto 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 (10<sup>3</sup> ton) entre janeiro e outubro, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
⊕ Viana do Castelo	304	327	349	256	266	0,3 %	300	-3,3 %
⊕ Leixões	14.562	12.559	12.666	12.351	11.893	15,5 %	12.806	-4,9 %
⊕ Aveiro	3.970	4.638	4.872	4.588	4.650	6,1 %	4.544	4,0 %
⊕ Figueira da Foz	1.655	1.523	1.877	1.719	1.745	2,3 %	1.704	1,3 %
⊕ Lisboa	7.464	7.722	8.935	9.558	9.357	12,2 %	8.607	5,8 %
⊕ Setúbal	5.190	5.438	5.099	5.335	5.556	7,2 %	5.323	1,7 %
⊕ Sines	34.538	39.622	38.501	36.374	43.290	56,4 %	38.465	5,8 %
⊕ Faro	141	46	53	73	27	0,0 %	68	-33,6 %
<b>Total</b>	<b>67.823</b>	<b>71.875</b>	<b>72.351</b>	<b>70.254</b>	<b>76.785</b>	<b>100,0 %</b>	<b>71.818</b>	<b>3,2 %</b>

### ✓ Por Porto

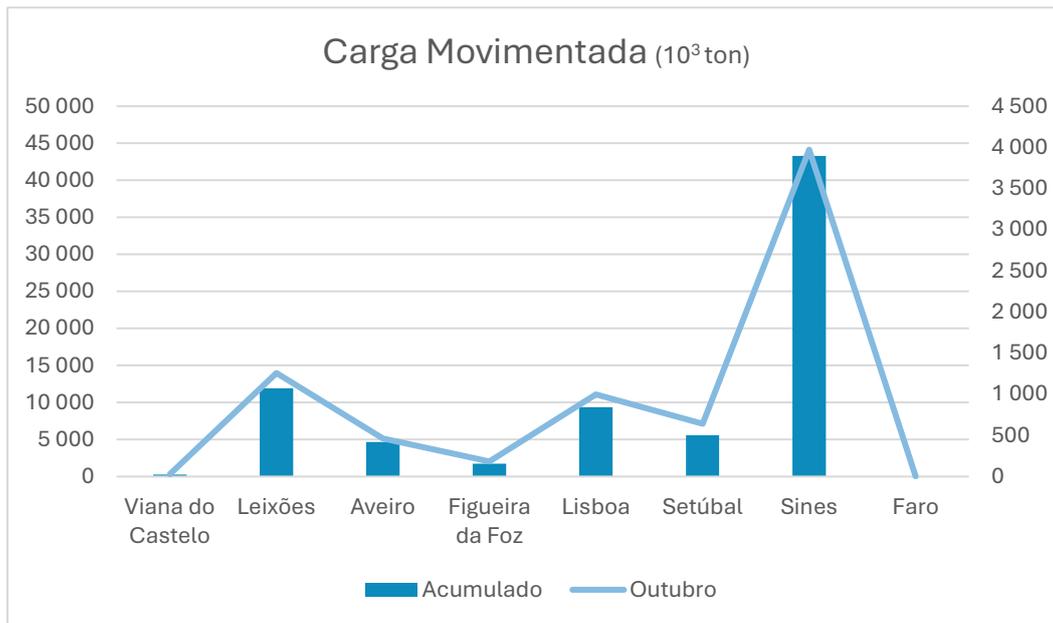
No que concerne ao movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário, ao deter uma quota maioritária absoluta (56,4%), tendo movimentado nos primeiros 10 meses de 2024, 43,3 milhões de toneladas, representando um incremento significativo de tráfego (+6,9 milhões de toneladas; +19%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Esta evolução positiva em Sines foi acompanhada, apesar de em expressão mais reduzida, pela maioria dos restantes portos, concretamente, por Setúbal, com um movimento de 5,6 milhões de toneladas (+221 mil toneladas; +4,1%), por Aveiro, que manuseou 4,7 milhões de toneladas (+62 mil toneladas; +1,4%), pela Figueira da Foz, por onde passaram 1,7 milhões de toneladas (+26 mil toneladas; +1,5%), e por Viana do Castelo, que movimentou 266 mil toneladas (+10 mil toneladas; +3,9%).

Permanecem com registos negativos os portos de Leixões, que movimentou 11,9 milhões de toneladas (-458 mil toneladas; -3,7%), de Lisboa, com um movimento de 9,4 milhões de toneladas (-201 mil toneladas; -2,1%), e de Faro, que manuseou apenas 27 mil toneladas (-46 mil toneladas; -62,5%).

É, contudo, de sublinhar uma melhoria global de desempenho de vários portos do sistema portuário relativamente aos últimos seis meses, na medida em que a evolução positiva se devia então essencialmente ao porto de Sines, ligeiramente apoiado pela Figueira da Foz e, no mês de setembro, também por Setúbal.

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



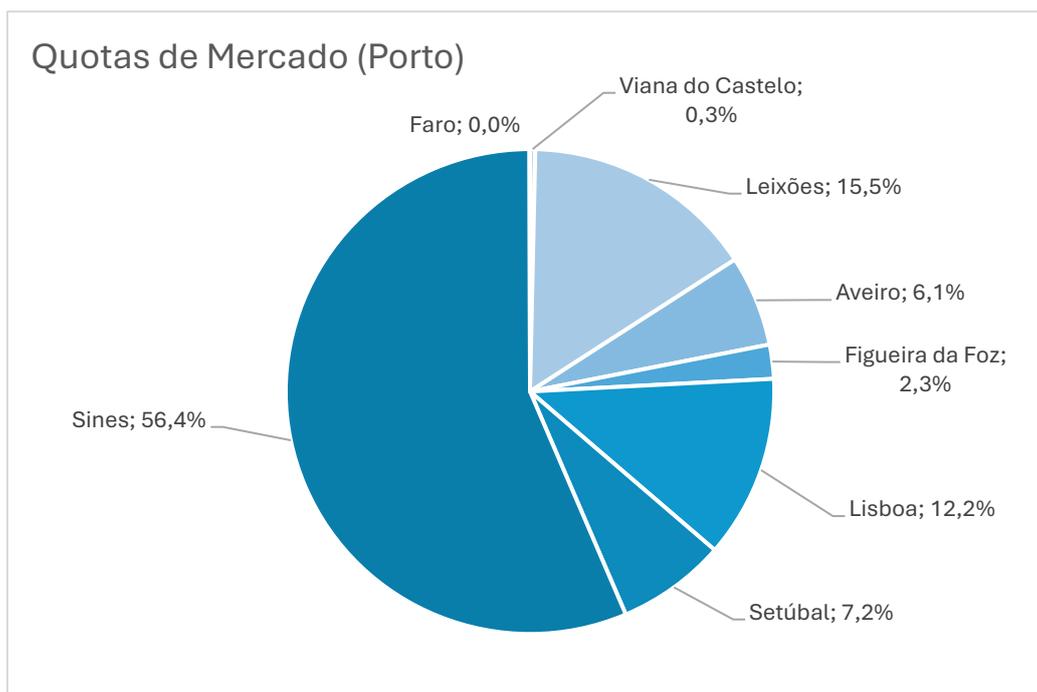
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em outubro e acumulado de 2024

Período	Mensal				Acumulado				
	Porto	Valor (10 <sup>3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>3</sup> t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 <sup>3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>3</sup> t)	Var. homóloga (%)
▲									
⊕	Viana do Castelo	28	0,4%	22 ●	381,1%	266	0,3%	10 ●	3,9%
⊕	Leixões	1.259	16,7%	109 ●	9,5%	11.893	15,5%	-458 ▼	-3,7%
⊕	Aveiro	465	6,2%	113 ●	32,2%	4.650	6,1%	62 ●	1,4%
⊕	Figueira da Foz	185	2,5%	2 ●	1,3%	1.745	2,3%	26 ●	1,5%
⊕	Lisboa	998	13,2%	12 ●	1,3%	9.357	12,2%	-201 ▼	-2,1%
⊕	Setúbal	641	8,5%	165 ●	34,8%	5.556	7,2%	221 ●	4,1%
⊕	Sines	3.972	52,6%	799 ●	25,2%	43.290	56,4%	6.917 ●	19,0%
⊕	Faro	2	0,0%	-2 ●	-51,4%	27	0,0%	-46 ●	-62,5%
	<b>Total</b>	<b>7.551</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.221 ●</b>	<b>19,3%</b>	<b>76.785</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.531 ●</b>	<b>9,3%</b>

▼ < -200   -200 ≤ ● ≤ +200   ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 56,4%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (15,5%); Lisboa (12,2%); Setúbal (7,2%); Aveiro (6,1%); Figueira da Foz (2,3%); Viana do Castelo (0,3%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

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



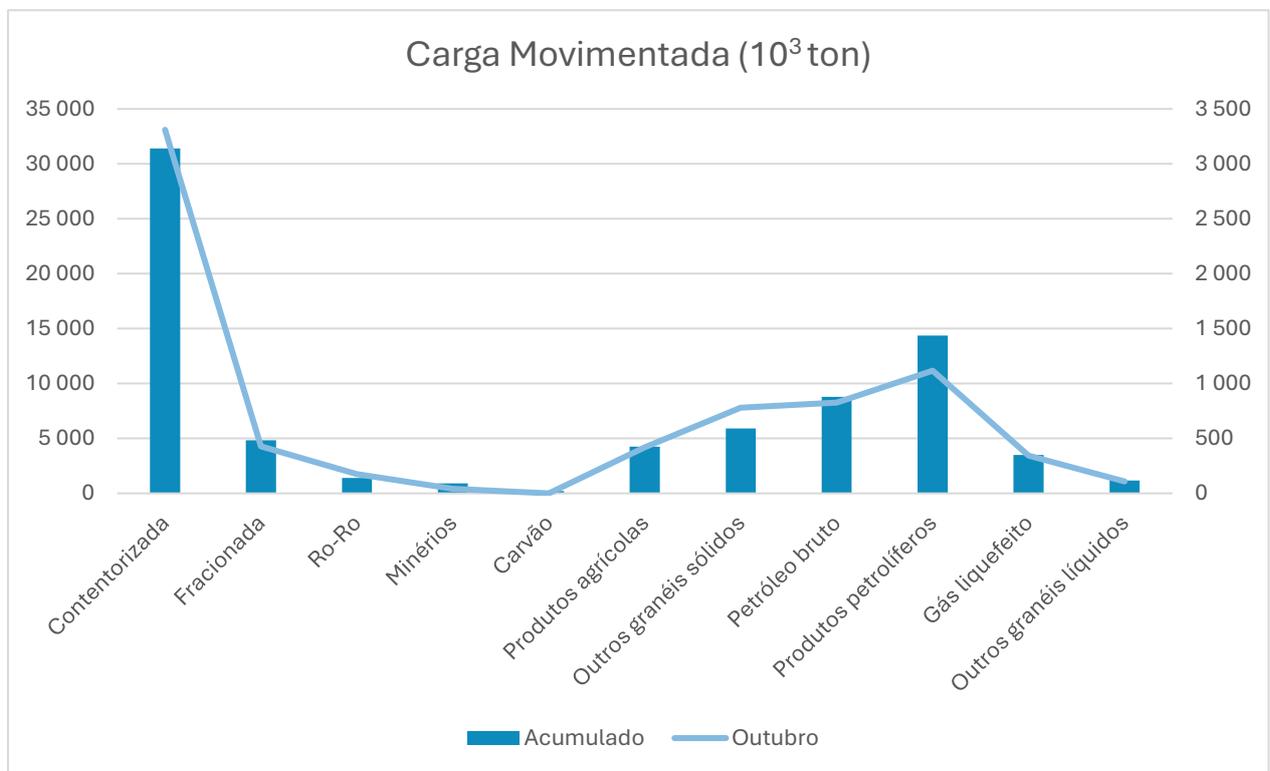
### ✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (40,9%), os Produtos Petrolíferos (18,7%) e o Petróleo Bruto (11,4%), que representam no seu conjunto 71,1% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +12,1% (+3,4 milhões de toneladas), de +36,3% (+3,8 milhões de toneladas) e de +7,5% (+612 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (7,7%), da Carga Fracionada (6,3%) e dos Produtos Agrícolas (5,5%), todas elas registando tendências de evolução negativas, tendo maior expressão nos Produtos Agrícolas (-244 mil toneladas; -5,4%), seguindo-se os Outros Granéis Sólidos (-236 mil toneladas; -3,8%) e a Carga Fracionada (-21 mil toneladas; -0,4%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se observou um desempenho positivo ao nível do Carvão (+52 mil toneladas; +29,9%), pese embora a sua expressão residual no tráfego do sistema portuário nacional (quota de mercado de apenas 0,3%), tendo-se verificado nos restantes mercados quebras de tráfego, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-294 mil toneladas; -19,9%), no Gás Liquefeito (-288 mil toneladas; -7,6%), nos Minérios (-136 mil toneladas; -12,9%) e na Carga Ro-Ro (-124 mil toneladas; -8,1%).

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



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

Período	Mensal				Acumulado			
	Categoria AMT	Valor (10 <sup>^3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>^3</sup> t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 <sup>^3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>^3</sup> t)
☐ Carga geral	3.915	51,9%	699 ●	21,7%	37.652	49,0%	3.236 ●	9,4%
☐ Contentorizada	3.310	43,8%	594 ●	21,9%	31.402	40,9%	3.381 ●	12,1%
☐ Fracionada	429	5,7%	40 ●	10,3%	4.844	6,3%	-21 ●	-0,4%
☐ Ro-Ro	176	2,3%	65 ●	58,6%	1.405	1,8%	-124 ●	-8,1%
☐ Granéis sólidos	1.240	16,4%	97 ●	8,5%	11.292	14,7%	-564 ▼	-4,8%
☐ Minérios	42	0,6%	-53 ●	-55,5%	913	1,2%	-136 ●	-12,9%
☐ Carvão			-17 ●	-100,0%	226	0,3%	52 ●	29,9%
☐ Produtos agrícolas	419	5,5%	-128 ●	-23,4%	4.243	5,5%	-244 ▼	-5,4%
☐ Outros granéis sólidos	779	10,3%	294 ●	60,7%	5.909	7,7%	-236 ▼	-3,8%
☐ Granéis líquidos	2.395	31,7%	425 ●	21,6%	27.841	36,3%	3.859 ●	16,1%
☐ Petróleo bruto	827	11,0%	416 ●	101,3%	8.780	11,4%	612 ●	7,5%
☐ Produtos petrolíferos	1.116	14,8%	107 ●	10,6%	14.379	18,7%	3.829 ●	36,3%
☐ Gás liquefeito	342	4,5%	-87 ●	-20,2%	3.497	4,6%	-288 ▼	-7,6%
☐ Outros granéis líquidos	109	1,4%	-11 ●	-9,1%	1.185	1,5%	-294 ▼	-19,9%
<b>Total</b>	<b>7.551</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.221 ●</b>	<b>19,3%</b>	<b>76.785</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.531 ●</b>	<b>9,3%</b>

▼ < -200   ● -200 ≤ ≤ 200   ● > +200

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte entre janeiro e outubro de 2024:

- A categoria da Carga Geral totalizou 37,7 milhões de toneladas, tendo observado um incremento de +9,4% (+3,2 milhões de toneladas) relativamente aos 10 primeiros meses de 2023, exclusivamente suportado no crescimento da Carga Contentorizada (+3,4 milhões de toneladas; +12,1%), atingindo 31,4 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Sines (+2,8 milhões de toneladas; +16,4%), de Lisboa (+559 mil toneladas; +15,5%) e de Leixões (+69 mil toneladas; +1,2%). Por sua vez, os portos de Aveiro e da Figueira da Foz observaram quebras de, respetivamente, -18,8% (-23 mil toneladas) e de -9,5% (-11 mil toneladas), a que se juntou ainda o porto de Setúbal (-1 mil toneladas; -0,1%).

O movimento de Carga Fracionada caiu -0,4% (-21 mil toneladas), para um total de 4,8 milhões de toneladas, essencialmente devido às quebras desta tipologia em Setúbal (-45 mil toneladas; -4,1%) e Aveiro (-45 mil toneladas; -3,1%), mas também apoiadas pela Figueira da Foz (-31 mil toneladas; -3,8%). Os restantes portos observaram

desempenhos positivos neste mercado, concretamente, Leixões (+45 mil toneladas; +3,9%), Lisboa (+29 mil toneladas; +16,1%), Viana do Castelo (+17 mil toneladas; +13,4%), Sines (+6 mil toneladas; +43,1%) e Faro (+2 mil toneladas; +75,3%).

No tráfego Ro-Ro continua a registar-se uma quebra, presentemente e em termos acumulados, de -8,1% (-124 mil toneladas), totalizando 1,4 milhões de toneladas, tendo por base as reduções verificadas nos portos de Leixões (-139 mil toneladas; -12,5%) e de Sines (-11 mil toneladas; -37,2%), parcialmente compensadas pelos crescimentos de Setúbal (+1 mil toneladas; +0,4%) e de Lisboa (+25 mil toneladas) que voltou este ano a registar este tipo de tráfego;

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 11,3 milhões de toneladas, verificaram um decréscimo de -4,8% (-564 mil toneladas), em consequência da redução, principalmente, dos Produtos Agrícolas, os quais registaram um movimento de 4,2 milhões de toneladas, verificando uma redução de -5,4% (-244 mil toneladas), com base essencialmente nas evoluções negativas constatadas em Lisboa (-208 mil toneladas; -7,1%), Aveiro (-45 mil toneladas; -5,1%), Viana do Castelo (-7 mil toneladas; -25,1%) e Setúbal (-4 mil toneladas; -4,9%), parcialmente contrapostas pelos incrementos deste tráfego em Leixões (+18 mil toneladas; +3,2%) e Sines (+2 mil toneladas; +82,5%)

Os Outros Granéis Sólidos, ascendendo a 5,9 milhões de toneladas (-236 mil toneladas; -3,8%), também contribuíram expressivamente para a quebra do tráfego de Granéis Sólidos, com reduções observadas em vários portos, com maior expressão em Lisboa (-433 mil toneladas; -29,7%), Leixões (-179 mil toneladas; -17,6%) e Faro (-48 mil toneladas; -68,4%), parcialmente compensadas pelos incrementos verificados nos portos de Setúbal (+333 mil toneladas; +21,3%), da Figueira da Foz (+55 mil toneladas; +7%) e de Aveiro (+44 mil toneladas; +4,7%).

O movimento do Carvão, embora na sua expressão diminuta de 226 mil toneladas, aumentou +29,9% (+52 mil toneladas), com base na movimentação exclusiva no porto de Setúbal, tendo os Minérios, com um movimento de 913 mil toneladas, constatado uma redução de -12,9% (-136 mil toneladas), devido às quebras de tráfego em Setúbal (-167 mil toneladas; -32,4%) e Leixões (-113 mil toneladas; -21,1%), mitigadas parcialmente pelo crescimento verificado no porto de Sines (+144 mil toneladas); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizou 27,8 milhões de toneladas e que teve globalmente um incremento de +16,1% (+3,9 milhões de toneladas), a evolução favorável deveu-se, principalmente, aos Produtos Petrolíferos

que, com um total de 14,4 milhões de toneladas, cresceram +36,3% (+3,8 milhões de toneladas), essencialmente com o aumento observado no porto de Sines (+3,8 milhões de toneladas; +53%), ligeiramente apoiado por Aveiro (+81 mil toneladas; +17,6%), Lisboa (+56 mil toneladas; +6,5%) e Setúbal (+19 mil toneladas; +30,7%), mas parcialmente contrariado pela redução registada em Leixões (-142 mil toneladas; -7,3%) e Viana do Castelo (-8 mil toneladas; -34,4%).

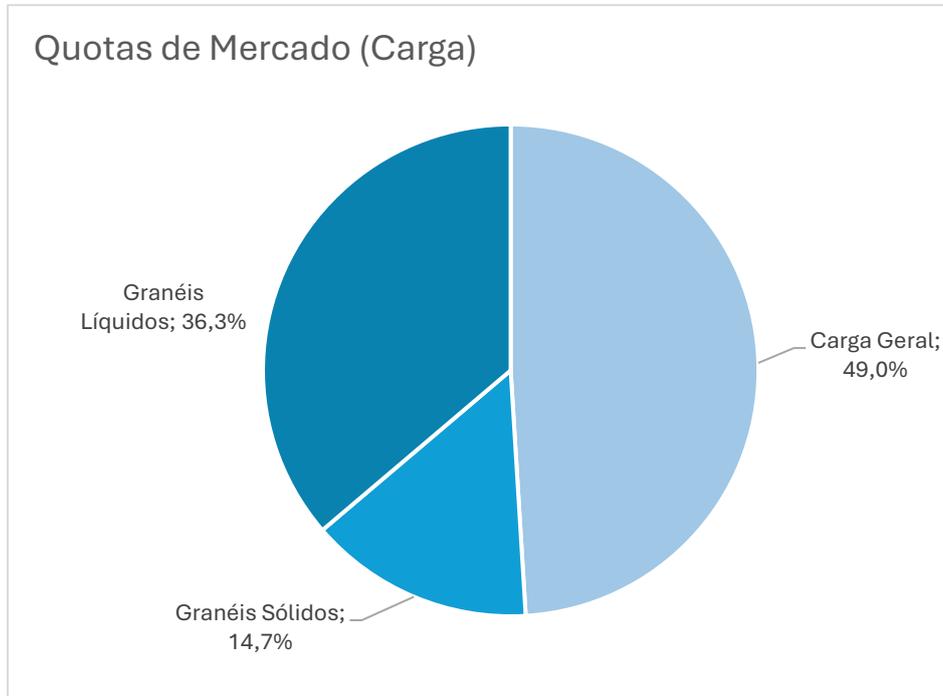
Esta categoria de tráfego também beneficiou do aumento de movimentação de petróleo bruto (+612 mil toneladas; +7,5%), totalizando 8,8 milhões de toneladas, exclusivamente operada no porto de Sines (+630 mil toneladas; +7,7%), e sem movimentação em Leixões (-18 mil toneladas; -100%).

Os demais tipos de Granéis Líquidos observaram quebras, provindo a maior redução dos Outros Granéis Líquidos que, movimentando globalmente 1,2 milhões de toneladas, caíram -19,9% (-294 mil toneladas), com origem principalmente em Lisboa (-247 mil toneladas; -46,2%) e Sines (-117 mil toneladas, -59%), tendo, por sua vez, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 3,5 milhões de toneladas, registado uma quebra de -7,6% (-288 mil toneladas), com base nas reduções dos mercados de Sines (-333 mil toneladas; -9,4%) e de Leixões (-4 mil toneladas; -3,9%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos nos portos de Aveiro (+31 mil toneladas; +25,8%) e de Lisboa (+18 mil toneladas).

### ✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 49% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 14,7% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 36,3% (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 Líquidos		Totais Porto	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)
Viana do Castelo	146	0,4%	101	0,9%	19	0,1%	266	0,3%
Leixões	8 141	21,6%	1 842	16,3%	1 911	6,9%	11 893	15,5%
Aveiro	1 514	4,0%	1 820	16,1%	1 316	4,7%	4 650	6,1%
Figueira da Foz	887	2,4%	844	7,5%	13	0,0%	1 745	2,3%
Lisboa	4 395	11,7%	3 750	33,2%	1 212	4,4%	9 357	12,2%
Setúbal	2 767	7,3%	2 543	22,5%	246	0,9%	5 556	7,2%
Sines	19 797	52,6%	370	3,3%	23 124	83,1%	43 290	56,4%
Faro	5	0,0%	22	0,2%		0,0%	27	0,0%
<b>Totais Categoria</b>	<b>37 652</b>	<b>49,0%</b>	<b>11 292</b>	<b>14,7%</b>	<b>27 841</b>	<b>36,3%</b>	<b>76 785</b>	<b>100,0%</b>
		<b>100,0%</b>		<b>100,0%</b>		<b>100,0%</b>		

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 31 mercados, no valor global de +8,9 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 27 mercados, representando -2,4 milhões de toneladas, originando um crescimento do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período de janeiro a outubro de 2023, de +6,5 milhões de toneladas, ou seja, +9,3%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado/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. (%)
<b>Carga geral</b>	<b>146</b>	<b>13,5%</b>	<b>8 141</b>	<b>-0,3%</b>	<b>1 514</b>	<b>-4,3%</b>	<b>887</b>	<b>-4,5%</b>	<b>4 395</b>	<b>16,2%</b>	<b>2 767</b>	<b>-1,6%</b>	<b>19 797</b>	<b>16,4%</b>	<b>5</b>	<b>75,3%</b>	<b>37 652</b>	<b>9,4%</b>
Contentorizada	0	-18,2%	5 955	1,2%	98	-18,8%	104	-9,5%	4 159	15,5%	1 329	-0,1%	19 758	16,4%			31 402	12,1%
Fracionada	145	13,4%	1 211	3,9%	1 417	-3,1%	783	-3,8%	211	16,1%	1 053	-4,1%	19	43,1%	5	75,3%	4 844	-0,4%
Ro-Ro	0	182,8%	975	-12,5%					25		384	0,4%	19	-37,2%			1 405	-8,1%
<b>Granéis sólidos</b>	<b>101</b>	<b>-2,7%</b>	<b>1 842</b>	<b>-12,9%</b>	<b>1 820</b>	<b>0,0%</b>	<b>844</b>	<b>6,9%</b>	<b>3 750</b>	<b>-14,6%</b>	<b>2 543</b>	<b>9,2%</b>	<b>370</b>	<b>55,9%</b>	<b>22</b>	<b>-68,4%</b>	<b>11 292</b>	<b>-4,8%</b>
Minérios			422	-21,1%							348	-32,4%	144				913	-12,9%
Carvão											226	29,9%					226	29,9%
Produtos agrícolas	21	-25,1%	583	3,2%	829	-5,1%	6	-5,0%	2 727	-7,1%	73	-4,9%	4	82,5%			4 243	-5,4%
Outros granéis sólidos	80	5,8%	837	-17,6%	991	4,7%	839	7,0%	1 023	-29,7%	1 896	21,3%	222	-5,6%	22	-68,4%	5 909	-3,8%
<b>Granéis líquidos</b>	<b>19</b>	<b>-19,4%</b>	<b>1 911</b>	<b>-7,7%</b>	<b>1 316</b>	<b>11,0%</b>	<b>13</b>		<b>1 212</b>	<b>-12,5%</b>	<b>246</b>	<b>26,6%</b>	<b>23 124</b>	<b>20,9%</b>	<b>0</b>		<b>27 841</b>	<b>16,1%</b>
Petróleo bruto				-100,0%									8 780	7,7%			8 780	7,5%
Produtos petrolíferos	16	-34,4%	1 798	-7,3%	543	17,6%			905	6,5%	82	30,7%	11 035	53,0%			14 379	36,3%
Gás liquefeito			99	-3,9%	153	25,8%			18				3 228	-9,4%			3 497	-7,6%
Outros granéis líquidos	4		14	36,8%	620	2,8%	13		289	-46,2%	164	24,7%	81	-59,0%			1 185	-19,9%
<b>Total Geral</b>	<b>266</b>	<b>3,9%</b>	<b>11 893</b>	<b>-3,7%</b>	<b>4 650</b>	<b>1,4%</b>	<b>1 745</b>	<b>1,5%</b>	<b>9 357</b>	<b>-2,1%</b>	<b>5 556</b>	<b>4,1%</b>	<b>43 290</b>	<b>19,0%</b>	<b>27</b>	<b>-62,5%</b>	<b>76 785</b>	<b>9,3%</b>

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (40,9%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou um incremento de movimentação de +12,1% em relação aos primeiros 10 meses do ano anterior, e onde se constataram crescimentos de tráfego nos mercados de Sines, Lisboa e Leixões, e reduções em Aveiro, Figueira da Foz e Setúbal.

A Carga Fracionada, que representa 6,3% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Leixões, de Lisboa, de Viana do Castelo, de Sines e de Faro, 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 -12,5%, condicionando uma evolução negativa global de -8,1%, ocorrendo este mercado também nos portos de Lisboa, de Setúbal e de Sines, onde cresceu, nos dois primeiros portos e caiu no terceiro.

Os Minérios, com uma expressão de 1,2% no conjunto do movimento de mercadorias, apenas cresceram no mercado associado ao porto de Sines, observando-se reduções em Setúbal (-32,4%) e Leixões (-21,1%), implicando num balanço global negativo (-12,9%).

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 +29,9%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,5% do tráfego total, registaram uma quebra de -5,4%, devido principalmente à evolução negativa nos mercados dos portos de Lisboa e de Aveiro.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 7,7% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -3,8%, devido a decréscimos observados na maioria dos portos, com exceção de Setúbal, da Figueira da Foz, de Aveiro e de Viana do Castelo.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,4% do movimento total, registou um crescimento de +7,5%, suportado no acréscimo de movimentação do porto de Sines (+7,7%) e ausência deste tráfego em Leixões (-100%).

Os Produtos Petrolíferos, que representam 18,7% do movimento de carga no sistema portuário, cresceram +36,3%, com suporte nos incrementos verificados, principalmente, em Sines, e, assessoriamente, em Aveiro, Lisboa e Setúbal, mitigados pelas reduções registadas nos portos de Leixões e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,6%, foi movimentado fundamentalmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma redução de -7,6%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-9,4%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,5% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -19,9%, essencialmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Lisboa e de Sines.

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

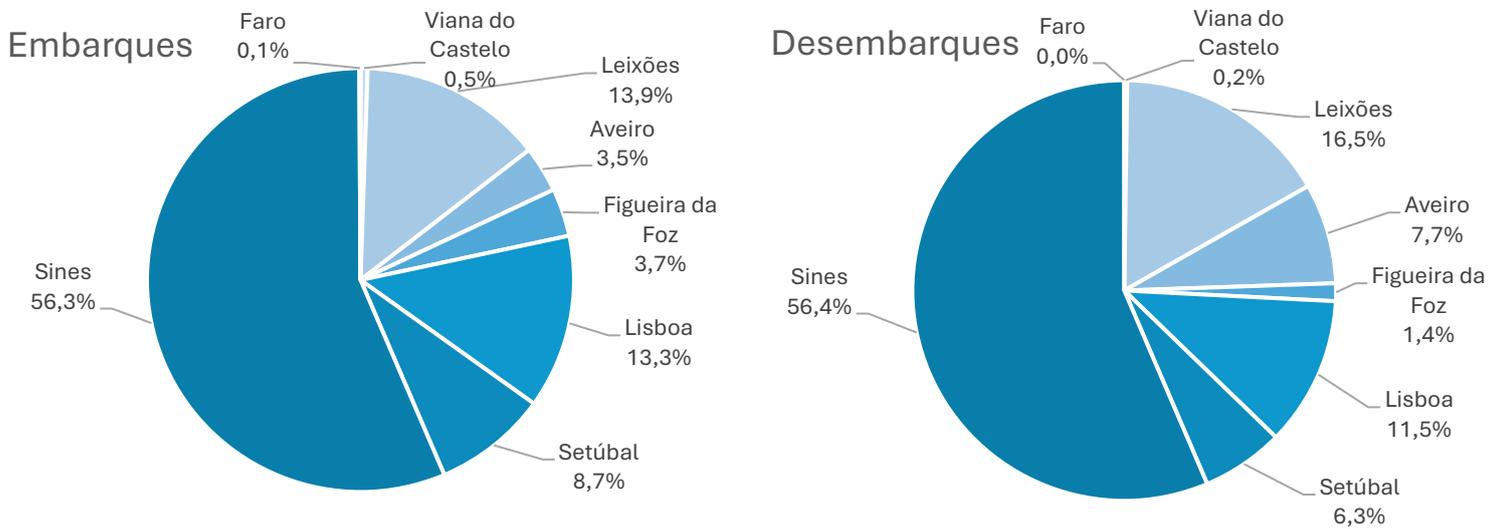
### ✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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

O volume de desembarques registado nos primeiros 10 meses de 2024, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,4% do movimento portuário e registou um total de 46,4 milhões de toneladas, representando um crescimento de +9,2% (+3,9 milhões de toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 30,4 milhões de toneladas, refletindo um incremento de +9,5% (+2,6 milhões de 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)

Porto \ Fluxo	Jan-Out / 2024		Quota		Variação			
	(10 <sup>3</sup> ton)		(%)		Embarque		Desembarque	
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	161	104	60,8%	39,2%	20	14,2%	-10	-8,9%
Leixões	4 236	7 657	35,6%	64,4%	-16	-0,4%	-442	-5,5%
Aveiro	1 068	3 582	23,0%	77,0%	-74	-6,4%	135	3,9%
Figueira da Foz	1 111	634	63,7%	36,3%	20	1,8%	7	1,1%
Lisboa	4 032	5 326	43,1%	56,9%	434	12,1%	-635	-10,7%
Setúbal	2 633	2 923	47,4%	52,6%	3	0,1%	218	8,1%
Sines	17 118	26 172	39,5%	60,5%	2 298	15,5%	4 618	21,4%
Faro	27		100,0%		-46	-62,5%		
<b>Total Geral</b>	<b>30 387</b>	<b>46 398</b>	<b>39,6%</b>	<b>60,4%</b>	<b>2 640</b>	<b>9,5%</b>	<b>3 891</b>	<b>9,2%</b>

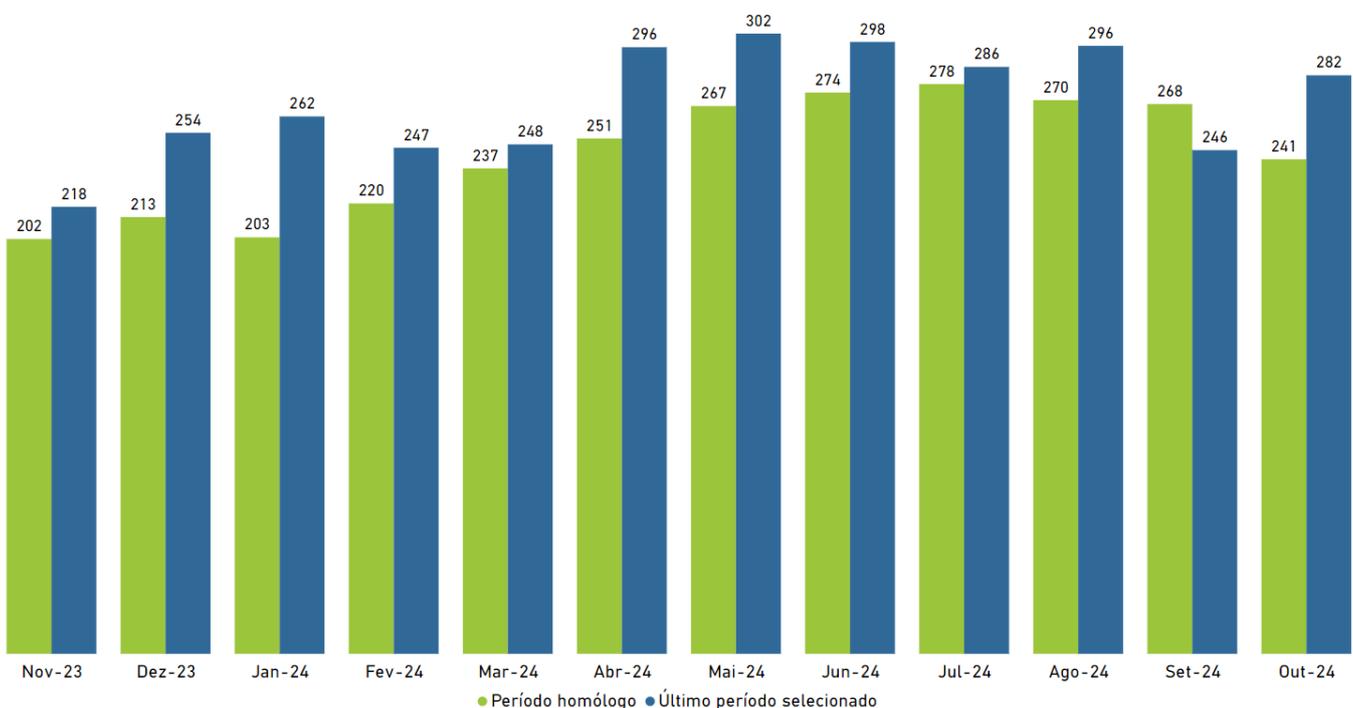
## 2.2. Movimento Geral de Contentores

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 40,9%, 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 outubro de 2024 um movimento de 2,8 milhões de TEU, crescendo +10,2% (+256 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2023, para o qual contribui o incremento observado no mês de outubro de +17% (+41 mil TEU), cifrando-se em 282 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10<sup>3</sup> TEU) nos 12 meses anteriores a outubro de 2024 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em outubro e acumulado de 2024

<b>Contentores movimentados (10<sup>3</sup> TEU)</b>				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	62,6	592,9	21,4%	0,5%
Aveiro	0,4	12,1	0,4%	-17,4%
Figueira da Foz	1,4	15,3	0,6%	-2,0%
Lisboa	40,8	381,6	13,8%	11,2%
Setúbal	14,4	130,1	4,7%	-0,5%
Sines	162,6	1.632,5	59,1%	15,4%
<b>Total</b>	<b>282,1</b>	<b>2.764,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>10,2%</b>

<b>Variação hómologa</b>					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	12,2%	-2,4%	-0,8%	-3,2%	17,0%
Acumulado	-0,0%	12,4%	-1,9%	-1,5%	10,2%

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela evolução significativamente positiva (+218 mil TEU; +15,4%) observada no porto Sines que, movimentando 1,6 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (59,1%) deste tipo de tráfego no sistema portuário.

Assinalam-se também os registos positivos do porto de Lisboa, com um movimento de 382 mil TEU (+38 mil TEU; +11,2%), e do porto de Leixões, movimentando 593 mil TEU (+3 mil TEU; +0,5%), no qual, pela primeira vez no corrente ano, se constatou o incremento deste tipo de tráfego.

Em contrapartida, identifica-se a evolução negativa verificada nos portos de Aveiro, com 12 mil TEU (-3 mil TEU; -17,4%), de Setúbal, que manuseou 130 mil TEU (-1 mil TEU; -0,5%) e da Figueira da Foz, com 15 mil TEU (-314 TEU; -2%).

Se analisarmos os 10 primeiros meses dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência crescente (+4,6%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Setúbal (-1,6%), relevando o crescimento médio deste tráfego nos portos de Lisboa (+11,7%), de Sines (+5,4%), da Figueira da Foz (+2,5%) e de Leixões (+0,2%). Por sua vez, um aumento médio muito expressivo no porto de Aveiro tem a ver com o facto deste tipo de tráfego apenas ter começado a ser movimentado de forma mais significativa neste porto desde o ano transato (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10<sup>3</sup> TEU) entre janeiro e outubro, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,0	0,0					0,0	-100,0%
Leixões	588,3	596,5	608,1	590,0	592,9	21,4%	595,2	0,2%
Aveiro	0,0	0,0		14,6	12,1	0,4%	5,3	569,4%
Figueira da Foz	13,9	18,1	18,1	15,6	15,3	0,6%	16,2	2,5%
Lisboa	245,2	302,2	331,2	343,3	381,6	13,8%	320,7	11,7%
Setúbal	138,8	148,4	142,2	130,7	130,1	4,7%	138,0	-1,6%
Sines	1.323,6	1.531,4	1.446,5	1.414,4	1.632,5	59,1%	1.469,7	5,4%
<b>Total</b>	<b>2.309,9</b>	<b>2.596,6</b>	<b>2.546,1</b>	<b>2.508,7</b>	<b>2.764,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.545,1</b>	<b>4,6%</b>

### ✓ 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 *transshipment* (Acumulado/2024)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	544	91,7%	37,6%	-0,7%	49	8,3%	3,7%	16,5%	593
Aveiro	12	100,0%	0,8%	-17,4%		0,0%	0,0%		12
Figueira da Foz	15	100,0%	1,1%	-2,0%		0,0%	0,0%		15
Lisboa	375	98,3%	25,9%	11,5%	7	1,7%	0,5%	-6,6%	382
Setúbal	120	92,6%	8,3%	-3,9%	10	7,4%	0,7%	81,6%	130
Sines	380	23,3%	26,3%	16,1%	1 253	76,7%	95,0%	15,2%	1 632
<b>Total Geral</b>	<b>1 446</b>	<b>52,3%</b>	<b>100,0%</b>	<b>5,8%</b>	<b>1 318</b>	<b>47,7%</b>	<b>100,0%</b>	<b>15,4%</b>	<b>2 764</b>

O volume de TEU movimentado nos primeiros 10 meses de 2024 em operações *transshipment*, 1,3 milhões de TEU, que correspondeu a 47,7% do tráfego de contentores no sistema portuário e que cresceu +15,4%, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 76,7%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa\*, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,3%, 7,4% e 1,7%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 95%, a que se seguem os portos de Leixões (3,7%), de Setúbal (0,7%) e de Lisboa (0,5%).

O movimento de contentores com o *hinterland*, 1,4 milhões de TEU, que aumentou +5,8% e apresentou uma proporção geral de 52,3%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37,6%, a que se seguiram os portos Sines, com 26,3%, e de Lisboa, com 25,9%, depois, num patamar inferior, o porto de Setúbal, com 8,3%, e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro, com quotas residuais, respetivamente, de 1,1% e de 0,8%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 23,3%, 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.

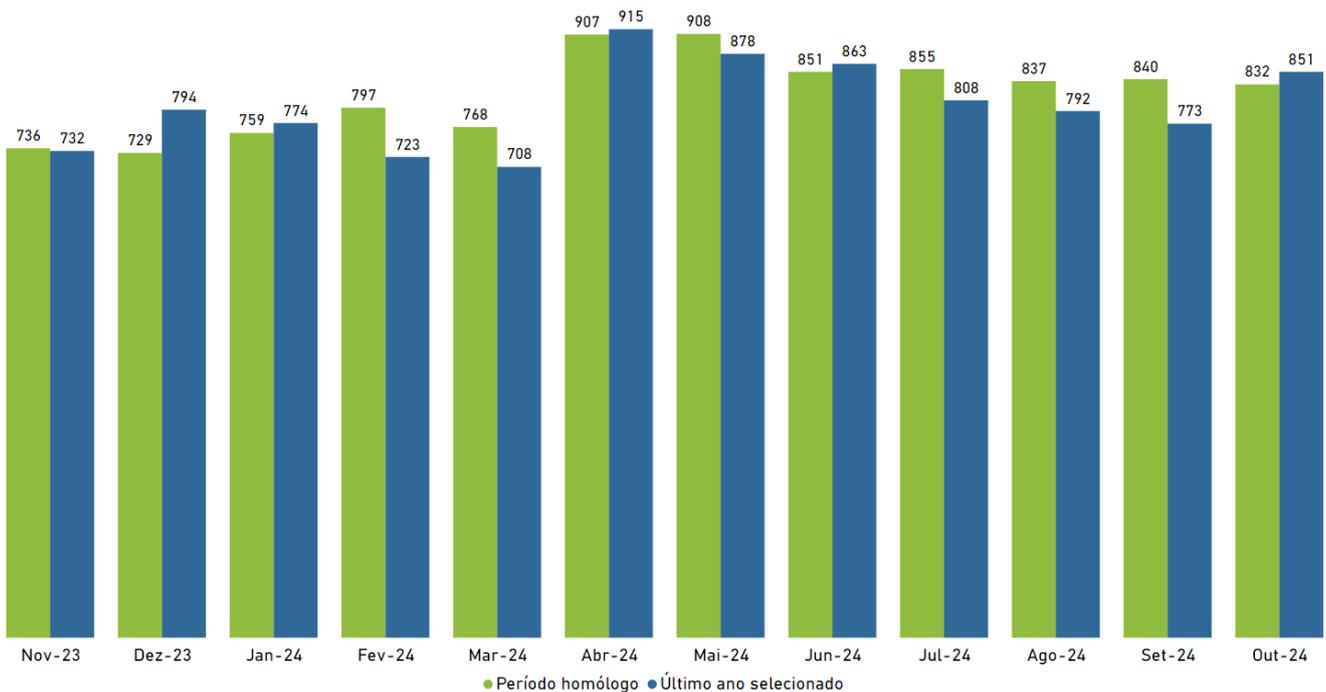
\* Os valores de repartição dos tráfegos entre o *hinterland* e o *transshipment* no porto de Lisboa, no ano de 2023, foram estimados com base no corrente ano de 2024, em face da não disponibilização desses dados do ano transato, pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A..

### 2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou em outubro um crescimento de +2,3% do movimento de navios, cifrando-se em 851 escalas, mas que não foi suficiente para anular o saldo acumulado negativo entre janeiro e outubro de 2024, totalizando 8 085 escalas de navios, e representando uma evolução de -3,2%.

Será igualmente de assinalar que se constatou uma redução de escalas acumuladas em todas as infraestruturas portuárias, com exceção do porto de Portimão, que observou uma evolução favorável do número de escalas de navios de cruzeiro (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

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



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

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	16	157	1,9%	-15,1%	
Leixões	193	1.963	24,3%	-3,7%	
Aveiro	82	796	9,8%	-7,4%	
Figueira da Foz	37	365	4,5%	-2,1%	
Lisboa	223	1.857	23,0%	-0,9%	
Setúbal	139	1.341	16,6%	-1,9%	
Sines	148	1.539	19,0%	-3,0%	
Faro	1	10	0,1%	-54,5%	
Portimão	12	57	0,7%	16,3%	
<b>Total</b>	<b>851</b>	<b>8.085</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,2%</b>	
Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-16,0%	4,1%	1,4%	-2,1%	2,3%
Acumulado	-12,6%	1,9%	1,2%	3,3%	-3,2%

Analisando os períodos de janeiro a outubro dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência ligeira de crescimento do número de navios que escalam o sistema portuário (+0,8%), que resulta de um balanço entre as tendências (ver Quadro 13):

- Crescente, nos portos de Portimão (+75,6%), de Lisboa (+7,4%) e de Setúbal (+0,4%);
- Decrescente, nos portos de Faro (-27,4%), de Sines (-2%), da Figueira da Foz (-1,7%), de Leixões (-1,2%), de Viana do Castelo (-0,9%) e de Aveiro (-0,2%).

Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e outubro, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	163	221	213	185	157	1,9 %	75	-0,9 %
Leixões	2.058	2.043	2.080	2.039	1.963	24,3 %	1.047	-1,2 %
Aveiro	804	888	709	860	796	9,8 %	383	-0,2 %
Figueira da Foz	391	349	396	373	365	4,5 %	183	-1,7 %
Lisboa	1.396	1.373	1.704	1.873	1.857	23,0 %	962	7,4 %
Setúbal	1.320	1.434	1.272	1.367	1.341	16,6 %	693	0,4 %
Sines	1.666	1.650	1.640	1.586	1.539	19,0 %	785	-2,0 %
Faro	36	13	14	22	10	0,1 %	13	-27,4 %
Portimão	6	21	57	49	57	0,7 %	35	75,6 %
<b>Total</b>	<b>7.840</b>	<b>7.992</b>	<b>8.085</b>	<b>8.354</b>	<b>8.085</b>	<b>100,0 %</b>	<b>4.176</b>	<b>0,8 %</b>

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,3% e totalizando 1 963 escalas nos primeiros 10 meses de 2024, o que representou uma quebra de movimento de -3,7% relativamente ao mesmo período de 2023, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente, com 1 857 (-0,9%) e 1 539 (-3%) escalas, e com quotas de mercado, respetivamente, de 23% e 19%.

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 -2,3%, atingindo 177,4 milhões, e em que o porto de maior dimensão, ou seja, Sines, observou uma redução de -4,9% (ver Quadro 14).

Assinale-se, por sua vez, o incremento da AB nos portos de Setúbal (+3,5%), da Figueira da Foz (+1,1%) e de Aveiro (+0,2%), apesar da redução do número de escalas de navios nesses portos.

Globalmente para o sistema portuário, e como já referido, a AB reduziu-se mais ligeiramente que o número de navios (-2,3%, face a -3,2%), contribuindo para o incremento da dimensão média do navio para 21,9 mil (+1%).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (43%), totalizando 76,3 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 49,6 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 23,7 mil).

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

Porto \ Navios	Jan - Out / 2024			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 <sup>3</sup> )	Dimensão Média AB (10 <sup>3</sup> )	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	157	792	5,0	1,9%	0,4%	-15,1%	-3,4%	13,9%
Leixões	1 963	29 418	15,0	24,3%	16,6%	-3,7%	-1,6%	2,2%
Aveiro	796	5 374	6,8	9,8%	3,0%	-7,4%	0,2%	8,3%
Figueira da Foz	365	1 333	3,7	4,5%	0,8%	-2,1%	1,1%	3,3%
Lisboa	1 857	43 978	23,7	23,0%	24,8%	-0,9%	-0,2%	0,7%
Setúbal	1 341	19 412	14,5	16,6%	10,9%	-1,9%	3,5%	5,5%
Sines	1 539	76 261	49,6	19,0%	43,0%	-3,0%	-4,9%	-2,0%
Portimão	57	790	13,9	0,7%	0,4%	16,3%	-24,1%	-34,8%
Faro	10	29	2,9	0,1%	0,0%	-54,5%	-48,3%	13,7%
<b>Total Geral</b>	<b>8 085</b>	<b>177 388</b>	<b>21,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,2%</b>	<b>-2,3%</b>	<b>1,0%</b>

### 3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Na apreciação do desempenho dos portos comerciais do continente no que respeita à atividade de movimentação de carga, é também 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, entre os meses de janeiro e outubro de 2024, de +3,1%.

Salvaguardadas as devidas diferenças entre os dois sistemas portuários em termos de volume e dimensão, constatou-se um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, em termos percentuais e na sua globalidade, onde, conforme anteriormente referido, se verificou um crescimento de movimentação no mesmo período de +9,3%, comparativamente com o período equivalente de 2023 (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Out / 2024							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	37 652	9,4%	11 292	-4,8%	27 841	16,1%	76 785	9,3%
Espanha	234 591	6,9%	70 917	-7,4%	150 052	2,9%	455 560	3,1%

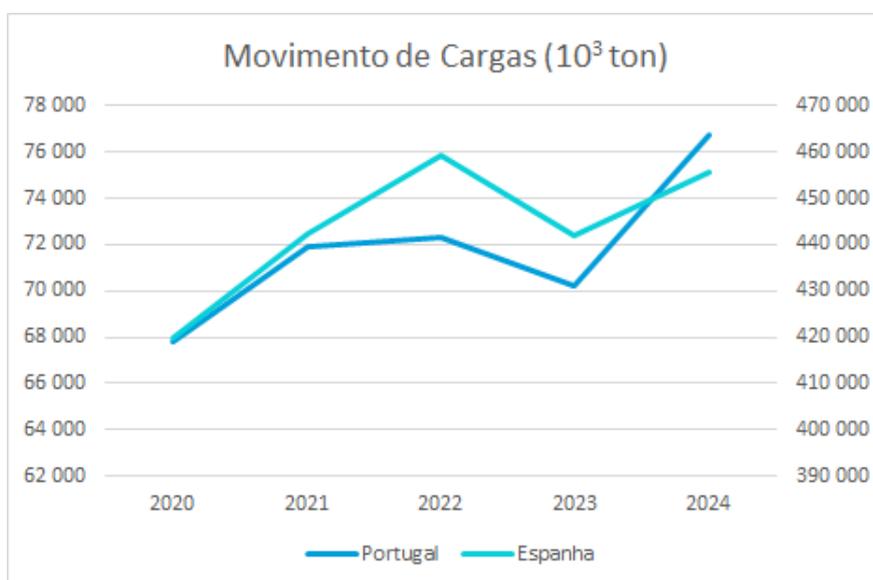
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 455,6 milhões de toneladas, ou seja 5,9 vezes mais que o sistema portuário nacional (76,8 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,7 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Produto.

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

- Na categoria da Carga Geral, o sistema portuário nacional observou um crescimento de +9,4%, ou seja, melhor que o acréscimo constatado no mesmo período 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 -4,8%, foi menos penalizado que o sistema portuário espanhol, em que esta categoria de mercadorias observou uma redução -7,4%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação mantém-se, na medida em que o conjunto dos portos nacionais cresceu mais que o sistema portuário espanhol, ou seja, respetivamente +16,1% e +2,9%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros 10 meses dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário nacional cresceu +13,2% enquanto o sistema portuário espanhol cresceu +8,6% relativamente ao início do quinquénio (ver Gráfico 9).

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



### 3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, ambos os sistemas portuários evoluíram favoravelmente, no entanto, o desempenho do sistema portuário espanhol, com um

tráfego de 15,3 milhões de TEU e uma evolução de +11,7% relativamente ao ano anterior, foi melhor que o do sistema portuário nacional, cujo crescimento foi menor, de +10,2%, para um tráfego de 2,8 milhões de TEU (ver Quadro 16).

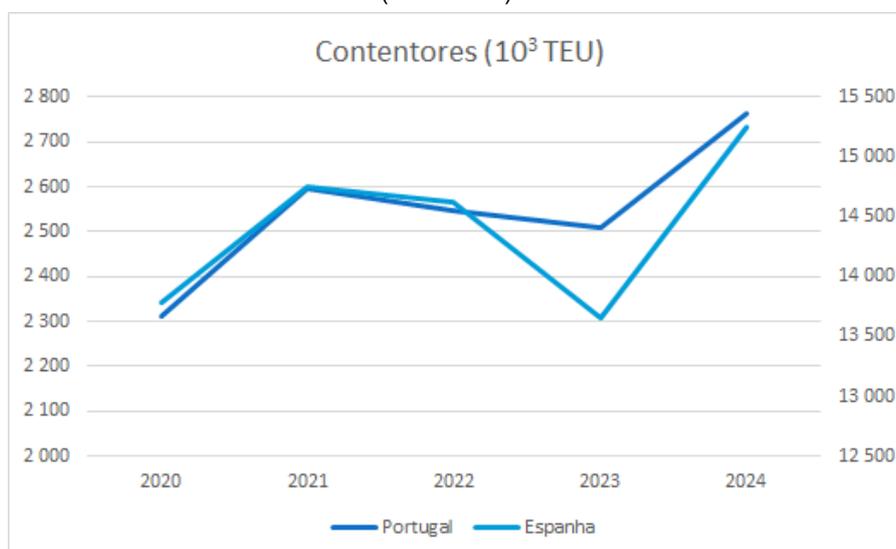
Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Out / 2024 mil TEU	Varição (%)
<b>Portugal</b>	<b>2 764</b>	<b>10,2%</b>
<i>Hinterland</i>	1 446	5,8%
<i>Transshipment</i>	1 318	15,4%
<b>Espanha</b>	<b>15 250</b>	<b>11,7%</b>
<i>Hinterland</i>	7 050	5,8%
<i>Transshipment</i>	8 199	17,3%

Por tipos de tráfego, os sistemas portuários de Portugal e de Espanha registam crescimentos no *transshipment* e no *hinterland*, sendo que os portos espanhóis apresentam uma evolução mais favorável no *transshipment* (PT: +15,4%; ES: +17,3%) e idêntica aos portos nacionais em termos de *hinterland* (+5,8%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários nos períodos de janeiro a outubro, desde 2020, os portos nacionais ganharam +19,7% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou apenas um crescimento de +10,7% (ver Gráfico 10).

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



## ANEXO

### Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Out. 2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Carga Contentorizada</b>	3 310	594	21,9%	31 402	100,0%	3 381	12,1%
					40,9%		
Viana do Castelo				0	0,0%	0	-18,2%
Leixões	649	76	13,4%	5 955	19,0%	69	1,2%
Aveiro	1	-16	-95,4%	98	0,3%	-23	-18,8%
Figueira da Foz	9	3	57,8%	104	0,3%	-11	-9,5%
Lisboa	455	91	24,9%	4 159	13,2%	559	15,5%
Setúbal	151	39	34,9%	1 329	4,2%	-1	-0,1%
Sines	2 046	401	24,4%	19 758	62,9%	2 788	16,4%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Carga Fraccionada</b>	429	40	10,3%	4 844	100,0%	-21	-0,4%
					6,3%		
Viana do Castelo	19	19	6811,0%	145	3,0%	17	13,4%
Leixões	104	2	2,2%	1 211	25,0%	45	3,9%
Aveiro	87	25	40,6%	1 417	29,2%	-45	-3,1%
Figueira da Foz	59	-25	-29,7%	783	16,2%	-31	-3,8%
Lisboa	39	20	100,6%	211	4,3%	29	16,1%
Setúbal	120	-2	-1,7%	1 053	21,7%	-45	-4,1%
Sines		-1	-100,0%	19	0,4%	6	43,1%
Faro	2	2		5	0,1%	2	75,3%
<b>Ro-Ro</b>	176	65	58,6%	1 405	100,0%	-124	-8,1%
					1,8%		
Viana do Castelo		0		0	0,0%	0	182,8%
Leixões	132	50	60,4%	975	69,4%	-139	-12,5%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	2		25	1,8%	25	
Setúbal	42	14	49,8%	384	27,3%	1	0,4%
Sines		-1	-100,0%	19	1,4%	-11	-37,2%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Totais</b>	<b>3 915</b>	<b>699</b>	<b>21,7%</b>	<b>37 652</b>	<b>49,0%</b>	<b>3 236</b>	<b>9,4%</b>

Granéis Sólidos	Out. 2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Minérios</b>	42	-53	-55,5%	913	100,0%	-136	-12,9%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	19	-42	-69,4%	422	46,2%	-113	-21,1%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	24	-10	-30,6%	348	38,1%	-167	-32,4%
Sines		0		144	15,8%	144	
Faro		0			0,0%	0	
<b>Carvão</b>	0	-17	-100,0%	226	100,0%	52	29,9%
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		-17	-100,0%	226	100,0%	52	29,9%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
<b>Produtos Agrícolas</b>	419	-128	-23,4%	4 243	100,0%	-244	-5,4%
Viana do Castelo		0		21	0,5%	-7	-25,1%
Leixões	63	-15	-19,0%	583	13,7%	18	3,2%
Aveiro	89	10	12,3%	829	19,5%	-45	-5,1%
Figueira da Foz		-6	-100,0%	6	0,1%	0	-5,0%
Lisboa	267	-106	-28,4%	2 727	64,3%	-208	-7,1%
Setúbal		-11	-100,0%	73	1,7%	-4	-4,9%
Sines		0		4	0,1%	2	82,5%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Outros Granéis Sólidos</b>	779	294	60,7%	5 909	100,0%	-236	-3,8%
Viana do Castelo	9	6	229,1%	80	1,3%	4	5,8%
Leixões	101	30	42,5%	837	14,2%	-179	-17,6%
Aveiro	135	60	79,0%	991	16,8%	44	4,7%
Figueira da Foz	114	26	29,2%	839	14,2%	55	7,0%
Lisboa	99	-7	-6,2%	1 023	17,3%	-433	-29,7%
Setúbal	274	146	113,8%	1 896	32,1%	333	21,3%
Sines	46	38	426,9%	222	3,8%	-13	-5,6%
Faro		-5	-100,0%	22	0,4%	-48	-68,4%
<b>Totais</b>	<b>1 240</b>	<b>97</b>	<b>8,5%</b>	<b>11 292</b>	<b>14,7%</b>	<b>-564</b>	<b>-4,8%</b>

Granéis Líquidos	Out.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Petróleo Bruto</b>	827	416	101,3%	8 780	100,0% 11,4%	612	7,5%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	-18	-100,0%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	827	416	101,3%	8 780	100,0%	630	7,7%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Produtos Petrolíferos</b>	1 116	107	10,6%	14 379	100,0% 18,7%	3 829	36,3%
Viana do Castelo		-3	-100,0%	16	0,1%	-8	-34,4%
Leixões	182	7	4,1%	1 798	12,5%	-142	-7,3%
Aveiro	73	34	89,2%	543	3,8%	81	17,6%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	118	22	23,5%	905	6,3%	56	6,5%
Setúbal	6	3	105,3%	82	0,6%	19	30,7%
Sines	737	43	6,1%	11 035	76,7%	3 822	53,0%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Gás Liquefeito</b>	342	-87	-20,2%	3 497	100,0% 4,6%	-288	-7,6%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	10	2	18,9%	99	2,8%	-4	-3,9%
Aveiro	21	9	68,5%	153	4,4%	31	25,8%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	1	1		18	0,5%	18	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	309	-99	-24,2%	3 228	92,3%	-333	-9,4%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Outros Granéis Líquidos</b>	109	-11	-9,1%	1 185	100,0% 1,5%	-294	-19,9%
Viana do Castelo		0		4	0,3%	4	
Leixões		-1	-100,0%	14	1,2%	4	36,8%
Aveiro	59	-8	-12,2%	620	52,3%	17	2,8%
Figueira da Foz	4	4		13	1,1%	13	
Lisboa	16	-12	-41,7%	289	24,4%	-247	-46,2%
Setúbal	24	4	18,8%	164	13,8%	32	24,7%
Sines	6	2	37,5%	81	6,9%	-117	-59,0%
Faro		0			0,0%	0	
<b>Totais</b>	2 395	425	21,6%	27 841	36,3%	3 859	16,1%

