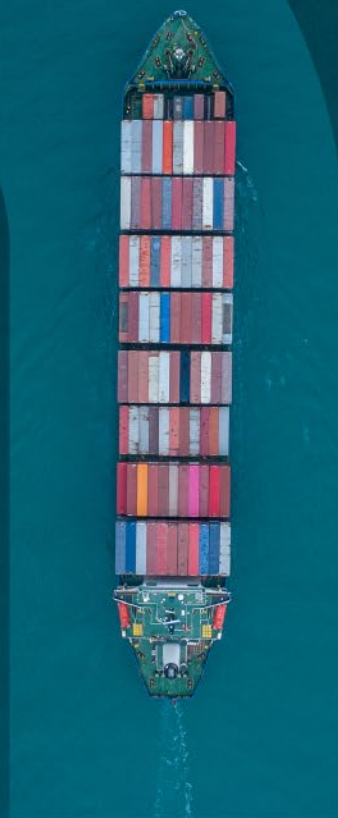




RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

OUTUBRO, 2025

www.amt-autoridade.pt

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 maio de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva.
4. Os elementos relativos a contentores (número, TEU e tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship*, por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica, e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o seu movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	7
2.1 Movimento Geral de Carga	8
Por Porto	12
Por Tipologia de Carga	15
Por Tipologia de Carga e Porto	20
Fluxos de Embarque e de Desembarque	23
2.2 Movimento Geral de Contentores	26
Tráfego Total (TEU)	26
Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	28
2.3 Movimento Geral de Navios	31
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	37
3.1 Movimentação de Carga	38
3.2 Tráfego de Contentores	40
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	41



1.

SUMÁRIO EXECUTIVO

TEU; -99,9%), e da Figueira da Foz (-5 mil TEU; -29,5%), parcialmente contrariada pelo crescimento deste tráfego verificado nos portos de Lisboa (+19 mil TEU; +5%), de Leixões (+10 mil TEU; +1,7%) e de Setúbal (+473 TEU; +0,4%), porto este que, entretanto, recuperou o nível de tráfego do ano anterior.

O número de escalas de navios em outubro observou uma quebra (-5,2%), com 807 escalas, agravando ligeiramente o desempenho acumulado negativo para -1,4%, com base em 7 971 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas das infraestruturas portuárias de Faro, de Sines, de Setúbal e de Leixões, e o desempenho positivo dos portos de Viana do Castelo, Portimão, Figueira da Foz, Aveiro e Lisboa (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 *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (+292 mil toneladas;

+29,9%) em Leixões e dos Produtos Agrícolas (+297 mil toneladas; +35,9%) no porto de Aveiro; e

- A redução dos Produtos Petrolíferos (-3,5 milhões de toneladas; -31,9%), da Carga Contentorizada (-1,2 milhões de toneladas; -5,8%) e do Petróleo Bruto (-836 mil toneladas; -9,5%) no porto de Sines, e da Carga Fracionada (-337 mil toneladas; -27,9%) em Leixões.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, entre janeiro e outubro de 2025, foram desembarcadas 42,5 milhões de toneladas, que representaram 59,8% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -8,4% (-3,9 milhões de toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 28,6 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -6% (-1,8 milhões de toneladas).

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e outubro de 2025, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho inferior, concretizado numa redução do lado português, de -7,5%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -0,8%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que incrementou, em +2,4%, a movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior, comparativamente com a redução de -2,4% constatada nos portos nacionais.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em outubro de 2025

Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	24	278	0,4%	4,8%
Leixões	1.165	11.802	16,6%	-0,8%
Aveiro	547	4.982	7,0%	7,1%
Figueira da Foz	173	1.672	2,4%	-4,2%
Lisboa	878	9.479	13,3%	1,3%
Setúbal	530	5.197	7,3%	-6,5%
Sines	3.138	37.645	53,0%	-13,0%
Faro		2	0,0%	-91,6%
Total	6.455	71.057	100,0%	-7,5%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-3,7%	-2,4%	-5,3%	19,3%	-14,5%
Acumulado	6,0%	0,7%	-2,9%	9,3%	-7,5%

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	62,9	602,7	22,3%	1,7%
Aveiro		0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	1,0	10,8	0,4%	-29,5%
Lisboa	39,8	400,7	14,8%	5,0%
Setúbal	13,5	130,5	4,8%	0,4%
Sines	165,8	1.554,6	57,6%	-4,8%
Total	283,1	2.699,4	100,0%	-2,4%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-2,4%	-0,8%	-3,2%	17,0%	0,3%
Acumulado	12,4%	-1,9%	-1,5%	10,2%	-2,4%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	18	208	2,6%	32,5%
Leixões	192	1.932	24,2%	-1,6%
Aveiro	95	813	10,2%	2,1%
Figueira da Foz	39	373	4,7%	2,2%
Lisboa	192	1.859	23,3%	0,1%
Setúbal	125	1.299	16,3%	-3,1%
Sines	128	1.418	17,8%	-7,9%
Faro	1	5	0,1%	-50,0%
Portimão	17	64	0,8%	12,3%
Total	807	7.971	100,0%	-1,4%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	4,1%	1,4%	-2,1%	2,3%	-5,2%
Acumulado	1,9%	1,2%	3,3%	-3,2%	-1,4%



2. **COMPORTAMENTO** **GERAL DO MERCADO** **PORTUÁRIO**

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 2025, relativamente a:

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

2.1 Movimento Geral de Carga

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente registou uma quebra de -7,5% entre janeiro e outubro de 2025, com um total de 71,1 milhões de toneladas, contributo negativo do mês de outubro, com -14,5%, associado a uma movimentação de 6,5 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em outubro e acumulado de 2025

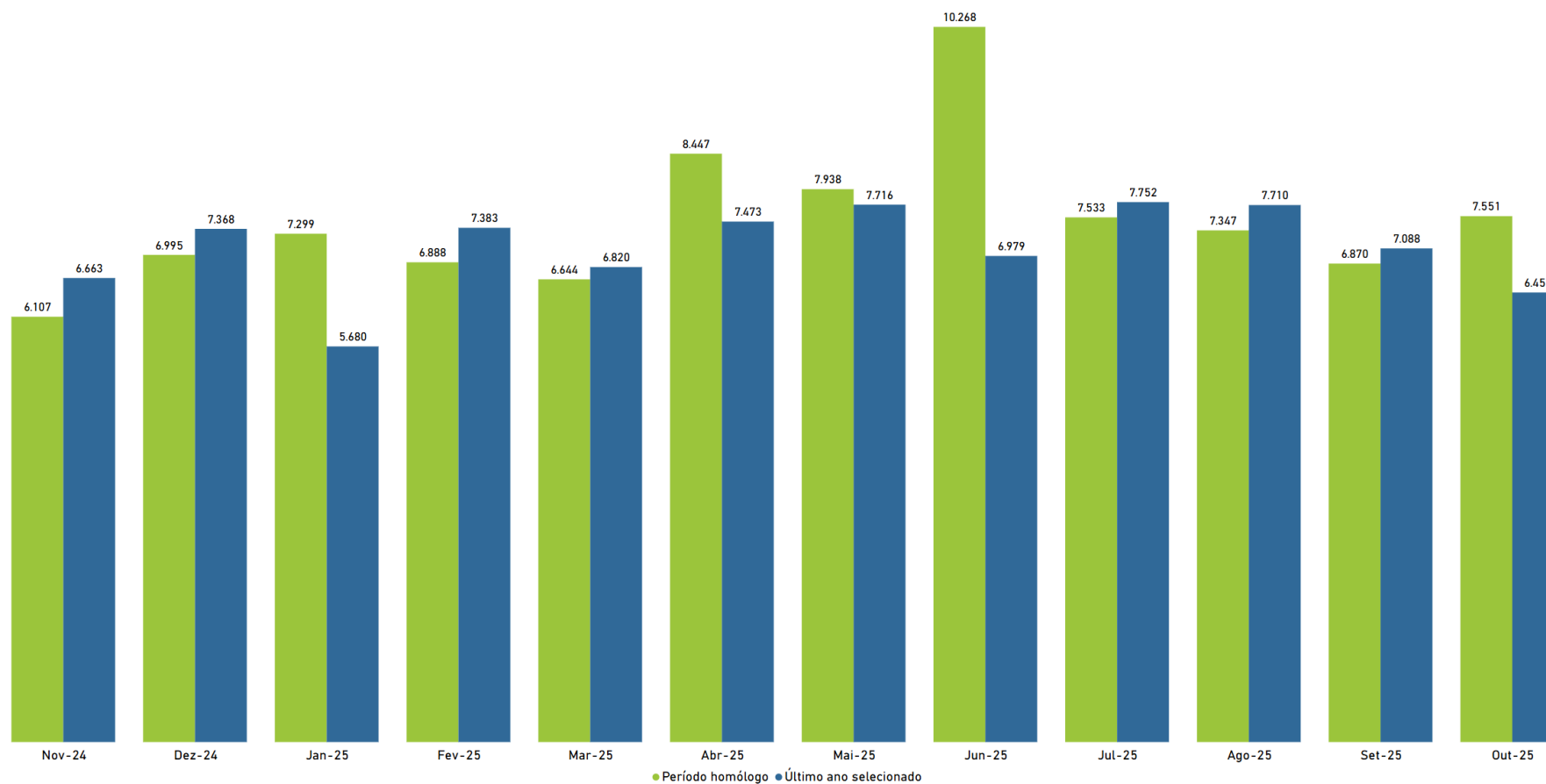
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	24	278	0,4%	4,8%
Leixões	1.165	11.802	16,6%	-0,8%
Aveiro	547	4.982	7,0%	7,1%
Figueira da Foz	173	1.672	2,4%	-4,2%
Lisboa	878	9.479	13,3%	1,3%
Setúbal	530	5.197	7,3%	-6,5%
Sines	3.138	37.645	53,0%	-13,0%
Faro		2	0,0%	-91,6%
Total	6.455	71.057	100,0%	-7,5%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-3,7%	-2,4%	-5,3%	19,3%	-14,5%
Acumulado	6,0%	0,7%	-2,9%	9,3%	-7,5%

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a outubro de 2025 e períodos homólogos



Neste período, o comércio marítimo mundial registou um crescimento moderado, marcado menos por expansão acelerada e mais por reconfiguração das cadeias logísticas globais, com a procura a manter-se resiliente, sobretudo nos fluxos contentorizados, mas num contexto de elevada incerteza geopolítica, ajustamento de inventários e excesso de capacidade da frota.

No transporte marítimo, essa volatilidade operacional traduziu-se em chegadas irregulares aos portos, picos de chamadas de navios e dificuldades de planeamento. Apesar de uma recuperação gradual da eficiência global, os armadores continuaram a ajustar redes e serviços, redistribuindo escalas entre portos e regiões.

10

Esta conjuntura influencia também as decisões das empresas em matéria de gestão de stocks, que, por sua vez, impactam nas cadeias logísticas globais, gerando flutuações e necessidade de adaptação nas operações de transporte, refletindo-se igualmente nos portos, que passaram a operar num ambiente de maior incerteza e obrigando a uma maior resiliência, rápida e eficiente capacidade de resposta face a variações de procura, a par da necessidade de investir em infraestruturas “mais verdes”, para redução da sua pegada de carbono e aumento da eficiência energética, mas também na automação, digitalização e utilização da inteligência artificial.

Nos portos europeus, o período foi caracterizado por um desempenho operacional desigual. Os grandes *hubs* do Norte da Europa (ex: Roterdão, Antuérpia e Hamburgo) enfrentaram congestionamentos persistentes, aumento dos tempos de permanência de contentores e pressionando os custos de transporte. Em vários casos, os volumes totais estagnaram ou recuaram em certos segmentos (especialmente granéis), enquanto os contentores mostraram maior resiliência.

Na Península Ibérica, o impacto foi globalmente mais favorável, tendo os portos espanhóis registado ligeira contração da carga total, mas com crescimento consistente do tráfego contentorizado, destacando-se Valência, Barcelona e Algeciras pela elevada conectividade e capacidade de captar serviços internacionais.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário entre janeiro e outubro dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo muito pequena (-0,3%), influenciada pelas quebras médias de tráfego nos portos de Faro, de -52,6%, de Viana do Castelo, de -4%, de Leixões, de -1,5%, de Sines, de -1,3%, e de Setúbal, de -1,1%, as quais foram quase compensadas pelos crescimentos observados em Lisboa (+5,3%), Figueira da Foz (+2,4%) e Aveiro (+1,8%) (ver Quadro 3).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) entre janeiro e outubro, no período 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	328	349	256	266	278	0,4 %	295	-4,0 %
+ Leixões	12.559	12.666	12.351	11.893	11.802	16,6 %	12.254	-1,5 %
+ Aveiro	4.638	4.872	4.588	4.650	4.982	7,0 %	4.746	1,8 %
+ Figueira da Foz	1.523	1.877	1.719	1.745	1.672	2,4 %	1.707	2,4 %
+ Lisboa	7.722	8.935	9.558	9.357	9.479	13,3 %	9.010	5,3 %
+ Setúbal	5.438	5.099	5.335	5.556	5.197	7,3 %	5.325	-1,1 %
+ Sines	39.622	38.501	36.374	43.290	37.645	53,0 %	39.086	-1,3 %
+ Faro	46	53	73	27	2	0,0 %	40	-52,6 %
Total	71.876	72.351	70.254	76.785	71.057	100,0 %	72.465	-0,3 %

Por Porto

Constata-se que mantêm desempenho positivo os portos de Aveiro, de Lisboa e de Viana do Castelo, bem como quebras de movimentação nos restantes portos, verificando-se, concretamente, os seguintes valores acumulados entre janeiro e outubro do corrente ano:

- **Sines**, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e detendo quota maioritária (53%), movimentou 37,6 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-5,6 milhões de toneladas; -13%).

As quebras de movimentação estenderam-se, tanto à carga geral, quanto aos granéis sólidos e líquidos, pertencendo a maior responsabilidade a esta última categoria, onde se incluem como principais fatores influenciadores as importações de petróleo bruto e de gás natural liquefeito, bem como as exportações de produtos petrolíferos, a par da paragem programada da refinaria da Galp de Sines;

- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 11,8 milhões de toneladas, configurando uma ligeira redução do tráfego do período homólogo do ano anterior (-92 mil toneladas; -0,8%);
- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 9,5 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +1,3% (+121 mil toneladas).

Serão de relevar, neste porto, os crescimentos das cargas contentorizada e fracionada, bem como de outros granéis sólidos, mas de uma redução dos granéis líquidos, sendo, no entanto, de assinalar que a movimentação de granéis é essencialmente efetuada em terminais especializados, associados a locais de armazenagem para posterior abastecimento do mercado interno, sendo a gestão dos respetivos stocks e, conseqüentemente, das aquisições efetuadas, tendo em conta os valores nos mercados internacionais e nas flutuações de preços, prejudicando o significado de variações inferiores a um período de referência anual;

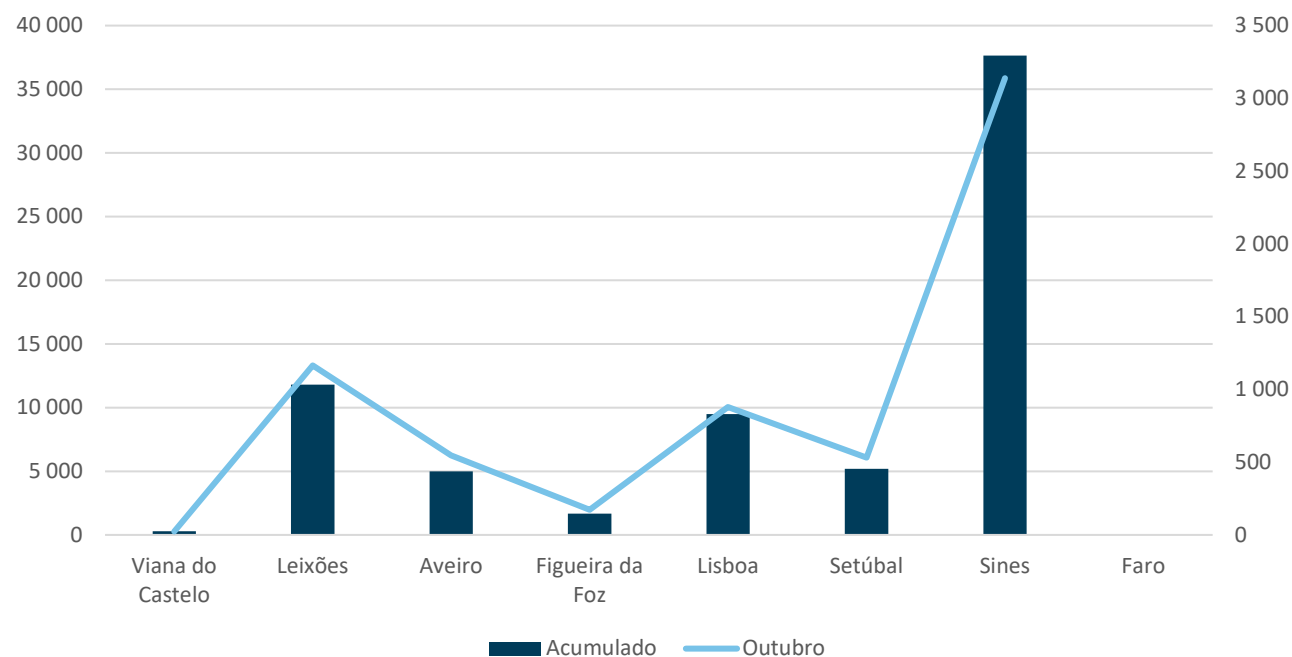
- **Setúbal**, que movimentou 5,2 milhões de toneladas, registou uma quebra de -6,5% (-359 mil toneladas), em consequência de reduções na carga geral e granéis sólidos, e um incremento nos granéis líquidos.

Os desempenhos inferiores aos previstos, essencialmente ao nível das concessões no Terminal Multiusos (TMS1 e TMS2), devem-se a fatores externos como a instabilidade geopolítica, pressões inflacionistas e a desaceleração económica internacional, sem prejuízo da constatação de resiliência operacional;

- **Aveiro**, manuseando 5 milhões de toneladas, cresceu +7,1% (+332 mil toneladas);
- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 1,7 milhões de toneladas de carga, registou uma quebra de -4,2% (-73 mil toneladas);

- **Viana do Castelo**, com um movimento de 278 mil toneladas, manteve o seu desempenho positivo (+13 mil toneladas; +4,8%);
- **Faro**, apenas com um movimento de 2 mil toneladas efetuado em abril, apresenta um decréscimo acumulado de -91,6% (-25 mil toneladas).

Gráfico 2 – Carga movimentada (10³ ton) por porto em outubro e acumulado de 2025



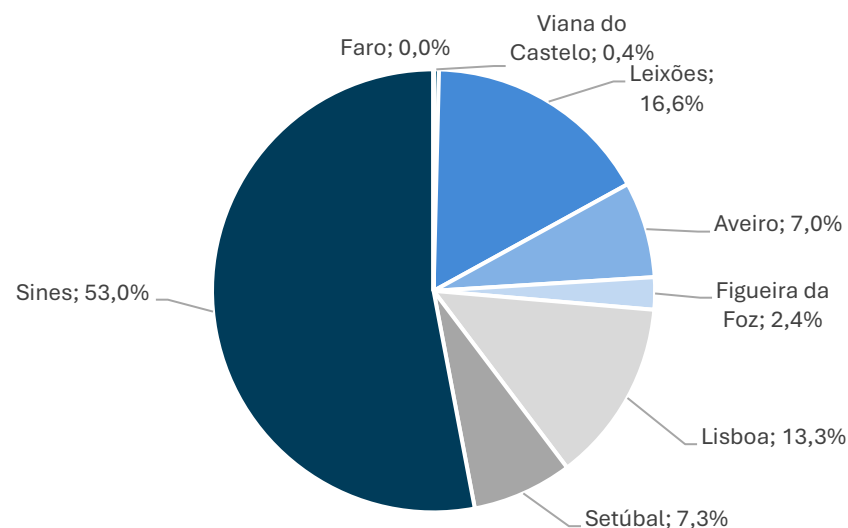
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em outubro e acumulado de 2025

Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	24	0,4%	-4 ●	-15,1%	278	0,4%	13 ●	4,8%
⊕ Leixões	1.165	18,1%	-94 ●	-7,5%	11.802	16,6%	-92 ●	-0,8%
⊕ Aveiro	547	8,5%	82 ●	17,6%	4.982	7,0%	332 ●	7,1%
⊕ Figueira da Foz	173	2,7%	-13 ●	-6,8%	1.672	2,4%	-73 ●	-4,2%
⊕ Lisboa	878	13,6%	-120 ●	-12,0%	9.479	13,3%	121 ●	1,3%
⊕ Setúbal	530	8,2%	-110 ●	-17,2%	5.197	7,3%	-359 ▼	-6,5%
⊕ Sines	3.138	48,6%	-834 ▼	-21,0%	37.645	53,0%	-5.645 ▼	-13,0%
⊕ Faro			-2 ●	-100,0%	2	0,0%	-25 ●	-91,6%
Total	6.455	100,0%	-1.096 ▼	-14,5%	71.057	100,0%	-5.728 ▼	-7,5%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 53%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,6%); Lisboa (13,3%); Setúbal (7,3%); Aveiro (7%); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,4%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2025)



Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (42,6%), os Produtos Petrolíferos (15,2%) e o Petróleo Bruto (11,2%), que representam no seu conjunto 69% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, entre janeiro e outubro de 2025, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente, -3,5% (-1,1 milhões de toneladas), -24,7% (-3,6 milhões de toneladas) e -9,5% (-835 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

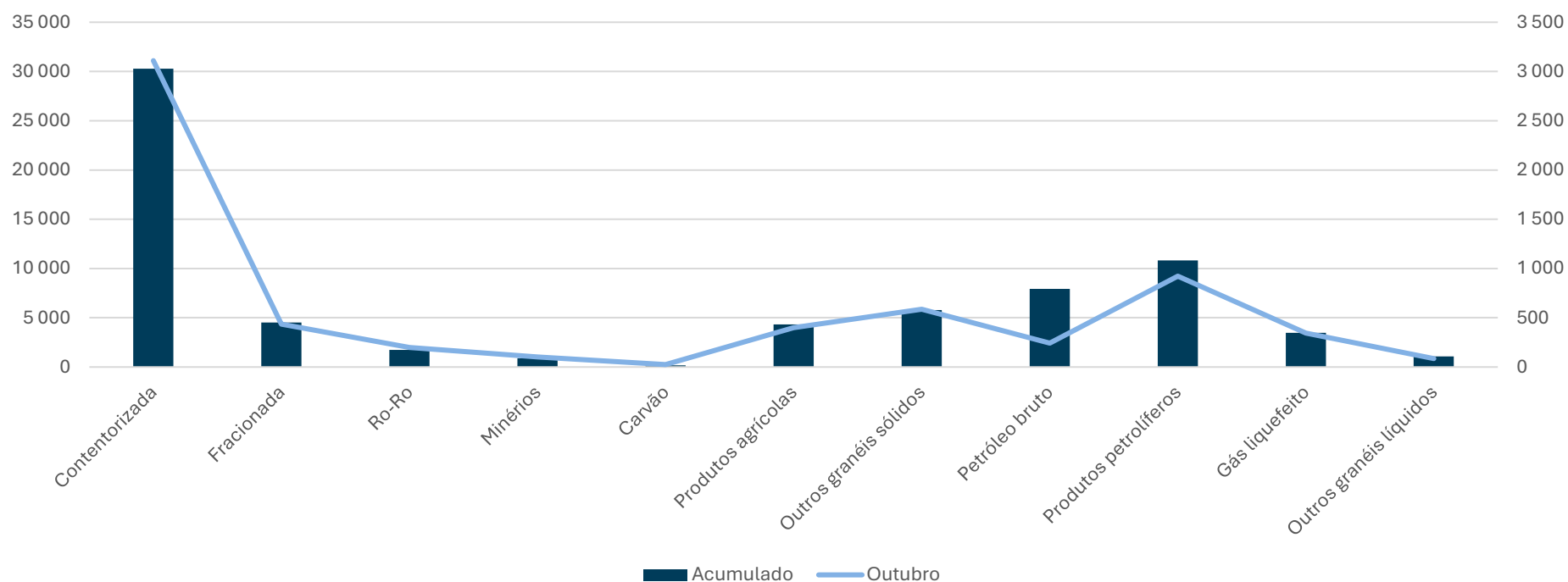
Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,1%), da Carga Fracionada (6,4%) e dos Produtos Agrícolas (6,1%), registando-se um crescimento de +2,1% nos Produtos Agrícolas (+89 mil toneladas) e quebras de -6,5% na Carga Fracionada (-317 mil toneladas) e de -2,1% nos Outros Granéis Sólidos (-124 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, a evolução dos mercados foi a seguinte:

- A *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) cresceu +24,2% (+339 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se uma quebra de -3,2% (-29 mil toneladas);
- O Carvão viu o seu movimento reduzir-se em -29,9% (-68 mil toneladas);

- No Gás Liquefeito constatou-se um decréscimo de -0,5% (-18 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma quebra de -8,1% (-96 mil toneladas)

Gráfico 4 – Carga movimentada (10³ ton) por tipologia em outubro e acumulado de 2025



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em outubro e acumulado de 2025

Período	Mensal				Acumulado			
Categoria AMT	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
☐ Carga geral	3.744	58,0%	-172 ●	-4,4%	36.559	51,5%	-1.092 ▼	-2,9%
☐ Contentorizada	3.110	48,2%	-200 ▼	-6,0%	30.288	42,6%	-1.115 ▼	-3,5%
☐ Fracionada	436	6,8%	7 ●	1,7%	4.528	6,4%	-317 ▼	-6,5%
☐ Ro-Ro	197	3,1%	21 ●	12,0%	1.744	2,5%	339 ●	24,2%
☐ Granéis sólidos	1.116	17,3%	-125 ●	-10,1%	11.161	15,7%	-131 ●	-1,2%
☐ Minérios	103	1,6%	61 ●	143,8%	884	1,2%	-29 ●	-3,2%
☐ Carvão	25	0,4%	25 ●		158	0,2%	-68 ●	-29,9%
☐ Produtos agrícolas	400	6,2%	-19 ●	-4,6%	4.332	6,1%	89 ●	2,1%
☐ Outros granéis sólidos	588	9,1%	-191 ●	-24,6%	5.786	8,1%	-124 ●	-2,1%
☐ Granéis líquidos	1.596	24,7%	-799 ▼	-33,4%	23.337	32,8%	-4.504 ▼	-16,2%
☐ Petróleo bruto	244	3,8%	-583 ▼	-70,5%	7.945	11,2%	-835 ▼	-9,5%
☐ Produtos petrolíferos	923	14,3%	-194 ●	-17,3%	10.823	15,2%	-3.556 ▼	-24,7%
☐ Gás liquefeito	344	5,3%	2 ●	0,6%	3.480	4,9%	-18 ●	-0,5%
☐ Outros granéis líquidos	85	1,3%	-24 ●	-22,2%	1.090	1,5%	-96 ●	-8,1%
Total	6.455	100,0%	-1.096 ▼	-14,5%	71.057	100,0%	-5.728 ▼	-7,5%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte entre janeiro e outubro de 2025:

- A categoria da Carga Geral totalizou 36,6 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -2,9% (-1,1 milhões de toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -3,5% (-1,1 milhões de toneladas), para um total de 30,3 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-1,2 milhões de toneladas; -5,8%), mas também, em menor expressão, nos portos de Aveiro, sem movimento de carga contentorizada (-98 mil toneladas; -99,9%), da Figueira da Foz (-34 mil toneladas; -33,2%) e de Setúbal (-34 mil toneladas; -2,6%), pese embora neste último porto a quantidade de contentores manuseada tenha crescido. Em contrapartida, a carga transportada em contentores cresceu em Lisboa (+141 mil toneladas; +3,4%) e Leixões (+65 mil toneladas; +1,1%).

A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -6,5% (-317 mil toneladas), para um movimento de 4,5 milhões de toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos de Leixões (-337 mil toneladas; -27,9%), de Setúbal (-131 mil toneladas; -12,4%), de Sines (-10 mil toneladas; -49,5%) e de Faro (-3 mil toneladas; -56,3%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos em Aveiro (+75 mil toneladas; +5,3%), Figueira da Foz (+48 mil toneladas; +6,1%), Lisboa (+39 mil toneladas; +18,4%) e Viana do Castelo (+3 mil toneladas; +1,8%).

O tráfego Ro-Ro prosseguiu a sua evolução favorável, presentemente em +24,2% (+339 mil toneladas), totalizando 1,7 milhões de toneladas, tendo por base os crescimentos verificados nos portos de Leixões (+292 mil toneladas; +29,9%), de Setúbal (+41 mil toneladas; +10,7%) e de Sines (+8 mil toneladas; +41,4%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 11,2 milhões de toneladas, verificaram uma redução global de -1,2% relativamente ao período homólogo de 2024 (-131 mil toneladas), tendo por base as quebras observadas nos Outros Granéis Sólidos, Carvão e Minérios, parcialmente contrariadas pela evolução favorável constatada nos Produtos Agrícolas.

Mais concretamente, a movimentação dos Outros Granéis Sólidos, totalizando 5,8 milhões de toneladas, reduziu-se em -2,1% (-124 mil toneladas), derivada das quebras nos portos de Setúbal (-155 mil toneladas; -8,2%), da Figueira da Foz (-101 mil toneladas; -12%), de Aveiro (-44 mil toneladas; -4,4%) e de Faro (-22 mil toneladas; -100%), parcialmente mitigadas pelos crescimentos em Lisboa (+116 mil toneladas; +11,4%), Leixões (+59 mil toneladas; +7,1%), Sines (+13 mil toneladas; +5,9%) e Viana do Castelo (+9 mil toneladas; +11,5%).

O movimento de Carvão, cifrado em 158 mil toneladas, verificou uma quebra de -29,9% (-68 mil toneladas), devido à redução no porto de Setúbal (-83 mil toneladas; -36,9%), parcialmente atenuada pela evolução favorável em Sines (+16 mil toneladas).

Os Minérios, com um movimento de 884 mil toneladas, caíram -3,2% (-29 mil toneladas), com base na redução constatada no porto de Sines (-144 mil toneladas; -100%), tendo-se, em contraponto, observado uma evolução favorável em Leixões (+57 mil toneladas; +13,5%), Setúbal (+47 mil toneladas; +13,5%) e Viana do Castelo (+11 mil toneladas).

Nesta categoria apenas se verificou um crescimento nos Produtos Agrícolas (+89 mil toneladas; +2,1%), onde se movimentaram 4,3 milhões de toneladas, com suporte nos incrementos verificados nos portos de Aveiro (+297 mil toneladas; +35,9%) e da Figueira da Foz (+19 mil toneladas; +329,3%), atenuados pelos decréscimos em Setúbal (-73 mil toneladas; -100%), Lisboa (-72 mil toneladas; -2,6%), Leixões (-59 mil toneladas; -10,2%), Viana do Castelo (-18 mil toneladas; -84,4%) e Sines (-4 mil toneladas; -100%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 23,3 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -16,2% (-4,5 milhões de toneladas), a maior redução provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -24,7% (-3,6 milhões de toneladas), para 10,8 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-3,5 milhões de toneladas; -31,9%). Juntaram-se também a esta quebra de movimentação, apesar de numa expressão muito inferior, os portos de Leixões (-189 mil toneladas; -10,5%) e de Lisboa (-13 mil toneladas; -1,5%), tendo sido registados incrementos neste segmento de mercado nos portos de Aveiro (+144 mil toneladas; +26,5%), de

Setúbal (+16 mil toneladas; +19,1%) e de Viana do Castelo (+12 mil toneladas; +74,5%).

Também ocorreram reduções, de bastante menor expressão, nos restantes mercados da categoria dos Granéis Líquidos, especificamente:

- ✓ Do Petróleo Bruto, que movimentou 7,9 milhões de toneladas (-835 mil toneladas; -9,5%), com origem na redução correspondente no porto de Sines;
- ✓ Do Gás Liquefeito, representando um movimento de 3,5 milhões de toneladas, com uma quebra de -0,5% (-18 mil toneladas), em consequência das reduções nos portos de Sines (-17 mil toneladas; -0,5%), de Aveiro (-15 mil toneladas; -10%) e de Lisboa (-6 mil toneladas; -31,2%), ocorrendo uma evolução favorável apenas em Leixões (+20 mil toneladas; +20,6%);
- ✓ Dos Outros Granéis Líquidos, onde se movimentaram 1,1 milhões de toneladas (-96 mil toneladas; -8,1%), devido às reduções em Lisboa (-82 mil toneladas; -28,3%), Aveiro (-28 mil toneladas; -4,5%), Viana do Castelo (-4 mil toneladas; -100%) e Figueira da Foz (-4 mil toneladas; -30,4%), apenas parcialmente atenuadas pelo crescimento nos portos de Setúbal (+14 mil toneladas; +8,7%) e de Sines (+8 mil toneladas; +9,5%), tendo Leixões registado um movimento semelhante ao do período homólogo do ano anterior.

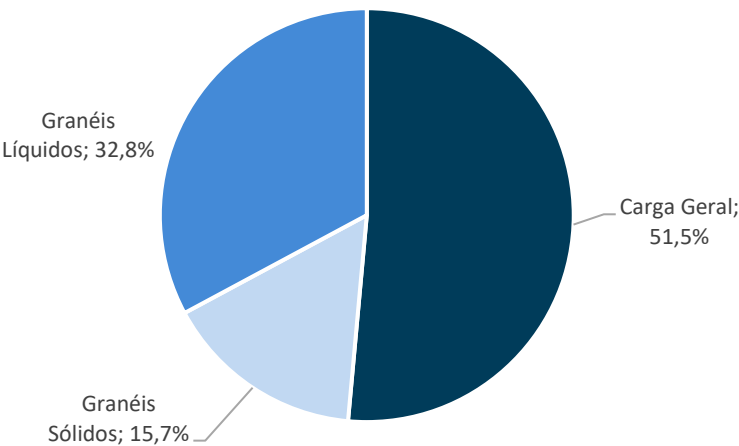
Por Tipologia de Carga e Porto

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 32,8% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Acumulado/2025)

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	148	0,4%	103	0,9%	27	0,1%	278	0,4%
Leixões	8 159	22,3%	1 899	17,0%	1 743	7,5%	11 802	16,6%
Aveiro	1 491	4,1%	2 073	18,6%	1 417	6,1%	4 982	7,0%
Figueira da Foz	900	2,5%	762	6,8%	9	0,0%	1 672	2,4%
Lisboa	4 573	12,5%	3 794	34,0%	1 111	4,8%	9 479	13,3%
Setúbal	2 643	7,2%	2 279	20,4%	275	1,2%	5 197	7,3%
Sines	18 641	51,0%	250	2,2%	18 754	80,4%	37 645	53,0%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	36 559	51,5% 100,0%	11 161	15,7% 100,0%	23 337	32,8% 100,0%	71 057	100,0%

Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2025)



Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 27 mercados, no valor global de +1,6 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 33 mercados, representando -7,3 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período homólogo de 2024, de -5,7 milhões de toneladas, ou seja, -7,5%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado/2025)

Carga \ Porto	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Carga geral	148	1,8%	8 159	0,2%	1 491	-1,5%	900	1,5%	4 573	4,0%	2 643	-4,5%	18 641	-5,8%	2		36 559	-2,9%
Contentorizada	0	344,4%	6 019	1,1%	0	-99,9%	69	-33,2%	4 300	3,4%	1 295	-2,6%	18 604	-5,8%			30 288	-3,5%
Fracionada	148	1,8%	873	-27,9%	1 491	5,3%	831	6,1%	249	18,4%	923	-12,4%	10	-49,5%	2	-56,3%	4 528	-6,5%
Ro-Ro	0	-6,9%	1 267	29,9%					24	-6,0%	425	10,7%	27	41,4%			1 744	24,2%
Granéis sólidos	103	2,2%	1 899	3,1%	2 073	13,9%	762	-9,7%	3 794	1,2%	2 279	-10,4%	250	-32,2%	0	-100,0%	11 161	-1,2%
Minérios	11		479	13,5%							395	13,5%		-100,0%			884	-3,2%
Carvão											143	-36,9%	16				158	-29,9%
Produtos agrícolas	3	-84,4%	523	-10,2%	1 126	35,9%	24	329,3%	2 655	-2,6%		-100,0%		-100,0%			4 332	2,1%
Outros granéis sólidos	89	11,5%	897	7,1%	947	-4,4%	738	-12,0%	1 139	11,4%	1 741	-8,2%	235	5,9%		-100,0%	5 786	-2,1%
Granéis líquidos	27	41,9%	1 743	-8,8%	1 417	7,7%	9	-30,4%	1 111	-8,3%	275	12,2%	18 754	-18,9%	0		23 337	-16,2%
Petróleo bruto			1										7 944	-9,5%			7 945	-9,5%
Produtos petrolíferos	27	74,5%	1 609	-10,5%	687	26,5%			892	-1,5%	97	19,1%	7 510	-31,9%			10 823	-24,7%
Gás liquefeito			119	20,6%	138	-10,0%			13	-31,2%			3 210	-0,5%			3 480	-0,5%
Outros granéis líquidos		-100,0%	14	-0,5%	592	-4,5%	9	-30,4%	207	-28,3%	178	8,7%	89	9,5%			1 090	-8,1%
Total Geral	278	4,8%	11 802	-0,8%	4 982	7,1%	1 672	-4,2%	9 479	1,3%	5 197	-6,5%	37 645	-13,0%	2	-91,6%	71 057	-7,5%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (42,6%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -3,5% em relação aos primeiros 10 meses do ano anterior, e onde se constatarem quebras de tráfego nos mercados de Sines, de Aveiro (com movimentação nula), da Figueira da Foz e de Setúbal, e crescimentos em Lisboa e Leixões.

A Carga Fracionada, que representa 6,4% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado uma redução global de -6,5%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos de Leixões, de Setúbal, de Sines e de Faro, apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa e Viana do Castelo.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,5%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +29,9%, suportando uma evolução positiva global de +24,2%, ocorrendo este mercado também, nos portos de Setúbal e de Sines, onde se observaram incrementos de movimentação, e de Lisboa, com uma redução de movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior.

Os Minérios, com uma expressão de 1,2% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram uma quebra com origem no mercado associado ao porto de Sines, tendo os crescimentos observados em Leixões, Setúbal

e Viana do Castelo não sido suficientes para compensar aquela quebra, resultando numa evolução negativa global deste segmento de tráfego de -3,2%.

O Carvão, que representa apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, registou uma diminuição de -29,9%, com base na quebra observada no porto de Setúbal, apenas parcialmente mitigada pela evolução favorável em Sines.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,1% do tráfego total, cresceram nos portos de Aveiro e da Figueira da Foz, observando um comportamento inverso em Setúbal, Lisboa, Leixões, Viana do Castelo e Sines, suportando um saldo global de movimentação de +2,1%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,1% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra de -2,1%, devido às reduções constatadas nos portos de Setúbal, da Figueira da Foz, de Aveiro e de Faro, atenuadas pelos aumentos de movimentação nos portos de Lisboa, de Leixões, de Sines e de Viana do Castelo.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,2% do movimento total, registou uma quebra de -9,5%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,2% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -24,7%, devido à

grande redução verificada em Sines (-31,9%), apoiada, numa expressão reduzida, nos mercados associados aos portos de Leixões e de Lisboa, tendo-se, por sua vez, registado incrementos, mas também de pequena expressão, nos portos de Aveiro, de Setúbal e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,9%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma quebra de -0,5%, devido às reduções verificadas em Sines, Aveiro e Lisboa, apenas com o porto de Leixões a crescer neste segmento de mercado.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,5% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -8,1%, com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Lisboa, de Aveiro, de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, apenas parcialmente contrariada pelos crescimentos observados em Setúbal e Sines.

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

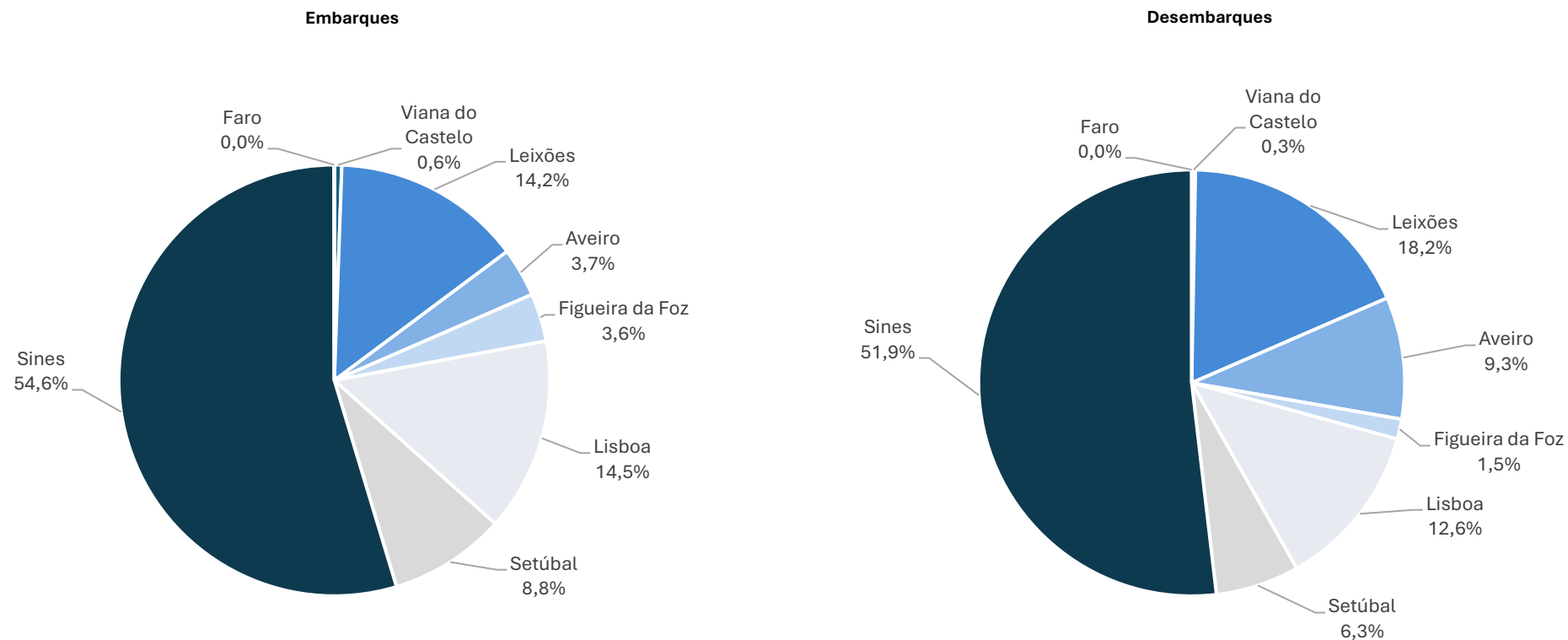
Fluxos de Embarque e Desembarque

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

O volume de desembarques registado entre janeiro e outubro de 2025, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 59,8% do movimento portuário e registou um total de 42,5 milhões de toneladas, representando uma quebra de -8,4% (-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 28,6 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -6% (-1,8 milhões de toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2025)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Acumulado/2025)

Porto \ Fluxo	Jan-Out / 2025 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque mil ton	%	Desembarque mil ton	%
Viana do Castelo	159	119	57,1%	42,9%	-2	-1,5%	15	14,6%
Leixões	4 067	7 734	34,5%	65,5%	-169	-4,0%	77	1,0%
Aveiro	1 049	3 932	21,1%	78,9%	-19	-1,7%	350	9,8%
Figueira da Foz	1 028	644	61,5%	38,5%	-82	-7,4%	10	1,5%
Lisboa	4 144	5 335	43,7%	56,3%	112	2,8%	9	0,2%
Setúbal	2 502	2 696	48,1%	51,9%	-132	-5,0%	-227	-7,8%
Sines	15 608	22 037	41,5%	58,5%	-1 510	-8,8%	-4 135	-15,8%
Faro	2				-25	-91,6%		
Total Geral	28 560	42 497	40,2%	59,8%	-1 827	-6,0%	-3 901	-8,4%

2.2 Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 42,6%, e ainda parte da quota de 2,5% 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 (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transshipment*.

Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado entre janeiro e outubro de 2025 um movimento de 2,7 milhões de TEU, decrescendo -2,4% (-65 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, no entanto, melhorando muito ligeiramente em relação ao acumulado até ao mês anterior (-2,7%), com o apoio do crescimento verificado no mês de outubro (+1 mil TEU; +0,3%), que se traduziu num movimento 283 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Quadro 9 – Contentores movimentados em outubro e acumulado de 2025

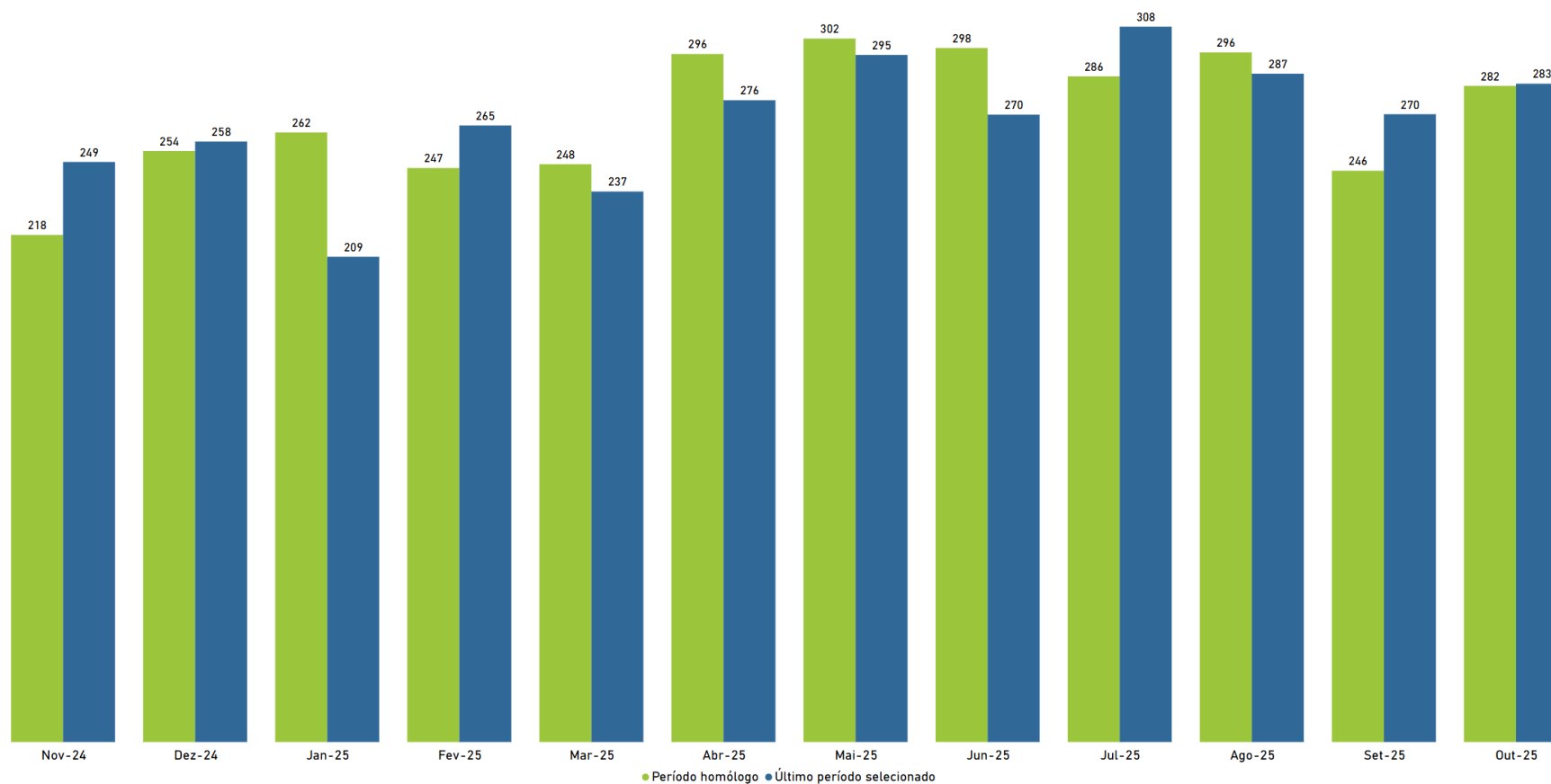
Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	62,9	602,7	22,3%	1,7%
Aveiro		0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	1,0	10,8	0,4%	-29,5%
Lisboa	39,8	400,7	14,8%	5,0%
Setúbal	13,5	130,5	4,8%	0,4%
Sines	165,8	1.554,6	57,6%	-4,8%
Total	283,1	2.699,4	100,0%	-2,4%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-2,4%	-0,8%	-3,2%	17,0%	0,3%
Acumulado	12,4%	-1,9%	-1,5%	10,2%	-2,4%

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a outubro de 2025 e períodos homólogos



A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-78 mil TEU; -4,8%) observada no porto de Sines que, movimentando 1,6 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (57,6%) deste tipo de tráfego no sistema portuário, assinalando-se, igualmente pela negativa, a continuação da ausência deste tráfego no porto de Aveiro (-12 mil TEU; -99,9%) e a quebra na Figueira da Foz, que manuseou 11 mil TEU (-5 mil TEU; -29,5%).

Em contraponto, observaram-se os registos positivos no porto de Leixões, que manuseou 603 mil TEU (+10 mil TEU; +1,7%), no porto de Lisboa, com um movimento de 401 mil TEU (+19 mil TEU; +5%) e no porto de Setúbal, que movimentou 131 mil TEU (+473 TEU; +0,4%), porto este que recupera o nível de tráfego de contentores do período homólogo do ano anterior e apesar da quantidade de mercadorias movimentadas neste modo de acondicionamento em Setúbal ainda se saldar negativa.

Se analisarmos os períodos de janeiro a outubro 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 de crescimento ligeiro (+1%), resultando da evolução média expressiva no porto de Lisboa (+7,3%) e do ligeiro incremento em Sines (+0,4%) e Leixões (+0,3%), bem como, em sentido oposto, das tendências negativas dos portos da Figueira da Foz (-12,1%) e de Setúbal (-3,2%) (ver Quadro 10).

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

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além da 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).

O volume de TEU movimentado entre janeiro e outubro de 2025 com o *hinterland* (1,5 milhões de TEU), que apresentou uma proporção geral de 55%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37%, a que se seguiram os portos de Sines, com 27,8%, e de Lisboa, com 26%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,5%, e, finalmente, o porto da Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,7%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 26,5%, nos 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.

O movimento de contentores em operações *transshipment* (1,2 milhões de TEU), que correspondeu a 45% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 73,5%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, de Setúbal e

de Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,8%, 3,8% e 3,6%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 94%, a que se seguem os portos de Leixões (4,4%), de Lisboa (1,2%) e de Setúbal (0,4%).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) entre janeiro e outubro, no período 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	0,0				0,0	0,0%	0,0	18,9%
Leixões	596,5	608,1	590,0	592,9	602,7	22,3%	598,0	0,3%
Aveiro	0,0		14,6	12,1	0,0	0,0%	5,3	96,8%
Figueira da Foz	18,1	18,1	15,6	15,3	10,8	0,4%	15,6	-12,1%
Lisboa	302,2	331,2	343,3	381,6	400,7	14,8%	351,8	7,3%
Setúbal	148,4	142,2	130,7	130,1	130,5	4,8%	136,4	-3,2%
Sines	1.531,4	1.446,5	1.414,4	1.632,5	1.554,6	57,6%	1.515,9	0,4%
Total	2.596,6	2.546,1	2.508,7	2.764,4	2.699,4	100,0%	2.623,0	1,0%

Quadro 11 – Contentores movimentados para o *hinterland* e em *transshipment* (Acumulado/2025)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	550	91,2%	37,0%	1,1%	53	8,8%	4,4%	7,7%	603
Aveiro	0		0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	11	100,0%	0,7%	-29,5%		0,0%	0,0%		11
Lisboa	386	96,4%	26,0%	3,0%	15	3,6%	1,2%	119,0%	401
Setúbal	126	96,2%	8,5%	4,2%	5	3,8%	0,4%	-47,6%	131
Sines	412	26,5%	27,8%	8,6%	1 142	73,5%	94,0%	-8,8%	1 555
Total Geral	1 485	55,0%	100,0%	2,6%	1 215	45,0%	100,0%	-7,8%	2 699

2.3 Movimento Geral de Navios

O número de escalas de navios em outubro observou uma quebra (-5,2%), com 807 escalas, agravando ligeiramente o desempenho acumulado negativo para -1,4%, com base em 7 971 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas das infraestruturas portuárias de Faro, de Sines, de Setúbal e de Leixões, e o desempenho positivo dos portos de Viana do Castelo, Portimão, Figueira da Foz, Aveiro e Lisboa (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Quadro 12 – Escalas de navios em outubro e acumulado de 2025

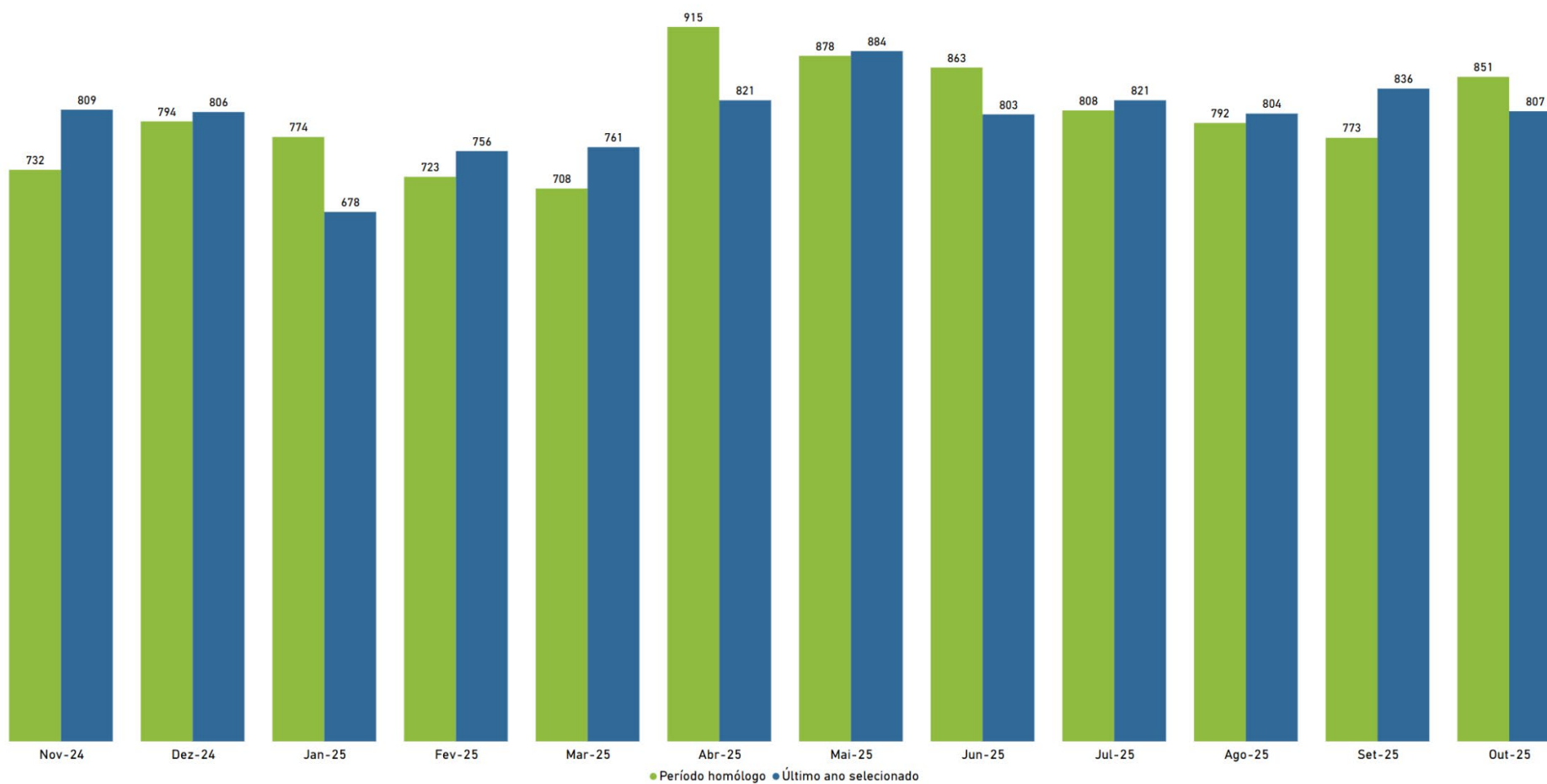
Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	18	208	2,6%	32,5%
Leixões	192	1.932	24,2%	-1,6%
Aveiro	95	813	10,2%	2,1%
Figueira da Foz	39	373	4,7%	2,2%
Lisboa	192	1.859	23,3%	0,1%
Setúbal	125	1.299	16,3%	-3,1%
Sines	128	1.418	17,8%	-7,9%
Faro	1	5	0,1%	-50,0%
Portimão	17	64	0,8%	12,3%
Total	807	7.971	100,0%	-1,4%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	4,1%	1,4%	-2,1%	2,3%	-5,2%
Acumulado	1,9%	1,2%	3,3%	-3,2%	-1,4%

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a outubro de 2025 e períodos homólogos



Analisando os primeiros 10 meses dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência de estabilidade do número de navios que escalam o sistema portuário, influenciada pelas quebras nos portos de Faro (-21,2%), de Sines (-3,7%), de Setúbal (-2,4%), de Aveiro (-2,2%), de Viana do Castelo (-1,5%) e de Leixões (-1,4%), contrariadas pelos crescimentos em Portimão (+32,1%), Lisboa (+7,9%) e Figueira da Foz (+1,7%) (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e outubro, no período 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	221	213	185	157	208	2,6 %	77	-1,5 %
Leixões	2.043	2.080	2.039	1.963	1.932	24,2 %	1.033	-1,4 %
Aveiro	888	709	860	796	813	10,2 %	399	-2,2 %
Figueira da Foz	349	396	373	365	373	4,7 %	186	1,7 %
Lisboa	1.373	1.704	1.873	1.857	1.859	23,3 %	1.008	7,9 %
Setúbal	1.434	1.272	1.367	1.341	1.299	16,3 %	675	-2,4 %
Sines	1.650	1.640	1.586	1.539	1.418	17,8 %	740	-3,7 %
Faro	13	14	22	10	5	0,1 %	9	-21,2 %
Portimão	21	57	49	57	64	0,8 %	51	32,1 %
Total	7.992	8.085	8.354	8.085	7.971	100,0 %	4.178	-0,1 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,2% e totalizando 1 932 escalas entre janeiro e outubro de 2025, o que representou um decréscimo de tráfego de -1,6% relativamente ao mesmo período de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 859 (+0,1%) e 1 418 (-7,9%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 23,3% e 17,8%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada também observou uma redução, neste caso de -0,9%, ou seja, de menor expressão que no número de escalas (-1,4%, como referido), atingindo 175,7 milhões, e implicando um incremento da dimensão média de navio de +0,5% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (39,7%), totalizando 69,8 milhões, e que observou uma contração de -8,4%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 49,2 mil, que é mais do dobro do que o mesmo parâmetro no porto que se lhe segue, ou seja, Lisboa, com um valor de 24,3 mil.

Assinale-se, igualmente, os incrementos da AB nos portos de Lisboa e de Portimão, face, respetivamente, a um crescimento mais modesto das escalas de navios, bem como a evolução favorável deste parâmetro em Leixões e em Setúbal, apesar da redução do número de escalas de navios nesses mesmos portos.

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Acumulado/2025)

Porto \ Navios	Jan - Out / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	208	1 011	4,9	2,6%	0,6%	32,5%	27,7%	-3,6%
Leixões	1 932	30 772	15,9	24,2%	17,5%	-1,6%	4,6%	6,3%
Aveiro	813	5 377	6,6	10,2%	3,1%	2,1%	0,1%	-2,0%
Figueira da Foz	373	1 330	3,6	4,7%	0,8%	2,2%	-0,3%	-2,4%
Lisboa	1 859	45 181	24,3	23,3%	25,7%	0,1%	2,7%	2,6%
Setúbal	1 299	21 049	16,2	16,3%	12,0%	-3,1%	8,4%	11,9%
Sines	1 418	69 821	49,2	17,8%	39,7%	-7,9%	-8,4%	-0,6%
Portimão	64	1 180	18,4	0,8%	0,7%	12,3%	49,3%	33,0%
Faro	5	12		0,1%	0,0%	-50,0%	-58,1%	-100,0%
Total Geral	7 971	175 733	22,0	100,0%	100,0%	-1,4%	-0,9%	0,5%



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

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 pelo *Puertos del Estado* refere uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha entre janeiro e outubro de 2025, de -0,8%, relativamente ao período homólogo de 2024, mas que se pode comparar com um desempenho mais desfavorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou uma quebra de movimentação no mesmo período maior, concretamente de -7,5% (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2025)

Sistema Portuário	Jan - Out / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	36 559	-2,9%	11 161	-1,2%	23 337	-16,2%	71 057	-7,5%
Espanha	234 215	-0,2%	67 720	-4,5%	149 982	0,2%	451 917	-0,8%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 451,9 milhões de toneladas, ou seja, 6,4 vezes mais que o sistema portuário nacional (71,1 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,6 no que reporta ao Produto Interno Produto.

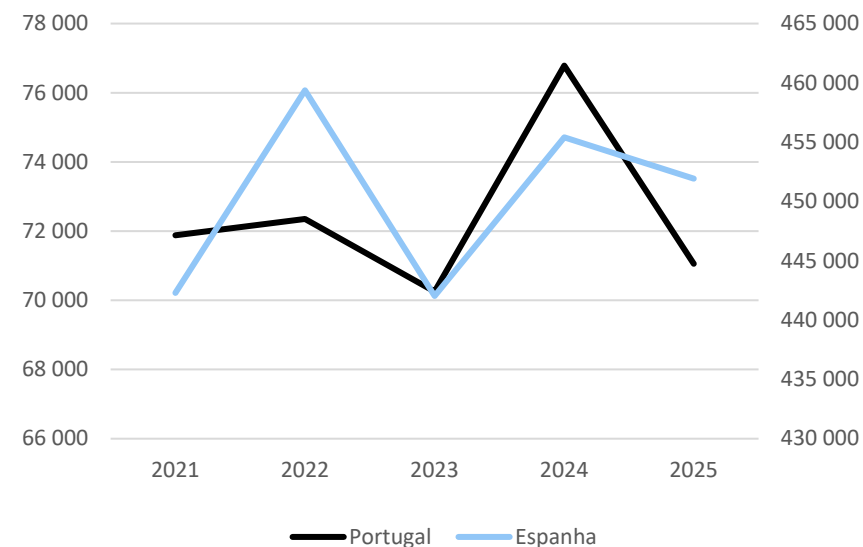
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -2,9%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que se reduziu em apenas -0,2%
- Nos Granéis Sólidos esta situação inverte-se, sendo o desempenho de Portugal superior ao de Espanha, tomando as quebras de movimentação nos dois sistemas portuários, concretamente, -1,2% (PT) e -4,5% (ES); e
- Nos Granéis Líquidos, observa-se, de novo, uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o desempenho do sistema portuário nacional (-16,2%) pior que o observado no conjunto dos portos espanhóis (+0,2%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no período entre janeiro e outubro dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +2,2% relativamente ao início

do quinquénio, enquanto em Portugal essa evolução foi negativa (-1,1%) (ver Gráfico 9).

Gráfico 9
Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos
(Jan-Set) (Acumulado/2025)



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que, entre janeiro e outubro de 2025, cresceu +2,4% em relação ao mesmo período de 2024, totalizando 15,7 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -2,4% dos portos nacionais, que movimentaram 2,7 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2025)

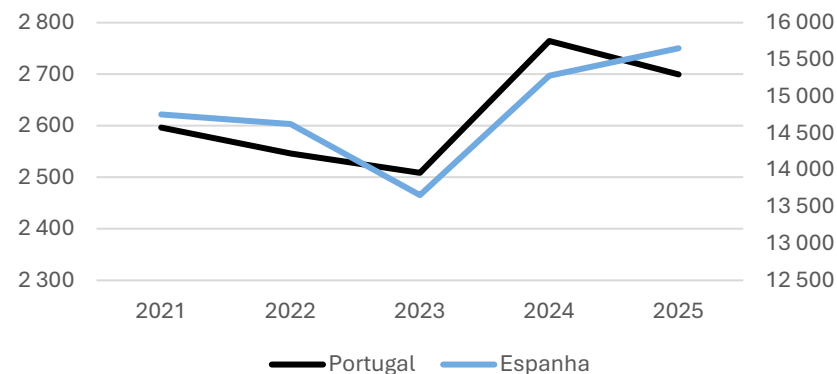
Sistema Portuário	Jan - Out / 2025 mil TEU	Variação (%)
Portugal	2 699	-2,4%
<i>Hinterland</i>	1 485	2,6%
<i>Transshipment</i>	1 215	-7,8%
Espanha	15 652	2,4%
<i>Hinterland</i>	7 553	6,9%
<i>Transshipment</i>	8 099	-1,4%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho positivo no movimento com o *hinterland*, mas com um maior dinamismo em Espanha (Portugal: +2,6%; Espanha: +6,9%).

No caso do tráfego de *transshipment*, ambos os sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-7,8%), quando comparado com Espanha (-1,4%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários nos primeiros 10 meses do ano, desde 2020, ambos ganharam tráfego, contudo, de forma mais expressiva nos portos espanhóis (+6,1%) que nos nacionais (+4%) (ver Gráfico 10).

Gráfico 10 – Contentores movimentados (10³TEU) nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos





ANEXO

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Out. 2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 110	-200	-6,0%	30 288	100,0% 42,6%	-1 115	-3,5%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	344,4%
Leixões	606	-43	-6,6%	6 019	19,9%	65	1,1%
Aveiro		-1	-100,0%	0	0,0%	-98	-99,9%
Figueira da Foz	7	-2	-22,9%	69	0,2%	-34	-33,2%
Lisboa	434	-21	-4,7%	4 300	14,2%	141	3,4%
Setúbal	131	-20	-13,3%	1 295	4,3%	-34	-2,6%
Sines	1 933	-113	-5,5%	18 604	61,4%	-1 154	-5,8%
Faro		0				0	
Carga Fraccionada	436	7	1,7%	4 528	100,0% 6,4%	-317	-6,5%
Viana do Castelo	16	-3	-15,3%	148	3,3%	3	1,8%
Leixões	72	-32	-30,8%	873	19,3%	-337	-27,9%
Aveiro	153	67	77,1%	1 491	32,9%	75	5,3%
Figueira da Foz	96	37	62,9%	831	18,4%	48	6,1%
Lisboa	23	-16	-41,8%	249	5,5%	39	18,4%
Setúbal	76	-44	-36,6%	923	20,4%	-131	-12,4%
Sines	1	1		10	0,2%	-10	-49,5%
Faro		-2	-100,0%	2	0,1%	-3	-56,3%
Ro-Ro	197	21	12,0%	1 744	100,0% 2,5%	339	24,2%
Viana do Castelo	0	0		0	0,0%	0	-6,9%
Leixões	139	8	5,8%	1 267	72,7%	292	29,9%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	0	4,6%	24	1,4%	-2	-6,0%
Setúbal	52	11	25,1%	425	24,4%	41	10,7%
Sines	3	3		27	1,6%	8	41,4%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 744	-172	-4,4%	36 559	51,5%	-1 092	-2,9%

Granéis Sólidos	Out.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	103	61	143,8%	884	100,0% 1,2%	-29	-3,2%
Viana do Castelo		0		11	1,2%	11	
Leixões	46	28	148,5%	479	54,2%	57	13,5%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	57	33	140,0%	395	44,6%	47	13,5%
Sines		0			0,0%	-144	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	25	25		158	100,0% 0,2%	-68	-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	25	25		143	90,1%	-83	-36,9%
Sines		0		16	9,9%	16	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	400	-19	-4,6%	4 332	100,0% 6,1%	89	2,1%
Viana do Castelo		0		3	0,1%	-18	-84,4%
Leixões	58	-5	-7,5%	523	12,1%	-59	-10,2%
Aveiro	95	6	7,1%	1 126	26,0%	297	35,9%
Figueira da Foz		0		24	0,6%	19	329,3%
Lisboa	246	-21	-7,8%	2 655	61,3%	-72	-2,6%
Setúbal		0			0,0%	-73	-100,0%
Sines		0			0,0%	-4	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	588	-191	-24,6%	5 786	100,0% 8,1%	-124	-2,1%
Viana do Castelo	4	-5	-54,8%	89	1,5%	9	11,5%
Leixões	121	20	19,5%	897	15,5%	59	7,1%
Aveiro	115	-21	-15,3%	947	16,4%	-44	-4,4%
Figueira da Foz	69	-45	-39,7%	738	12,8%	-101	-12,0%
Lisboa	101	2	1,9%	1 139	19,7%	116	11,4%
Setúbal	166	-108	-39,5%	1 741	30,1%	-155	-8,2%
Sines	13	-34	-73,1%	235	4,1%	13	5,9%
Faro		0			0,0%	-22	-100,0%
Totais	1 116	-125	-10,1%	11 161	15,7%	-131	-1,2%

Granéis Líquidos	Out.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	244	-583	-70,5%	7 945	100,0% 11,2%	-835	-9,5%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0		1	0,0%	1	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	244	-583	-70,5%	7 944	100,0%	-836	-9,5%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	923	-194	-17,3%	10 823	100,0% 15,2%	-3 556	-24,7%
Viana do Castelo	4	4		27	0,3%	12	74,5%
Leixões	112	-70	-38,3%	1 609	14,9%	-189	-10,5%
Aveiro	116	43	58,6%	687	6,3%	144	26,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	57	-61	-51,6%	892	8,2%	-13	-1,5%
Setúbal	8	2	29,0%	97	0,9%	16	19,1%
Sines	626	-111	-15,1%	7 510	69,4%	-3 525	-31,9%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	344	2	0,6%	3 480	100,0% 4,9%	-18	-0,5%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	10	0	1,7%	119	3,4%	20	20,6%
Aveiro	19	-3	-13,1%	138	4,0%	-15	-10,0%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	0	6,6%	13	0,4%	-6	-31,2%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	314	5	1,5%	3 210	92,3%	-17	-0,5%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	85	-24	-22,2%	1 090	100,0% 1,5%	-96	-8,1%
Viana do Castelo		0			0,0%	-4	-100,0%
Leixões		0		14	1,3%	0	-0,5%
Aveiro	49	-10	-16,2%	592	54,3%	-28	-4,5%
Figueira da Foz	2	-3	-59,8%	9	0,8%	-4	-30,4%
Lisboa	13	-3	-18,8%	207	19,0%	-82	-28,3%
Setúbal	15	-9	-35,8%	178	16,4%	14	8,7%
Sines	5	-1	-9,0%	89	8,2%	8	9,5%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	1 596	-799	-33,4%	23 337	32,8%	-4 504	-16,2%



Av. António Augusto de Aguiar, 128
1050-020 Lisboa

Tel: (+351) 211 025 800
E-mail: geral@amt-autoridade.pt

www.amt-autoridade.pt