



RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

NOVEMBRO, 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	8
2.1 Movimento Geral de Carga	9
Por Porto	13
Por Tipologia de Carga	16
Por Tipologia de Carga e Porto	21
Fluxos de Embarque e de Desembarque	24
2.2 Movimento Geral de Contentores	27
Tráfego Total (TEU)	27
Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	29
2.3 Movimento Geral de Navios	32
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	38
3.1 Movimentação de Carga	39
3.2 Tráfego de Contentores	41
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	42



1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

No período de janeiro a novembro de 2025, o movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional), num total de 76,3 milhões de toneladas, manteve a continuidade de quebra, atualmente em -8,5%, com um contributo negativo do mês de novembro, de -20,6%, associado a uma movimentação de 5,3 milhões de toneladas (ver Quadro1).

Nestes 11 meses, o comércio marítimo mundial foi marcado por um crescimento muito modesto, com o transporte marítimo enfrentando pressões resultantes de tensões geopolíticas e comerciais, a que se juntaram alterações da cadeia de valor, com o surgimento de novos hubs logísticos, a par da descarbonização e da modernização tecnológica que constituem um driver estrutural para a competitividade e orientação dos investimentos.

Neste contexto, os portos do Norte da Europa têm enfrentado situações de congestionamento, observando-se igualmente desempenhos desiguais por portos num contexto europeu, com algumas infraestruturas portuárias a registarem aumentos ou manutenção de tráfego e outros a sofrerem quebras de movimentação, denotando-se, ainda, alguma resiliência dos portos espanhóis.

Ao nível de cada porto, continuaram os desempenhos positivos de Aveiro (+234 mil toneladas; +4,6%), de Lisboa (+233 mil toneladas; +2,3%) e de Viana do Castelo (+8 mil toneladas; +2,6%), e com os restantes portos a manterem registos de desempenho negativo, com o porto de Sines a mais contribuir para esta situação, devido à sua quota maioritária (52,1%) e que registou um decréscimo de movimentação de -14,8% (-6,9 milhões de toneladas), seguido por Setúbal (-300 mil toneladas; -5%), Leixões (-248 mil toneladas; -1,9%) e Figueira da Foz (-114 mil toneladas; -6%), mantendo-se ainda

Faro com uma movimentação quase nula (-25 mil toneladas; -91,6%).

Com 2,9 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), o movimento de contentores também sofreu uma redução entre janeiro e novembro de 2025, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, concretamente -3,4%, ou seja, de -102 mil TEU, acentuando ligeiramente a queda comparativamente com o acumulado até ao mês anterior (-2,4%), para a qual contribuiu a redução de -14,8% (-37 mil TEU) observada no mês de novembro, que registou um movimento de 213 mil TEU (ver Quadro 1).

Mais especificamente, constatou-se uma evolução negativa nos mercados dos contentores dos portos de Sines (-102 mil TEU; -5,8%), de Aveiro, sem movimentação de contentores (-12 mil TEU; -99,9%), e da Figueira da Foz (-6 mil TEU; -32,9%), parcialmente contrariada pelo crescimento deste tráfego verificado nos portos de Lisboa (+16 mil TEU;

+3,8%), de Setúbal (+1 mil TEU; +0,8%) e de Leixões (+1 mil TEU; +0,1%).

As 713 escalas de navios em novembro representam uma quebra (-11,9%), agravando o desempenho acumulado negativo para -2,4%, com base em 8 684 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas das infraestruturas portuárias de Faro, de Sines, de Setúbal e de Leixões, a que se juntaram também Lisboa e Figueira da Foz, apresentando apenas uma evolução favorável os portos de Viana do Castelo, de Portimão e de Aveiro (ver Quadro 1).

De forma sintética, serão de sublinhar 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) (+290 mil toneladas; +26,4%) em Leixões e dos Produtos Agrícolas (+274 mil toneladas; +30,5%) no porto de Aveiro; e
- A redução dos Produtos Petrolíferos (-3,7 milhões de toneladas; -31,2%), do Petróleo

Bruto (-1,7 milhões de toneladas; -17,3%) e da Carga Contentorizada (-1,5 milhões de toneladas; -7%) no porto de Sines, e da Carga Fracionada (-364 mil toneladas; -27,3%) 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 novembro de 2025, foram desembarcadas 45,7 milhões de toneladas, que representaram 59,8% do tráfego total, traduzindo numa quebra de movimentação de -9,1% (-4,6 milhões de toneladas) relativamente ao período homólogo de 2024, e embarcadas 30,7 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -7,7% (-2,5 milhões de toneladas).

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e novembro 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 -8,5%, quando o decréscimo do homólogo espanhol se limitou a -0,3%.

No âmbito específico do movimento de contentores, também se observou um desempenho melhor do sistema portuário espanhol, que incrementou, em +3,1%, a movimentação relativamente ao período homólogo do ano anterior, comparativamente com a redução de -3,4% constatada nos portos nacionais.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em novembro 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	25	303	0,4%	2,6%
Leixões	1.080	12.881	16,9%	-1,9%
Aveiro	372	5.353	7,0%	4,6%
Figueira da Foz	124	1.796	2,4%	-6,0%
Lisboa	1.009	10.488	13,7%	2,3%
Setúbal	529	5.726	7,5%	-5,0%
Sines	2.152	39.797	52,1%	-14,8%
Faro		2	0,0%	-91,6%
Total	5.290	76.347	100,0%	-8,5%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-3,8%	-7,6%	-6,2%	9,1%	-20,6%
Acumulado	5,0%	-0,1%	-3,2%	9,3%	-8,5%

Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	55,4	658,0	22,6%	0,1%
Aveiro		0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	0,4	11,2	0,4%	-32,9%
Lisboa	39,3	440,1	15,1%	3,8%
Setúbal	14,3	144,8	5,0%	0,8%
Sines	103,2	1.657,8	56,9%	-5,8%
Total	212,6	2.912,0	100,0%	-3,4%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	0,3%	-22,5%	7,8%	14,4%	-14,8%
Acumulado	11,2%	-3,8%	-0,8%	10,5%	-3,4%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	21	229	2,6%	28,7%
Leixões	163	2.095	24,1%	-2,5%
Aveiro	80	893	10,3%	1,5%
Figueira da Foz	27	400	4,6%	-0,5%
Lisboa	177	2.036	23,4%	-1,7%
Setúbal	123	1.422	16,4%	-3,0%
Sines	115	1.533	17,7%	-8,8%
Faro	1	6	0,1%	-40,0%
Portimão	6	70	0,8%	22,8%
Total	713	8.684	100,0%	-2,4%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-10,9%	-2,4%	-0,5%	10,5%	-11,9%
Acumulado	0,7%	0,9%	3,0%	-2,1%	-2,4%



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 novembro 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, entre janeiro e novembro de 2025, com um total de 76,3 milhões de toneladas, manteve a continuidade de quebra, atualmente em -8,5%, com um contributo negativo do mês de novembro, de -20,6%, associado a uma movimentação de 5,3 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

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

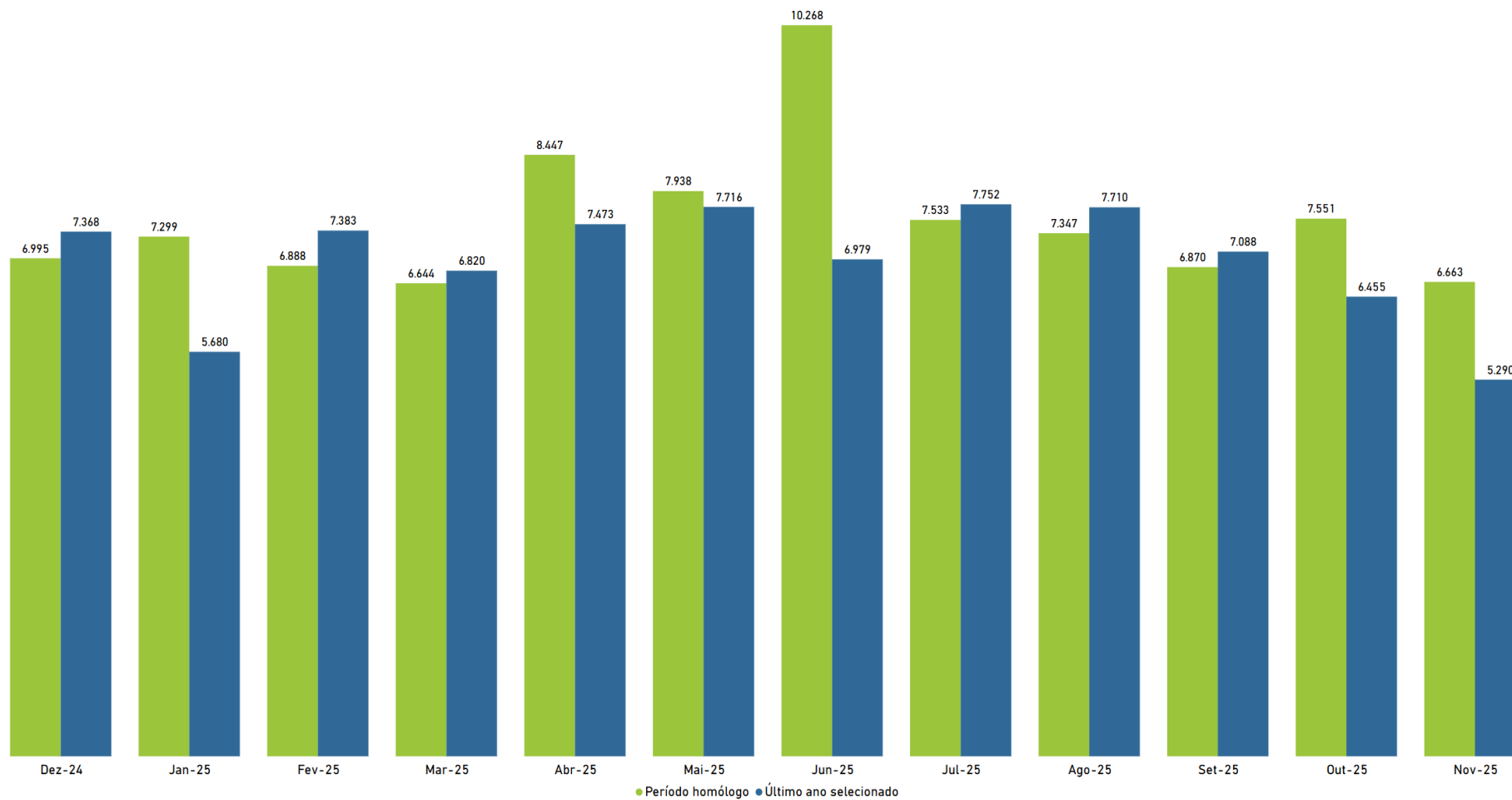
Carga movimentada (10³ t)

Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	25	303	0,4%	2,6%
Leixões	1.080	12.881	16,9%	-1,9%
Aveiro	372	5.353	7,0%	4,6%
Figueira da Foz	124	1.796	2,4%	-6,0%
Lisboa	1.009	10.488	13,7%	2,3%
Setúbal	529	5.726	7,5%	-5,0%
Sines	2.152	39.797	52,1%	-14,8%
Faro		2	0,0%	-91,6%
Total	5.290	76.347	100,0%	-8,5%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-3,8%	-7,6%	-6,2%	9,1%	-20,6%
Acumulado	5,0%	-0,1%	-3,2%	9,3%	-8,5%

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



Nestes 11 meses, o comércio marítimo mundial foi marcado por um crescimento muito modesto, com o transporte marítimo continuando a suportar mais de 80% do comércio global, mas enfrentando pressões que reduzem a dinâmica clássica de crescimento observado em décadas anteriores, resultantes de tensões geopolíticas e comerciais, com novas tarifas e políticas protecionistas, que influenciam decisões de frete, reconfiguração de rotas e alianças, criando volatilidade nos fluxos e nos custos logísticos.

A estes fatores, que também induziram tarifas de frete bastante voláteis, combinando picos em alguns segmentos e quebras noutros, juntaram-se alterações da cadeia de valor, com o surgimento de novos *hubs* logísticos, alterações nas alianças entre operadores marítimos e investimento em infraestruturas portuárias, modificando fluxos tradicionais e introduzindo maior complexidade na gestão das cadeias de abastecimento.

Igualmente, sublinha-se a transição ecológica e tecnológica em curso, em particular da digitalização nos portos, utilização de combustíveis alternativos verdes e uma maior exigência em termos de requisitos ambientais, tornando a descarbonização e a modernização tecnológica num *driver* estrutural para a competitividade e orientação dos investimentos.

Neste contexto, os portos do Norte da Europa têm enfrentado situações de congestionamento, induzindo tempos de espera incrementados, refletindo uma pressão logística endémica, observando-se igualmente

desempenhos desiguais por portos num contexto europeu, com algumas infraestruturas portuárias a registarem aumentos ou manutenção de tráfego e outros a sofrerem quebras de movimentação, denotando-se, ainda, alguma resiliência dos portos espanhóis.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nacional entre janeiro e novembro dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma ligeira tendência de decréscimo (-0,8%), influenciada pelas quebras médias de tráfego nos portos de Faro, de -52,6%, de Viana do Castelo, de -3,5%, de Leixões, e de Sines, ambos de -2%, e de Setúbal, de -1%, as quais foram parcialmente compensadas pelos crescimentos observados em Lisboa (+5,3%), Figueira da Foz (+2,1%) e Aveiro (+0,9%) (ver Quadro 3).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	349	409	283	295	303	0,4 %	328	-3,5 %
+ Leixões	13.986	13.797	13.508	13.129	12.881	16,9 %	13.460	-2,0 %
+ Aveiro	5.164	5.388	5.098	5.120	5.353	7,0 %	5.225	0,9 %
+ Figueira da Foz	1.654	2.036	1.852	1.911	1.796	2,4 %	1.850	2,1 %
+ Lisboa	8.547	9.735	10.435	10.255	10.488	13,7 %	9.892	5,3 %
+ Setúbal	5.965	5.637	5.779	6.026	5.726	7,5 %	5.826	-1,0 %
+ Sines	43.206	41.795	39.327	46.684	39.797	52,1 %	42.162	-2,0 %
+ Faro	46	63	78	27	2	0,0 %	43	-52,6 %
Total	78.916	78.859	76.360	83.447	76.347	100,0 %	78.786	-0,8 %

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 novembro do corrente ano:

- **Sines**, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e detendo quota maioritária (52,1%), movimentou 39,8 milhões de toneladas, representando um decréscimo significativo de tráfego (-6,9 milhões de toneladas; -14,8%).

A contração de movimentação resulta da convergência de fatores externos incontornáveis, que condicionam de forma significativa a eficiência logística e operacional, designadamente, no contexto do peso determinante do *transshipment* de contentores, onde este porto posiciona-se como um *hub* logístico à escala internacional, num momento marcado por reconfigurações de rotas, ajustamentos de serviços e crescente competição entre *hubs*. No caso dos granéis líquidos, que é um pilar histórico de Sines, assinala-se também a grande sensibilidade a fatores externos, em particular à volatilidade dos mercados energéticos e às transições em curso no setor;

- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 12,9 milhões de toneladas, configurando uma redução do tráfego, de -1,9% (-248 mil toneladas), comparado como período homólogo do ano anterior;

- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 10,5 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +2,3% (+233 mil toneladas).

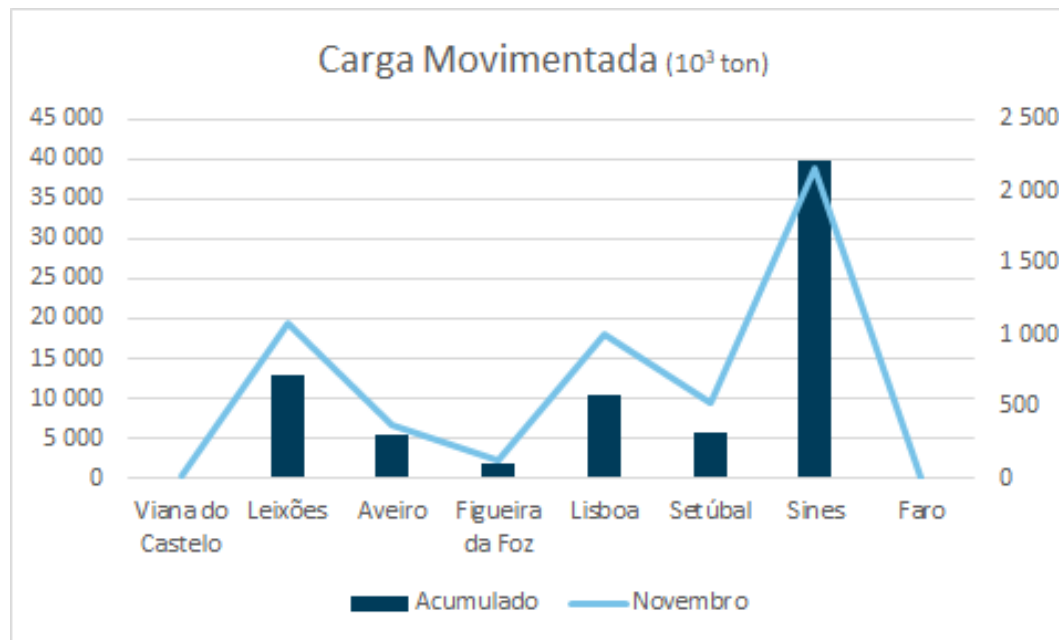
Em termos acumulados, assinalam-se os crescimentos das cargas contentorizada e fracionada, bem como dos produtos agrícolas e de outros granéis sólidos, a par de uma redução dos granéis líquidos, contudo, observando-se nesta última categoria um acentuado movimento no mês de novembro, atenuando a quebra acumulada anterior. É, 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, consequentemente, das aquisições efetuadas, realizada 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 5,7 milhões de toneladas, registou uma quebra de -5% (-300 mil toneladas), em consequência de reduções na carga geral e granéis sólidos, e um incremento nos granéis líquidos.

Apesar deste indicador acumulado desfavorável, observou-se especificamente em novembro de 2025, uma evolução expressivamente favorável em relação ao mês homólogo do ano anterior, resultante, designadamente, do aumento de movimentação de sucata, bem como de veículos militares destinados à Polónia;

- **Aveiro**, manuseando 5,4 milhões de toneladas, cresceu +4,6% (+234 mil toneladas);
- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 1,8 milhões de toneladas de carga, registou uma quebra de -6% (-114 mil toneladas);
- **Viana do Castelo**, com um movimento de 303 mil toneladas, manteve o seu desempenho positivo (+8 mil toneladas; +2,6%);
- **Faro**, apenas com 2 mil toneladas, apresenta uma quebra acentuada na movimentação de mercadorias, resultando num decréscimo acumulado de -91,6% (-25 mil toneladas).

Gráfico 2 – Carga movimentada (10^3 ton) por porto em novembro e acumulado de 2025



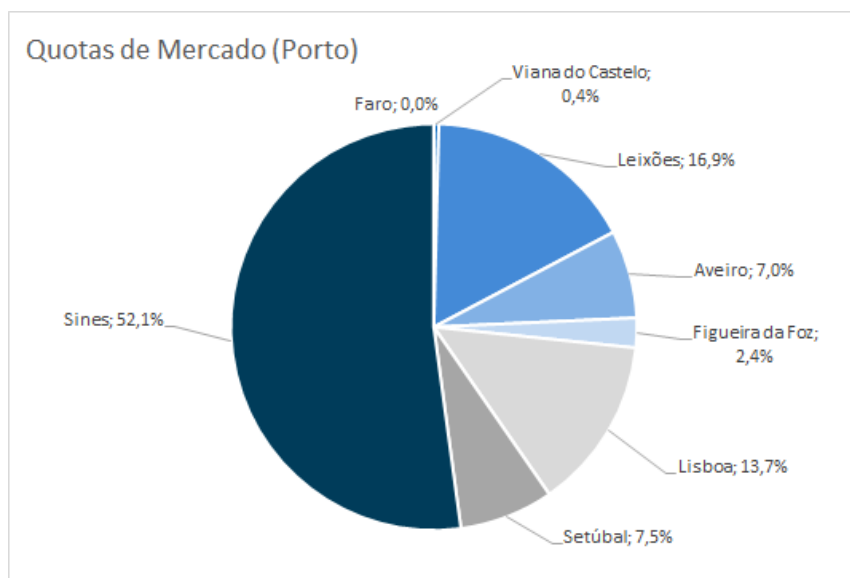
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em novembro e acumulado de 2025

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	25	0,5%	-5 ●	-17,4%	303	0,4%	8 ●	2,6%
⊕ Leixões	1.080	20,4%	-156 ●	-12,6%	12.881	16,9%	-248 ▼	-1,9%
⊕ Aveiro	372	7,0%	-98 ●	-20,9%	5.353	7,0%	234 ●	4,6%
⊕ Figueira da Foz	124	2,4%	-42 ●	-25,1%	1.796	2,4%	-114 ●	-6,0%
⊕ Lisboa	1.009	19,1%	111 ●	12,4%	10.488	13,7%	233 ●	2,3%
⊕ Setúbal	529	10,0%	59 ●	12,5%	5.726	7,5%	-300 ▼	-5,0%
⊕ Sines	2.152	40,7%	-1.242 ▼	-36,6%	39.797	52,1%	-6.887 ▼	-14,8%
⊕ Faro					2	0,0%	-25 ●	-91,6%
Total	5.290	100,0%	-1.373 ▼	-20,6%	76.347	100,0%	-7.101 ▼	-8,5%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 52,1%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,9%); Lisboa (13,7%); Setúbal (7,5%); 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 (42,8%), os Produtos Petrolíferos (15,4%) e o Petróleo Bruto (10,4%), que representam no seu conjunto 68,5% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, entre janeiro e novembro de 2025, todas registaram variações homólogas negativas de, respetivamente, -4,6% (-1,6 milhões de toneladas), -23,5% (-3,6 milhões de toneladas) e -17,3% (-1,7 milhões de toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

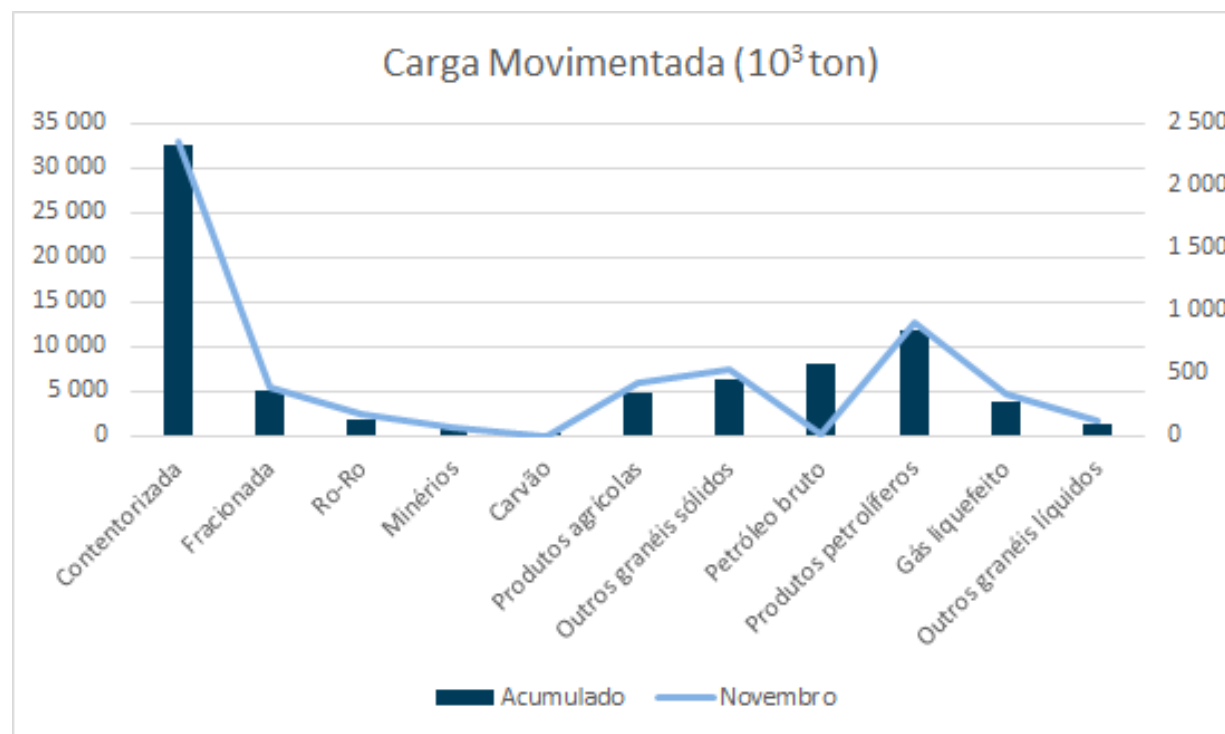
Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,3%), da Carga Fracionada (6,4%), dos Produtos Agrícolas (6,2%) e do Gás Liquefeito (5%), registando-se um crescimento de +4,5% nos Produtos Agrícolas (+203 mil toneladas) e quebras de -7,2% na Carga Fracionada (-383 mil toneladas), de -2% nos Outros Granéis Sólidos (-128 mil toneladas) e de -0,6% no Gás Liquefeito (-23 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 +21,2% (+334 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se uma quebra de -2% (-20 mil toneladas);

- O Carvão viu o seu movimento reduzir-se em -41% (-110 mil toneladas);
e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram uma quebra de -11% (-150 mil toneladas)

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



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em novembro 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	2.912	55,0%	-513 ▼	-15,0%	39.471	51,7%	-1.605 ▼	-3,9%
 Contentorizada	2.351	44,4%	-442 ▼	-15,8%	32.639	42,8%	-1.557 ▼	-4,6%
 Fracionada	391	7,4%	-66 ●	-14,4%	4.919	6,4%	-383 ▼	-7,2%
 Ro-Ro	170	3,2%	-5 ●	-2,9%	1.914	2,5%	334 ●	21,2%
 Granéis sólidos	1.016	19,2%	76 ●	8,1%	12.177	15,9%	-55 ●	-0,4%
 Minérios	70	1,3%	9 ●	15,3%	955	1,3%	-20 ●	-2,0%
 Carvão			-42 ●	-100,0%	158	0,2%	-110 ●	-41,0%
 Produtos agrícolas	420	7,9%	114 ●	37,0%	4.752	6,2%	203 ●	4,5%
 Outros granéis sólidos	525	9,9%	-4 ●	-0,8%	6.311	8,3%	-128 ●	-2,0%
 Granéis líquidos	1.362	25,8%	-936 ▼	-40,7%	24.699	32,4%	-5.440 ▼	-18,1%
 Petróleo bruto	10	0,2%	-829 ▼	-98,8%	7.955	10,4%	-1.664 ▼	-17,3%
 Produtos petrolíferos	900	17,0%	-48 ●	-5,1%	11.723	15,4%	-3.604 ▼	-23,5%
 Gás liquefeito	336	6,3%	-5 ●	-1,4%	3.815	5,0%	-23 ●	-0,6%
 Outros granéis líquidos	116	2,2%	-54 ●	-31,7%	1.206	1,6%	-150 ●	-11,0%
Total	5.290	100,0%	-1.373 ▼	-20,6%	76.347	100,0%	-7.101 ▼	-8,5%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

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

- A categoria da Carga Geral totalizou 39,5 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -3,9% (-1,6 milhões de toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -4,6% (-1,6 milhões de toneladas), para um total de 32,6 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-1,5 milhões de toneladas; -7%), mas também, em menor expressão, nos portos de Aveiro, sem movimento de carga contentorizada (-98 mil toneladas; -99,9%), da Figueira da Foz (-39 mil toneladas; -34,1%), de Setúbal (-23 mil toneladas; -1,6%) e de Leixões (-5 mil toneladas; -0,1%), pese embora nestes últimos dois portos a quantidade de contentores manuseada tenha crescido. Apenas se registou um crescimento da carga transportada em contentores no porto de Lisboa (+103 mil toneladas; +2,2%).

A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -7,2% (-383 mil toneladas), para um movimento de 4,9 milhões de toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos de Leixões (-364 mil toneladas; -27,3%), de Setúbal (-131 mil toneladas; -11,6%), de Sines (-9 mil toneladas; -47,3%) e de Faro (-3 mil toneladas; -56,3%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos em Aveiro (+52 mil toneladas; +3,4%), Lisboa (+46 mil toneladas; +19,3%) e Figueira da Foz

(+26 mil toneladas; +2,9%), tendo Viana do Castelo observado um nível de movimentação similar ao do período homólogo do ano anterior.

O tráfego Ro-Ro prosseguiu a sua evolução favorável, presentemente em +21,2% (+334 mil toneladas), totalizando 1,9 milhões de toneladas, tendo por base os crescimentos verificados nos portos de Leixões (+290 mil toneladas; +26,4%), de Setúbal (+37 mil toneladas; +8,5%) e de Sines (+9 mil toneladas; +47,6%), apenas se observando uma redução deste tráfego em Lisboa (-2 mil toneladas; -5,7%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 12,2 milhões de toneladas, verificaram uma redução global de -0,4% relativamente ao período homólogo de 2024 (-55 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 6,3 milhões de toneladas, reduziu-se em -2% (-128 mil toneladas), derivada das quebras nos portos da Figueira da Foz (-116 mil toneladas; -12,8%), de Aveiro (-70 mil toneladas; -6,4%), de Setúbal (-65 mil toneladas; -3,2%) e de Faro (-22 mil toneladas; -100%), parcialmente mitigadas pelos crescimentos em Lisboa (+87 mil toneladas; +7,5%), Sines (+52 mil toneladas; +22,2%), Viana do Castelo (+3 mil toneladas; +3,9%) e Leixões (+3 mil toneladas; +0,3%).

O movimento de Carvão, cifrado em 158 mil toneladas, verificou uma quebra de -41% (-110 mil toneladas), devido à redução no porto de

Setúbal (-126 mil toneladas; -46,8%), parcialmente atenuada pela evolução favorável em Sines (+16 mil toneladas).

Os Minérios, com um movimento de 955 mil toneladas, caíram -2% (-20 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 (+60 mil toneladas; +13,4%), Setúbal (+53 mil toneladas; +14%) e Viana do Castelo (+11 mil toneladas).

Nesta categoria apenas se verificou um crescimento nos Produtos Agrícolas (+203 mil toneladas; +4,5%), onde se movimentaram 4,8 milhões de toneladas, com suporte nos incrementos verificados nos portos de Aveiro (+274 mil toneladas; +30,5%), de Lisboa (+65 mil toneladas; +2,2%) e da Figueira da Foz (+19 mil toneladas; +329,3%), atenuados pelos decréscimos em Setúbal (-78 mil toneladas; -100%), Leixões (-57 mil toneladas; -9,2%), Viana do Castelo (-15 mil toneladas; -70,9%) e Sines (-4 mil toneladas; -100%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 24,7 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -18,1% (-5,4 milhões de toneladas), a maior redução provém dos Produtos Petrolíferos, que observaram um decréscimo de -23,5% (-3,6 milhões de toneladas), para 11,7 milhões de toneladas, essencialmente com a redução significativa observada no porto de Sines (-3,7 milhões de toneladas; -31,2%). Juntou-se também a esta quebra de movimentação, apesar de numa expressão muito inferior, o porto de

Leixões (-193 mil toneladas; -9,7%), tendo sido registados incrementos neste segmento de mercado nos portos de Aveiro (+198 mil toneladas; +35,3%), de Lisboa (+18 mil toneladas; +1,8%), de Setúbal (+13 mil toneladas; +15%) e de Viana do Castelo (+12 mil toneladas; +62,6%).

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

- ✓ Do Petróleo Bruto, que movimentou 8 milhões de toneladas (-1,7 milhões de toneladas; -17,3%), com origem na redução correspondente no porto de Sines;
- ✓ Do Gás Liquefeito, representando um movimento de 3,8 milhões de toneladas, com uma quebra de -0,6% (-23 mil toneladas), em consequência das reduções observadas nos portos de Sines (-18 mil toneladas; -0,5%), de Aveiro (-18 mil toneladas; -10,9%) e de Lisboa (-4 mil toneladas; -22,6%), ocorrendo uma evolução favorável apenas em Leixões (+18 mil toneladas; +15,9%);
- ✓ Dos Outros Granéis Líquidos, onde se movimentaram 1,2 milhões de toneladas (-150 mil toneladas; -11%), devido às reduções verificadas em Aveiro (-104 mil toneladas; -13,8%), Lisboa (-80 mil toneladas; -25,6%), Viana do Castelo (-4 mil toneladas; -100%) e Figueira da Foz (-4 mil toneladas; -30,4%), apenas parcialmente atenuadas pelo crescimento nos portos de Sines (+23 mil toneladas; +28,6%) e de Setúbal (+20 mil toneladas; +11,3%),

tendo Leixões registado um movimento semelhante ao do período homólogo do ano anterior.

Por Tipologia de Carga e Porto

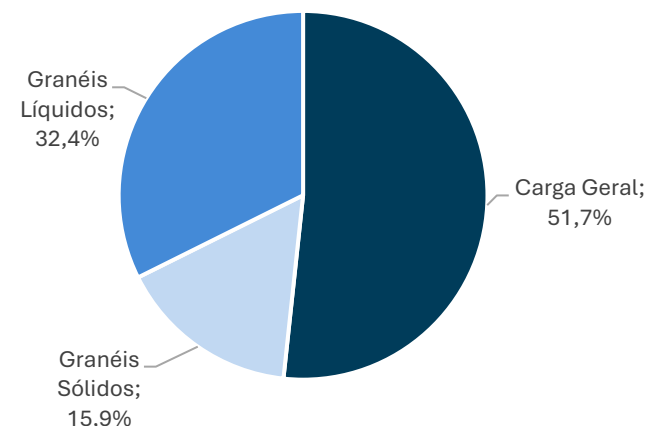
A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 51,7% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,9% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 32,4% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

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	164	0,4%	109	0,9%	30	0,1%	303	0,4%
Leixões	8 938	22,6%	2 000	16,4%	1 943	7,9%	12 881	16,9%
Aveiro	1 591	4,0%	2 200	18,1%	1 562	6,3%	5 353	7,0%
Figueira da Foz	972	2,5%	815	6,7%	9	0,0%	1 796	2,4%
Lisboa	5 011	12,7%	4 233	34,8%	1 244	5,0%	10 488	13,7%
Setúbal	2 912	7,4%	2 519	20,7%	295	1,2%	5 726	7,5%
Sines	19 881	50,4%	300	2,5%	19 616	79,4%	39 797	52,1%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	39 471	51,7% 100,0%	12 177	15,9% 100,0%	24 699	32,4% 100,0%	76 347	100,0%

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

Quotas de Mercado (Carga)



Considerando cada mercado como o binómio porto - tipo de carga, observaram-se crescimentos em 28 mercados, no valor global de +1,5 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 32 mercados, representando -8,6 milhões de toneladas, originando uma quebra do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período homólogo de 2024, de -7,1 milhões de toneladas, ou seja, -8,5%, 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	164	0,2%	8 938	-0,9%	1 591	-2,8%	972	-1,3%	5 011	3,0%	2 912	-3,9%	19 881	-7,0%	2		39 471	-3,9%
Contentorizada	0	-68,0%	6 580	-0,1%	0	-99,9%	75	-34,1%	4 697	2,2%	1 444	-1,6%	19 843	-7,0%			32 639	-4,6%
Fracionada	164	0,2%	970	-27,3%	1 591	3,4%	897	2,9%	287	19,3%	997	-11,6%	10	-47,3%	2	-56,3%	4 919	-7,2%
Ro-Ro	0	0,7%	1 388	26,4%					27	-5,7%	471	8,5%	29	47,6%			1 914	21,2%
Granéis sólidos	109	-0,7%	2 000	0,3%	2 200	10,2%	815	-10,7%	4 233	3,7%	2 519	-7,9%	300	-21,2%	0	-100,0%	12 177	-0,4%
Minérios	11		513	13,4%							431	14,0%		-100,0%			955	-2,0%
Carvão											143	-46,8%	16				158	-41,0%
Produtos agrícolas	6	-70,9%	564	-9,2%	1 171	30,5%	24	329,3%	2 987	2,2%		-100,0%		-100,0%			4 752	4,5%
Outros granéis sólidos	92	3,9%	923	0,3%	1 030	-6,4%	791	-12,8%	1 246	7,5%	1 945	-3,2%	284	22,2%		-100,0%	6 311	-2,0%
Granéis líquidos	30	36,4%	1 943	-8,2%	1 562	5,1%	9	-30,4%	1 244	-5,1%	295	12,6%	19 616	-21,3%	0		24 699	-18,1%
Petróleo bruto			1										7 954	-17,3%			7 955	-17,3%
Produtos petrolíferos	30	62,6%	1 797	-9,7%	760	35,3%			997	1,8%	102	15,0%	8 036	-31,2%			11 723	-23,5%
Gás liquefeito			130	15,9%	150	-10,9%			14	-22,6%			3 521	-0,5%			3 815	-0,6%
Outros granéis líquidos		-100,0%	14	-0,5%	652	-13,8%	9	-30,4%	233	-25,6%	193	11,3%	104	28,6%			1 206	-11,0%
Total Geral	303	2,6%	12 881	-1,9%	5 353	4,6%	1 796	-6,0%	10 488	2,3%	5 726	-5,0%	39 797	-14,8%	2	-91,6%	76 347	-8,5%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (42,8%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -4,6% em relação aos primeiros 11 meses do ano anterior, e onde se constatarem quebras de tráfego nos mercados de Sines, de Aveiro (com movimentação nula), da Figueira da Foz, de Setúbal e de Leixões, e crescimento apenas em Lisboa.

A Carga Fracionada, que representa 6,4% do movimento do sistema portuário, foi manuseada em todos os portos, tendo observado uma redução global de -7,2%, 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, Lisboa e Figueira da Foz.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,5%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde cresceu +26,4%, suportando uma evolução positiva global de +21,2%, 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 1,3% 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 -2%.

O Carvão, que representa apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, registou uma diminuição de -41%, com base na quebra observada no porto de Setúbal, apenas parcialmente mitigada pela evolução favorável em Sines.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,2% do tráfego total, cresceram nos portos de Aveiro, de Lisboa e da Figueira da Foz, observando um comportamento inverso em Setúbal, Leixões, Viana do Castelo e Sines, suportando um saldo global de movimentação de +4,5%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,3% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra de -2%, devido às reduções constatadas nos portos da Figueira da Foz, de Aveiro, de Setúbal e de Faro, atenuadas pelos aumentos de movimentação nos portos de Lisboa, de Sines, de Viana do Castelo e de Leixões.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 10,4% do movimento total, registou uma quebra de -17,3%, tendo por base a redução correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,4% do movimento de carga no sistema portuário, observaram um decréscimo de -23,5%, devido à

grande redução verificada em Sines (-31,2%), apoiada, numa expressão reduzida, no mercado associado ao porto de Leixões, tendo-se, por sua vez, registado incrementos, mas também de pequena expressão, nos portos de Aveiro, de Lisboa, de Setúbal e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma quebra de -0,6%, 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 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma quebra de -11%, com origem na redução deste mercado ocorrida nos portos de Aveiro, de Lisboa, de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, apenas parcialmente contrariada pelos crescimentos observados em Sines e Setúbal.

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

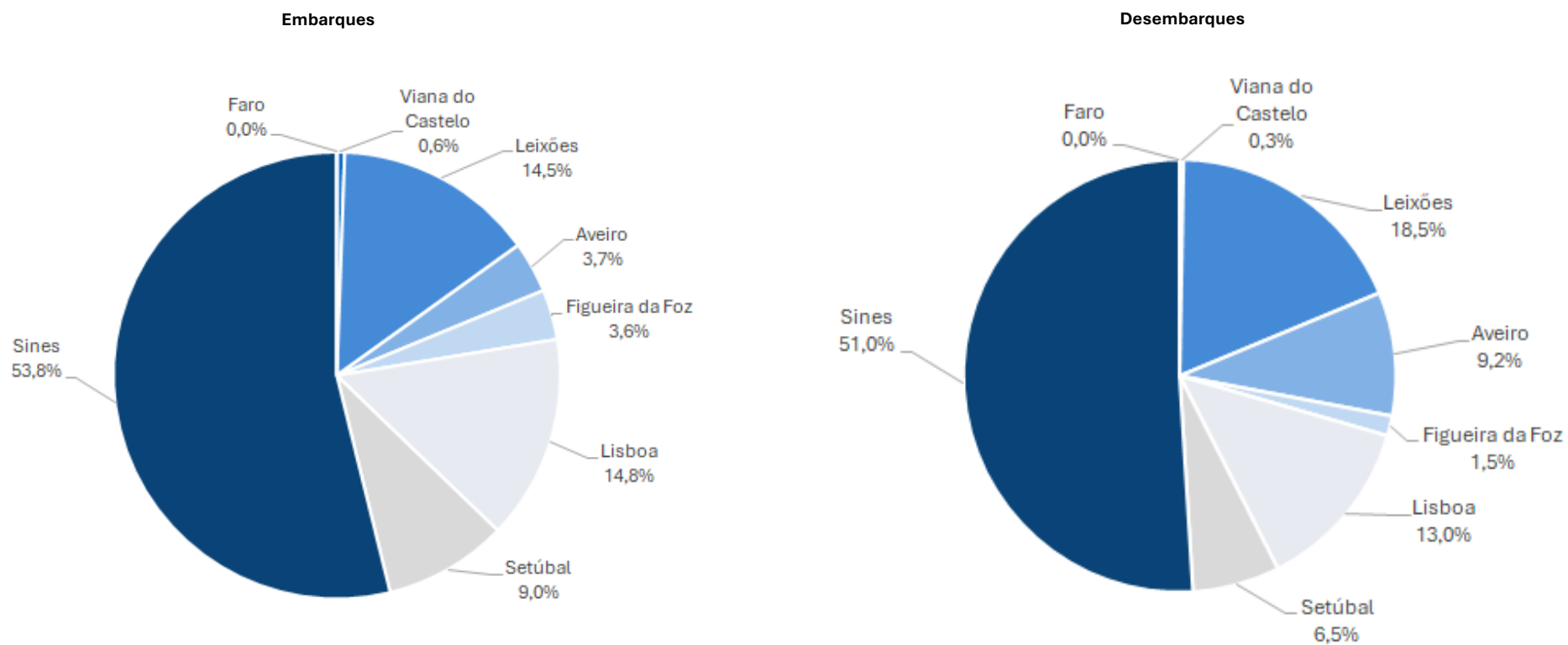
Fluxos de Embarque e Desembarque

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 novembro de 2025, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 59,8% do movimento portuário e registou um total de 45,7 milhões de toneladas, representando uma quebra de -9,1% (-4,6 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 30,7 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -7,7% (-2,5 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-Nov / 2025		Quota		Variação			
	(10 ³ ton)		(%)		Embarque		Desembarque	
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	175	128	57,6%	42,4%	2	0,9%	6	4,9%
Leixões	4 457	8 424	34,6%	65,4%	-263	-5,6%	16	0,2%
Aveiro	1 134	4 220	21,2%	78,8%	-64	-5,3%	297	7,6%
Figueira da Foz	1 112	684	61,9%	38,1%	-108	-8,9%	-6	-0,9%
Lisboa	4 540	5 948	43,3%	56,7%	47	1,0%	186	3,2%
Setúbal	2 750	2 976	48,0%	52,0%	-148	-5,1%	-152	-4,8%
Sines	16 524	23 273	41,5%	58,5%	-1 986	-10,7%	-4 901	-17,4%
Faro	2				-25	-91,6%		
Total Geral	30 694	45 653	40,2%	59,8%	-2 547	-7,7%	-4 554	-9,1%

2.2 Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 42,8%, 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 novembro de 2025 um movimento de 2,9 milhões de TEU, decrescendo -3,4% (-102 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2024, acentuando ligeiramente a queda comparativamente com o acumulado até ao mês anterior (-2,4%), para a qual contribuiu a redução de -14,8% (-37 mil TEU) observada no mês de novembro, que registou um movimento de 213 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Quadro 9 – Contentores movimentados em novembro e acumulado de 2025

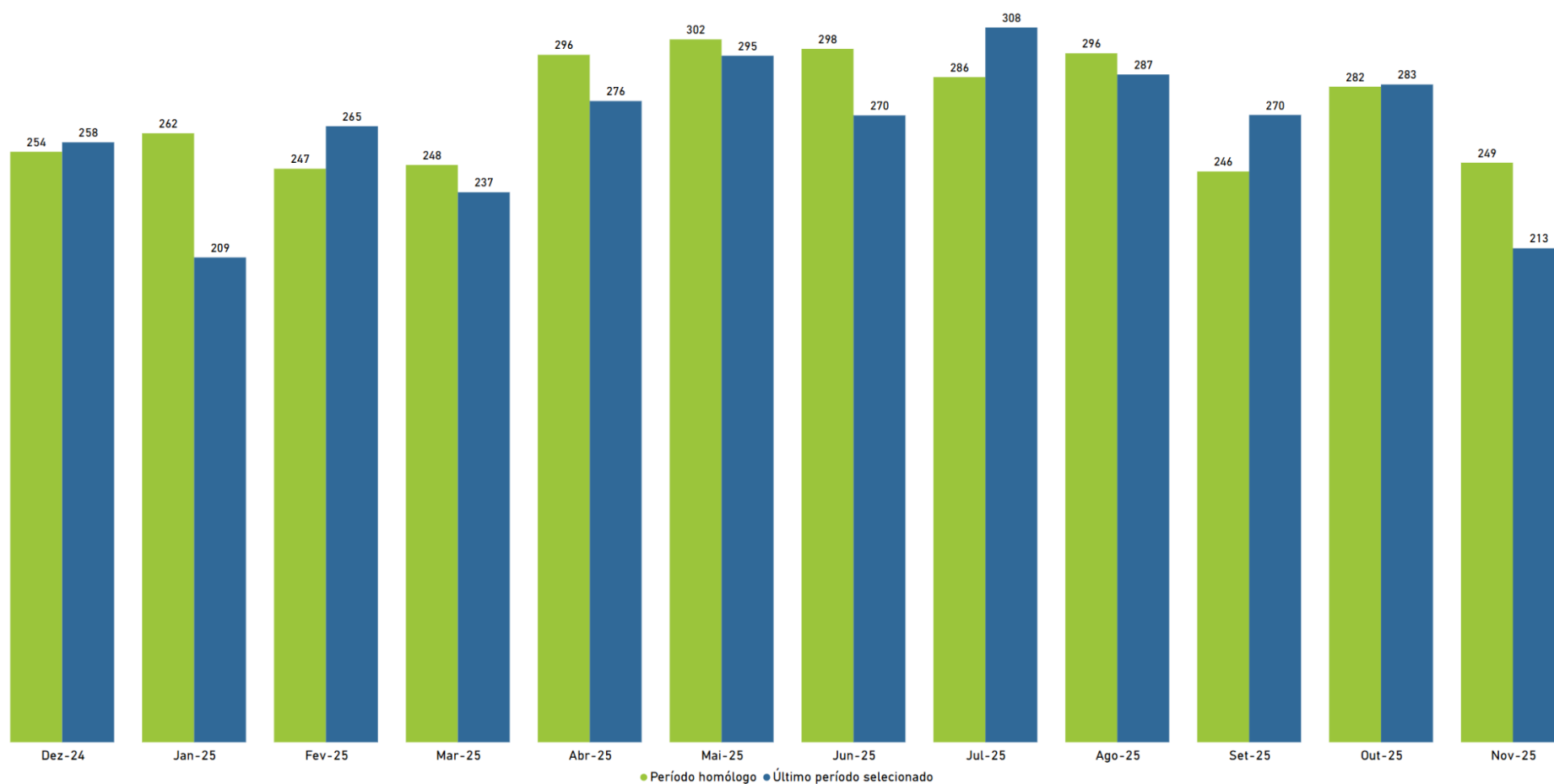
Contentores movimentados (10³ TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Leixões	55,4	658,0	22,6%	0,1%
Aveiro		0,0	0,0%	-99,9%
Figueira da Foz	0,4	11,2	0,4%	-32,9%
Lisboa	39,3	440,1	15,1%	3,8%
Setúbal	14,3	144,8	5,0%	0,8%
Sines	103,2	1.657,8	56,9%	-5,8%
Total	212,6	2.912,0	100,0%	-3,4%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	0,3%	-22,5%	7,8%	14,4%	-14,8%
Acumulado	11,2%	-3,8%	-0,8%	10,5%	-3,4%

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



A quebra no tráfego de contentores foi primordialmente influenciada pela evolução negativa (-102 mil TEU; -5,8%) observada no porto de Sines que, movimentando 1,7 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (56,9%) 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 (-6 mil TEU; -32,9%).

Em contraponto, observaram-se os registos positivos no porto de Leixões, que manuseou 658 mil TEU (+1 mil TEU; +0,1%), no porto de Lisboa, com um movimento de 440 mil TEU (+16 mil TEU; +3,8%) e no porto de Setúbal, que movimentou 145 mil TEU (+1 mil TEU; +0,8%), apesar das quantidades de mercadorias movimentadas neste modo de acondicionamento em Leixões e Setúbal ainda se saldarem negativas.

Se analisarmos os períodos de janeiro a novembro 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 (+0,5%), resultando da evolução média expressiva no porto de Lisboa (+7,2%), bem como, em sentido oposto, das tendências negativas dos portos da Figueira da Foz (-13,1%), de Setúbal (-2,4%), de Sines (-0,4%) e de Leixões (-0,1%) (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 novembro de 2025 com o *hinterland* (1,6 milhões de TEU), que apresentou uma proporção geral de 55,7%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37,1%, a que se seguiram os portos de Sines, com 27,4%, e de Lisboa, com 26,2%, depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal, com 8,6%, 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 26,8%, 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* (1,3 milhões de TEU), que correspondeu a 44,3% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 73,2%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, de Setúbal e

de Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,7%, 3,6% e 3,4%.

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 novembro, no período 2020-2025

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (%) do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Leixões	660,2	662,5	644,6	657,5	658,0	22,6%	656,6	-0,1%
Aveiro	0,0	0,1	15,7	12,1	0,0	0,0%	5,6	96,8%
Figueira da Foz	19,7	19,7	16,8	16,8	11,2	0,4%	16,8	-13,1%
Lisboa	333,4	361,2	379,6	424,0	440,1	15,1%	387,6	7,2%
Setúbal	159,5	152,7	144,1	143,7	144,8	5,0%	148,9	-2,4%
Sines	1.684,7	1.552,2	1.525,9	1.759,8	1.657,8	56,9%	1.636,1	-0,4%
Total	2.857,6	2.748,3	2.726,7	3.013,8	2.912,0	100,0%	2.851,7	0,5%

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	601	91,3%	37,1%	-0,1%	57	8,7%	4,4%	1,9%	658
Aveiro	0		0,0%				0,0%		0
Figueira da Foz	11	100,0%	0,7%	-32,9%		0,0%	0,0%		11
Lisboa	425	96,6%	26,2%	2,1%	15	3,4%	1,2%	92,7%	440
Setúbal	140	96,4%	8,6%	4,3%	5	3,6%	0,4%	-47,1%	145
Sines	445	26,8%	27,4%	7,9%	1 213	73,2%	94,0%	-10,0%	1 658
Total Geral	1 622	55,7%	100,0%	1,8%	1 290	44,3%	100,0%	-9,2%	2 912

2.3 Movimento Geral de Navios

O número de escalas de navios em novembro observou uma quebra (-2,4%), com 713 escalas, agravando o desempenho acumulado negativo para -2,4%, com base em 8 684 escalas, mantendo-se a redução do número de escalas das infraestruturas portuárias de Faro, de Sines, de Setúbal e de Leixões, a que se juntaram também Lisboa e Figueira da Foz, apresentando apenas uma evolução favorável os portos de Viana do Castelo, de Portimão e de Aveiro (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

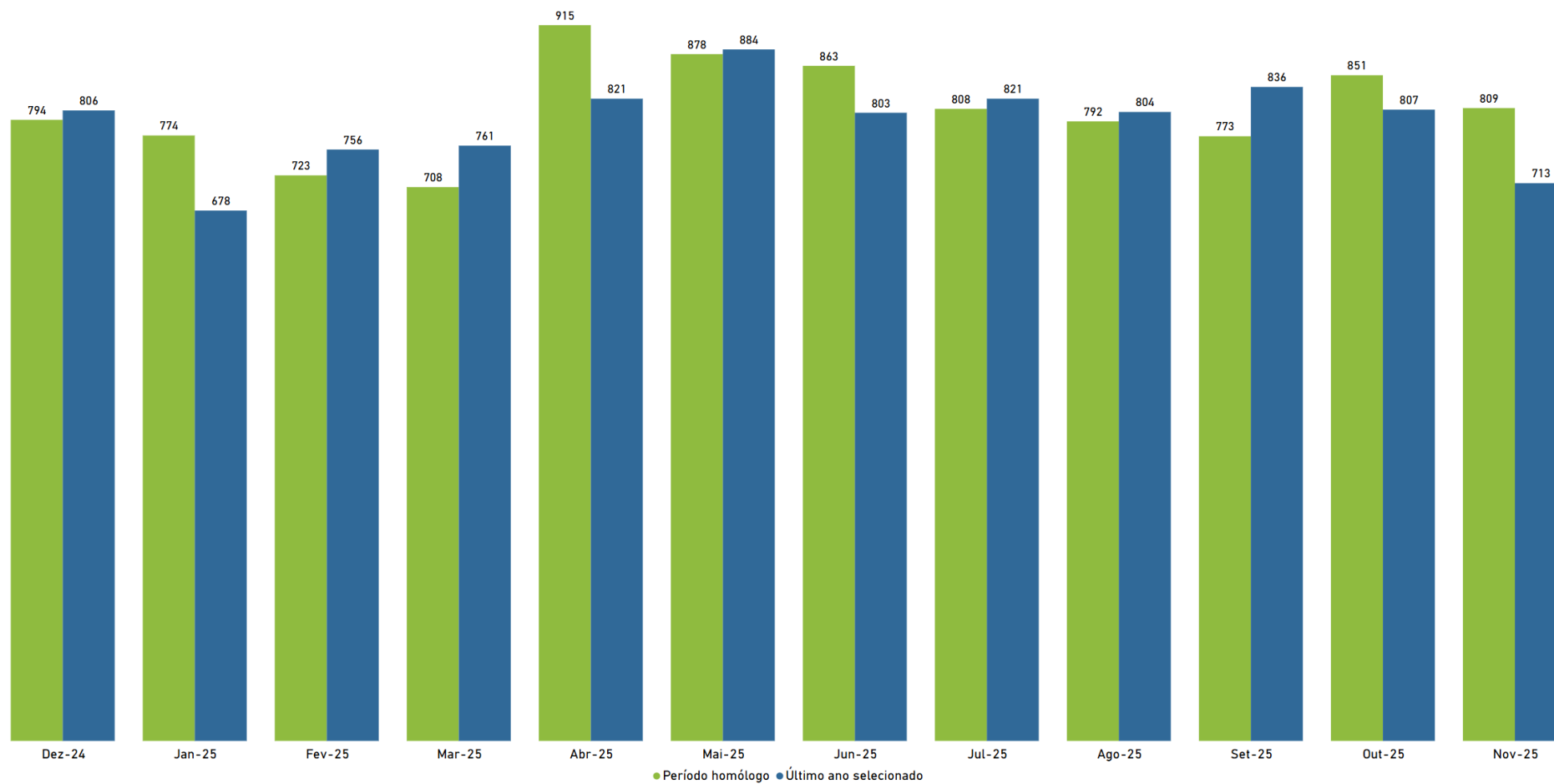
Quadro 12 – Escalas de navios em novembro e acumulado de 2025

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	21	229	2,6%	28,7%
Leixões	163	2.095	24,1%	-2,5%
Aveiro	80	893	10,3%	1,5%
Figueira da Foz	27	400	4,6%	-0,5%
Lisboa	177	2.036	23,4%	-1,7%
Setúbal	123	1.422	16,4%	-3,0%
Sines	115	1.533	17,7%	-8,8%
Faro	1	6	0,1%	-40,0%
Portimão	6	70	0,8%	22,8%
Total	713	8.684	100,0%	-2,4%

Variação homóloga

	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Mensal	-10,9%	-2,4%	-0,5%	10,5%	-11,9%
Acumulado	0,7%	0,9%	3,0%	-2,1%	-2,4%

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



Analisando os primeiros 11 meses dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência de redução muito ligeira do número de navios que escalam o sistema portuário (-0,2%), influenciada pelas quebras nos portos de Faro (-20,5%), de Sines (-3,9%), de Setúbal (-2,3%), de Aveiro (-2,1%), de Leixões (-1,7%) e de Viana do Castelo (-0,9%), contrariadas pelos crescimentos em Portimão (+32,1%), Lisboa (+7,7%) e Figueira da Foz (+1,1%) (ver Quadro 13).

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

Porto	2021	2022	2023	2024	2025	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	237	227	209	178	229	2,6 %	96	-0,9 %
Leixões	2.240	2.263	2.203	2.149	2.095	24,1 %	893	-1,7 %
Aveiro	973	774	943	880	893	10,3 %	397	-2,1 %
Figueira da Foz	383	426	403	402	400	4,6 %	158	1,1 %
Lisboa	1.516	1.875	2.051	2.072	2.036	23,4 %	884	7,7 %
Setúbal	1.563	1.393	1.485	1.466	1.422	16,4 %	616	-2,3 %
Sines	1.796	1.784	1.714	1.680	1.533	17,7 %	674	-3,9 %
Faro	15	16	23	10	6	0,1 %	6	-20,5 %
Portimão	23	63	55	57	70	0,8 %	20	32,1 %
Total	8.746	8.821	9.086	8.894	8.684	100,0 %	3.744	-0,2 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,1% e totalizando 2 095 escalas entre janeiro e novembro de 2025, o que representou um decréscimo de tráfego de -2,5% relativamente ao mesmo período de 2024, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 2 036 (-1,7%) e 1 533 (-8,8%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 23,4% e 17,7%.

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 -2,8%, ou seja, de maior expressão que no número de escalas (-2,4%, como referido), atingindo 190,5 milhões, e implicando uma redução da dimensão média de navio de -0,5% (ver Quadro 14).

36

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (39,4%), totalizando 75,1 milhões, e que observou uma contração de -9,6%.

Dadas a suas características, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 49 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, o incremento da AB no porto de Portimão, face a um crescimento menor 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 - Nov / 2025			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	229	1 127	4,9	2,6%	0,6%	28,7%	25,8%	-2,2%
Leixões	2 095	33 080	15,8	24,1%	17,4%	-2,5%	1,8%	4,4%
Aveiro	893	5 868	6,6	10,3%	3,1%	1,5%	-0,6%	-2,0%
Figueira da Foz	400	1 428	3,6	4,6%	0,7%	-0,5%	-2,1%	-1,6%
Lisboa	2 036	49 463	24,3	23,4%	26,0%	-1,7%	-1,4%	0,4%
Setúbal	1 422	23 200	16,3	16,4%	12,2%	-3,0%	8,9%	12,2%
Sines	1 533	75 058	49,0	17,7%	39,4%	-8,8%	-9,6%	-1,0%
Portimão	70	1 302	18,6	0,8%	0,7%	22,8%	64,8%	34,2%
Faro	6	13		0,1%	0,0%	-40,0%	-54,5%	-100,0%
Total Geral	8 684	190 539	21,9	100,0%	100,0%	-2,4%	-2,8%	-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 novembro de 2025, de -0,3%, 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 -8,5% (ver Quadro 15).

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

Sistema Portuário	Jan - Nov / 2025							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	39 471	-3,9%	12 177	-0,4%	24 699	-18,1%	76 347	-8,5%
Espanha	257 445	0,3%	75 171	-3,5%	164 615	0,3%	497 231	-0,3%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 497,2 milhões de toneladas, ou seja, 6,5 vezes mais que o sistema portuário nacional (76,3 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.

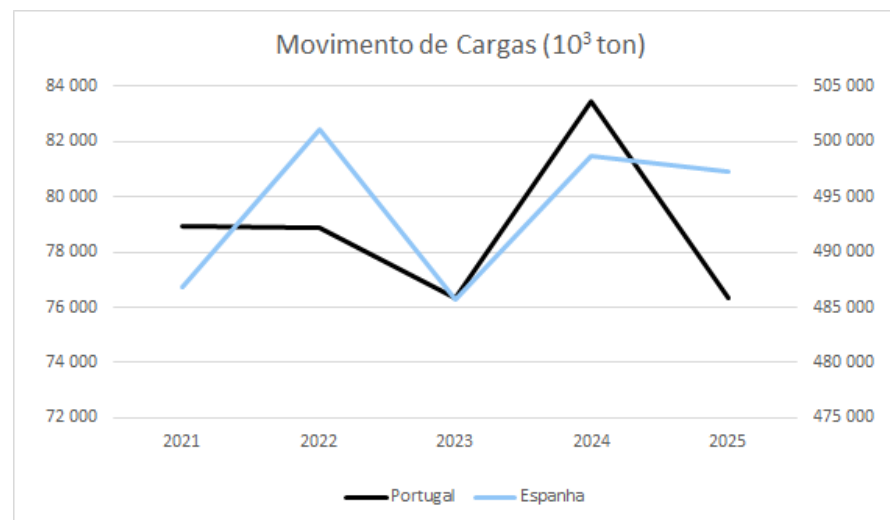
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -3,9%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que cresceu +0,3%
- 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, -0,4% (PT) e -3,5% (ES); e
- Nos Granéis Líquidos, observa-se, de novo, uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o desempenho do sistema portuário nacional (-18,1%) pior que o observado no conjunto dos portos espanhóis (+0,3%).

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no período entre janeiro e novembro dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou um crescimento da carga movimentada de +2,1% relativamente ao início

do quinquénio, enquanto em Portugal essa evolução foi negativa (-3,3%) (ver Gráfico 9).

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



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 novembro de 2025, cresceu +3,1% em relação ao mesmo período de 2024, totalizando 17,2 milhões de TEU, comparando-se com a quebra de -3,4% dos portos nacionais, que movimentaram 2,9 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

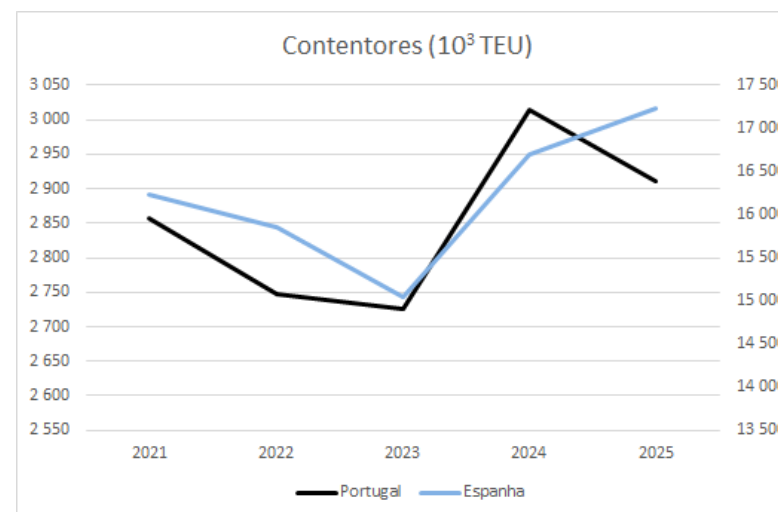
Sistema Portuário	Jan - Nov / 2025 mil TEU	Variação (%)
Portugal	2 912	-3,4%
<i>Hinterland</i>	1 622	1,8%
<i>Transshipment</i>	1 290	-9,2%
Espanha	17 226	3,1%
<i>Hinterland</i>	8 329	7,3%
<i>Transshipment</i>	8 897	-0,5%

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: +1,8%; Espanha: +7,3%).

No caso do tráfego de *transshipment*, ambos os sistemas portuários registaram quebras, sendo, no entanto, de expressão significativamente superior no caso de Portugal (-9,2%), quando comparado com Espanha (-0,5%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários nos primeiros 11 meses do ano, desde 2020, ambos ganharam tráfego, contudo, de forma mais expressiva nos portos espanhóis (+6,1%) que nos nacionais (+1,9%) (ver Gráfico 10).

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





ANEXO

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Nov.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 351	-442	-15,8%	32 639	100,0% 42,8%	-1 557	-4,6%
Viana do Castelo			0,0%	0	0,0%	0	-68,0%
Leixões	561	-70	-11,1%	6 580	20,2%	-5	-0,1%
Aveiro		0		0	0,0%	-98	-99,9%
Figueira da Foz	6	-4	-43,3%	75	0,2%	-39	-34,1%
Lisboa	397	-38	-8,7%	4 697	14,4%	103	2,2%
Setúbal	148	11	8,3%	1 444	4,4%	-23	-1,6%
Sines	1 239	-341	-21,6%	19 843	60,8%	-1 495	-7,0%
Faro		0				0	
Carga Fraccionada	391	-66	-14,4%	4 919	100,0% 6,4%	-383	-7,2%
Viana do Castelo	16	-2	-12,3%	164	3,3%	0	0,2%
Leixões	97	-27	-21,7%	970	19,7%	-364	-27,3%
Aveiro	100	-23	-18,4%	1 591	32,3%	52	3,4%
Figueira da Foz	66	-22	-25,0%	897	18,2%	26	2,9%
Lisboa	38	8	25,3%	287	5,8%	46	19,3%
Setúbal	75	0	-0,6%	997	20,3%	-131	-11,6%
Sines	0	0		10	0,2%	-9	-47,3%
Faro		0		2	0,0%	-3	-56,3%
Ro-Ro	170	-5	-2,9%	1 914	100,0% 2,5%	334	21,2%
Viana do Castelo	0	0	44,2%	0	0,0%	0	0,7%
Leixões	121	-2	-1,5%	1 388	72,5%	290	26,4%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	0	-2,3%	27	1,4%	-2	-5,7%
Setúbal	45	-4	-8,9%	471	24,6%	37	8,5%
Sines	1	1		29	1,5%	9	47,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 912	-513	-15,0%	39 471	51,7%	-1 605	-3,9%

Granéis Sólidos	Nov.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	70	9	15,3%	955	100,0% 1,3%	-20	-2,0%
Viana do Castelo		0		11	1,1%	11	
Leixões	34	3	10,9%	513	53,7%	60	13,4%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	37	6	19,6%	431	45,2%	53	14,0%
Sines		0			0,0%	-144	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	0	-42	-100,0%	158	100,0% 0,2%	-110	-41,0%
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		-42	-100,0%	143	90,1%	-126	-46,8%
Sines		0		16	9,9%	16	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	420	114	37,0%	4 752	100,0% 6,2%	203	4,5%
Viana do Castelo		0		6	0,1%	-15	-70,9%
Leixões	3	3		564	11,9%	-57	-9,2%
Aveiro	41	2	6,5%	1 171	24,6%	274	30,5%
Figueira da Foz	45	-24	-34,5%	24	0,5%	19	329,3%
Lisboa	332	137	70,1%	2 987	62,8%	65	2,2%
Setúbal		-5	-100,0%		0,0%	-78	-100,0%
Sines		0			0,0%	-4	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	525	-4	-0,8%	6 311	100,0% 8,3%	-128	-2,0%
Viana do Castelo	3	-6	-66,7%	92	1,5%	3	3,9%
Leixões	27	-56	-67,9%	923	14,6%	3	0,3%
Aveiro	82	-27	-24,6%	1 030	16,3%	-70	-6,4%
Figueira da Foz	53	-15	-22,7%	791	12,5%	-116	-12,8%
Lisboa	107	-29	-21,4%	1 246	19,7%	87	7,5%
Setúbal	204	90	79,4%	1 945	30,8%	-65	-3,2%
Sines	49	39	358,0%	284	4,5%	52	22,2%
Faro		0			0,0%	-22	-100,0%
Totais	1 016	76	8,1%	12 177	15,9%	-55	-0,4%

Granéis Líquidos	Nov.2025	Variação		Acumul. 2025		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	10	-829	-98,8%	7 955	100,0% 10,4%	-1 664	-17,3%
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	10	-829	-98,8%	7 954	100,0%	-1 665	-17,3%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	900	-48	-5,1%	11 723	100,0% 15,4%	-3 604	-23,5%
Viana do Castelo	3	0	1,3%	30	0,3%	12	62,6%
Leixões	188	-5	-2,3%	1 797	15,3%	-193	-9,7%
Aveiro	73	54	293,6%	760	6,5%	198	35,3%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	105	31	41,7%	997	8,5%	18	1,8%
Setúbal	5	-2	-31,4%	102	0,9%	13	15,0%
Sines	526	-127	-19,4%	8 036	68,6%	-3 652	-31,2%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	336	-5	-1,4%	3 815	100,0% 5,0%	-23	-0,6%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	11	-2	-17,8%	130	3,4%	18	15,9%
Aveiro	12	-3	-20,1%	150	3,9%	-18	-10,9%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	2		14	0,4%	-4	-22,6%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	310	-1	-0,3%	3 521	92,3%	-18	-0,5%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	116	-54	-31,7%	1 206	100,0% 1,6%	-150	-11,0%
Viana do Castelo		0			0,0%	-4	-100,0%
Leixões		0		14	1,2%	0	-0,5%
Aveiro	60	-76	-55,9%	652	54,1%	-104	-13,8%
Figueira da Foz		0		9	0,8%	-4	-30,4%
Lisboa	26	2	6,3%	233	19,3%	-80	-25,6%
Setúbal	15	5	57,7%	193	16,0%	20	11,3%
Sines	15	15		104	8,7%	23	28,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	1 362	-936	-40,7%	24 699	32,4%	-5 440	-18,1%



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

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

www.amt-autoridade.pt