

Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

RELATÓRIO

ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

JUNHO, 2026
BALANÇO DO 1º SEMESTRE DE 2026

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 fevereiro 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 **9**

2.1 Movimento Geral de Carga 10

Por Porto 13

Por Tipologia de Carga 18

Por Tipologia de Carga e Porto 22

Fluxos de Embarque e de Desembarque 26

2.2 Movimento Geral de Contentores 29

Tráfego Total (TEU) 29

Tráfego com o *Hinterland* e em *Transhipment* (TEU) 31

2.3 Movimento Geral de Navios 34

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA **39**

3.1 Movimentação de Carga 40

3.2 Tráfego de Contentores 42

ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários) **43**



1.
SUMÁRIO EXECUTIVO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente movimentou 8 milhões de toneladas em junho de 2026, correspondendo a um aumento de +14,6% face ao mesmo mês do ano anterior. O movimento acumulado no primeiro semestre ascendeu a 41,9 milhões de toneladas, ficando apenas -0,4% (-151,5 mil toneladas) abaixo do registado no período homólogo de 2025.

O resultado de junho acentuou a recuperação da atividade portuária observada ao longo do segundo trimestre. Com efeito, a quebra acumulada, que no final de fevereiro ascendia a -17,8%, reduziu-se para -6,9% no final do primeiro trimestre, -3,9% em abril e -3,3% em maio, ficando praticamente anulada no final de junho. O desempenho do mês permitiu, por si só, reduzir em cerca de um milhão de toneladas o diferencial acumulado face ao período homólogo que ainda subsistia no final de maio, aproximando o nível de atividade do primeiro semestre de 2026 do observado no mesmo período do ano anterior.

Esta recuperação ocorreu num contexto internacional ainda marcado por elevada instabilidade geopolítica e por riscos significativos para o comércio e o transporte marítimo. Na primeira metade de junho mantiveram-se fortes condicionantes à navegação no Estreito de Ormuz, enquanto a parte final do mês conjugou sinais de desanuviamento e de possível recuperação da circulação com a permanência de riscos relevantes para a segurança da navegação.

Os efeitos acumulados das perturbações continuaram a refletir-se nos custos energéticos e logísticos, nos tempos de trânsito, na disponibilidade e posicionamento da frota e na organização das cadeias de abastecimento. Permaneceram igualmente riscos associados ao Mar Vermelho e à região do Golfo de Áden, mantendo elevada a incerteza operacional no transporte marítimo internacional.

Apesar deste enquadramento, os indicadores disponíveis no final do primeiro semestre continuavam a revelar alguma resiliência do comércio mundial, embora num quadro de desaceleração.

O Barómetro do Comércio de Mercadorias da Organização Mundial do Comércio divulgado em junho situava-se em 101,7 pontos, acima do valor de referência de 100, enquanto o indicador relativo ao transporte marítimo contentorizado atingia 102,4 pontos, continuando a sinalizar expansão dos fluxos, ainda que a um ritmo mais moderado. Esta evolução coexistia com perspetivas menos favoráveis para o conjunto do ano, projetando a OMC uma desaceleração do crescimento do volume do comércio mundial de mercadorias de 4,6% em 2025 para 1,9% em 2026 e um risco de redução para cerca de 1,4% caso persistissem os efeitos do conflito no Médio Oriente sobre os preços da energia.

Paralelamente, o enquadramento europeu da atividade portuária foi reforçado pela adoção, em março de 2026, da nova Estratégia da União Europeia para os Portos, em conjunto com a Estratégia Industrial Marítima. Esta nova orientação europeia integra de forma crescente as dimensões de competitividade,

conectividade, segurança, resiliência e sustentabilidade, reconhecendo os portos enquanto plataformas logísticas, industriais e energéticas e, simultaneamente, enquanto infraestruturas críticas. Prosseguiu também a adaptação do transporte marítimo e dos portos às exigências de transição energética, descarbonização e digitalização, num contexto em que a continuidade operacional e a capacidade de resposta a perturbações físicas, económicas e digitais assumem uma relevância crescente para a competitividade portuária.

No plano nacional, a trajetória de recuperação sucedeu a um início de ano marcado por condições meteorológicas particularmente adversas. Segundo o Instituto Português do Mar e da Atmosfera, fevereiro de 2026 foi o mês mais chuvoso dos últimos 47 anos, num período caracterizado pela passagem sucessiva de depressões atlânticas e por níveis de precipitação significativamente superiores aos valores normais e estas condições tiveram expressão concreta em vários portos. A progressiva melhoria das condições operacionais ao longo do segundo trimestre poderá, assim, ter favorecido a recuperação da atividade, embora o respetivo contributo deva ser apreciado de forma diferenciada entre portos e mercados e não permita, por si só, explicar o comportamento global do sistema.

A recuperação da atividade portuária coincidiu igualmente com uma melhoria do comércio externo português. Segundo a estimativa rápida do Instituto Nacional de Estatística para o segundo trimestre, as exportações de bens evidenciaram uma recuperação face ao comportamento registado no primeiro trimestre de 2026. Esta coincidência constitui um elemento adicional do enquadramento económico do período, não permitindo, contudo, estabelecer a partir dos indicadores agregados disponíveis uma relação causal direta entre a evolução do comércio externo e a movimentação portuária, designadamente atendendo à utilização de diferentes modos de transporte nas trocas internacionais portuguesas.

A evolução do primeiro semestre refletiu, assim, comportamentos diferenciados entre portos, tipologias de carga e segmentos de tráfego, não sendo possível identificar uma causa comum para a recuperação do conjunto do sistema. Em determinados mercados de granéis, as variações observadas podem ainda refletir decisões de aprovisionamento e gestão de stocks.

O crescimento expressivo registado em junho constitui, deste modo, um sinal favorável relativamente à trajetória do início do ano, mas, atendendo à heterogeneidade e volatilidade dos mercados e à persistência dos riscos externos, não permite ainda concluir pela consolidação de uma tendência estrutural de crescimento da atividade portuária.

Ao nível dos portos, Sines continuou a ser o que mais contribuiu para a quebra acumulada do sistema portuário, com uma redução de -851 mil toneladas (-3,8%), seguindo-se, com menor expressão, a Figueira da Foz (-156 mil toneladas; -16,1%) e Viana do Castelo (-29 mil toneladas; - 17,4%). Não obstante a variação homóloga ainda negativa, Sines manteve ao longo do segundo trimestre uma trajetória de recuperação face às quebras mais acentuadas registadas no início do ano, aproximando o movimento mensal

dos 4 milhões de toneladas. O desempenho do primeiro semestre representa igualmente uma melhoria significativa face à redução de -16,6% registada pelo porto de Sines no conjunto de 2025, sem prejuízo das limitações inerentes à comparação entre períodos de diferente duração.

Atendendo a que Sines concentra 51,3% da movimentação de mercadorias do sistema portuário nacional e apresenta uma forte exposição aos serviços oceânicos, ao *transhipment* e aos tráfegos energéticos, alterações nestes segmentos têm um impacto particularmente relevante no resultado agregado. Esta concentração constitui, assim, simultaneamente uma vantagem de escala do sistema portuário nacional e um fator de maior sensibilidade dos seus resultados às alterações das redes marítimas internacionais, dos mercados energéticos e das condições operacionais.

Em sentido contrário, destacaram-se os crescimentos acumulados dos portos de Aveiro (+442 mil toneladas; +15,5%), de Lisboa (+201 mil toneladas; +3,6%), de Leixões (+130 mil toneladas; +1,8%) e de Setúbal (+112 mil toneladas; +3,7%), contribuindo decisivamente para a recuperação global do sistema portuário no segundo trimestre.

O comportamento agregado refletiu também evoluções distintas entre as principais categorias de carga. A Carga Geral, responsável por 49,3% do movimento total, registou uma redução de -3,8%, enquanto os Granéis Sólidos cresceram +11,6% e os Granéis Líquidos apresentaram uma ligeira quebra de -0,5%.

Nos Granéis Sólidos, todas as tipologias registaram variações positivas, destacando-se os Produtos Agrícolas (+418 mil toneladas; +16,6%), os Minérios (+155 mil toneladas; +30,7%) e os Outros Granéis Sólidos (+121 mil toneladas; +3,6%). Nos Granéis Líquidos, o crescimento do Petróleo Bruto (+1,1%) e do Gás Liquefeito (+4,4%) não foi suficiente para compensar integralmente a redução dos Produtos Petrolíferos (-3,7%).

A evolução de alguns destes segmentos apresenta diferenças relevantes face ao comportamento registado no conjunto de 2025.

Nesse ano, a Carga Contentorizada tinha diminuído -7,1%, os Produtos Petrolíferos -22,7% e o Petróleo Bruto -19,5%, enquanto o tráfego Ro-Ro crescera +18,8%. No primeiro semestre de 2026, a quebra da Carga Contentorizada reduziu-se para -3,7% e a dos Produtos Petrolíferos para -3,7%, enquanto o Petróleo Bruto passou a apresentar uma variação positiva de +1,1%; em sentido inverso, o tráfego Ro-Ro diminuiu -6,6%.

Esta comparação deve ser interpretada com prudência, por confrontar os resultados de um ano completo com os de um semestre, mas evidencia uma alteração do sentido ou da intensidade das variações em alguns dos principais segmentos de carga.

Em junho, o movimento de contentores cifrou-se em 301 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), correspondendo a um crescimento de +11,4% (+31 mil TEU) face ao mesmo mês de 2025. No primeiro semestre

foram movimentados 1,5 milhões de TEU, mantendo-se uma ligeira quebra acumulada de -0,8%, mas significativamente inferior à observada nos primeiros meses do ano e confirmando igualmente a trajetória de recuperação deste segmento.

A perda acumulada teve essencialmente origem em Sines (-38 mil TEU; -4,3%), a que se acrescentou a Figueira da Foz (-5 mil TEU; -76,1%), enquanto Leixões (+22 mil TEU; +6,1%), Lisboa (+5 mil TEU; +2,2%) e Setúbal (+3 mil TEU; +3,5%) apresentaram variações positivas. Apesar da quebra acumulada em Sines, junho constituiu o mês de maior movimentação de contentores do corrente ano neste porto.

Particularmente relevante para a leitura da evolução do tráfego contentorizado é o comportamento diferenciado dos seus dois principais segmentos. No primeiro semestre de 2026, o movimento de contentores com origem ou destino no *hinterland* cresceu +1,9%, passando de 868,9 mil para 885,6 mil TEU, enquanto o *transhipment* diminuiu -4,4%, de 682,7 mil para 652,9 mil TEU.

Esta divergência prolonga o padrão já observado em 2025, quando o tráfego com o *hinterland* apresentou uma variação ligeiramente positiva (+0,5%), em contraste com uma redução mais acentuada do *transhipment* (-13,3%). Os resultados evidenciam, assim, uma maior estabilidade relativa dos fluxos diretamente associados às cadeias produtivas e de consumo servidas pelos portos nacionais, face ao *transhipment*, segmento que, embora proporcione escala e integração nas principais redes marítimas intercontinentais, apresenta maior mobilidade entre portos concorrentes e maior exposição às decisões de rotação, concentração e reorganização dos serviços dos grandes armadores.

A evolução do *hinterland* reforça, por sua vez, a importância da qualidade das acessibilidades ferroviárias e rodoviárias, da eficiência das operações portuárias, da previsibilidade dos procedimentos e da articulação com as plataformas logísticas terrestres para a consolidação e alargamento dos mercados servidos pelos portos nacionais.

No que respeita ao movimento de navios, em junho registaram-se 845 escalas, correspondendo a um aumento de +5,2% relativamente ao mesmo mês de 2025. No primeiro semestre foram contabilizadas 4 658 escalas, -1% do que no período homólogo do ano anterior. A evolução acumulada foi negativa na maioria dos portos nacionais, constituindo exceções Sines, Aveiro, Portimão e Faro. Também neste indicador o comportamento de junho se enquadra na trajetória de recuperação observada nos movimentos de carga e de contentores.

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

- O acréscimo da movimentação de Produtos Agrícolas (+336 mil toneladas; +21,5%) no porto de Lisboa, de Outros Granéis Sólidos (+210 mil toneladas; +38,7%) e de Produtos Petrolíferos (+148 mil toneladas; +44,4%) no porto de Aveiro, bem como da Carga Contentorizada (+146 mil toneladas; +4,1%)

no porto de Leixões, dos Minérios (+141 mil toneladas; +65,7%) no porto de Setúbal e do Gás Liquefeito (+137 mil toneladas; +7,0%) no porto de Sines; e

- As reduções registadas no porto de Sines, designadamente na Carga Contentorizada (- 707 mil toneladas; -6,6%) e nos Produtos Petrolíferos (-378 mil toneladas; -8,5%), que constituíram os principais contributos negativos por mercado para o desempenho acumulado do sistema portuário.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que, no primeiro semestre de 2026, foram desembarcadas 25,7 milhões de toneladas, correspondendo a 61,3% do tráfego total e traduzindo um aumento de +2,7% (+673 mil toneladas) relativamente ao período homólogo de 2025.

Por sua vez, foram embarcadas 16,2 milhões de toneladas, correspondendo a um decréscimo de -4,8% (- 825 mil toneladas). A evolução diferenciada dos dois fluxos evidencia que a recuperação global do sistema no primeiro semestre foi essencialmente sustentada pelo crescimento dos desembarques.

Na comparação ibérica, e salvaguardadas as diferenças de dimensão e de estrutura entre os dois sistemas portuários, os portos espanhóis apresentaram um desempenho global relativamente mais favorável no primeiro semestre de 2026.

O sistema portuário português registou uma ligeira redução de -0,4%, enquanto o sistema espanhol cresceu +0,7%. Esta diferença foi igualmente visível no tráfego contentorizado, que aumentou +2,4% em Espanha e diminuiu -0,8% em Portugal.

A análise por segmento revela, contudo, uma evolução mais próxima no tráfego diretamente associado ao *hinterland*, que cresceu em ambos os sistemas, embora com maior intensidade em Espanha (+2,7%, face a +1,9% em Portugal). A principal divergência verificou-se no *transhipment*, que aumentou +2,1% nos portos espanhóis e recuou -4,4% nos portos nacionais.

Este comportamento evidencia que a diferença de desempenho no tráfego contentorizado esteve particularmente associada ao segmento de *transhipment*, mais exposto às decisões de rotação e concentração dos serviços marítimos internacionais, enquanto a evolução positiva do *hinterland* português revela maior estabilidade relativa dos fluxos diretamente associados aos mercados servidos pelos portos nacionais e reforça a importância da conectividade terrestre para a sua competitividade.

Quadro 1 - Síntese do movimento portuário em junho e acumulado de 2026

Carga movimentada (10^3 t)

Portos	Mensal (10^3t)	Acumulado anual (10^3t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	13	136	0,3%	-17,4%
Leixões	1.356	7.176	17,1%	1,8%
Aveiro	597	3.290	7,9%	15,5%
Figueira da Foz	183	812	1,9%	-16,1%
Lisboa	969	5.808	13,9%	3,6%
Setúbal	562	3.170	7,6%	3,7%
Sines	4.318	21.507	51,3%	-3,8%
Faro		2	0,0%	0,0%
Total	**7.999**	**41.901**	**100,0%**	**-0,4%**

Variação hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	2,0%	-3,0%	38,1%	-32,0%	14,6%
Acumulado	-1,0%	-1,4%	11,3%	-11,4%	-0,4%

Contentores movimentados (10^3 TEU)

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo				-100,0%
Leixões	66,3	374,8	24,4%	6,1%
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	33,3%
Figueira da Foz	0,5	1,4	0,1%	-76,1%
Lisboa	44,3	241,4	15,7%	2,2%
Setúbal	12,1	79,0	5,1%	3,5%
Sines	177,4	841,9	54,7%	-4,3%
Total	**300,6**	**1.538,5**	**100,0%**	**-0,8%**

Variação hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-7,4%	9,6%	9,0%	-9,6%	11,4%
Acumulado	-2,2%	-3,3%	13,9%	-6,2%	-0,8%

Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	17	114	2,4%	-5,0%
Leixões	208	1.105	23,7%	-3,6%
Aveiro	94	544	11,7%	18,0%
Figueira da Foz	38	169	3,6%	-21,0%
Lisboa	194	1.100	23,6%	-0,5%
Setúbal	119	722	15,5%	-8,0%
Sines	162	845	18,1%	1,4%
Faro	1	7	0,2%	250,0%
Portimão	12	52	1,1%	44,4%
Total	**845**	**4.658**	**100,0%**	**-1,0%**

Variação hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	3,2%	1,2%	1,4%	-7,0%	5,2%
Acumulado	-0,1%	5,3%	-2,6%	-3,3%	-1,0%



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 no primeiro semestre de 2026, relativamente a:

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

2.1 Movimento Geral de Carga

Em junho de 2026, o sistema portuário comercial do continente movimentou 8 milhões de toneladas, correspondendo a um aumento de +14,6% face ao mesmo mês do ano anterior, acumulando 41,9 milhões de toneladas de carga no primeiro semestre, correspondendo a uma perda acumulada de carga de -0,4% (-151,5 mil toneladas) (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em junho e acumulado de 2026

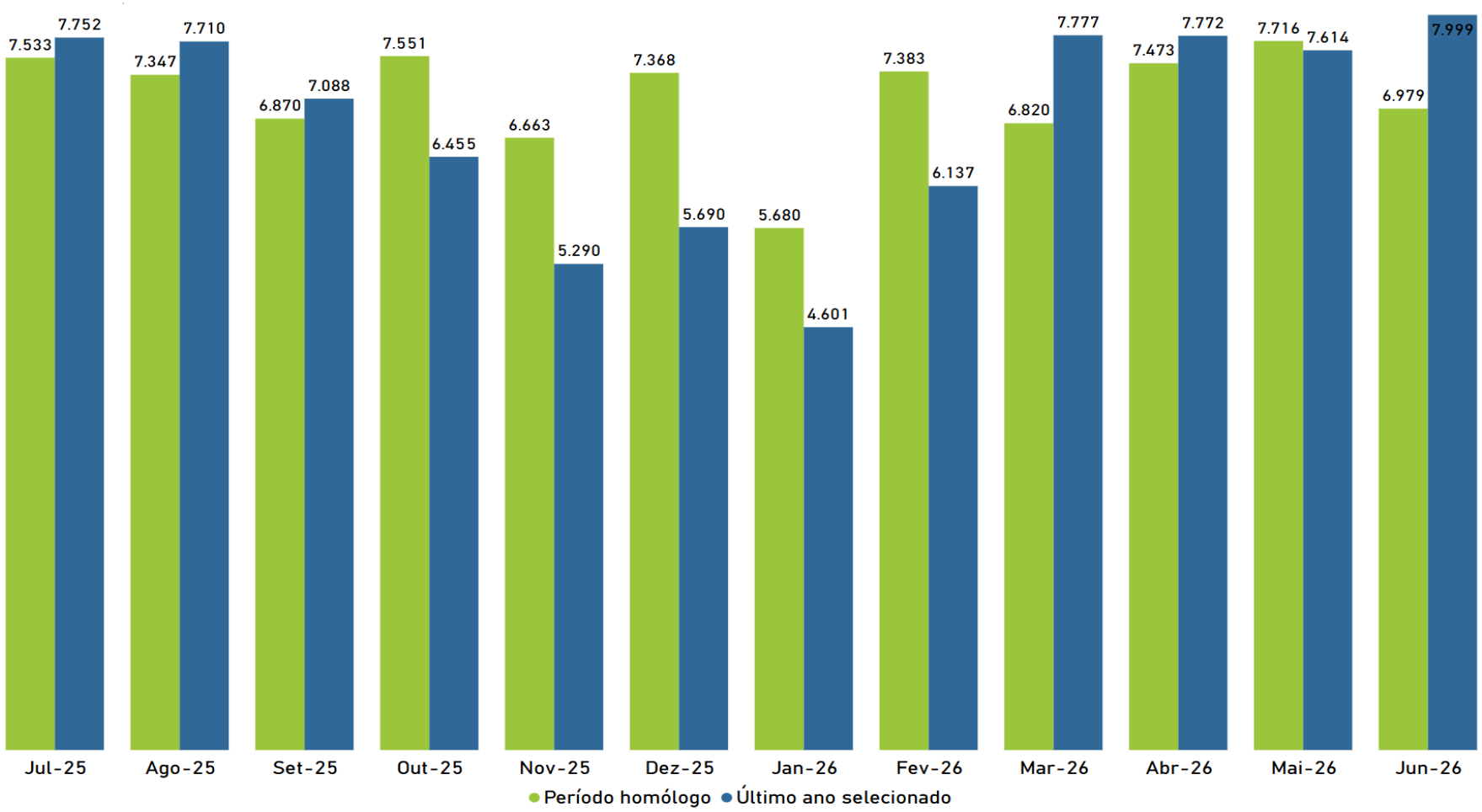
Carga movimentada (10^3 t)

Portos	Mensal (10^3t)	Acumulado anual (10^3t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	13	136	0,3%	-17,4%
Leixões	1.356	7.176	17,1%	1,8%
Aveiro	597	3.290	7,9%	15,5%
Figueira da Foz	183	812	1,9%	-16,1%
Lisboa	969	5.808	13,9%	3,6%
Setúbal	562	3.170	7,6%	3,7%
Sines	4.318	21.507	51,3%	-3,8%
Faro		2	0,0%	0,0%
Total	**7.999**	**41.901**	**100,0%**	**-0,4%**

Variação hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	2,0%	-3,0%	38,1%	-32,0%	14,6%
Acumulado	-1,0%	-1,4%	11,3%	-11,4%	-0,4%

Gráfico 1 – Carga movimentada (10^3 ton) nos 12 meses anteriores a junho de 2026 e períodos homólogos



Durante o mês de junho, o enquadramento geopolítico registou uma inflexão parcial, embora permanecendo marcado por níveis elevados de incerteza e por riscos significativos para o comércio e o transporte marítimo internacional. Na primeira metade do mês mantiveram-se fortes condicionantes à navegação no Estreito de Ormuz, num contexto em que persistiam ataques contra a navegação comercial e não estavam reunidas condições que permitissem considerar restabelecida a segurança da passagem por este corredor estratégico. A relevância do Estreito para os fluxos internacionais de petróleo, gás natural liquefeito e outras matérias-primas continuou, assim, a repercutir-se nos mercados energéticos, nos fretes de navios-tanque, nos combustíveis marítimos, nos seguros e na previsibilidade das cadeias de abastecimento.

O acordo alcançado em meados de junho entre os Estados Unidos da América e o Irão introduziu, contudo, uma alteração relevante neste enquadramento, abrindo perspetivas de recuperação gradual da segurança da navegação e de normalização progressiva dos fluxos através do Estreito de Ormuz. Esta evolução permitiu iniciar os preparativos para a saída de navios e de milhares de marítimos que permaneciam retidos na região.

A normalização revelou-se, todavia, frágil e não imediata, tendo um novo ataque ocorrido no Golfo de Omã, já na última semana do mês, levado a Organização Marítima Internacional a suspender temporariamente o mecanismo coordenado para facilitar a saída segura dos navios e respetivos marítimos retidos na região, até à reconfirmação das necessárias garantias de segurança.

Deste modo, os últimos dias de junho conjugaram sinais de desanuviamento geopolítico e de possível recuperação da circulação marítima com a permanência de riscos elevados ao nível da segurança da navegação e da previsibilidade das operações. Acresce que os efeitos acumulados das perturbações ocorridas desde o final de fevereiro não desapareceram com a perspetiva de reabertura do Estreito, continuando a repercutir-se sobre os custos de transporte e de energia, a disponibilidade e posicionamento da frota, os tempos de trânsito, a gestão de stocks e a organização das cadeias logísticas. A UNCTAD salientou, no final de junho, que a normalização do comércio marítimo e das cadeias de abastecimento tenderia a ser mais lenta do que o ajustamento dos próprios mercados energéticos, podendo os efeitos económicos do choque prolongar-se para além da recuperação física da navegação.

A evolução no Golfo Pérsico continuou, por outro lado, a inserir-se num quadro mais amplo de vulnerabilidade das grandes rotas marítimas internacionais. As perturbações anteriormente observadas no Mar Vermelho e na região do Golfo de Áden, bem como a utilização de rotas alternativas mais longas em diversos serviços entre a Ásia e a Europa, mantiveram presentes os riscos associados ao aumento das distâncias navegadas, do consumo de combustível, da absorção de capacidade efetiva da frota e da irregularidade das escalas. Neste contexto, a segurança e resiliência dos corredores marítimos estratégicos

permaneceram como fatores centrais para a organização das redes de transporte e para as decisões operacionais dos armadores.

Apesar deste contexto, os indicadores disponíveis no final do primeiro semestre continuavam a revelar alguma resiliência do comércio mundial, embora num quadro de desaceleração. O Barómetro do Comércio de Mercadorias da Organização Mundial do Comércio, divulgado em junho, situava-se em 101,7 pontos, acima do valor de referência de 100 e, portanto, ainda em território de expansão, embora abaixo do nível observado no início do ano. Entre os seus componentes, o indicador relativo ao transporte marítimo contentorizado registava 102,4 pontos, continuando igualmente a sinalizar expansão dos fluxos, ainda que a um ritmo mais moderado. Esta evolução coexistia, contudo, com perspetivas menos favoráveis para o conjunto de 2026: a OMC projetava uma desaceleração do crescimento do volume do comércio mundial de mercadorias, de 4,6% em 2025 para 1,9% em 2026, estimando que esse crescimento pudesse reduzir-se para cerca de 1,4% caso persistissem os efeitos do conflito no Médio Oriente sobre os preços da energia. Segundo a mesma organização, o impacto negativo destes fatores terá sido parcialmente compensado pela maior procura de componentes eletrónicos associada ao investimento em inteligência artificial.

No plano macroeconómico europeu, mantiveram-se, contudo, perspetivas de crescimento moderado e de aumento das pressões inflacionistas, refletindo sobretudo o impacto do choque energético associado ao conflito no Médio Oriente. Para Portugal, o Banco de Portugal manteve igualmente uma leitura de abrandamento da atividade e de agravamento das pressões inflacionistas, num contexto de menor dinamismo da procura externa, particularmente dos principais parceiros europeus. Este enquadramento permaneceu desfavorável aos fluxos comerciais e às atividades industriais e logísticas mais dependentes dos mercados internacionais.

Paralelamente, o enquadramento europeu da atividade portuária conheceu um desenvolvimento relevante com a adoção, em março de 2026, da nova Estratégia da União Europeia para os Portos. Esta nova orientação europeia reforça uma abordagem integrada da competitividade, segurança, resiliência e sustentabilidade do sistema portuário, reconhecendo o papel crescente dos portos não apenas enquanto plataformas logísticas e interfaces das cadeias de abastecimento, mas também enquanto infraestruturas industriais, energéticas e críticas para a economia e para a segurança europeias. Neste contexto, a capacidade de assegurar a continuidade das operações perante perturbações geopolíticas, económicas, meteorológicas ou de natureza digital assume uma relevância crescente para a competitividade portuária.

Prosseguiu, igualmente, a adaptação do transporte marítimo e dos portos às exigências estruturais associadas à transição energética, à descarbonização e à digitalização. O aprofundamento gradual da aplicação do regime europeu de comércio de licenças de emissão ao transporte marítimo e a execução do Regulamento *FuelEU Maritime*

mantêm incentivos à utilização de combustíveis de menor intensidade carbónica, à eletrificação e à modernização das infraestruturas e das operações. Em paralelo, a crescente digitalização dos sistemas portuários e logísticos reforça a importância da cibersegurança e da proteção das infraestruturas críticas, ampliando o conceito de resiliência portuária para além da segurança física e operacional. Estas transformações representam oportunidades de modernização e aumento de eficiência, mas implicam igualmente necessidades acrescidas de investimento, adaptação tecnológica e capacidade de resposta a riscos de natureza cada vez mais diversificada.

A digitalização deve igualmente ser analisada na perspetiva da simplificação das escalas e da redução dos custos administrativos. O primeiro semestre de 2026 foi o primeiro semestre completo de aplicação do *European Maritime Single Window Environment (EMSWe)*, aplicável desde 15 de agosto de 2025. O novo quadro europeu procura harmonizar as obrigações de reporte dos navios que entram, permanecem e saem dos portos da União, reduzir encargos administrativos, promover a interoperabilidade dos sistemas e integrar o transporte marítimo numa cadeia logística multimodal progressivamente digital. A capacidade de transformar esta harmonização regulamentar em redução efetiva de tempos e procedimentos pode constituir fator de competitividade entre portos europeus.

A dimensão de segurança física e criminal permanece igualmente em evolução, uma vez que *European Drug Report* 2026 assinala que as redes de criminalidade organizada estão a diversificar rotas e métodos de tráfico em resposta ao reforço da fiscalização nos grandes portos europeus, incluindo uma maior exploração de portos de menor dimensão e técnicas de ocultação mais sofisticadas. Esta evolução reforça a necessidade de evitar assimetrias de controlo entre portos, precisamente uma das prioridades da *European Ports Alliance* e da nova Estratégia da União Europeia para os Portos.

No plano nacional, o mês de junho confirmou e acentuou a trajetória de recuperação da atividade portuária que se vinha desenhando ao longo do segundo trimestre. Depois de a quebra acumulada de movimentação ter atingido -17,8% no final de fevereiro, reduziu-se para -6,9% no final de março, -3,9% em abril e -3,3% em maio, ficando limitada a -0,4% no final do primeiro semestre. O crescimento homólogo de +14,6% registado especificamente em junho permitiu, assim, reduzir em cerca de um milhão de toneladas o diferencial acumulado face ao período homólogo que ainda se observava no final de maio, aproximando o volume total movimentado no primeiro semestre de 2026 do registado no mesmo período de 2025.

Esta evolução sucedeu a um início de ano marcado por condições meteorológicas particularmente adversas. Segundo o Instituto Português do Mar e da Atmosfera, fevereiro de 2026 foi o fevereiro mais chuvoso dos últimos 47 anos, num período caracterizado pela passagem sucessiva de depressões atlânticas e por níveis de precipitação significativamente superiores aos valores normais. Estas condições tiveram expressão concreta em vários portos, contribuindo para condicionar a atividade nos

primeiros meses do ano: em Lisboa condicionaram a atividade durante o primeiro trimestre, em Sines limitaram a operação nos primeiros meses do ano, em Leixões agravaram danos no quebra-mar exterior Norte e, em Aveiro, condicionaram as janelas operacionais, embora o porto tenha conseguido atingir máximos históricos de movimentação em fevereiro e março. A progressiva melhoria das condições operacionais ao longo do segundo trimestre terá, assim, favorecido a recuperação da atividade observada nesse período, embora o seu contributo deva ser apreciado de forma diferenciada entre portos e mercados e não permita, por si só, explicar a evolução global do sistema portuário.

Importa referir que, no âmbito da Estratégia da União Europeia para os Portos foi identificada a necessidade de reforçar o investimento na adaptação das infraestruturas a riscos climáticos capazes de comprometer a continuidade das operações. A adaptação climática deve, por isso, ser encarada não apenas como objetivo ambiental, mas como requisito de continuidade operacional e competitividade.

A recuperação da atividade portuária observada ao longo do segundo trimestre coincidiu igualmente com uma melhoria do comércio externo português. Segundo a estimativa rápida do Instituto Nacional de Estatística para esse período, as exportações de bens evidenciaram uma recuperação face ao comportamento registado no primeiro trimestre de 2026. Esta evolução constitui um elemento adicional de enquadramento da recuperação da atividade portuária, embora não permita estabelecer uma relação causal direta entre ambos os fenómenos a partir dos indicadores agregados disponíveis, designadamente atendendo à utilização de diferentes modos de transporte nas trocas internacionais portuguesas. A coincidência temporal entre a melhoria dos fluxos externos de mercadorias e a recuperação do movimento portuário deve, assim, ser interpretada como um sinal de maior dinamismo da atividade económica e comercial no segundo trimestre, e não como evidência de uma relação direta entre as duas evoluções.

Esta evolução deverá, contudo, ser interpretada com prudência, atendendo às diferenças de comportamento entre portos, tipologias de carga e segmentos de tráfego, bem como à própria volatilidade que caracteriza determinados mercados portuários. Para a recuperação observada poderão igualmente ter contribuído, de forma diferenciada entre portos e mercados, fatores específicos associados à evolução de determinados tráfegos e, no caso de alguns mercados de granéis, decisões de aprovisionamento e de gestão de stocks. A informação disponível não permite, porém, identificar uma causa comum para a evolução do conjunto do sistema portuário, devendo os resultados observados ser apreciados à luz das especificidades de cada porto e mercado.

Deste modo, o desempenho observado em junho traduz uma recuperação significativa da atividade portuária num enquadramento internacional ainda marcado por elevada volatilidade. A melhoria dos indicadores do sistema portuário nacional no final do semestre constitui um sinal favorável relativamente à trajetória observada no início do ano, mas, face à persistência dos riscos geopolíticos, energéticos e comerciais e à

elevada variabilidade de alguns mercados portuários, não permite ainda concluir pela consolidação de uma tendência estrutural de crescimento da atividade.

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nacional no primeiro semestre dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo (-0,8%), influenciada pelas quebras médias de tráfego na maioria das infraestruturas portuárias, concretamente: -50,7% em Faro, - 8,7% em Viana do Castelo, -7,1% na Figueira da Foz, -2,0% em Sines e - 1,2% em Leixões. Em oposição, foram registadas evoluções médias positivas em Lisboa (+3,2%), Aveiro (+3,2%) e Setúbal (+0,7%) (ver Quadro 3).

O comportamento agregado do sistema no primeiro semestre refletiu também evoluções distintas entre as principais categorias de carga. Enquanto a Carga Geral registou uma redução de -3,8%, os Granéis Sólidos apresentaram um crescimento expressivo de +11,6%, suportado designadamente pelos Produtos Agrícolas e pelos Minérios, e os Granéis Líquidos mantiveram uma evolução próxima da estabilidade, com uma ligeira quebra de -0,5%. Neste último segmento, o crescimento do Petróleo Bruto e do Gás Liquefeito foi insuficiente para compensar integralmente a redução dos Produtos Petrolíferos (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

A evolução observada em alguns destes segmentos traduz uma alteração face ao comportamento registado no conjunto de 2025. Nesse ano, a Carga Contentorizada tinha diminuído -7,1%, os Produtos Petrolíferos - 22,7% e o Petróleo Bruto -19,5%, enquanto o tráfego Ro-Ro apresentara um crescimento de +18,8%. No primeiro semestre de 2026, a quebra da Carga Contentorizada reduziu-se para -3,7% e a dos Produtos Petrolíferos para - 3,7%, enquanto o Petróleo Bruto passou a registar uma variação positiva de +1,1%; em sentido inverso, o tráfego Ro-Ro apresentou uma redução de -6,6%. Também o Gás Liquefeito, que em 2025 tinha registado uma ligeira quebra de -0,7%, cresceu +4,4% no primeiro semestre de 2026. Esta comparação deve, contudo, ser interpretada com prudência, por confrontar a evolução de um ano completo com os resultados relativos apenas ao primeiro semestre de 2026, evidenciando sobretudo a alteração do sentido e da intensidade das variações observadas em alguns dos principais segmentos de carga.

Por Porto

Sem prejuízo das limitações de interpretação decorrentes da sazonalidade dos mercados portuários, observou-se o seguinte desempenho por porto (ver Gráfico 2 e Quadro 4):

- **Sines**, que é o principal porto nacional em termos de movimentação de carga e com quota maioritária absoluta (51,3%) do movimento portuário total, registou um movimento de 21,5 milhões de toneladas, representando ainda um decréscimo de tráfego (-851 mil toneladas; -3,8%). Este resultado ocorreu num contexto internacional desfavorável, no entanto, manteve-se a tendência de recuperação já

observada nos últimos três meses, assinalando-se o pendor de estabilização do movimento mensal em torno de 4 milhões de toneladas e junho como o mês de maior movimentação de contentores até ao momento;

- **Leixões**, o segundo maior porto nacional, registou um movimento de 7,2 milhões de toneladas, configurando um acréscimo ligeiro de carga (+130 mil toneladas; +1,8%), resultante do balanço entre os crescimentos da Carga Contentorizada, de Outros Granéis Sólidos, dos Produtos Agrícolas e dos Minérios e as quebras, sobretudo, do tráfego Ro-Ro, da Carga Fracionada e do Gás Liquefeito;

- **Lisboa**, o terceiro maior porto nacional, movimentou 5,8 milhões de toneladas, correspondendo a um crescimento de +3,6% (+201 mil toneladas), essencialmente associado ao incremento de movimentação de Produtos Agrícolas, mas mitigado pelas reduções na Carga Contentorizada, na Carga Fracionada e nos Outros Granéis Sólidos. No mês de junho, destaca-se o crescimento de +43,6% dos Granéis Sólidos, associado sobretudo à maior movimentação nos terminais da Silotagus do Beato e da Trafaria, designadamente no desembarque de cereais, como milho e trigo. A Administração do Porto de Lisboa assinala, contudo, que variações relevantes neste segmento podem resultar também da gestão de stocks e das decisões de aquisição dos terminais em função da evolução dos preços nos mercados internacionais;

- **Aveiro**, manuseando 3,3 milhões de toneladas, registou um aumento de +15,5% (+442 mil toneladas), correspondendo ao maior aumento do sistema portuário no acumulado até junho e mantendo-se na quarta posição do *ranking* de movimentação de mercadorias, devido ao crescimento de diversos mercados, em especial da Carga Fracionada e dos Produtos Agrícolas;

- **Setúbal**, que movimentou 3,2 milhões de toneladas, registou um crescimento de +3,7% (+112 mil toneladas), suportado no crescimento, com maior expressão, dos Minérios, parcialmente mitigado pela redução constatada na Carga Contentorizada, na Carga Fracionada e nos Outros Granéis Sólidos;

- **Figueira da Foz**, onde foram movimentadas 812 mil toneladas de carga, registou uma quebra de -16,1% (-156 mil toneladas), que afetou todos os tipos de carga, principalmente a Carga Geral Fracionada e os Outros Granéis Sólidos;

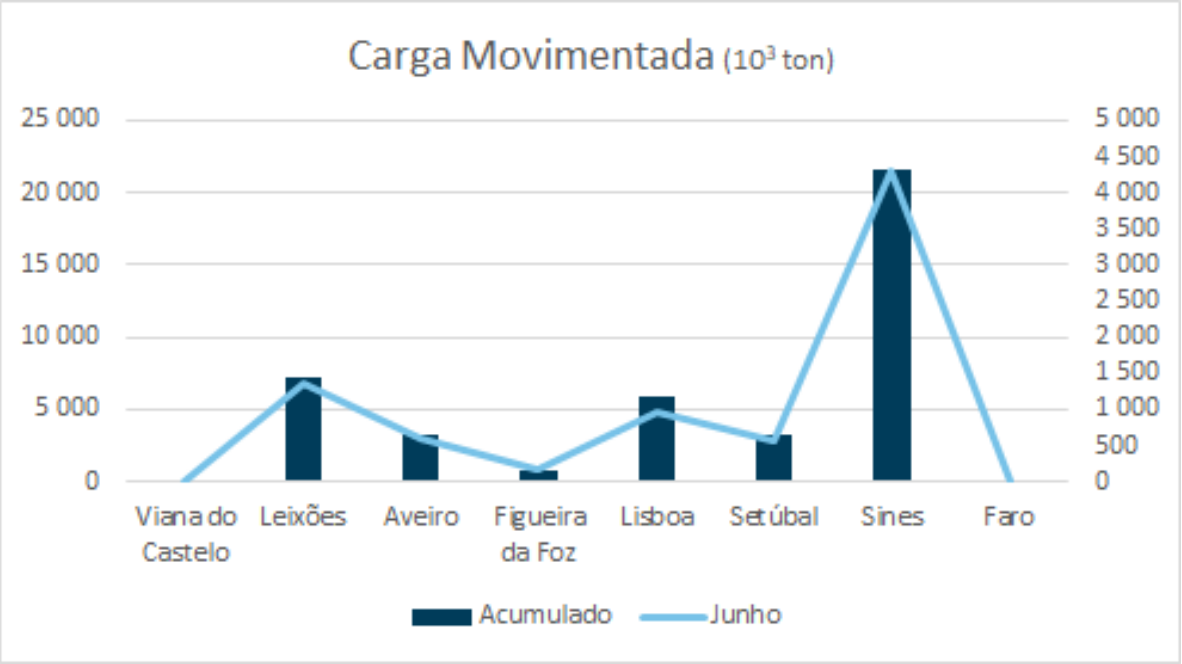
- **Viana do Castelo**, com um movimento de 136 mil toneladas, teve uma quebra de -17,4% (-29 mil toneladas), com principal origem nos Outros Granéis Sólidos;

- **Faro**, sem registo de movimento em junho, manteve a movimentação de 2 mil toneladas de Carga Geral Fracionada.

Quadro 3 – Carga movimentada (10^3 ton) entre janeiro e junho, no período 2022-2026

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	196	168	155	164	136	0,3 %	164	-8,7 %
Leixões	7.525	7.406	7.117	7.046	7.176	17,1 %	7.254	-1,2 %
Aveiro	2.898	2.978	2.833	2.848	3.290	7,9 %	2.969	3,2 %
Figueira da Foz	1.090	1.062	1.097	968	812	1,9 %	1.006	-7,1 %
Lisboa	5.129	6.011	5.545	5.607	5.808	13,9 %	5.620	3,2 %
Setúbal	3.077	3.351	3.331	3.058	3.170	7,6 %	3.197	0,7 %
Sines	23.292	21.617	27.385	22.358	21.507	51,3 %	23.232	-2,0 %
Faro	39	53	21	2	2	0,0 %	23	-50,7 %
Total	**43.246**	**42.645**	**47.484**	**42.052**	**41.901**	**100,0 %**	**43.466**	**-0,8 %**

Gráfico 2 – Carga movimentada (10^3 ton) por porto em junho e acumulado de 2026



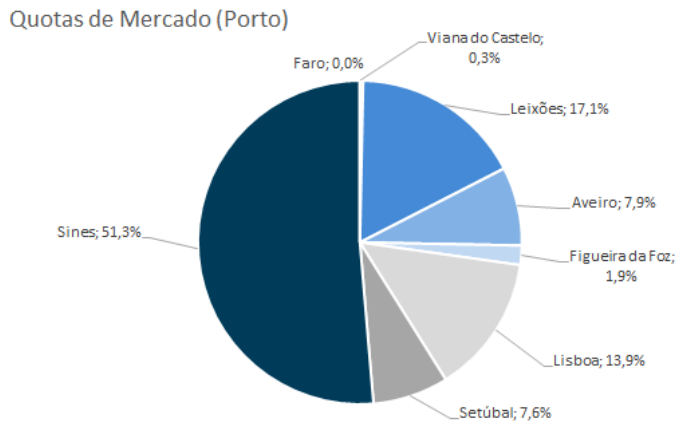
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em junho e acumulado de 2026

Período	Mensal				Acumulado			
Porto	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
Viana do Castelo	13	0,2%	-13	-49,6%	136	0,3%	-29	-17,4%
Leixões	1.356	17,0%	144	11,9%	7.176	17,1%	130	1,8%
Aveiro	597	7,5%	96	19,2%	3.290	7,9%	442	15,5%
Figueira da Foz	183	2,3%	14	8,0%	812	1,9%	-156	-16,1%
Lisboa	969	12,1%	145	17,6%	5.808	13,9%	201	3,6%
Setúbal	562	7,0%	1	0,2%	3.170	7,6%	112	3,7%
Sines	4.318	54,0%	632	17,2%	21.507	51,3%	-851	-3,8%
Faro					2	0,0%	0	0,0%
Total	**7.999**	**100,0%**	**1.019**	**14,6%**	**41.901**	**100,0%**	**-151**	**-0,4%**

▼ < -100 ● -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado de movimentação de mercadorias, com 51,3%, conforme anteriormente referido, seguindo-se, por ordem decrescente, os portos de Leixões (17,1%), de Lisboa (13,9%), de Aveiro (7,9%), de Setúbal (7,6%), da Figueira da Foz (1,9%), de Viana do Castelo (0,3%) e de Faro (~0%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Jan-Jun/2026)



Por Tipologia de Carga

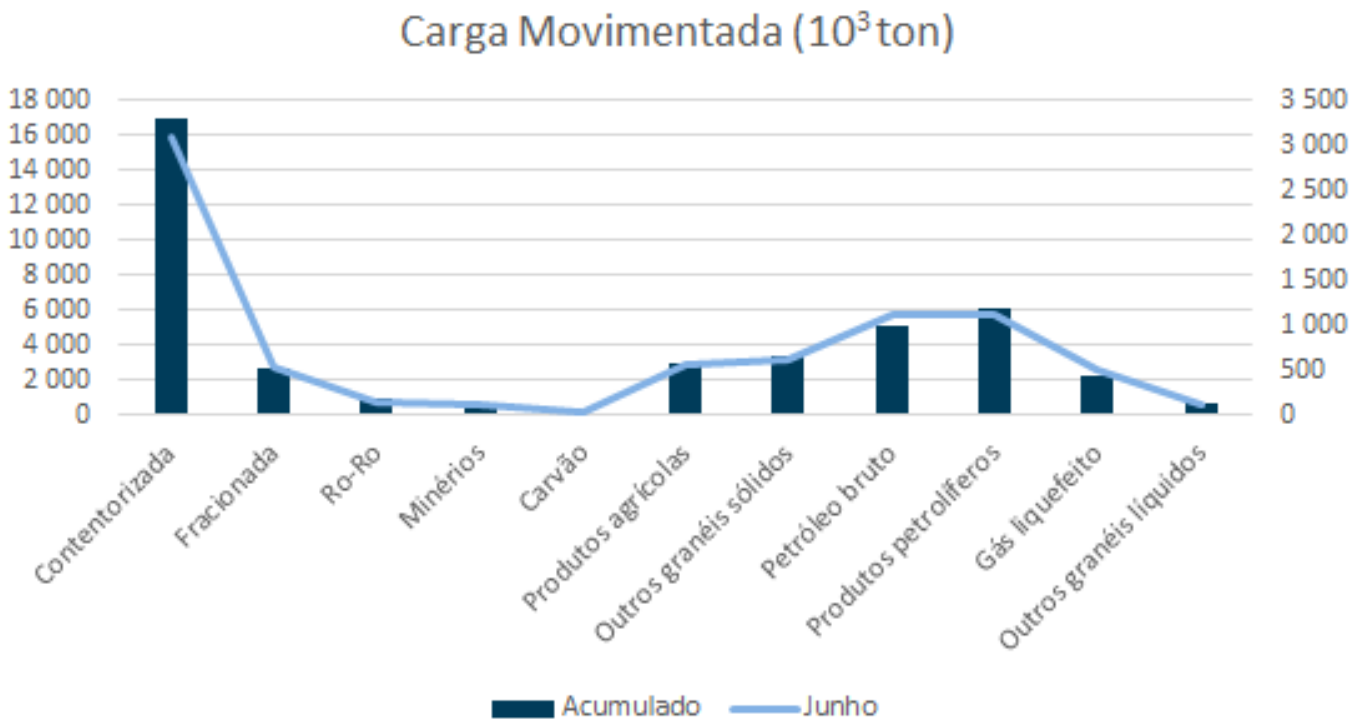
As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (40,6%), os Produtos Petrolíferos (14,6%) e o Petróleo Bruto (12,1%), que representam no seu conjunto 67,3% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que, no primeiro semestre de 2026, a Carga Contentorizada e os Produtos Petrolíferos registaram variações homólogas negativas, de, respetivamente, -3,7% (- 651 mil toneladas) e -3,7% (-232 mil toneladas), enquanto o Petróleo Bruto registou uma muito ligeira subida de +1,1% (+57 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,3%), dos Produtos Agrícolas (7%), da Carga Fracionada (6,4%) e do Gás Liquefeito (5,3%), registando-se evoluções favoráveis nos Produtos Agrícolas (+418 mil toneladas; +16,6%), nos Outros Granéis Sólidos (+121 mil toneladas; +3,6%) e no Gás Liquefeito (+92 mil toneladas; +4,4%), e quebra na Carga Fracionada (-100 mil toneladas; -3,6%).

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

- O tráfego *Roll On – Roll Off* (Ro-Ro) verificou uma redução de -6,6% (-69 mil toneladas);
- Nos Minérios registou-se um crescimento de +30,7% (+155 mil toneladas);
- No Carvão verificou-se um incremento de +67,1% (+51 mil toneladas); e
- Os Outros Granéis Líquidos observaram um crescimento de +0,8% (+6 mil toneladas).

Gráfico 4 – Carga movimentada (10^3 ton) por tipologia em junho e acumulado de 2026



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em junho e acumulado de 2026

Período	Mensal				Acumulado			
Categoria AMT	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)	Valor (10^3t)	Quota (%)	Var. homóloga (10^3t)	Var. homóloga (%)
Carga geral	**3.785**	**47,3%**	**155**	**4,3%**	**20.656**	**49,3%**	**-820**	**-3,8%**
Contentorizada	3.090	38,6%	126	4,2%	17.010	40,6%	-651	-3,7%
Fracionada	538	6,7%	46	9,3%	2.679	6,4%	-100	-3,6%
Ro-Ro	156	2,0%	-17	-9,6%	967	2,3%	-69	-6,6%
Granéis sólidos	**1.329**	**16,6%**	**333**	**33,4%**	**7.179**	**17,1%**	**745**	**11,6%**
Minérios	119	1,5%	26	28,6%	661	1,6%	155	30,7%
Carvão	32	0,4%	32		128	0,3%	51	67,1%
Produtos agrícolas	567	7,1%	171	43,3%	2.927	7,0%	418	16,6%
Outros granéis sólidos	612	7,6%	103	20,2%	3.463	8,3%	121	3,6%
Granéis líquidos	**2.884**	**36,1%**	**532**	**22,6%**	**14.065**	**33,6%**	**-77**	**-0,5%**
Petróleo bruto	1.114	13,9%	331	42,2%	5.075	12,1%	57	1,1%
Produtos petrolíferos	1.130	14,1%	-23	-2,0%	6.117	14,6%	-232	-3,7%
Gás liquefeito	520	6,5%	223	75,1%	2.208	5,3%	92	4,4%
Outros granéis líquidos	121	1,5%	1	1,0%	665	1,6%	6	0,8%
Total	**7.999**	**100,0%**	**1.019**	**14,6%**	**41.901**	**100,0%**	**-151**	**-0,4%**

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no primeiro semestre de 2026:

- A categoria da Carga Geral totalizou 20,7 milhões de toneladas, tendo observado uma quebra de -3,8% (-820 mil toneladas), principalmente devido ao desempenho negativo da Carga Contentorizada, que se reduziu em -3,7% (-651 mil toneladas), para um total de 17 milhões de toneladas, com base, principalmente, na quebra deste tráfego no porto de Sines (-707 mil toneladas; -6,6%), mas também, em menor expressão, em Lisboa (-65 mil toneladas; -2,5%), na Figueira da Foz (- 20 mil toneladas; -49,8%) e em Setúbal (-5 mil toneladas; -0,7%), apenas parcialmente contrabalançada com o crescimento no porto de Leixões (+146 mil toneladas; +4,1%).

  A Carga Fracionada também sofreu uma redução, neste caso de -3,6% (-100 mil toneladas), para um movimento de 2,7 milhões de toneladas, tendo por base as quebras observadas nos portos da Figueira da Foz (-81 mil toneladas; -16,3%), de Setúbal (-53 mil toneladas; -9,1%), de Leixões (-30 mil toneladas; -5,5%) e de Lisboa (-19 mil toneladas; -13,3%), constatando-se, em oposição, a evolução positiva em Aveiro (+82 mil toneladas; +8,9%) e Sines (+2 mil toneladas; +25,6%).

  O tráfego Ro-Ro verificou igualmente um desempenho negativo, de -6,6% (-69 mil toneladas), totalizando 967 mil toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-66 mil toneladas; -8,8%) e de Sines (-8 mil toneladas; -42,8%), parcialmente mitigadas pelas ligeiras evoluções favoráveis em Setúbal (+3 mil toneladas; +1,1%) e em Lisboa (+2 mil toneladas; +17,4%);

- Os Granéis Sólidos, totalizando 7,2 milhões de toneladas, verificaram um incremento de +11,6% (+745 mil toneladas) relativamente ao primeiro semestre de 2025, devido à evolução favorável constatada em todas as suas tipologias de carga.

  Mais concretamente, a movimentação dos Outros Granéis Sólidos, totalizando 3,5 milhões de toneladas, cresceu +3,6% (+121 mil toneladas), com suporte no incremento nos portos de Aveiro (+210 mil toneladas; +38,7%), de Sines (+63 mil toneladas; +56,2%) e de Leixões (+20 mil toneladas; +3,7%), parcialmente mitigado pelas quebras em Lisboa (-78 mil toneladas; -11,9%), Figueira da Foz (-38 mil toneladas; -9,6%), Setúbal (-36 mil toneladas; -3,5%) e Viana do Castelo (-19 mil toneladas; -30,3%).

  Os Produtos Agrícolas, num total de movimentação de 2,9 milhões de toneladas, também observaram um crescimento, neste caso de +16,6% (+418 mil toneladas), com base nos acréscimos de tráfego observados em Lisboa (+336 mil toneladas; +21,5%), Leixões (+80 mil toneladas; +26,8%) e Aveiro (+14 mil toneladas; +2,3%), sendo apenas constatada uma quebra neste mercado na Figueira da Foz (-12 mil toneladas; -69,3%).

Os Minérios, com um movimento de 661 mil toneladas, cresceram +30,7% (+155 mil toneladas), com suporte na evolução favorável verificada nos portos de Setúbal (+141 mil toneladas; +65,7%) e de Leixões (+19 mil toneladas; +6,6%).

No Carvão, observou-se um incremento de +67,1% (+51 mil toneladas), para um total de 128 mil toneladas, suportado no crescimento de +110,3% (+67 mil toneladas) no porto de Setúbal, mantendo-se Sines ainda sem atividade nesta tipologia de carga no corrente ano (-16 mil toneladas; -100%);

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, totalizando 14,1 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma quebra de -0,5% (-77 mil toneladas), observaram-se acréscimos em todas as tipologias, com a exceção dos Produtos Petrolíferos que sofreu uma redução de -3,7% (-232 mil toneladas), em consequência das reduções verificadas em Sines (-378 mil toneladas; -8,5%), em Leixões (-27 mil toneladas; -2,8%) e em Viana do Castelo (-4 mil toneladas; -25,6%), com aumentos a registarem-se em Aveiro (+148 mil toneladas; +44,4%), em Lisboa (+19 mil toneladas; +3,5%), e em Setúbal (+11 mil toneladas; +21,1%).

  O Petróleo Bruto, com um movimento global de 5,1 milhões de toneladas, registou um aumento de +1,1% (+57 mil toneladas), em consequência direta do aumento observado em Sines (+57 mil toneladas; +1,1%).

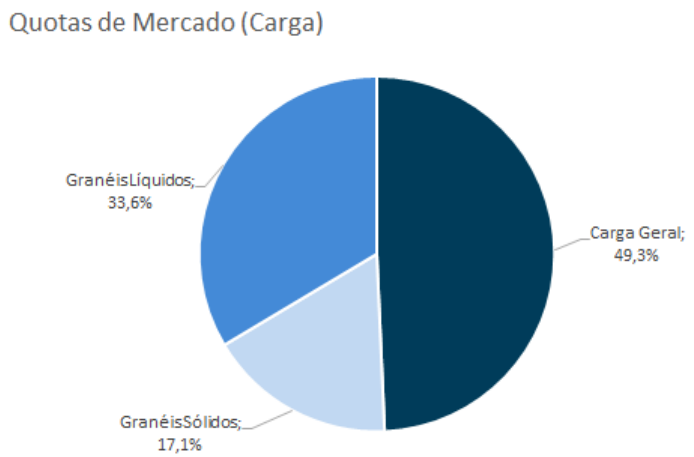
  Verificou-se ainda um aumento no Gás Liquefeito (+92 mil toneladas; +4,4%), para um movimento de 2,2 milhões de toneladas devido ao aumento observado no porto de Sines (+137 mil toneladas; +7,0%) com reduções observadas em Aveiro (-20 mil toneladas; -29,5%), em Leixões (-19 mil toneladas; -22,6%) e em Lisboa (-5 mil toneladas; -56,1%).

  Os Outros Granéis Líquidos registaram um acréscimo de +0,8% (+6 mil toneladas), movimentando globalmente 665 mil toneladas, com suporte nos incrementos verificados em Lisboa (+11 mil toneladas; +9,2%), Aveiro (+8 mil toneladas; +2,3%) e Leixões (+6 mil toneladas; +59,5%), parcialmente mitigados pelas reduções observadas nos portos de Setúbal (-16 mil toneladas; -14,8 %) e da Figueira da Foz (-4 mil toneladas; -56,9%).

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 49,3% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17,1% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,6% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Jan-Jun/2026)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2026)

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	79	0,4%	45	0,6%	12	0,1%	136	0,3%
Leixões	4 923	23,8%	1 247	17,4%	1 006	7,1%	7 176	17,1%
Aveiro	1 002	4,8%	1 395	19,4%	892	6,3%	3 290	7,9%
Figueira da Foz	439	2,1%	369	5,1%	3	0,0%	812	1,9%
Lisboa	2 642	12,8%	2 478	34,5%	689	4,9%	5 808	13,9%
Setúbal	1 546	7,5%	1 471	20,5%	154	1,1%	3 170	7,6%
Sines	10 024	48,5%	174	2,4%	11 309	80,4%	21 507	51,3%
Faro	2	0,0%		0,0%		0,0%	2	0,0%
Totais Categoria	**20 656**	49,3% 100,0%	**7 179**	17,1% 100,0%	**14 065**	33,6% 100,0%	**41 901**	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-tipo de carga, observaram-se crescimentos em 25 mercados, no valor global de +1,6 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 28 mercados, representando -1,7 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período homólogo de 2025, de -151,5 mil toneladas, ou seja, -0,4%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Jan-Jun/2026)

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	**79**	**-0,5%**	**4 923**	**1,0%**	**1 002**	**8,9%**	**439**	**-18,7%**	**2 642**	**-3,0%**	**1 546**	**-3,5%**	**10 024**	**-6,6%**	**2**	**0,0%**	**20 656**	**-3,8%**
Contentorizada			3 723	4,1%			20	-49,8%	2 503	-2,5%	760	-0,7%	10 004	-6,6%			17 010	-3,7%
Fracionada	79	-0,5%	515	-5,5%	1 002	8,9%	419	-16,3%	122	-13,3%	531	-9,1%	9	25,6%	2	0,0%	2 679	-3,6%
Ro-Ro			685	-8,8%					17	17,4%	255	1,1%	11	-42,8%			967	-6,7%
Granéis sólidos	**45**	**-35,0%**	**1 247**	**10,5%**	**1 395**	**19,1%**	**369**	**-12,1%**	**2 478**	**11,6%**	**1 471**	**13,3%**	**174**	**36,9%**	**0**		**7 179**	**11,6%**
Minérios		-100,0%	306	6,6%							356	65,7%					661	30,7%
Carvão											128	110,3%		-100,0%			128	67,1%
Produtos agrícolas			378	26,8%	645	2,3%	6	-69,3%	1 898	21,5%							2 927	16,6%
Outros granéis sólidos	45	-30,3%	563	3,7%	751	38,7%	364	-9,6%	580	-11,9%	987	-3,5%	174	56,2%			3 463	3,6%
Granéis líquidos	**12**	**-25,6%**	**1 005**	**-3,8%**	**892**	**18,0%**	**3**	**-56,9%**	**689**	**3,7%**	**154**	**-3,1%**	**11 309**	**-1,6%**	**0**		**14 065**	**-0,5%**
Petróleo bruto													5 074	1,1%			5 074	1,1%
Produtos petrolíferos	12	-25,6%	925	-2,8%	481	44,4%			549	3,5%	63	21,1%	4 086	-8,5%			6 117	-3,7%
Gás liquefeito			65	-22,6%	48	-29,5%			4	-56,1%			2 092	7,0%			2 208	4,4%
Outros granéis líquidos			15	59,5%	364	2,3%	3	-56,9%	136	9,2%	91	-14,8%	56	0,7%			665	0,8%
Total Geral	**136**	**-17,5%**	**7 175**	**1,8%**	**3 290**	**15,5%**	**812**	**-16,1%**	**5 808**	**3,6%**	**3 170**	**3,7%**	**21 507**	**-3,8%**	**2**	**0,0%**	**41 900**	**-0,4%**

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (40,6%) e que foi operada essencialmente nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a qual observou uma quebra de movimentação de -3,7% em relação ao primeiro semestre do ano anterior, e onde se constataram reduções de tráfego nos portos de Sines, de Lisboa, da Figueira da Foz e de Setúbal, mitigadas pelo incremento em 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 -3,6%, em resultado das quebras de movimentação neste tipo de carga nos portos da Figueira da Foz, de Setúbal, de Leixões e de Lisboa, apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos verificados em Aveiro e Sines.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,3%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -8,8%, tendo igualmente sido acompanhado pelas reduções verificadas no mercado de Sines, mas parcialmente contrariadas pelas evoluções favoráveis em Setúbal e Lisboa, saldando-se na globalidade este tráfego numa quebra de -6,6%.

Os Minérios, com uma expressão de 1,6% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram uma evolução positiva com origem nos mercados associados aos portos de Setúbal e de Leixões.

O Carvão, representando apenas 0,3% da carga do sistema portuário, observou um crescimento de +67,1%, suportado na evolução favorável no porto de Setúbal, mas parcialmente mitigado pela quebra verificada em Sines.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 7% do tráfego total, cresceram +16,6%, com base nos acréscimos registados nos portos de Lisboa, de Leixões e de Aveiro, observando-se apenas uma redução no mercado portuário da Figueira da Foz.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos, exceto Faro, e representando 8,3% do tráfego do sistema portuário, observaram um incremento de +3,6%, suportado pelo crescimento nos portos de Aveiro, de Sines e de Leixões, e parcialmente atenuado pelas reduções constatadas nos portos de Lisboa, da Figueira da Foz, de Setúbal e de Viana do Castelo.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,1% do movimento total, registou um crescimento de +1,1%, tendo por base o aumento correspondente deste tráfego no porto de Sines.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,6% do movimento de carga no sistema portuário, observaram uma redução de -3,7%, devido à quebra no porto de Sines, e, marginalmente, de Leixões e de Viana do Castelo, sem prejuízo da sua atenuação pelas evoluções favoráveis em Aveiro, Lisboa e Setúbal.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,3%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão mais reduzida, em Leixões

e Aveiro, tendo observado um aumento de +4,4%, devido, essencialmente, ao crescimento registado em Sines.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se um crescimento de +0,8%, suportado nas evoluções favoráveis dos mercados portuários de Lisboa, de Aveiro e de Leixões, atenuadas pelas reduções observadas em Setúbal e na Figueira da Foz.

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

A natureza da recuperação apresenta, contudo, uma assimetria relevante entre fluxos. No primeiro semestre, os desembarques cresceram +2,7%, para 25,7 milhões de toneladas, representando 61,3% do movimento total, enquanto os embarques diminuíram -4,8%, para 16,2 milhões de toneladas. A recuperação agregada foi, assim, suportada essencialmente pelo crescimento dos desembarques. Esta divergência recomenda prudência na associação entre a recuperação portuária e uma melhoria generalizada dos fluxos externos da economia, constituindo igualmente um indicador a acompanhar na segunda metade do ano.

Fluxos de Embarque e Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embrque 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 *transhipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

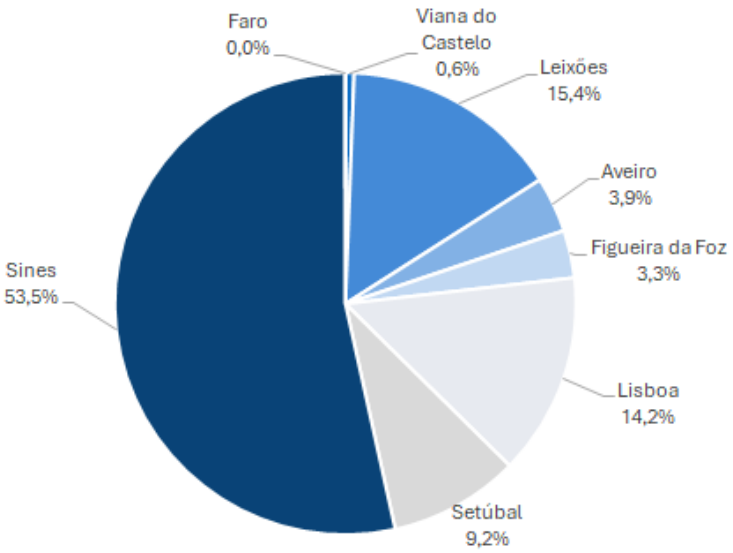
O volume de desembarques registado no primeiro semestre de 2026, incluindo os subjacentes ao *transhipment*, foi responsável por 61,3% do movimento portuário e registou um total de 25,7 milhões de toneladas, representando um crescimento de +2,7% (+673 mil toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 16,2 milhões de toneladas, refletindo um decréscimo de -4,8% (-825 mil toneladas).

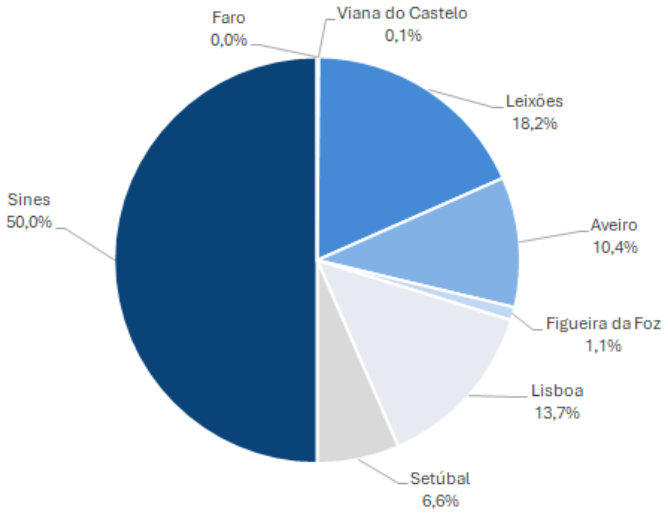
A concentração deste segmento constitui igualmente um fator estrutural de exposição do sistema nacional. Sines concentra 94,6% do *transhipment* de contentores realizado nos portos portugueses e, no próprio porto, estas operações representam 73,4% do tráfego contentorizado. Deste modo, alterações nas rotações dos grandes armadores ou na configuração das redes oceânicas podem produzir efeitos significativos no agregado nacional, mesmo sem uma deterioração equivalente da procura associada ao *hinterland*. A diversificação e expansão deste último assume, por isso, particular relevância para reduzir a volatilidade estrutural do tráfego contentorizado português.

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Jan-Jun/2026)

Embarques



Desembarques



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Jan-Jun/2026)

Porto \ Fluxo	Jan-Jun / 2026 (10^3 ton)		Quota (%)		Variação Embarque		Variação Desembarque	
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	98	38	72,4%	27,6%	14	17,3%	-43	-53,4%
Leixões	2 493	4 682	34,7%	65,3%	25	1,0%	105	2,3%
Aveiro	630	2 660	19,1%	80,9%	19	3,1%	423	18,9%
Figueira da Foz	540	271	66,6%	33,4%	-54	-9,0%	-102	-27,4%
Lisboa	2 296	3 512	39,5%	60,5%	-167	-6,8%	368	11,7%
Setúbal	1 487	1 684	46,9%	53,1%	36	2,5%	76	4,7%
Sines	8 667	12 841	40,3%	59,7%	-698	-7,5%	-153	-1,2%
Faro	2	0			0			
Total Geral	**16 213**	**25 687**	**38,7%**	**61,3%**	**-825**	**-4,8%**	**673**	**2,7%**

2.2 Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 40,6%, e ainda parte da quota de 2,3% relativa ao tráfego Ro-Ro, o que justifica uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU, quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transhipment*.

Tráfego Total (TEU)

Em junho, o movimento de contentores cifrou-se em 301 mil TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), ou seja, +11,4% (+31 mil TEU) que no mesmo mês de 2025, dando origem a um movimento no primeiro semestre de 2026 de 1,5 milhões de TEU, correspondendo a uma quebra acumulada de -0,8%, mas mantendo uma tendência de recuperação já constatada nos últimos três meses (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

A perda de tráfego acumulado teve essencialmente origem no porto de Sines (-38 mil TEU; -4,3%), tendo ainda contribuído para esta quebra a Figueira da Foz (-5 mil TEU; -76,1%).

Quadro 9 – Contentores movimentados em junho e acumulado de 2026

Contentores movimentados (10^3 TEU)

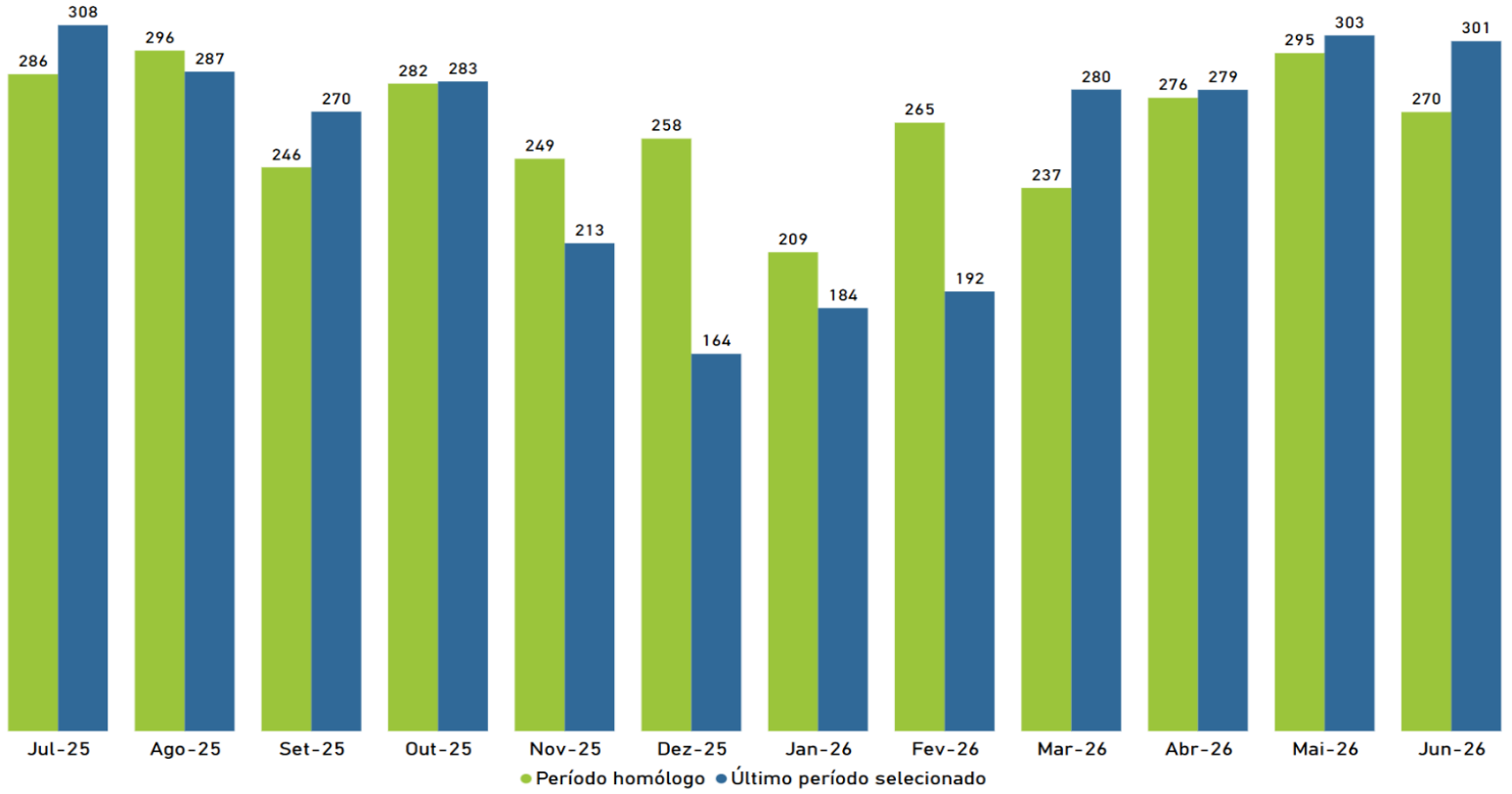
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo				-100,0%
Leixões	66,3	374,8	24,4%	6,1%
Aveiro	0,0	0,0	0,0%	33,3%
Figueira da Foz	0,5	1,4	0,1%	-76,1%
Lisboa	44,3	241,4	15,7%	2,2%
Setúbal	12,1	79,0	5,1%	3,5%
Sines	177,4	841,9	54,7%	-4,3%
Total	**300,6**	**1.538,5**	**100,0%**	**-0,8%**

Variação hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	-7,4%	9,6%	9,0%	-9,6%	11,4%
Acumulado	-2,2%	-3,3%	13,9%	-6,2%	-0,8%

Sublinha-se, por sua vez, o crescimento deste tráfego verificado nos portos de Leixões (+22 mil TEU; +6,1%), de Lisboa (+5 mil TEU; +2,2%) e de Setúbal (+3 mil TEU; +3,5%).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10^3 TEU) nos 12 meses anteriores a junho de 2026 e períodos homólogos



Se analisarmos os primeiros semestres 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 quase neutra (+0,6%), resultado do balanço entre as evoluções médias favoráveis nos portos de Lisboa (+5,2%) e de Leixões (+0,6%), e a tendência negativa na Figueira da Foz (-38,9%) e em Setúbal (-1,7%) (ver Quadro 10).

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

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transhipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além 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 movimento de contentores com o *hinterland* no primeiro semestre de 2026 ascendeu a 886 mil TEU, correspondendo a 57,6% do tráfego total, e foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 39,8%, seguindo-se Lisboa, com 26%, e Sines, com 25,3%. Num patamar inferior situaram-se Setúbal, com 8,8%, e a Figueira da Foz, com uma quota residual de 0,2%.

Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 26,6%, 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 segmento de tráfego com o *hinterland* cresceu globalmente +1,9%, suportado nos incrementos em Leixões (+10%), Setúbal (+5%) e Lisboa (+2,1%), parcialmente atenuado pelas quebras na Figueira da Foz (-76,1%) e Sines (-7,8%), a par da atual ausência de movimentação de contentores em Aveiro.

O movimento de contentores em operações de *transhipment*, cifrado em 653 mil TEU, correspondeu a 42,4% do tráfego total de contentores do sistema portuário e teve especial preponderância em Sines, onde representou 73,4% do tráfego do porto. Estas operações ocorreram ainda em Leixões, Lisboa e Setúbal, com proporções de 6%, 4,8% e 1,6%, respetivamente.

A quota de mercado no tráfego de *transhipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 94,6%, a que se seguem os portos de Leixões (3,4%), de Lisboa (1,8%), e de Setúbal (0,2%).

Este segmento de tráfego registou uma quebra global de -4,4%, concretamente -44,8% em Setúbal, -31,6% em Leixões e -3% em Sines, tendo sido exceção a esta tendência o porto de Lisboa, onde o *transhipment* de contentores cresceu +4,5%.

Quadro 10 – Contentores movimentados (10^3 TEU) entre janeiro e junho, no período 2022-2026

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Leixões	365,8	347,9	346,8	353,1	374,8	24,4%	357,7	0,6%
Aveiro		6,8	10,6	0,0	0,0	0,0%	3,5	
Figueira da Foz	10,3	10,5	9,0	6,0	1,4	0,1%	7,4	-38,9%
Lisboa	197,2	196,0	220,3	236,2	241,4	15,7%	218,2	5,2%
Setúbal	84,7	80,7	78,1	76,3	79,0	5,1%	79,8	-1,7%
Sines	843,5	809,8	989,2	879,8	841,9	54,7%	872,8	0,0%
Total	**1.501,4**	**1.451,5**	**1.654,0**	**1.551,5**	**1.538,5**	**100,0%**	**1.539,4**	**0,6%**

Quadro 11 – Contentores movimentados para o *hinterland* e em *transhipment* (Jan-Jun/2026)

Porto \ Contentores	*Hinterland*				*Transhipment*				Totais
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	353	94,0%	39,8%	10,0%	22	6,0%	3,4%	-31,6%	375
Aveiro			0,0%	-100,0%			0,0%		0
Figueira da Foz	1	100,0%	0,2%	-76,1%		0,0%	0,0%		1
Lisboa	230	95,2%	26,0%	2,1%	12	4,8%	1,8%	4,5%	241
Setúbal	78	98,4%	8,8%	5,0%	1	1,6%	0,2%	-44,8%	79
Sines	224	26,6%	25,3%	-7,8%	618	73,4%	94,6%	-3,0%	842
Total Geral	**886**	**57,6%**	100,0%	**1,9%**	**653**	**42,4%**	100,0%	**-4,4%**	**1 539**

2.3 Movimento Geral de Navios

Em junho do corrente ano registaram-se 845 escalas de navios, +5,2% do que no mesmo mês de 2025, correspondendo a um acumulado de 4 658 escalas no primeiro semestre de 2026, -1% do que no período homólogo do ano anterior. A evolução acumulada foi negativa na maioria dos portos nacionais, com exceção de Sines, Aveiro, Portimão e Faro (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Este resultado representa também uma tendência de recuperação, na mesma linha do que já foi observado nos movimentos de carga e de contentores.

Analisando os primeiros semestres dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma ligeira tendência de redução do número de navios que escalam o sistema portuário (-0,4%), influenciada pelas quebras em vários portos, concretamente: Figueira da Foz (-7,4%), Faro (-6,1%), Sines (-3,7%), Viana do Castelo (-3%), Leixões (-1,9%) e Setúbal (-1%), parcialmente compensadas pelos crescimentos em Portimão (+10,4%), Aveiro (+6,6%) e Lisboa (+2,7%) (ver Quadro 13).

Quadro 12 – Escalas de navios em junho e acumulado de 2026

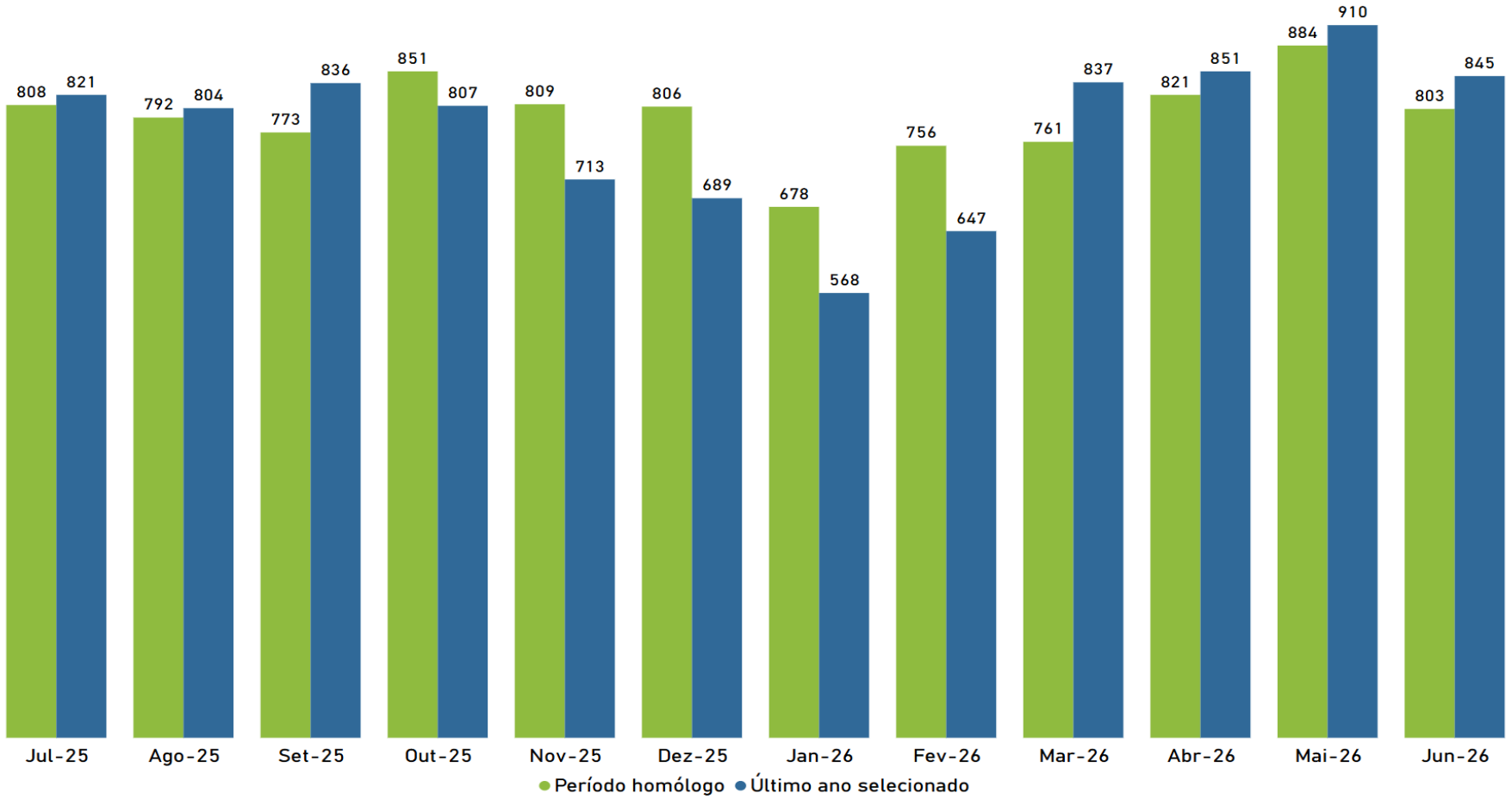
Navios (N.º de escalas)

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
Viana do Castelo	17	114	2,4%	-5,0%
Leixões	208	1.105	23,7%	-3,6%
Aveiro	94	544	11,7%	18,0%
Figueira da Foz	38	169	3,6%	-21,0%
Lisboa	194	1.100	23,6%	-0,5%
Setúbal	119	722	15,5%	-8,0%
Sines	162	845	18,1%	1,4%
Faro	1	7	0,2%	250,0%
Portimão	12	52	1,1%	44,4%
Total	**845**	**4.658**	**100,0%**	**-1,0%**

Variação hómologa

	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Mensal	3,2%	1,2%	1,4%	-7,0%	5,2%
Acumulado	-0,1%	5,3%	-2,6%	-3,3%	-1,0%

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a junho de 2026 e períodos homólogos



Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e junho, no período 2022-2026

Porto	2022	2023	2024	2025	2026	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	129	114	93	120	114	2,4 %	98	-3,0 %
Leixões	1.194	1.187	1.189	1.146	1.105	23,7 %	1.050	-1,9 %
Aveiro	421	546	479	461	544	11,7 %	424	6,6 %
Figueira da Foz	230	230	228	214	169	3,6 %	197	-7,4 %
Lisboa	989	1.086	1.090	1.106	1.100	23,6 %	900	2,7 %
Setúbal	752	824	813	785	722	15,5 %	684	-1,0 %
Sines	982	960	933	833	845	18,1 %	809	-3,7 %
Faro	9	15	7	2	7	0,2 %	7	-6,1 %
Portimão	35	28	29	36	52	1,1 %	34	10,4 %
Total	**4.741**	**4.990**	**4.861**	**4.703**	**4.658**	**100,0 %**	**4.203**	**-0,4 %**

Leixões passa a ser o porto com maior número de escalas, concretamente 1 105 escalas no primeiro semestre de 2026, o que traduz um decréscimo de tráfego de -3,6% relativamente ao mesmo período de 2025, e representa uma quota de mercado de 23,7%, a que se seguem os portos de Lisboa e de Sines, respetivamente, com 1 100 (-0,5%) e 845 (+1,4%) escalas e quotas de mercado, respetivamente, de 23,6% e 18,1%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada observou uma ligeira redução, neste caso de -0,2%, ou seja, com uma expressão inferior à registada no número de escalas (-1,0%, como referido), cifrando-se em 100,8 milhões, resultando num aumento da dimensão média de navio de +0,8% (ver Quadro 14).

Enquanto porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (41,7%), totalizando 42 milhões, e que observou um crescimento de +5,1%, suportando um aumento da dimensão média dos navios neste porto de +3,6%.

Dadas as suas caraterísticas, Sines apresenta a maior dimensão média de navio, com 49,8 mil, um valor cerca de 65% superior ao registado no porto de Portimão, que surge na posição seguinte, com um valor de 30,1 mil.

Assinalam-se ainda Aveiro, Sines, Portimão e Faro, como os portos que registaram simultaneamente aumentos do número de escalas e AB, traduzindo-se no caso de Portimão, Sines e Aveiro no incremento da dimensão média dos navios de, respetivamente, +48,8%, +3,6% e +0,9%, enquanto no porto de Faro se verificou uma expressiva redução deste parâmetro (-60,6%).

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Jan-Jun/2026)

Porto \ Navios	Jan - Jun / 2026			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10^3)	Dimensão Média AB (10^3)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	114	584	5,1	2,4%	0,6%	-5,0%	0,1%	5,4%
Leixões	1 105	16 628	15,0	23,7%	16,5%	-3,6%	-5,9%	-2,4%
Aveiro	544	3 587	6,6	11,7%	3,6%	18,0%	19,0%	0,9%
Figueira da Foz	169	632	3,7	3,6%	0,6%	-21,0%	-16,8%	5,3%
Lisboa	1 100	24 398	22,2	23,6%	24,2%	-0,5%	-4,6%	-4,1%
Setúbal	722	11 309	15,7	15,5%	11,2%	-8,0%	-10,3%	-2,5%
Sines	845	42 046	49,8	18,1%	41,7%	1,4%	5,1%	3,6%
Portimão	52	1 563	30,1	1,1%	1,6%	44,4%	115,0%	48,8%
Faro	7	7	1,0	0,2%	0,0%	250,0%	66,2%	-52,5%
Total Geral	**4 658**	**100 755**	**21,6**	**100,0%**	**100,0%**	**-1,0%**	**-0,2%**	**0,8%**



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 de *Puertos del Estado*).

3.1 Movimentação de Carga

A informação disponibilizada pelo *Puertos del Estado* refere uma evolução ligeiramente positiva do sistema portuário de Espanha no primeiro semestre de 2026 relativamente ao mesmo período do ano transato (+0,7%), que se pode comparar com o desempenho desfavorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou uma ligeira quebra de movimentação de -0,4% (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Jan-Jun/2026)

Sistema Portuário	Jan - Jun / 2026							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	20 656	-3,8%	7 179	11,6%	14 065	-0,5%	41 901	-0,4%
Espanha	140 330	-0,4%	38 242	-4,0%	91 386	4,8%	269 958	0,7%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram neste período 270 milhões de toneladas, ou seja, 6,4 vezes mais que o sistema portuário nacional (41,9 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,3 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Bruto.

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

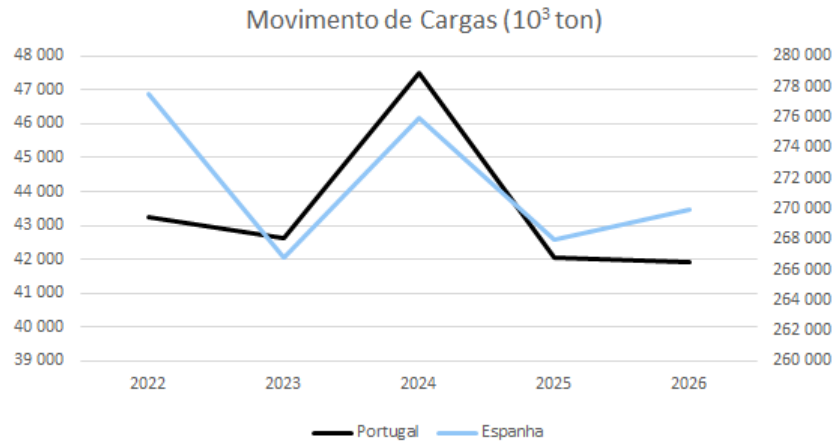
- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou uma quebra de -3,8%, ou seja, com um desempenho inferior ao do seu homólogo espanhol que decresceu apenas -0,4%;

- Nos Granéis Sólidos esta situação inverte-se, com o desempenho do sistema portuário nacional a crescer +11,6%, enquanto o conjunto dos portos espanhóis observou uma variação negativa, de -4%; e

- Nos Granéis Líquidos, volta a constatar-se uma situação desfavorável aos portos portugueses, com o sistema portuário nacional a registar uma ligeira quebra de -0,5%, enquanto o conjunto dos portos espanhóis cresceu +4,8%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – no primeiro semestre dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol registou uma quebra de carga movimentada de -2,7% relativamente ao início do quinquénio, enquanto em Portugal essa redução foi comparativamente superior (-3,1%) (ver Gráfico 9).

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



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário espanhol, que, no primeiro semestre de 2026, cresceu +2,4% em relação ao mesmo período de 2025, totalizando 9,4 milhões de TEU, em contraste com a quebra registada nos portos nacionais (-0,8%), que movimentaram 1,5 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Jan-Jun/2026)

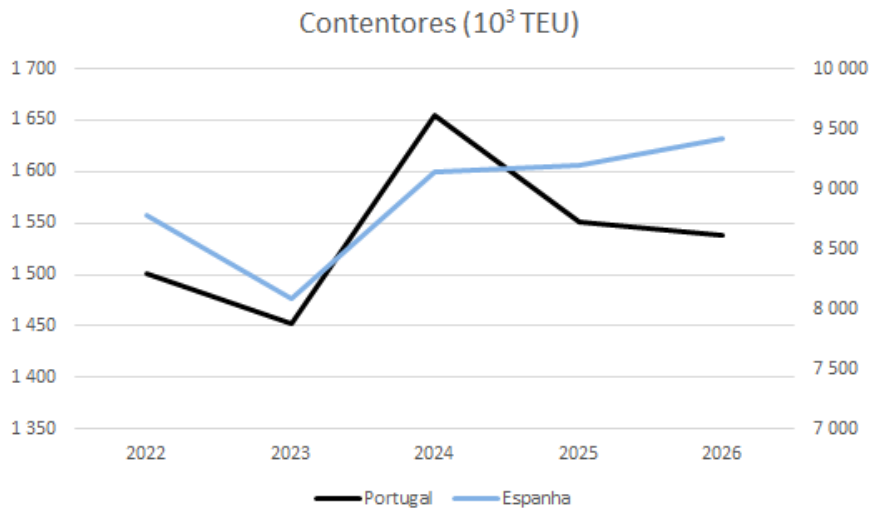
Sistema Portuário	Jan - Jun / 2026 mil TEU	Variação (%)
Portugal	**1 539**	**-0,8%**
Hinterland	886	1,9%
Transhipment	653	-4,4%
Espanha	**9 417**	**2,4%**
Hinterland	4 543	2,7%
Transhipment	4 875	2,1%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registaram um desempenho positivo no movimento com o *hinterland*, mas com maior intensidade em Espanha (Portugal: +1,9%; Espanha: +2,7%).

Já no que reporta ao tráfego de *transhipment*, o conjunto dos portos espanhóis cresceu +2,1%, mantendo-se o desempenho do sistema portuário português negativo (-4,4%).

Se observarmos a evolução do movimento de contentores nos dois sistemas portuários no primeiro semestre do ano, desde 2022, os portos espanhóis cresceram no seu conjunto +7,3%, enquanto o sistema portuário nacional cresceu +2,5% do tráfego (ver Gráfico 10).

Gráfico 10 – Contentores movimentados (10^3TEU) nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Jun)





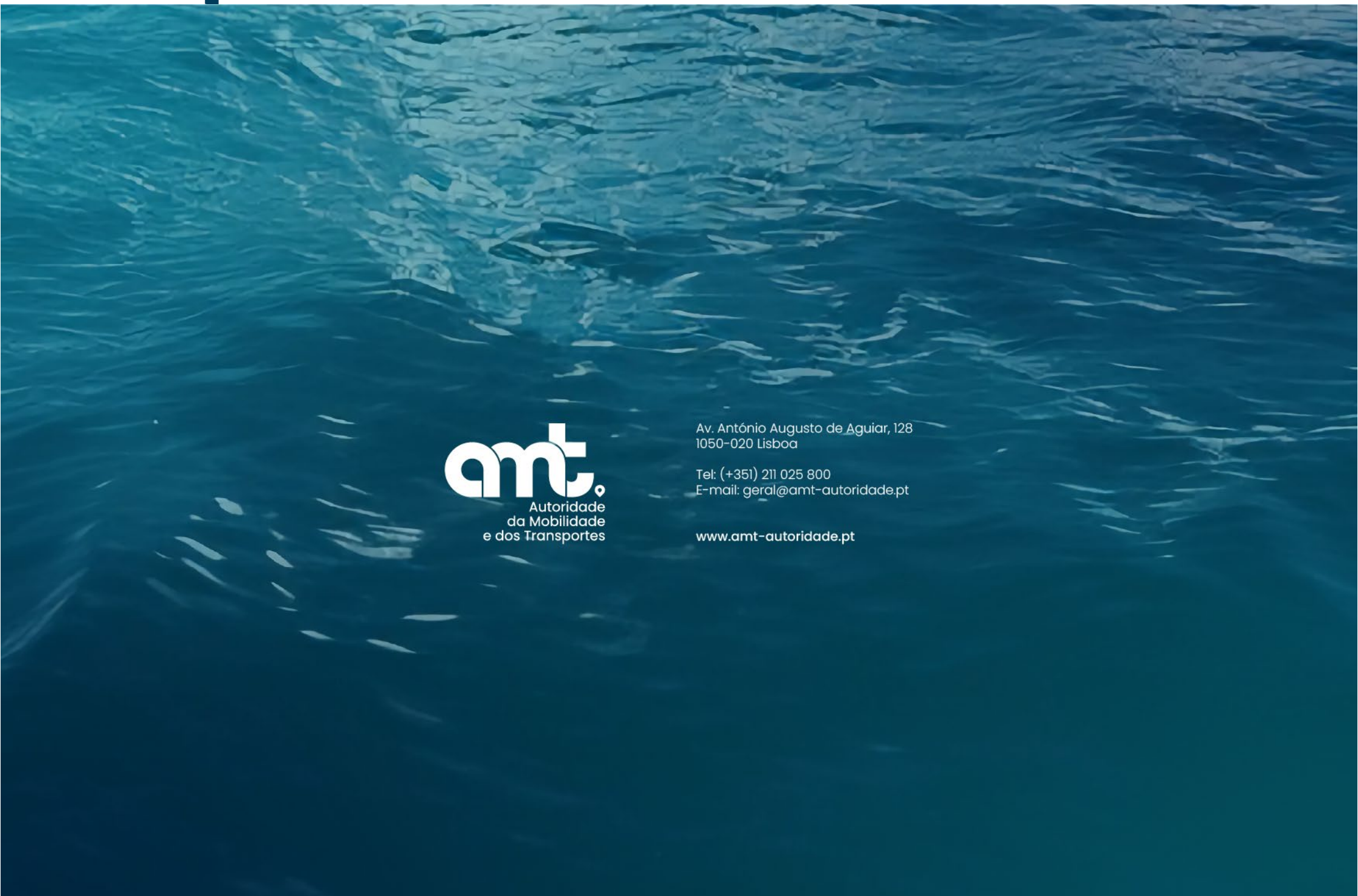
ANEXO

DESEMPENHO DOS MERCADOS PORTUÁRIOS

Carga Geral	Jun.2026	Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	**3 090**	**126**	**4,2%**	**17 010**	**100,0%** **45,1%**	**-651**	**-3,7%**
Viana do Castelo				0	0,0%	0	-100,0%
Leixões	658	42	6,8%	3 723	21,9%	146	4,1%
Aveiro		0		0	0,0%	0	-77,0%
Figueira da Foz	7	1	7,6%	20	0,1%	-20	-49,8%
Lisboa	439	21	5,0%	2 503	14,7%	-65	-2,5%
Setúbal	106	-20	-16,2%	760	4,5%	-5	-0,7%
Sines	1 880	83	4,6%	10 004	58,8%	-707	-6,6%
Faro		0		0		0	#DIV/0!
Carga Fraccionada	**538**	**46**	**9,3%**	**2 679**	**100,0%** **7,1%**	**-100**	**-3,6%**
Viana do Castelo	12	-1	-8,1%	79	2,9%	0	-0,5%
Leixões	127	38	42,7%	515	19,2%	-30	-5,5%
Aveiro	174	28	19,5%	1 002	37,4%	82	8,9%
Figueira da Foz	86	3	4,0%	419	15,6%	-81	-16,3%
Lisboa	21	-1	-2,6%	122	4,5%	-19	-13,3%
Setúbal	117	-21	-15,5%	531	19,8%	-53	-9,1%
Sines	1	-1	-55,9%	9	0,3%	2	25,6%
Faro		0		2	0,1%	0	0,0%
Ro-Ro	**156**	**-17**	**-9,6%**	**967**	**100,0%** **2,6%**	**-69**	**-6,6%**
Viana do Castelo	0	0	-24,4%	0	0,0%	0	90,0%
Leixões	114	-7	-6,1%	685	70,8%	-66	-8,8%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	0	15,6%	17	1,7%	2	17,4%
Setúbal	37	-9	-19,2%	255	26,4%	3	1,1%
Sines	2	-1	-24,7%	11	1,1%	-8	-42,8%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**3 785**	**155**	**4,3%**	**20 656**	**54,8%**	**-820**	**-3,8%**

Granéis Sólidos	Jun.2026	Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	**119**	**26**	**28,6%**	**661**	**100,0%**	**155**	**30,7%**
					1,7%		
Viana do Castelo	0	-5	-100,0%	0	0,0%	-5	-100,0%
Leixões	51	7	16,8%	306	46,2%	19	6,6%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	67	24	54,2%	356	53,8%	141	65,7%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	**32**	**32**		**128**	**100,0%**	**51**	**67,1%**
					0,3%		
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	32	32		128	100,0%	67	110,3%
Sines		0			0,0%	-16	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	**567**	**171**	**43,3%**	**2 927**	**100,0%**	**418**	**16,6%**
					7,5%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	93	45	92,9%	378	12,9%	80	26,8%
Aveiro	162	10	6,9%	645	22,0%	14	2,3%
Figueira da Foz	6	0	-5,7%	6	0,2%	-12	-69,3%
Lisboa	307	117	61,3%	1 898	64,9%	336	21,5%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	**612**	**103**	**20,2%**	**3 463**	**100,0%**	**121**	**3,6%**
					8,9%		
Viana do Castelo	1	-4	-83,8%	45	1,3%	-19	-30,3%
Leixões	133	31	30,2%	563	16,3%	20	3,7%
Aveiro	83	13	18,1%	751	21,7%	210	38,7%
Figueira da Foz	83	8	11,2%	364	10,5%	-38	-9,6%
Lisboa	84	2	2,4%	580	16,7%	-78	-11,9%
Setúbal	180	10	6,1%	987	28,5%	-36	-3,5%
Sines	49	42	628,8%	174	5,0%	63	56,2%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**1 329**	**333**	**33,4%**	**7 179**	**18,4%**	**745**	**11,6%**

Granéis Líquidos	Jun.2026	Variação		Acumul. 2026		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	**1 114**	**331**	**42,2%**	**5 075**	**100,0%**	**57**	**1,1%**
					12,1%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	0	0		0	0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	1 114	330	42,2%	5 074	100,0%	57	1,1%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	**1 130**	**-23**	**-2,0%**	**6 117**	**100,0%**	**-232**	**-3,7%**
					14,6%		
Viana do Castelo		-4	-100,0%	12	0,2%	-4	-25,6%
Leixões	167	-17	-9,3%	925	15,1%	-27	-2,8%
Aveiro	114	45	66,3%	481	7,9%	148	44,4%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	90	11	14,5%	549	9,0%	19	3,5%
Setúbal	12	-11	-46,8%	63	1,0%	11	21,1%
Sines	746	-49	-6,1%	4 086	66,8%	-378	-8,5%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	**520**	**223**	**75,1%**	**2 208**	**100,0%**	**92**	**4,4%**
					5,3%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	7	0	-0,2%	65	2,9%	-19	-22,6%
Aveiro	6	-2	-25,1%	48	2,2%	-20	-29,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		-1	-100,0%	4	0,2%	-5	-56,1%
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	508	227	80,7%	2 092	94,7%	137	7,0%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	**121**	**1**	**1,0%**	**665**	**100,0%**	**6**	**0,8%**
					1,6%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	7	6	557,8%	15	2,3%	6	59,5%
Aveiro	58	1	2,1%	364	54,7%	8	2,3%
Figueira da Foz	2	2		3	0,5%	-4	-56,9%
Lisboa	24	-4	-15,0%	136	20,4%	11	9,2%
Setúbal	11	-4	-24,5%	91	13,7%	-16	-14,8%
Sines	19	1	3,4%	56	8,4%	0	0,7%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	**2 884**	**532**	**22,6%**	**14 065**	**33,6%**	**-77**	**-0,5%**



Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

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

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

www.amt-autoridade.pt