

Porto de Lisboa consolida estatuto de “celeiro” do país

Em 2020, passaram 4,6 milhões de toneladas de granéis sólidos pelo Porto de Lisboa, com destaque para o agro-alimentar. Só de soja, foi registado um movimento total de um milhão de toneladas

Luísa Pinto

Durante o ano de 2020 foram movimentados 4,6 milhões de toneladas de granéis sólidos nos vários terminais que compõem o Porto de Lisboa, com particular relevância para aqueles que se destinam ao sector agro-alimentar. A importância da movimentação destes granéis é tal que permite ao Porto de Lisboa assumir-se como a infra-estrutura nacional líder deste segmento, uma espécie de celeiro do país, onde todas as semanas estão em operação entre quatro a cinco navios de granéis sólidos alimentares.

De acordo com os dados globais do movimento portuário, as operações a envolver granéis sólidos (por oposição à carga que segue contentorizada) até caíram 5% face a 2019. Mas houve algumas tipologias de granéis no sector agro-alimentar que cresceram significativamente, como a cevada, o malte e a soja, com esta última a atingir valores nunca alcançados nos últimos dez anos e que acabaram por impedir maiores quedas neste segmento.

Destacam-se igualmente as boas prestações, na importação, da cevada (+33%) e, na exportação, do malte (+125%). A cevada tem o Reino Unido e França como os países de origem; enquanto o malte teve como principal destino a Heineken Nigéria, confirmou fonte oficial da Sociedade Central de Cervejas (controlada pelo grupo Heineken).

Um dos cereais que tiveram maior incremento foi a soja, com cerca de um milhão de toneladas movimentadas, um crescimento de 10% face a 2019, sendo o quinto melhor registo dos últimos 21 anos e o melhor da última década.

O grão de soja, depois de laborado, é transformado em farinhas (78-80%) e óleos (18-20%). As farinhas são uma fonte de proteína muito importante para a ração animal e abastecem principalmente o mercado nacional (continental e insular), havendo exportações esporádicas para Espanha ou Norte de África. O óleo pode ser utilizado também no sector agro-pecuário, na produção de biocombustíveis e, depois de devidamente refinado, no sector agro-alimentar.

“A soja é importada, na sua maioria, do Brasil e Estados Unidos e tem como destino a utilização em óleo de soja para alimentação humana,



DANIEL ROCHA

Todas as semanas estão em operação entre quatro e cinco navios de granéis sólidos alimentares no Porto de Lisboa

farinhas e bagaços para rações de animais e produção de biodiesel, em duas instalações localizadas no Porto de Lisboa, em Palença e em Alhandra”, explica fonte do Porto de Lisboa.

Os navios graneleiros com cereais agro-alimentares são movimentados nestes terminais especializados, como é o caso dos Terminais de Granéis Alimentares do Beato e da Trafaria, ambos sob gestão da concessionária Silopor, ou no Terminal de Granéis Alimentares de Palença, sob a gestão da concessionária Sovena Oil Seeds. A Sovena possui igualmente uma unidade fabril extractiva para produção de óleos vegetais e biodiesel. Merece referência também o Terminal de Granéis Alimentares de Alhandra, sob gestão da Iberol, que recebe, dada a sua localização a montante do rio, pela via fluvial ou rodoviária, os produtos agro-alimentares a partir do terminal da Silopor Trafaria, para a transformação na sua uni-

dade extractiva, produzindo óleo vegetal e biodiesel.

A média de estadia destes navios é prolongada na Trafaria e Palença, dadas as grandes quantidades transportadas, e que podem oscilar, segundo o Porto de Lisboa, entre três dias e uma semana. Essa é a grande vantagem competitiva do Porto de Lisboa neste sector: a capacidade de receber navios de grandes dimensões e a proximidade à indústria de transformação de oleaginosas que se localiza nesta zona. Mas as importações de farinhas podem ser feitas também através de outros portos com infra-estruturas menores, inclusive no próprio Porto de Lisboa.

Miguel Costa, director de matérias-primas da Sovena, diz que o crescimento das importações de soja em grão foi de 19% entre Janeiro e Novembro de 2020, segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE).

“Talvez devido a uma menor importação de farinhas/bagaços de soja

durante esse mesmo período (-53%), certamente devido a uma menor disponibilidade de produto na origem e/ou problemas logísticos. No caso de outras oleaginosas a situação foi algo diferente. Enquanto na soja o motor é a farinha/proteína, e o consumo foi estável, no caso do girassol ou da colza, é o óleo”, explica.

O óleo de colza é principalmente utilizado na produção de biocombustíveis. “Com a pandemia, o consumo de combustíveis teve uma queda notável, o que levou a uma menor necessidade de produção de biodiesel”, explica Miguel Costa, referindo que esta situação foi agravada pela utilização de Títulos de Biodiesel (TdB) que os incorporadores tinham em carteira, e que reduziram a necessidade de incorporação física de biodiesel. “Assim, as importações de semente de colza, 100% via Porto de Lisboa, caíram 14%, mas as importações de farinhas de colza subiram um 51%”, diz o responsável da Sovena.

10%

foi o crescimento verificado na soja movimentada no Porto de Lisboa em 2020. Foi o quinto melhor registo dos últimos 21 anos