

Periodicidade trimestral  
Abril - Junho 2025

# INDÚSTRIA PORTUGUESA

MOTOR DA ECONOMIA

Edição n.º 2 • 4€

MANIFESTO BRP 2025

## Mudar Portugal para crescer

ESPECIAL

Indústria  
Portuária e  
Descarbonização

OPINIÃO

Regulamentação  
na IA

RECURSOS HUMANOS

Estudo Talent  
Trends 2025

FAZEMOS  
A INDÚSTRIA  
ACONTECER!



JOVENS, ADULTOS e EMPRESAS

**CENFIM**

CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL  
DA INDÚSTRIA METALÚRGICA  
E METALOMECÂNICA

Construções Mecânica  
Construções Metálicas  
Soldadura  
Projeto/Desenho (CAD)  
Fabrico Assistido por  
Computador (CNC/CAM)  
Eletricidade e Eletrónica  
Mecatrónica  
Robótica (Colaborativa e Móvel)  
Aeronáutica  
Fabricação Aditiva  
Manutenção e Automação Industrial  
Área de Gás  
Energias Renováveis  
Energia  
Qualidade, Ambiente e Segurança  
Administrativo, Comercial e Marketing



**218 610 150\***  
dir@cenfim.pt

\*Chamada para o número nacional



CENTRO DE  
FORMAÇÃO  
PROFISSIONAL  
DA INDÚSTRIA  
METALÚRGICA E  
METALOMECÂNICA



**PRODETECH RE**  
recuperação-resiliência-reindustrialização

Tecnologias de Produção  
para a Reindustrialização



**Miguel Boavida**  
DIRETOR EDITORIAL

# Os desafios da indústria portuária e o crescimento de Portugal

*Os portos de Portugal têm mesmo de se reinventar sob a ótica da sustentabilidade, através da descarbonização e eficiência energética.*

**Sob o mote de que a indústria portuária** portuguesa é um ativo estratégico nacional, nesta edição navegámos pelos portos portugueses com a certeza de que a sua modernização, aliada ao investimento em infraestruturas, inovação tecnológica e sustentabilidade, é fundamental para consolidar Portugal como uma plataforma logística atlântica de referência. A rede de portos não pode ser apenas uma porta de entrada e saída de mercadorias e tem de assumir o seu papel como um verdadeiro hub de valor acrescentado no comércio global. Portugal tem uma localização geoestratégica privilegiada, na confluência entre Europa, África e Américas, e uma costa atlântica extensa com portos de grande capacidade logística. Isto faz com que se configurem atraentes para o comércio internacional e desempenhem um papel vital na competitividade das empresas nacionais. Responsável por cerca de 90% do comércio externo em volume e mais de 75% em valor, o que evidencia a sua importância no abastecimento de bens essenciais e na exportação de produtos nacionais, a indústria portuária está interligada com vários setores, como a logística, construção naval, energia, turismo (cruzeiros) e indústrias transformadoras. Além disso, o setor portuário gera milhares de postos de trabalho diretos e indiretos, contribuindo significativamente para o Produto Interno Bruto (PIB) do país. A transição energética e a sustentabilidade ambiental, nomeadamente com a adoção de combustíveis alternativos e eficiência energética, está à cabeça dos desafios que o setor enfrenta. A digitalização e automação dos processos

logísticos; a integração logística multimodal, com reforço das ligações ferroviárias aos portos; e a concorrência internacional, principalmente com os portos espanhóis como Algeciras e Valência, são outros fatores que impactarão a atividade portuária no futuro.

Nos desafios energéticos e ambientais, é uma indústria que representa uma importante fonte de emissões de gases com efeito de estufa (GEE), elevado consumo energético e fortes impactos ambientais. Por isso, com a meta da neutralidade carbónica do Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030), os portos de Portugal têm mesmo de se reinventar sob a ótica da sustentabilidade, através da descarbonização e eficiência energética.

Em sintonia com a abordagem a esta indústria crucial para o desenvolvimento do País, nesta edição também publicamos um documento da BRP que apresenta reflexões e propostas para o crescimento económico e alerta para mudanças que é preciso fazer em Portugal.

Trata-se de um texto que chama a atenção para a necessidade de mudanças estruturais e políticas públicas que favoreçam o crescimento económico, a inovação e a sustentabilidade. Defende uma colaboração mais eficaz entre o setor privado e o público para que o País supere os seus desafios demográficos e sociais e se torne um modelo de desenvolvimento e competitividade na Europa. As propostas veiculadas refletem uma visão de um futuro próspero, baseado numa economia mais moderna, digitalizada e inclusiva. A missão é pôr Portugal a crescer de novo. //



## MANIFESTO BRP 2025 18

- 6 FACTOS & NÚMEROS**
  - Atualidade nos setores industriais
- 8 INDÚSTRIA DOS PLÁSTICOS**
  - A nova visão Europeia para a sustentabilidade
- 10 AGROALIMENTAR**
  - Investimento no setor agrícola
- 12 FORMAÇÃO & EMPREGO**
  - Medida+Emprego: Incentivo à contratação
  - Estudo Talent Trends 2025
- 16 INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL & INOVAÇÃO**
  - Uma nova era de descobrimentos para a indústria
  - Novo centro de investigação na CIMPOR
- 22 DOSSIÊ ESPECIAL**
  - Indústria portuária e descarbonização
- 34 PATENTES**
  - O AI Act e a proteção dos ativos intangíveis
  - Principais mitos e oportunidades de financiamento
- 36 EMPRESAS & NEGÓCIOS**
  - Valorizar colaboradores com educação e formação
  - CBRE divulga estudo "Logistics Confidence Index"
  - Novos produtos e serviços
- 40 OPINIÃO**
  - Catalisador de mudança sustentável
  - Regulamentação como alavanca para a IA

### ESTATUTO EDITORIAL

• A Revista "INDÚSTRIA PORTUGUESA – Motor da Economia" pautada pela sua conduta editorial pelo rigor da informação e pela liberdade de opinião dos artigos que publica;

• A Revista "INDÚSTRIA PORTUGUESA – Motor da Economia" zela pelo cumprimento rigoroso das normas éticas e deontológicas do jornalismo;

• A Revista "INDÚSTRIA PORTUGUESA – Motor da Economia" é uma publicação independente e visa contribuir para a disseminação de conhecimento e como fator de agregação e motivação dos setores empresariais portugueses;

• A Revista "INDÚSTRIA PORTUGUESA – Motor da Economia" tem como principais objetivos a divulgação das melhores práticas e conhecimentos de gestão, de novos projetos, de opiniões e de debate das grandes questões do setor industrial português;

• A Revista "INDÚSTRIA PORTUGUESA – Motor da Economia" visa manter vivos os valores das empresas que operam em Portugal e de divulgar o trabalho continuado dos operadores dos vários setores, em domínios como a gestão, a inovação, as políticas públicas, o ensino e formação, a investigação e os recursos humanos.



# INDÚSTRIA PORTUGUESA

## MOTOR DA ECONOMIA



### PROPRIEDADE

**Bleed - Sociedade Editorial e Organização de Eventos, Unipessoal, Lda**  
NIPC: 506768988

**Sede do Editor, Administração e Redação**  
Av. das Forças Armadas n.º 4 - 8.º B  
1600-082 Lisboa  
info@bleed.pt  
www.bleed.pt

### Administrador

Miguel Alberto Cardoso da Cruz Boavida

### Composição do Capital Social

100% Miguel Alberto Cardoso da Cruz Boavida

### FICHA TÉCNICA

Diretor: **Miguel Boavida**  
Redação: **Sofia Borges, David Fernandes**  
Editor Fotográfico: **Sérgio Saavedra**  
Diretor Comercial: **Mário Raposo**  
Design Gráfico e Paginação: **José Santos**  
Banco de Imagens: Getty Images

Registo Provisório ERC n.º **128090**  
Depósito Legal: **546485/25**

### PUBLICIDADE

Mário Raposo  
**217 957 045 / 965 464 843**  
mario.raposo@bleed.pt

### IMPRESSÃO

Jorge Fernandes, Lda  
Rua Quinta Conde de Mascarenhas n.º 9  
2820-652 Charneca de Caparica

Periodicidade trimestral  
Tiragem: 12.500 exemplares



Porto de Lisboa

# Onde as cargas encontram o destino.

No coração das rotas comerciais, o Porto de Lisboa oferece eficiência, capacidade e tecnologia avançada para impulsionar o seu negócio.

Com uma localização estratégica e soluções inovadoras, garantimos operações ágeis e sustentáveis. Escolha um porto que transforma desafios em oportunidades.

**14**

terminais dedicados à movimentação de carga.

**1,2M**

capacidade global de TEU.

**+7M**

capacidade de movimentação de granel sólido/ano



## ESTATUTO INOVADOR



A Luís Simões, operador logístico na Península Ibérica, e a Reta, empresa especializada em serviços de manutenção e reparação multimarca e aluguer de camiões, semirreboques e carrinhas multimarca, pertencente ao Grupo Luís Simões, foram distinguidas com o Estatuto INOVADORA pela COTEC Portugal. O reconhecimento destaca a solidez financeira das empresas, os seus projetos de investimento e inovação, o cumprimento de elevados padrões na prestação de serviços e a forte cultura de gestão. Todos os anos, a COTEC, agência portuguesa para a inovação, atribui este selo que distingue as empresas mais inovadoras e que contribuem ativamente para o desenvolvimento económico do país. Para tal, o desempenho em diferentes áreas, como a financeira ou a operacional, é avaliado com base em padrões rigorosos. O ano de 2025 foi o quarto consecutivo em que a Luís Simões recebeu esta distinção, e o segundo consecutivo para a sua marca Reta.

## PRAZOS DE PAGAMENTO NO SETOR PÚBLICO AGRAVARAM-SE

O mais recente European Payment Report (EPR) de 2025, desenvolvido pela Intrum, revela um agravamento significativo dos prazos médios de pagamento do setor público, tendência que continua a penalizar as empresas fornecedoras e a dificultar a gestão de tesouraria destes parceiros comerciais.

De acordo com os dados recolhidos, em 2025 o tempo médio de pagamento do setor público situa-se nos 73 dias, registando um aumento face aos 68 dias em 2024. Esta evolução representa um agravamento global dos prazos de pagamento de 7,4%, reforçando a pressão sobre os fornecedores do Estado, sobretudo num contexto económico ainda desafiante, refletindo um ambiente de pagamentos cada vez menos célere e mais imprevisível.

Embora o setor da Construção continue acima da média (78 dias), destaca-se como o setor com maior melhoria relativa,

reduzindo o prazo em 36,9% face aos 123 dias de 2024.

Já os setores dos Transportes & Logística, Farmacêutico e Telecomunicações não só mantêm prazos muito acima da média, como registam aumentos significativos, o que levanta preocupações quanto à sua sustentabilidade financeira quando expostos a pagamentos do sector públicos atrasados.

Entre os setores com recebimentos dentro ou abaixo da média, os Seguros, Tecnologia, e Energia/Utilities viram os seus prazos aumentar de forma acentuada, indicando deterioração da pontualidade do Estado, mesmo entre setores com valores absolutos mais baixos. Por outro lado, Hotelaria & Lazer, Serviços Empresariais e Imobiliário registaram melhorias significativas, com reduções nos prazos de pagamento que os colocam bem abaixo da média nacional.

## PORTUGAL CAPTA MIL MILHÕES DE EUROS DO HORIZONTE EUROPA

Uma avaliação intercalar do Horizonte Europa, publicada pela Comissão Europeia, estima que cada euro investido pela União Europeia possa originar até 11 euros na geração de retorno económico. Este dado sublinha a relevância estratégica do investimento europeu em ciência e inovação para a economia europeia.

Esta avaliação permite destacar o papel crucial do projeto como o maior programa de apoio à investigação e inovação. Até ao momento, foram financiados, ao nível europeu, mais de 15 mil projetos que totalizam mais de 43 mil milhões de euros. O apoio ao ecossistema Europeu de Investigação e Inovação (I&I) no âmbito do Espaço Europeu de Investigação (ERA) é um dos principais objetivos do Programa-Quadro, permitindo potenciar a excelência, a colaboração e a competitividade.

Entre 2021 e 2024, os participantes nacionais garantiram 1.178 milhões de euros em financiamento. Ao todo, Portugal participou em 1.983 projetos, dos quais 519 são coordenados por Portugal, abrangendo todas as áreas do conheci-

mento. As universidades e institutos de investigação são responsáveis por cerca de 62% do financiamento captado por Portugal, verificando-se uma maior diversificação das Unidades de I&D, e as empresas (grandes e PME) captam cerca de 30% do financiamento para Portugal.

A maior fatia do orçamento do Horizonte Europa está no Pilar II - Desafios Globais e Competitividade Industrial Europeia-, que financia projetos colaborativos nas áreas estratégicas para a Europa, desde saúde (110,21M€), cultura, criatividade e sociedade inclusiva (30,18M€), segurança civil (22,04M€), digital, indústria e espaço (161,43M€), clima, energia e mobilidade (173,68M€) e alimentação, biotecnologia e agricultura (166,57M€). Estes projetos colaborativos são dirigidos a qualquer tipo de entidade – Universidades, Institutos de Investigação, PME, Grandes Empresas, Municípios e Associações sem Fins Lucrativos.



## PANATTONI INVESTE NA PENÍNSULA

A Panattoni, promotor logístico-industrial presente na Península Ibérica, anunciou um investimento de 120 milhões de euros em quatro



novos projetos em Portugal e Espanha, "reforçando a sua liderança na promoção de espaços logísticos e industriais de última geração", afirma Gustavo Cardozo, diretor geral da Panattoni Iberia.

Em Portugal, a empresa tem em curso dois projetos de referência: o Panattoni Park Santarém, com 35.000 m<sup>2</sup> (50% pré-arrendado à Olicargo), e o Panattoni Park Lisbon-City, com 52.591 m<sup>2</sup> na sua primeira fase. Em Espanha, destacam-se os desenvolvimentos em Antequera (para a Leroy Merlin) e Vitoria-Gasteiz (50% pré-arrendado à BoxonTech), totalizando 125.618 m<sup>2</sup> de área bruta locável.

## SUECOS INVESTEM EM PORTUGAL

De acordo com um inquérito realizado pela Business Sweden, pela Embaixada da Suécia em Lisboa e pela Câmara de Comércio Luso-Sueca, as empresas suecas estão a planear investir mais em Portugal este ano e a maioria antecipa que a sua atividade vai crescer de forma significativa em 2025. O inquérito mostra ainda que as empresas suecas estão mais otimistas na forma como olham para o clima de negócios em Portugal, em comparação com 2023. O estudo "Business Climate Survey" revela que as empresas suecas estão otimistas com a evolução económica que Portugal e têm maior disponibilidade para investir no mercado português. Mais de metade (51%) vai aumentar o investimento no mercado português em 2025, um número superior ao que tinha sido registado no inquérito de 2023 (41%). O rácio é especialmente elevado nas empresas que chegaram há menos tempo ao mercado português, particularmente a partir de 2020: dessas, 68% (ou duas em cada três) esperam aumentar o investimento em Portugal ao longo do corrente ano. De acordo com os dados do Banco de Portugal, o investimento das empresas suecas em Portugal cresceu de forma expressiva desde 2019. No final do primeiro trimestre, o stock de Investimento Direto Estrangeiro sueco rondava os 3,1 mil milhões de euros, sendo que o investimento sueco em Portugal nos últimos seis anos foi superior a 1,3 mil milhões de euros. Isto significa que, nos últimos seis anos, a presença sueca em praticamente Portugal duplicou.



# It all starts at



**8-15 OCTOBER 2025**

The World's No. 1 Trade Fair for Plastics and Rubber

Düsseldorf, Germany

[k-online.com/join](https://k-online.com/join)

**Messe**  
Düsseldorf

# (Re)Alinhar a indústria com o futuro:

## Uma nova visão europeia para a sustentabilidade competitiva



No passado dia 26 de maio, a Associação Portuguesa da Indústria de Plásticos (APIP) promoveu o workshop “(Re)Alinhar a Indústria com o Futuro – A Nova Geoes-tratégia Europeia para uma Indústria Limpa, Circular e Competitiva”, que decorreu na Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa. A sessão contou com a participação

do Dr. Paulo da Silva Lemos, Conselheiro Técnico da Representação Permanente de Portugal junto da União Europeia (REPER) para a área do Ambiente, que apresentou as principais linhas orientadoras da atual estratégia industrial europeia em matéria de ambiente e sustentabilidade. Num contexto marcado por uma transi-

ção ecológica acelerada, a União Europeia avança com políticas ambiciosas para transformar o tecido industrial, promovendo simultaneamente a neutralidade climática, a circularidade e a competitividade global. A apresentação destacou o Pacote Omnibus — um esforço coordenado para simplificar obrigações le-

gais e reduzir encargos administrativos, especialmente para pequenas e médias empresas, abrangendo áreas como taxonomia, reporte de sustentabilidade, due diligence e o mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (CBAM).

Outro ponto central foi o Pacto para a Indústria Limpa, aprovado em fevereiro de 2025, que estabelece os pilares para uma indústria europeia resiliente: eficiência energética, adoção de tecnologias limpas, circularidade, acesso a financiamento, competitividade global e capacitação dos trabalhadores. Este pacto constitui a espinha dorsal de uma política industrial orientada para o futuro, com enfoque especial nos setores intensivos em energia. O workshop permitiu ainda explorar o impacto das políticas da UE sobre setores específicos. No caso da indústria automóvel, o Plano de Ação lançado em março de 2025 aposta em inovação, mobilidade limpa, cadeias de valor resilientes, formação e condições de concorrência equitativas. Já para o setor químico, está em curso um diálogo estratégico com vista à revisão do regulamento REACH e à criação de um

pacote legislativo adaptado às realidades das PME, incluindo um Omnibus setorial.

A Economia Circular ocupou uma parte significativa da apresentação, com destaque para o futuro Ato Legislativo Europeu sobre Economia Circular, previsto para 2026. Este visa remover obstáculos à livre circulação de materiais reciclados, estimular a procura por produtos circulares e definir novos critérios para responsabilidade alargada do produtor, conteúdo reciclado e eliminação do estatuto de resíduo, com particular enfoque em matérias-primas críticas.

A sessão abordou também a Diretiva das Alegações Ambientais, que visa combater o greenwashing, estabelecendo regras rigorosas para fundamentar as alegações ambientais das empresas com base em metodologias verificáveis. Esta proposta surge em resposta a estudos que revelam que mais de metade das alegações ecológicas atualmente utilizadas são vagas ou infundadas.

Ao longo do evento, ficou clara a urgência de alinhar as políticas nacionais e setoriais com os novos instrumentos legislativos e

estratégicos da União Europeia, garantindo que a indústria portuguesa – nomeadamente o setor dos plásticos – esteja preparada para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades de uma economia em rápida transformação. A necessidade de adaptação a normas cada vez mais exigentes, de antecipação regulatória e de inovação em processos e produtos foi amplamente sublinhada.

O workshop contou ainda com a intervenção de abertura de Pedro Paes do Amaral, Vice-Presidente Executivo da APIP, e o encerramento por Amaro Reis, Presidente da APIP, onde foi salientada a importância de criar condições-quadro favoráveis ao reforço e à melhoria da competitividade e resiliência da indústria europeia, alinhando-as com os objetivos da sustentabilidade.

Com este workshop, a APIP reforça o seu papel de agente facilitador de conhecimento e diálogo estratégico, promovendo a preparação do setor para um novo paradigma europeu – mais verde, digital e competitivo. Ao (re)alinharmos a indústria com o futuro, caminhamos, juntos, para uma economia mais limpa, circular e justa. //

# Lisboa | 6 Outubro 2025

### Painel 1 | Indústria Resiliente e Gestão Integrada

**Moderador**

### Painel 2 | Caminhos para a Transição: Uma Abordagem Societal

**Moderador**

### Painel 3 | Manter o Looping: Melhorar a Circularidade

**Moderadora**

### Painel 4 | Arquitetura Regenerativa de Ecossistemas: Do Berço ao Berço

**Moderador**

**Moving Into a New Era of Responsible and Holistic Sustainability**

Dez anos após o Acordo de Paris e faltando apenas cinco anos para atingir as metas de transição energética e descarbonização para 2030, a par da introdução de regulamentos obrigatórios de sustentabilidade (ESG) para as indústrias, processos e produtos, bem como para os comportamentos dos consumidores, é crucial que este setor industrial cumpra as suas metas rumo a um futuro sustentável.

O PSGE 2025 será um evento fundamental para impulsionar o trabalho em rede multissetorial e internacional e a partilha de conhecimentos, colocando uma forte ênfase nas pessoas e na saúde do planeta. Os nossos temas-chave incluem a Circularidade, a Transição, a Resiliência, a Adaptação, a Segurança, a Integridade, a Regeneração e a Interdisciplinaridade.

Serão abordadas quatro áreas de foco, em quatro rondas de debates sobre soluções para a economia, a sociedade, a indústria e o ambiente.

**Panel 1**  
Indústria Resiliente e Gestão Integrada

**Panel 2**  
Caminhos para a Transição: Uma Abordagem Societal

**Panel 3**  
Manter o Looping: Melhorar a Circularidade

**Panel 4**  
Arquitetura Regenerativa de Ecossistemas: Do Berço ao Berço

Em breve, mais oradores anunciados! Acompanhe as novidades no nosso website:

[www.plasticssummit-globalevent.com](http://www.plasticssummit-globalevent.com)

**Media Partners**

## PENÍNSULA IBÉRICA:

# Investimento no setor agrícola ultrapassou os 4.100 milhões

*Apesar do contexto geopolítico incerto e do impacto das taxas aduaneiras no comércio global, as perspectivas para o setor agroalimentar na Península Ibérica são positivas. Há interesse por parte dos investidores e o bom arranque de 2025 aponta para uma retomada do mercado este ano, com o previsível fecho de transações que foram adiadas ou suspensas em 2024.*

O relatório “Agribusiness Iberian Report” da CBRE revela um volume de investimento institucional, até maio de 2025, superior a 400 milhões de euros — metade de todo o montante transacionado em 2024, no mercado ibérico.

Uma das grandes operações que marcou o arranque de 2025 foi a venda dos ativos do Grupo Agrihold, participado pelas famílias Martinavarro e Ballester, fundadoras da Citri&CO, numa transação de 700 hectares no Alentejo (Herdade da Zambujeira), assessorada pela CBRE.

Apesar do abrandamento do investimento em 2023, causado pelo desalinhamento nos preços e pelas complexidades regulatórias, o volume total de investimento institucional na Península Ibérica, entre 2022 e 2024, ultrapassou os 4.100 milhões de euros. Estes números evidenciam o forte atrativo do setor, que se distingue por ser menos volátil do que outros ativos.

“Nos últimos anos, o investimento institucional tem sido impulsionado pela perspectiva de rentabilidades sólidas a longo prazo e pela oportunidade de construir portfólios diversificados. A previsão de concretização das operações adiadas no ano passado, aliada ao ajustamento das expectativas de preço entre compradores e vendedores, e a um setor cada vez mais especializado e profissionalizado, continuará a dinamizar o mercado, que conta cada vez com mais intervenientes envolvidos”, explica Manuel Albuquerque, responsável pelo departamento de Agribusiness na CBRE no Sul da Europa (Espanha, Portugal e Itália).

A CBRE analisou o perfil dos investidores no setor do agronegócio ibérico en-

tre 2022 e 2024, mapeando mais de 500 intervenientes e o volume transacionado nesse período. O capital institucional já representa cerca de metade do investimento realizado na região, englobando três perfis principais: os fundos especializados em Agribusiness — criados especificamente para investir neste tipo de ativo e com equipas dedicadas —, que representam 25% do capital; os fundos generalistas, como private equity ou imobiliários com exposição a vários setores, que somam 14%; e os family offices, responsáveis por gerir o património de famílias ou de investidores de elevado património líquido, com uma maior preferência por tickets pequenos e médios, que representam 10%.

Por sua vez, os produtores industriais, que representam 51% do capital investido no setor ibérico nos últimos anos, não atuam numa lógica de investimento financeiro, mas sim numa perspetiva operacional. São, na sua maioria, empresas com raízes industriais — muitas vezes privadas ou de cariz familiar — que expandem a sua atividade no agronegócio como parte do seu crescimento estratégico, e não enquanto gestores de capital. Neste contexto, é frequente procurarem novas localizações para complementar a produção existente, como no caso da fruta fresca, alargando as janelas de colheita e reforçando a sua competitividade ao longo de todo o ano.

Este dinamismo do setor reflete-se também na diversidade das operações realizadas: mais de 40% das transações entre 2022 e 2024 foram inferiores a 10 milhões de euros, cerca de 40% situaram-se na faixa entre 10 e 50 milhões de euros, enquanto os investimentos superiores a 50 milhões representaram aproximadamente 20% do

total. As transações acima de 100 milhões de euros constituíram uma parcela menor, evidenciando um mercado segmentado e com oportunidades para vários perfis de investidores.

Na Península Ibérica, cerca de 20% das terras aráveis são de regadio, um valor significativamente superior à média europeia (5%). A presença de água é um dos critérios-chave para o investimento no agronegócio, mas outros aspetos, como o clima, a qualidade do solo e a dimensão das propriedades em Portugal e Espanha, fazem desta região uma oportunidade real e atrativa para o investimento neste segmento.

As culturas com maior área plantada são cereais em grão (cerca de 5,9 milhões de hectares) e olival (3 milhões de hectares). Entre 2013 e 2023, a área de frutos secos cresceu quase 300 mil hectares. Em 2024, aumentou a área dedicada a azeitonas e frutos secos (pistáchios em Espanha e amêndoas em Portugal), enquanto a área de vinha diminuiu. Em Espanha, a área de citrinos reduziu, ao passo que o abacate ganhou importância em Portugal.

Quanto ao preço de venda dos produtos agrícolas (pago ao agricultor), registaram-se flutuações significativas: o azeite caiu 55% nos últimos 12 meses, enquanto as amêndoas subiram 69%. Os preços das laranjas caíram 11%, enquanto o tomate (+25%), os morangos (+19%) e os mirtilos (+18%) registaram aumentos.

A nível global, a CBRE regista um aumento significativo dos fundos levantados no setor Agribusiness desde 2000, acumulando mais de 200 mil milhões de euros até 2024. //

# LISNAVE

## Mais de 60 anos a proteger o ambiente



 **LISNAVE**  
ESTALEIROS NAVAIS, S.A.



[www.lisnave.pt](http://www.lisnave.pt)  
+351 265 799 363  
[comercial@lisnave.pt](mailto:comercial@lisnave.pt)  
PORTUGAL



# Medida+Emprego: Incentivo à Contratação



**José Luís**  
DIRETOR DE SERVIÇOS DE  
PROMOÇÃO DO EMPREGO DO IEFP

A medida **+Emprego** foi criada com o objetivo de fomentar a criação de emprego estável e de qualidade, promovendo a inclusão no mercado de trabalho e contribuindo para a prevenção e combate ao desemprego em Portugal. Esta medida, visa, em particular, a integração dos desempregados inscritos no Instituto do Emprego e Formação Profissional, I. P., (IEFP. I. P.) no mercado de trabalho.

A medida consiste num apoio financeiro a entidades privadas, com ou sem fins lucrativos, que celebrem contratos sem termo e a tempo completo, promovendo vínculos laborais estáveis e formação profissional dos contratados.

Face ao aumento das exigências dos mercados nacionais e internacionais, a medida **+Emprego** cria condições mais favoráveis para que as empresas reforcem a sua capacidade de adaptação e crescimento. Simultaneamente, promove a integração de novos profissionais, contribuindo para a diversificação das equipas e permitindo explorar áreas emergentes e inovadoras. Desta forma, potencia-se o investimento direto na qualificação dos recursos humanos, dotando-os de novas competências e perspetivas diferenciadoras que promovem o sucesso das organizações num mercado cada vez mais competitivo, dinâmico e orientado para a inovação.

A **+Emprego** destina-se as pessoas inscritas como desempregados no IEFP, I. P., há pelo menos 3 meses consecutivos, sendo o prazo mínimo de inscrição dispensado para alguns grupos específicos, nomeadamente Beneficiários de prestação de desemprego ou de rendimento social de inserção, pessoas com deficiência, pessoas que integrem família monoparental e jovens com idade igual ou inferior a 35 anos, até ao nível 5 de qualificação, entre outros <sup>1</sup>.

Ainda que não sejam destinatários da **+Emprego**, para os jovens com idade igual ou inferior a 35 anos, com nível de qualificação igual ou superior a 6 (licenciatura ou superior), existem também apoios para a sua contratação, nomeadamente através da Medida Emprego + Talento, cujas particularidades podem ser consultadas no site do IEFP.

A medida **+Emprego** concede um apoio base de 6.270 €, majorável até 15.048 € por contrato, mediante critérios como idade  $\leq 35$ , deficiência, DLD, localização do posto de trabalho em território do interior ou profissão com sub-representação de género.

O apoio é pago em 3 prestações: 40% após início dos contratos, 40% no 13.º mês e 20% no 25.º mês do último contrato. É cumulável com benefícios fiscais, mas não com outros apoios diretos ao mesmo posto, incluindo isenções/reduções da TSU (art. 18.º, DL 72/2017).

As entidades promotoras têm de assegurar alguns requisitos, nomeadamente: não ter realizado despedimentos coletivos, por extinção de posto ou por inadaptação nos 3 meses anteriores à candidatura; garantir criação líquida de emprego e manter o nível de emprego durante 24 meses; e assegurar formação profissional à pessoa contratada — com duração mínima de 3 meses em contexto de trabalho com tutor, ou 40 horas em entidade certificada.

A candidatura decorre em duas fases: (1) registo e publicitação da oferta de emprego no portal iefponline com indicação de intenção de candidatura à **+Emprego**; (2) submissão da candidatura no mesmo portal, associada à oferta registada.

O primeiro período para apresentação de candidaturas decorreu entre 11 de novembro de 2024 e 30 de junho de 2025, estando previsto um segundo período ainda este ano, em data a anunciar.

Esta medida cria uma oportunidade estratégica para as entidades empregadoras de reforçarem as suas equipas promovendo o seu crescimento e competitividade. //

## BENEFÍCIOS DA MEDIDA +EMPREGO

- Fomento do Emprego Estável:** Promove contratos sem termo e a tempo completo para vínculos laborais duradouros.
- Apoio Financeiro Significativo:** Disponibiliza entre 6.270€ e 15.048€ por contrato celebrado.
- Formação Profissional Obrigatória:** Garante qualificação e desenvolvimento de competências aos contratados.
- Reforço da Competitividade:** Ajuda as empresas a adaptarem-se às exigências dos mercados.
- Diversificação de Equipas:** Promove a integração de novos profissionais e exploração de áreas inovadoras.
- Inclusão Social Prioritária:** Facilita a integração de grupos vulneráveis no mercado de trabalho.
- Pagamento Flexível:** Apoio distribuído em três prestações ao longo de 25 meses.
- Oportunidade Estratégica:** Permite reforçar equipas promovendo crescimento e responsabilidade social.

### +Emprego – Síntese dos Apoios e Majorações (IAS 2025 = 522,50 €)

Situação	Fórmula	Valor (€)
<b>Apoio base</b>	12 × IAS	6.270,00
<b>Com majoração (1 fator) – deficiência, jovem <math>\leq 35</math> anos, DLD, interior, sub-representação de género</b>	12 × IAS × 1,35	8.464,50
<b>Apoio máximo (até 4 majorações cumuláveis)</b>	12 × IAS × 2,40	15.048,00

1 - A Portaria n.º 220/2024/1, de 23 de setembro, que cria e regula a medida +Emprego, prevê no seu artigo 6º a caracterização detalhada dos desempregados destinatários da medida.

**MEDIDA EMPREGO  
+ TALENTO**



**NÃO DÁS  
PONTO  
SEM  
NÓ?**



PORTUGAL - AGARRE O TALENTO PORTUGUES EM PORTUGAL - AGARRE O TALENTO



# Estudo Talent Trends 2025

## Foco nas pessoas como motor de crescimento



*A Randstad acaba de divulgar os resultados do Talent Trends 2025, um estudo global que traça o rumo da gestão de talento à escala mundial. Com base em inquéritos a mais de mil decisores de recursos humanos e líderes empresariais em 21 mercados internacionais, o relatório identifica 10 grandes tendências que estão a transformar o mundo do trabalho.*

**Embora alguns dos desafios** no mundo do trabalho se mantenham ao longo da última década, os líderes empresariais enfrentam hoje um cenário em constante transformação, com novas prioridades a moldar a gestão de talento em 2025. A mais recente edição do estudo Randstad Talent Trends revela que, apesar da persistência de fatores como a incerteza económica e a escassez de talento, os líderes demonstram um claro foco nas pessoas como motor de crescimento. A inflação continua a impactar negativamente as organizações, sendo considera-

da uma das maiores dores por 38% dos inquiridos — ainda que tenha registado uma ligeira descida face aos 40% do ano anterior. Já a instabilidade económica permanece uma preocupação central (33%), a par da escassez de talento e de competências, referida por 32% dos participantes.

Num contexto de escassez de competências, envelhecimento da força de trabalho e incerteza económica, 84% dos líderes inquiridos afirmam estar mais focados em gerar valor através das pessoas do que em cortar custos. A tecnologia é vista

cada vez mais como um parceiro estratégico — um motor de produtividade e inovação — e não apenas como uma ferramenta operacional.

Apesar destes obstáculos, os líderes empresariais mostram-se cada vez mais otimistas em relação ao futuro. Tecnologias emergentes como a inteligência artificial, a automação e a robótica são vistas como fatores de impacto positivo por 82% dos profissionais de recursos humanos, ao passo que 79% destacam a digitalização da função de RH como uma alavanca de eficiência. Além disso, há uma valorização

crescente de estratégias internas centradas nas pessoas: 77% dos inquiridos destacam os benefícios de investir em retenção de talento e em culturas de coaching, e 75% assinalam a importância da mobilidade interna. Já 78% continuam a reconhecer o impacto positivo das iniciativas de equidade, diversidade e inclusão. “A inteligência artificial está a transfor-

mar profundamente a forma como trabalhamos – e mais do que substituir, está a capacitar pessoas. Hoje, vemos um claro movimento das empresas no sentido de colocarem o talento no centro da estratégia, apostando em ferramentas tecnológicas para apoiar, desenvolver e reter os seus profissionais. Isto reflete-se, por exemplo, no crescimento dos marketpla-

ces internos de talento, no foco em percursos personalizados de carreira ou na valorização de competências específicas, acima das funções tradicionais. Estes dados mostram-nos que gerir pessoas nunca foi tão estratégico. O desafio está em equilibrar inovação, cultura e propósito”, refere Isabel Roseiro, diretora de Marketing da Randstad. //

## 10 PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DO FUTURO DO TRABALHO

### 1. Reescrever a cultura organizacional

**com IA:** A inteligência artificial está a transformar o modo como as empresas constroem a sua cultura. Ferramentas como assistentes de carreira, chatbots e plataformas de apoio ajudam a criar experiências personalizadas para os colaboradores e a reduzir viés inconsciente nos processos de recrutamento. Apesar de apenas 41% das empresas utilizarem automação para este fim, 83% reconhecem o seu potencial transformador.

### 2. Inspirar propósito e satisfação no

**local de trabalho:** Com a automação de tarefas repetitivas, os profissionais têm mais tempo para atividades criativas e com impacto, o que se traduz em maior envolvimento e bem-estar. O estudo mostra que 84% sentem-se mais criativos graças à IA, e 83% relatam maior satisfação profissional. A tecnologia está também a ser usada para melhorar a gestão de tempo, comunicação e reconhecimento.

### 3. Acelerar o crescimento de carreira para todos:

A personalização de percursos formativos, a identificação de lacunas de competências e o acesso a coaching digital democratizam o desenvolvimento profissional. Ferramentas de IA permitem que todos os colaboradores – e não apenas os cargos de topo – acessem a oportunidades de progressão, aumentando a retenção e a mobilidade interna.

### 4. Potenciar o talento neurodivergente

**com IA:** Numa altura de escassez de talento, a inclusão de perfis neurodiver-

gentes representa uma oportunidade ainda subvalorizada. A IA pode ajudar a ajustar processos, remover barreiras e tirar partido de competências como criatividade e reconhecimento de padrões. Nos EUA, até 85% dos adultos autistas com curso superior estão desempregados, um sinal claro da urgência de mudança.

### 5. Pensar em tarefas e competências, não em cargos:

A abordagem tradicional baseada em funções está a ser substituída por uma lógica mais ágil e modular, em que o trabalho é dividido em microtarefas alinhadas com competências específicas. Esta “pixelização” do trabalho permite uma melhor afetação de recursos e reforça a flexibilidade organizacional. A IA desempenha aqui um papel central ao mapear tarefas em tempo real.

### 6. Inovar nos modelos de trabalho num contexto de crise no mercado laboral:

Com a escassez de competências e o envelhecimento da população ativa, os modelos tradicionais de trabalho dão lugar a formatos híbridos, remotos, gig economy ou ecossistemas externos. A diversidade contratual e a flexibilidade deixam de ser exceções e passam a ser partes integrantes da estratégia de talento.

### 7. Reconfigurar a criação de valor com talento capacitado:

Longe da ideia de substituição, a IA é vista como parceiro estratégico na criação de valor. Ao capacitar pessoas com ferramentas tecnológicas e dar-lhes maior autono-

mia, as organizações estão a potenciar a inovação. 84% dos líderes afirmam estar mais focados na criação de valor humano do que em cortes, refletindo uma nova visão sobre o crescimento sustentável.

### 8. Fechar o fosso de liderança:

As competências exigidas aos líderes estão a mudar: empatia, agilidade, literacia digital e capacidade de gerir equipas híbridas são agora cruciais. As empresas estão a investir em novos programas de mentoring e requalificação, para que a liderança se torne mais inclusiva, colaborativa e orientada para o impacto coletivo.

### 9. Acelerar a transformação baseada em competências com foco nas necessidades do negócio:

A transformação do talento passa agora por um alinhamento estratégico com os objetivos da organização. Mais de metade das empresas aumentaram os seus orçamentos para formação e desenvolvimento em 2024, com foco em competências como IA, pensamento crítico, colaboração e adaptabilidade.

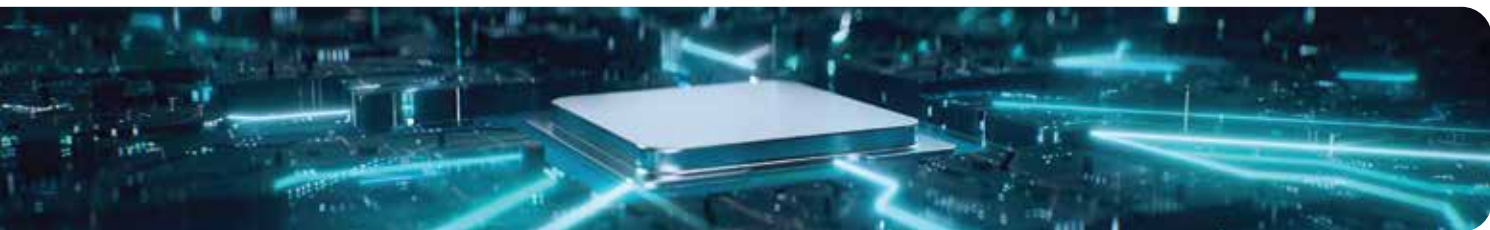
### 10. Escalar o movimento “skills-first” com marketplaces internos de talento:

Ao priorizar as competências em vez dos cargos, as empresas estão a criar marketplaces internos que permitem aos colaboradores aceder a novos projetos, mentores e oportunidades. Esta abordagem reduz o turnover, aumenta a retenção e promove uma cultura de aprendizagem contínua e mobilidade interna fluida.

# Uma nova era de descobrimentos para a indústria portuguesa



**Paulo Martins**  
PROFESSOR ADJUNTO CONVIDADO  
/IPLEIRIA E ADMINISTRADOR /INCENEA



**Dizem que a Inteligência Artificial** é a nova Era dos Descobrimentos. E, de certa forma, não é exagero. Tal como no século XV, também hoje vivemos tempos de transformação profunda, impulsionados pela curiosidade, pela ambição e pela necessidade de ir mais além. Mas, tal como então, antes das caravelas singrarem os mares, veio primeiro a vontade, o sonho e a visão. Foi essa visão que levou à criação das ferramentas tecnológicas da época — o astrolábio, o quadrante, a bússola, a própria caravela — que permitiram concretizar o impossível.

Hoje, vivemos uma nova era de descobertas. Só que os oceanos são digitais, os mapas são dados, e as ferramentas são tecnologias como a Inteligência Artificial, a impressão 3D, a biotecnologia, a cibersegurança, entre muitas outras. Estas tecnologias estão a redesenhar os contornos da indústria, abrindo novas rotas para a eficiência, a sustentabilidade e a inovação, mas é importante olhar para o que vem primeiro, a Visão.

Onde quer estar a sua empresa no futuro? Vivemos uma nova era industrial, marcada por uma transformação digital acelerada, onde a Inteligência Artificial (IA) se destaca como uma das tecnologias mais promissoras e disruptivas. No entanto, mais do que uma tendência tecnológica, a IA representa uma oportunidade de pegar na estratégia para a indústria portuguesa e usa-a para reforçar a sua competitividade, eficiência e capacidade de inovação.

Mas, afinal, o que é a Inteligência Artificial? Em termos simples, trata-se da capacidade de sistemas computacionais realizarem tarefas que normalmente exigiriam inteligência humana — como aprender com dados, tomar decisões, reconhecer padrões ou prever comportamentos. A IA não é uma tecnologia única, mas sim um conjunto de técnicas que inclui machine learning, visão computacional, processamento de linguagem natural, entre outras.

Na indústria, hoje, já se encontram bons exemplos das suas aplicações. Desde a manutenção preditiva de equipamentos, que reduz paragens inesperadas, até à otimização de cadeias de produção, passando pelo controlo de qualidade automatizado, gestão inteligente de stocks, previsão de procura, ou até assistência técnica com recurso a chatbots especializados. A IA pode também ser uma aliada poderosa na sustentabilidade, ajudando a monitorizar consumos energéticos e a reduzir desperdícios.

Contudo, antes de embarcar numa jornada de adoção tecnológica, como já mencionado, é essencial que as empresas façam uma reflexão estratégica. A transformação digital não começa com a escolha da ferramenta, mas sim com uma reflexão profunda sobre a estratégia da organização. Quais são os seus objetivos? Onde estão os maiores desafios operacionais? Que áreas carecem de inovação ou melhoria contínua? Só com estas respos-

tas claras é possível identificar as tecnologias — sejam elas IA, automação, IoT ou outras — que realmente fazem sentido para o negócio.

Outro ponto crítico, muitas vezes negligenciado, é o fator humano. Nenhuma transformação será bem-sucedida se não envolver as pessoas. A introdução de IA nas operações deve ser acompanhada de programas de capacitação, comunicação transparente e envolvimento dos colaboradores. A resistência à mudança é natural, mas pode ser mitigada quando os profissionais compreendem os benefícios, sentem-se parte do processo e são preparados para os novos desafios.

A inovação tecnológica não é um fim em si mesma, mas um meio para criar valor. E esse valor só se concretiza quando a tecnologia está alinhada com a estratégia, os processos e, sobretudo, com as pessoas. A indústria portuguesa tem uma oportunidade única de se posicionar na vanguarda da inovação, mas para isso é necessário um compromisso claro com a transformação — não apenas digital, mas também cultural.

A Inteligência Artificial pode ser o motor de uma nova revolução industrial em Portugal. Mas como qualquer motor, precisa de combustível certo: visão estratégica, foco na melhoria contínua e investimento nas pessoas. Só assim conseguiremos transformar potencial em progresso. //

# Novo centro de investigação e desenvolvimento (I&D)



**A CIMPOR anunciou um investimento** de 155 milhões de euros nas áreas da inovação e sustentabilidade, através da modernização do Forno 7 e da criação de um Centro de Investigação e Desenvolvimento (I&D).

O projeto foi assinalado com uma cerimónia que decorreu no passado dia 28 de abril e que contou com a presença do, à época, Ministro da Economia, Pedro Reis. A visita à unidade teve como objetivo a apresentação da nova infraestrutura, que irá criar 100 novos postos de trabalho para jovens talentos altamente qualificados e “reforçar a posição da CIMPOR como referência no setor cimenteiro”.

Durante a visita, Pedro Reis conheceu, em primeira mão, o projeto do novo Centro de Inovação e Desenvolvimento (I&D), que tem como objetivo impulsio-

nar a inovação em construção sustentável, ciência de materiais e transformação digital, reforçando a liderança da CIMPOR em tecnologias de cimento de baixo carbono e práticas de economia circular, com foco em áreas como a redução de CO<sub>2</sub>, reciclagem de betão, digitalização com IA e impressão 3D.

Para além da apresentação do novo Centro de I&D, a visita foi uma oportunidade para mostrar o progresso das obras de modernização do Forno 7, que estão a ser realizadas ao abrigo do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

## AVANÇOS TECNOLÓGICOS

O futuro centro R&D, bem como o renovado Forno 7, surgem no seguimento de outros avanços tecnológicos significativos por parte da CIMPOR, como o sistema de 5G, o primeiro na Europa, que co-

bre os centros de produção da CIMPOR, ou a parceria recentemente assinada com a FIZIX, que revolucionará o processo de gestão e manutenção através de 11 mil sensores que serão instalados em 19 centros de produção a nível global.

A visita contou também com a presença de Suat CALBIYIK, Chairman do Conselho de Administração da CIMPOR Global Holdings, de Cevat Mert, CEO da CIMPOR Portugal e Cabo Verde e o Embaixador da Turquia em Portugal, Haldun Koç. Segundo os responsáveis da empresa. “este momento marcou uma etapa significativa no compromisso contínuo da CIMPOR com a inovação, a sustentabilidade e o desenvolvimento económico do país, contribuindo ativamente para um setor cimenteiro mais competitivo, eficiente e preparado para os desafios do futuro”. //

# Pôr Portugal a crescer de novo



*A Associação Business Roundtable Portugal (BRP) publicou recentemente um Manifesto com medidas e caminhos para levar Portugal rumo ao sucesso. O documento destaca três mudanças e um prazo de uma década para mudar Portugal e atingir “um nível de rendimento e de bem-estar superior à média europeia”. Tendo em conta a sua relevância e atualidade, publicamos o documento que traça as linhas-mestras do pensamento da BRP.*

**No primeiro quarto deste século** crescemos menos de metade do que os nossos concorrentes – uma média de apenas 1,1% por ano. Espanha cresceu 1,8 vezes mais. Os nossos concorrentes (Espanha, Eslovénia, Estónia, Grécia, Hungria, Itália, Polónia e Chéquia) 2,1 vezes mais. E quem não cria riqueza cria pobreza. Por isso, os nossos talentos têm deixado o país em maior número do que os que regressam – 750mil jovens, entre os quais 40% dos licenciados na última década, e seis dos sete unicórnios que o país viu nascer.

Desde 2006 acumulámos um défice de investimento (público e privado) de 40% do PIB face à média da União Europeia, o que compromete a nossa capacidade de ter melhores trabalhos e de criar mais riqueza. Portugal parece ter desistido e quem parte sai desiludido e sem o sonho de um dia regressar.

No BRP acreditamos que se conseguirmos pôr Portugal a crescer de novo, conseguiremos reativar a capacidade dos portugueses de sonhar, tentar, falhar e persistir até conseguir. Acreditamos que, com o aprofundar de algumas mudanças que já deram provas em Portugal, em 10 anos, podemos levar Portugal a estar entre os países europeus com maior rendimento per capita - ao nível da Bélgica e da Áustria.

Vivemos uma fase de grande mudança no mundo. Mudança que podemos e devemos aproveitar para dar saltos de desenvolvimento.

Identificamos três áreas chave para esta transformação:

### **1.º Criar riqueza é do interesse público, diminuindo os custos de contexto**

- Burocracia – alargar e aprofundar o bom exemplo da restauração e turismo ao resto da economia.
- Justiça – melhorar o contencioso administrativo e fiscal “copiando” a evolução da justiça cível e comercial.
- Investimento – incentivar o acréscimo de capital investido.

### **2.º Devemos encorajar e celebrar o sucesso das pessoas e das empresas**

- Tax Wedge (“Garrote Fiscal”) – regressar ao nível em que estávamos em 2012, passando de 42,3% para 37,6%.
- Quebrar a armadilha de pobreza dos baixos salários – isenção de IRS até 1,5 vezes o valor do salário médio e diminuição do número de escalões de 11 para seis no imediato e para três até 2030.
- Incentivar o crescimento das empresas, eliminando a progressividade do IRC e dos incentivos à microescala – empresas mais abertas ao mundo e com maior capacidade para atrair os nossos jovens de volta.

### **3.º Devemos incentivar e tirar partido de uma Europa que exista e se afirme no mundo**

- Aprofundar o mercado único – a União Europeia (UE) tem de existir para tirar partido da sua dimensão e afirmar-se no mundo, o que exige uma política e prática europeia de concorrência que estimule a afirmação de campeões europeus, criando as condições para o aumento da escala e do investimento.
  - Portugal deve transpor as diretivas comunitárias e outra legislação aplicável sem mais complexidade e sem um maior nível de exigência – “no more gold plating”.
  - Liderar a neutralidade carbónica não é estar sozinho – se não conseguimos trazer outros connosco, devemos dar-nos mais tempo para convencer os outros e permitir a reindustrialização europeia.
- Não propomos medidas exóticas nem experimentais, que nunca foram tentadas em Portugal. Defendemos o que já fizemos cá, ou o que outros fazem e que está comprovado que funciona. São escolhas concretas e práticas que dependem dos portugueses, não dependem de outros – de fundos ou de políticas europeias, mas sobretudo de nós – de querermos, de fazermos, de acreditarmos e de persistirmos até que entreguem os resultados que sabemos que vão produzir.
- Portugal não precisa de mais Estado, preci-

sa de melhor Estado, ao serviço dos portugueses. As propostas são importantes mas algumas são mais exigentes e recomendam uma discussão alargada e uma execução bem gerida. Portugal pode e deve ser muito melhor e, numa década, podemos conseguir estar entre os mais ricos da Europa.

## **AS PROPOSTAS DO BRP EM DETALHE**

### **1.º Criar riqueza é do interesse público**

**Burocracia** – alargar e aprofundar o bom exemplo do licenciamento da restauração e turismo ao resto da economia

Em 2009, o Governo português criou o licenciamento zero para o setor da restauração e bebidas, num movimento que iniciou em Portugal a passagem de um sistema de regulação ex ante (continental) para um sistema de regulação e licenciamento ex post (anglo saxónico). Em 2012, este movimento foi reforçado com a liberalização do setor do turismo e lazer. Mais de uma década depois podemos confirmar que este modelo funciona muito bem em Portugal. E funciona muito melhor do que o sistema de regulação ex ante. Funciona porque liberta e incentiva a capacidade de o país criar mais riqueza sem pôr em causa os restantes bens públicos, pois o Estado retém a sua capacidade de ex post de agir nos casos em que tal não aconteça.

Entre 2013 e 2023, as dormidas de turistas em Portugal duplicaram e as respetivas receitas triplicaram, ou seja, a produtividade aumentou 1,5 vezes neste período. Não se conhecem casos relevantes de prejuízo para o interesse público enquanto este setor cresceu três vezes mais depressa do que o resto da economia. O interesse público foi defendido e beneficiado. Se em 2009-2012, tivéssemos libertado o resto da economia, hoje o nosso PIB per capita estaria entre o da Áustria e o da Bélgica.

No mesmo período, o setor da habitação viu a sua regulação ex ante apertar, com novas regras e exigências para a construção, bem como regras e restrições adi-

cionais (ou ameaças) sobre as vendas ou arrendamento. O resultado foi o inverso com a produção do setor a cair 80% e os preços a subirem generalizadamente, no que todos concordam que é, uma década depois, um dos principais problemas nacionais. Neste setor, pelo contrário, apesar de toda a intervenção regulatória, hoje é consensual que o interesse público foi amplamente prejudicado.

A prática desta década e estes dois exemplos mostram bem que a mudança para um modelo generalizado de regulação e licenciamento ex post vale a pena e o país e os portugueses ficam a ganhar. Queremos assim alargar e aprofundar o bom exemplo do turismo à restante economia. Alargando e concretizando, num calendário curto, processos de licenciamento muito mais simples e eficientes para os restantes setores da economia, eliminando processos administrativos redundantes e melhorando outros processos, com impacto na vida das empresas e dos portugueses.

**Justiça** – copiar para o contencioso administrativo e fiscal o sucesso das reformas de outras áreas da justiça portuguesa

A justiça não é toda igual. A justiça administrativa e fiscal portuguesa, sendo um importante pilar do funcionamento da democracia, é excessivamente lenta. Quer por comparação internacional, já que os 747 dias para decisões em primeira instância que são duas vezes mais do que o verificado em Espanha e mais de quatro vezes o verificado em sete dos 27 países da UE. Quer por comparação nacional, já que os 747 dias do Administrativo contrastam com os 238 dias de que as decisões de processos civis necessitam – menos 68% do tempo para uma decisão de um processo civil do que para uma decisão administrativa. Podemos ser levados a pensar que os processos administrativos são mais complexos e, por isso, necessitam de mais tempo, mas em Espanha, os processos administrativos levam em média apenas mais 10 dias do que os dos processos civis.

Não podemos continuar assim. O benchmark português dos tribunais civis portugueses demonstram que é possível termos uma justiça portuguesa administrativa e fiscal mais rápida.

**Investimento** – incentivar o acréscimo de capital investido

Portugal costumava investir mais do que os seus pares europeus, mas desde 2006 que acumulámos um défice de investimen-

to (público e privado) face à média europeia. Ao fim de quase 20 anos de défice o efeito acumulado soma 44% do PIB e resulta num nível de capital por trabalhador muito baixo que eterniza o modelo de empregos com baixo valor acrescentado e baixos salários.

Sem mais capital não existem melhores postos de trabalho e melhores salários. Parte desta contração tem que ver com a hecatombe no investimento público – que desde 2012 acumula 12,2 pontos percentuais (pp) abaixo da média da UE, mas o restante tem que ver com a queda do investimento privado, que parece ter desistido do país, acumulando um défice de 31,8 pp face à média da UE neste período.

No ano 2000, os privados investiram em média 23,4% do PIB. Em 2023, investiram 16,8%! No mesmo ano, o Estado investiu em média 4,6% do PIB. Em 2023, investiu 3,1%! Sem investimento não se cria riqueza. Precisamos de criar as condições que incentivem e celebrem a criação de riqueza para destravar o investimento.

O SIFIDE é um instrumento de promoção do investimento, mas focado em atividades de inovação e desenvolvimento, pelo que não resolve o problema mais estrutural de falta de investimento na economia. Para isso, propomos o estabelecimento de um crédito fiscal sobre 100% do investimento em ativos fixos produtivos elegíveis.

## **2.º Devemos encorajar e celebrar o sucesso das pessoas e das empresas**

Hoje os empregadores portugueses alocam uma parte maior da riqueza criada ao trabalho do que a média da UE, mas a parte que chega aos empregados é menor do que noutros países. Em Portugal 48,3% do custo da mão de obra é paga em salários e contribuições para a segurança social, um valor que é 0,4 pp superior à média da UE e 4,18 pp superior à média dos países concorrentes com Portugal. A parte do PIB que fica para remunerar o capital é 2,1 pp inferior à média da UE e mais de 5 pp abaixo da média dos países concorrentes. Esta situação penaliza o trabalho e o capital em Portugal, perpetuando uma economia de baixo valor e de baixos salários.

**“Garrote Fiscal” (Tax Wedge)** – regressar onde estávamos em 2012, passando de 42,3% para 37,6%

Até 2012, Portugal apresentava um garrote fiscal (Tax Wedge – ou peso da carga fiscal e de segurança social sobre o valor do trabalho) de 37,6% do PIB, valor inferior

à média da UE e dos países concorrentes. Desde 2013, fruto do “brutal aumento de impostos” e dos agravamentos subsequentes e enquanto os restantes países fizeram um esforço por aumentar a parte do valor do trabalho que chega ao trabalhador, Portugal fez o caminho inverso. Hoje, para o salário médio, com 42,3% temos o oitavo garrote fiscal mais elevado da OCDE.

Como a parte da riqueza nacional que é dedicada ao trabalho (salários e segurança social) já está acima da média da UE e dos países concorrentes, só há dois caminhos que possam levar a termos melhores salários líquidos – i) termos mais empresas maiores - as que pagam melhores salários porque são mais produtivas e ii) reduzirmos o garrote fiscal sobre todos os salários.

O garrote fiscal deve ser reduzido para o nível em que estava antes da crise financeira, com o ganho a ser benefício para o trabalhador.

## **Quebrar a armadilha de pobreza dos baixos salários**

Propomos a isenção de IRS até 1,5 vezes o valor do salário médio e a diminuição do número de escalões de 11 para seis no imediato e para três até 2030.

Entre 1/4 e 1/5 da população ativa empregada ganha o salário mínimo. Um número absurdamente elevado de trabalhadores presos no salário mínimo e que, infelizmente, é pelo menos quatro vezes mais elevado do que era no início do século! (em 2000 menos de 5% da população ativa ganhava o salário mínimo).

Com um garrote fiscal elevado e um sistema fiscal fortemente progressivo, criamos uma prisão da qual é muito difícil escapar: um aumento de 150 euros brutos tem um custo de 185,6 euros para o empregador e apenas 40% chega ao bolso do trabalhador, retendo o Estado os outros 60%.

Esta enorme voracidade fiscal, mesmo para quem está a tentar sair do salário mínimo, destrói o incentivo ao crescimento pessoal e ao sucesso. E, se as pessoas não crescem, o país não evolui.

Portugal tem nove + dois escalões de IRS, só ultrapassado pelo Luxemburgo. Quinze dos 27 países – incluindo Suécia, Dinamarca, Holanda e Itália – têm três ou menos escalões. Precisamos de simplificar o sistema e encorajar que quem ganha menos do que 1,5 vezes o valor do salário médio tenha um forte incentivo a crescer, propondo o BRP a isenção de IRS até 1,5 vezes o valor do salário médio. De igual forma,

temos que manter o incentivo ao crescimento acima dessa referência.

Propomos a redução imediata de nove + dois escalões para seis escalões, e a redução adicional para um máximo de três escalões até 2030.

**IRC** – Incentivar o crescimento das empresas eliminando a progressividade do IRC e os incentivos à microescala.

Para microempresas, start-ups ou PME localizadas no interior temos uma atrativa taxa de IRC de 12,5%, que até é inferior ao mínimo global de 15%. Mas aplica-se apenas a um lucro tributável até 50.000 euros, algo que, pela dimensão, deveria ser tratado em sede de IRS e não de IRC. Isto é, se o ganho anual é de 50.000 euros apenas, trata-se de uma verdadeira empresa ou de um trabalhador liberal/independente?

Logo que a empresa comece a ganhar dimensão a taxa passa para 20%. E quando comece a tornar-se mais interessante aplicam-se as derramas municipais e estaduais, que elevam a taxa máxima até aos 30,5% - uma taxa 2,44 vezes superior à taxa inicial. Com este imposto progressivo incentivamos as empresas a não crescer ou a crescer fora de Portugal.

Isto quando a riqueza média criada por trabalhador (VAB/trabalhador) de uma grande empresa é 2,8 vezes a de uma microempresa e 1,4 vezes a de uma empresa de média dimensão.

Também os salários crescem de forma significativa com a dimensão das empresas.

Com este sistema de incentivos, Portugal tem menos 41% de empregados de grandes empresas na população ativa do que a média europeia. E tem mais 47% de empregados de microempresas. Este sistema penaliza os trabalhadores, condenando-os a só terem ofertas de trabalho de empresas mais pequenas que, sendo menos produtivas, pagam piores salários e oferecem piores perspetivas de evolução na carreira.

Queremos que as pequenas empresas se tornem médias, as médias em grandes, e as grandes cheguem a globais. As empresas do BRP, 43 das maiores a operar em Portugal, pagam, em média, 2 vezes o salário médio do setor privado português. Temos que ter uma taxa única de IRC.

É ótimo incentivar o empreendedorismo, mas temos que garantir que os trabalhadores liberais/independentes são taxados de forma que não desincentivem a criação de riqueza e de empresas competitivas e com escala.

### **3.º Devemos incentivar e tirar partido de uma Europa que exista e que se afirme no mundo**

Isto exige uma política e uma prática europeia de concorrência que estimule a afirmação de campeões europeus.

A UE coletivamente representa 17% do PIB mundial, mas apresenta-se ao mundo e dentro de portas de forma fragmentada. É assim no G7 onde temos quatro pequenas vozes e uma presidente da Comissão como convidada para, em conjunto, ouvirmos o que os EUA nos querem dizer.

É assim quando os nossos empreendedores nos deixam em busca de um mercado maior onde possam testar, correr, crescer e ganhar em vez de terem de se esforçar por fazerem 27 corridas de barreiras paralelas.

É assim quando uma potencial transação de fusão e aquisição dentro da UE considera como mercado relevante para a análise da concorrência uma pequena parte (uma região, um ou dois países da UE) do mercado relevante que deve ser a UE, ou, para muitos produtos e serviços, o mercado global.

É assim quando os cidadãos dizem que não compreendem as vantagens da UE pois continuam a não poder comprar livremente os bens ou serviços de outro Estado-membro. Quando continuam a não poder estudar num país e trabalhar noutro em muitas áreas e setores.

É assim sempre que dizemos que temos 50% de exportações no PIB, quando apenas 14 pp são para fora da União e os restantes não deveriam ser diferentes das vendas que a empresa de Coimbra faz no Funchal.

A reconfiguração do mundo que vivemos exige mudanças. Podemos tirar partido de um mercado único enorme, ou podemos continuar a agir de forma fragmentada, continuando a oferecer uma ótima oportunidade para os outros blocos.

Precisamos de empresas de referência europeias com dimensão global, focando numa agenda própria, mas que tenha em conta custos de contexto racionais e competitivos – os campeões europeus.

Precisamos de começar por garantir que a política e a prática de concorrência europeia fomentam essa posição da Europa no mundo, incentivando a criação de Campeões Europeus.

**Aprofundar o mercado único** – a Europa tem de existir para tirar partido da sua dimensão e afirmar-se no mundo

Não somos um país pequeno e periférico.

Somos o 10.º país de 27 com maior população e o 12.º com maior território terrestre (o 4.º se considerarmos a Zona Económica Exclusiva). E fazemos parte de um dos três grandes blocos do mundo. Esse é o nosso mercado local. Essa é a nossa base perante o resto do mundo.

17% do PIB mundial consiste numa enorme fatia da riqueza mundial, um enorme mercado interno que se for único, tem a vantagem da escala, que permite aos inovadores surgirem, testarem, aprenderem e crescerem para ganhar a corrida mundial.

Como um dos maiores países de média dimensão da Europa, somos dos que têm maior potencial de ganho no estabelecimento do verdadeiro mercado interno e devemos lutar por isso mesmo. Em Bruxelas, garantindo que todas as barreiras ao mercado único caem. Internamente, garantindo que as transposições de diretivas e normas comunitárias são rápidas e não acrescentam novas especificidades que contribuem para aumentar, em vez de reduzir, a fragmentação. “No more gold plating!”.

### **Liderar não é estar sozinho – liderar a neutralidade carbónica não é estar sozinho**

Se não conseguimos trazer outros connosco, devemos dar-nos mais tempo para o fazer e ajustar os objetivos atuais de neutralidade carbónica. Liderar é trazer os outros connosco. Se estamos sozinhos e insistimos em impor-nos algo que mais ninguém faz, estamos a auto mutilar-nos.

É o que tem acontecido à indústria e à competitividade europeias que têm sido mutiladas por conta de um conjunto de imposições relacionadas com a transição energética e o ambiente, sem que tenhamos conseguido convencer o resto do mundo das vantagens.

Igualmente não parecemos ter convencido os consumidores europeus que não preferem os produtos das empresas que seguem essas regras, nem estão dispostos a pagar o preço por isso. Esta (auto) mutilação da indústria e da competitividade europeias tem levado à deslocalização de indústrias para as fronteiras e ao crescimento de empresas de países terceiros.

Propomos ajustar o prazo da neutralidade carbónica para a frente e permitir a reindustrialização da Europa, com esse novo prazo sujeito a avaliarmos se estamos a conseguir trazer outros países para esta causa. //

# Indústria portuária na rota da descarbonização

**O transporte marítimo** é considerado o principal catalisador do comércio mundial. De acordo com a Agência Internacional de Energia Renovável, é responsável por 90% do comércio internacional, com um impacto de cerca de 3% das emissões mundiais de gases com efeito de estufa (GEE). Atualmente, cerca de 11 mil milhões de toneladas de bens são comercializados por navio e espera-se que este valor triplique até 2050. Por outro lado, as metas para a descarbonização do transporte marítimo são ambiciosas e visam alinhar o setor com os objetivos globais de combate às mudanças climáticas. Neste contexto, a adaptação dos portos e infraestruturas e a inovação tecnológica assumem-se como a bússola que guia o futuro do transporte marítimo, sendo indispensáveis para a descarbonização do setor e para atingir um comércio global mais sustentável em linha com o compromisso da Organização Marítima Internacional (IMO) de emissões líquidas nulas até ao ano 2050. A indústria portuária portuguesa está a remar para esse objetivo.

No que diz respeito à atividade portuária, os dados estatísticos mais recentes mostram que teve um aumento dos movimentos em 2024 na ordem dos 6%. De acordo com os dados provisórios das administrações portuárias, o sistema portuário português do continente registou um crescimento global de 6% no volume total de mercadorias movimentadas em 2024, atingindo os 88 milhões de toneladas, face aos 82,8 milhões de toneladas em 2023. Este aumento foi impulsionado, sobretudo, pelo desempenho do Porto de Sines, que cresceu 11%, na sequência do reforço do tráfego da rota do Cabo, consolidando a sua posição como o maior porto nacional com 54% do total movimentado.

Trata-se de uma inversão da tendência de declínio do movimento dos portos portugueses nos últimos anos, desde 2016/2017, altura em que se registaram movimentos de 94 e 96 milhões de toneladas, respetivamente, depois de forte crescimento desde 2012. No aumento de movimentos registados, destacam-se os seguintes aspetos: A carga geral fracionada cresceu 3%,

ultrapassando os 5,7 milhões de toneladas, com o contributo de Leixões, Aveiro, Figueira da Foz e Setúbal.

A carga geral contentorizada teve um desempenho positivo, com um aumento de 11%, superando as 37 milhões de toneladas. O destaque vai para Sines, que movimentou mais de 23 milhões de toneladas, representando 62% do total deste tipo de carga.

Na carga roll-on roll-off (transporte de veículos) Setúbal registou um ligeiro crescimento (+2%). Os Granéis Sólidos registaram um ligeiro decréscimo, apesar de crescimentos nos portos da Figueira da Foz (+6%) e de Setúbal (+ cerca de 5%).

Os Granéis Líquidos apresentaram uma subida de 7%, totalizando quase 30 milhões de toneladas, com Sines na liderança com 81% da carga. Setúbal foi o porto que mais se destacou neste segmento com um crescimento de 43%.

O porto de Sines reafirma-se como o principal porto nacional, responsável por mais de metade (54%) da carga movimentada em 2024. Movimentou 47,8 milhões de toneladas, com crescimentos em quase todos os segmentos.

Os portos de Lisboa e Setúbal apresentaram crescimentos de 4%, com Lisboa a evidenciar forte aumento na carga fracionada e contentorizada e Setúbal nos granéis. Já o porto de Leixões destaca-se na carga geral contentorizada, roll-on roll-off e fracionada, enquanto os portos de Aveiro e da Figueira da Foz se destacam nos granéis sólidos e na carga geral fracionada.

O movimento de contentores também subiu 11%, totalizando 3,3 milhões de TEU. O porto de Sines continua a liderar com 1,9 milhões de TEU, seguido de Leixões e Lisboa, e depois Setúbal. //



## PORTO DE SETÚBAL

## Um motor de desenvolvimento económico e sustentável

GCRC | GABINETE DE COMUNICAÇÃO E RELAÇÕES CORPORATIVAS

O Porto de Setúbal assume um papel estratégico no desenvolvimento económico de Portugal, sendo hoje um dos principais suportes à indústria nacional e regional e um motor fundamental das exportações em Portugal, com reflexos positivos na balança comercial nacional. Com uma localização estratégica e privilegiada, próximo da Área Metropolitana de Lisboa e servido por excelentes acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, o Porto de Setúbal destaca-se pela sua capacidade de movimentar diferentes tipologias de mercadorias e por responder às exigências de setores industriais críticos para o crescimento económico do país.

A sua capacidade para servir diferentes setores — desde a indústria automóvel à metalomecânica, agroalimentar ou bioindústria — torna-o uma infraestrutura-chave na cadeia logística nacional. Enquanto plataforma multimodal, o Porto de Setúbal beneficia da complementaridade com o Porto de Lisboa e da ligação ferroviária à rede ibérica, perspetivando-se um reforço da articulação logística com Espanha, com evidentes ganhos em termos de escala e valor acrescentado para os operadores e para a economia.

Com um plano de investimentos robusto, a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS) tem vindo a posicionar o Porto de Setúbal como um espaço de inovação, sustentabilidade e crescimento. A “Estratégia 2030 para os Portos de Lisboa e Setúbal” define metas claras: reforçar a infraestrutura portuária, atrair investimento, apoiar a internacionalização da economia portuguesa e alinhar a atividade portuária com os novos paradigmas ambientais e digitais.

Neste contexto, destacam-se investimentos estratégicos que refletem a ambição de também transformar



Setúbal num porto mais verde, resiliente e competitivo. O projeto Rail2Green, em parceria com a IP – Infraestruturas de Portugal, visa eletrificar o last-mile ferroviário, aumentar a capacidade dos ramais de acesso ao porto e reduzir a pegada carbónica do transporte terrestre de mercadorias. Por sua vez, o sistema de On-shore Power Supply (OPS) permitirá fornecer energia elétrica a navios atracados, eliminando a necessidade de funcionamento dos motores auxiliares e promovendo operações mais limpas e silenciosas.

Mas a transformação do porto passa também pela modernização das suas infraestruturas. A requalificação dos acessos e equipamentos portuários, a expansão do terminal ro-ro, e a criação de novas áreas especializadas, são alguns dos projetos em curso. Destaca-se ainda a construção do futuro Terminal Wind2Sea Offshore, vocacionado para o setor eólico marítimo, e uma nova área logística de apoio ao offshore (Sapal do Moinho Novo), fundamentais para acolher investimentos em energias renováveis e novas tecnologias.

Por outro lado, estima-se que, nos próximos anos, o investimento privado na península de Setúbal — em áreas

como biocombustíveis, eólicas offshore, bioindústria ou reparação naval sustentável — possa atingir os 3 mil milhões de euros, reforçando a centralidade do porto enquanto alavanca da competitividade e da internacionalização da economia nacional.

O Porto de Setúbal afirma-se, assim, como uma infraestrutura moderna, sustentável e orientada para o futuro. A sua capacidade de atrair novos investimentos, apoiar cadeias logísticas globais e responder aos desafios ambientais e tecnológicos torna-o um parceiro imprescindível para o desenvolvimento da economia regional e nacional. Com ambição, visão estratégica e compromisso com a sustentabilidade, o Porto de Setúbal continuará a crescer como referência do sistema portuário português no século XXI.

A APSS está apostada em reforçar a capacidade de expansão do porto, numa visão ambiciosa que pode ser estendida desde a área urbana da cidade até à Lisnave. Queremos ser capazes de criar em Setúbal novos terminais, novas concessões, trazer mais players e garantir que, nos próximos 10 a 15 anos, o Porto de Setúbal assista a um crescimento ímpar. //



Porto de Setúbal



Um lugar  
único, onde a  
Sustentabilidade  
impulsiona  
a Inovação.

O Porto de Setúbal com a sua estratégia 2035 transforma a sua localização privilegiada e as suas grandes áreas de expansão num Hub económico sustentável e parte imprescindível de cadeias logísticas sustentáveis de base para a localização de novos clusters da reindustrialização verde e das novas energias, onde a inovação e as novas tecnologias geram valor, competitividade e sustentabilidade.

# A manutenção e reparação naval como pilar da descarbonização marítima

## O Caso da Lisnave



**Tiago Carvalho** | ENGENHEIRO NAVAL, RESPONSÁVEL PELO DPTO. DE INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

**A descarbonização do transporte marítimo** tem sido uma prioridade crescente nas políticas ambientais globais, impulsionada por metas ambiciosas definidas pela Organização Marítima Internacional (OMI) e pela União Europeia. Neste contexto, a reparação, manutenção e conversão naval surge como uma atividade estratégica, com elevado potencial de forma a contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE). Um exemplo emblemático dessa contribuição é o trabalho desenvolvido pela Lisnave, um dos mais importantes estaleiros navais da Europa e mundiais, a operar no Estaleiro da Mitrena em Setúbal com vasta experiência em acondicionamento e modernização de embarcações. As intervenções realizadas pela Lisnave abrangem desde operações de manutenção regular, fundamentais para garantir a conformidade com os intervalos de docagem exigidos pelas autoridades marítimas, até projetos complexos de modernização estrutural e tecnológica. Nas manutenções programadas, destaca-se a aplicação de sistemas avançados de pintura anti-incrustante no casco, que incorporam os mais recentes desenvolvimentos da indústria de revestimentos marítimos. Essas soluções reduzem significativamente o atrito com a água, pro-



porcionando menores consumos de combustível e, conseqüentemente, menor emissão de CO<sub>2</sub> — benefícios que são simultaneamente ambientais e económicos para os armadores. Paralelamente, as docagens são aproveitadas para a realização de inspeções e revisões técnicas nos principais sistemas mecânicos, nomeadamente na máquina principal e geradores auxiliares. A manutenção preventiva e corretiva desses sistemas assegura um funcionamento mais eficiente e equilibrado, contribuindo para a otimização energética e operacional da embarcação. Entre os projetos de maior envergadura realizados, destaca-se a substituição do bolbo de proa, uma operação que envolve a remoção da

estrutura existente e a instalação de um novo design hidrodinâmico, mais eficiente em termos de resistência ao avanço. Esta intervenção, que requer elevada especialização e meios especiais, tem impacto direto na redução do consumo energético do navio durante a sua operação futura. Outro exemplo relevante é a conversão de sistemas de propulsão para motores Dual Fuel, que permitem a utilização alternada de diesel e gás natural entre outros. Essa solução representa uma importante transição para combustíveis com menor impacto ambiental, antecipando as exigências futuras da regulação internacional. Além disso, tem sido crescente a instalação de sistemas de tratamento de gases de escape, como catalisado-

res e scrubbers, que reduzem significativamente a emissão de óxidos de enxofre e nitrogénio, promovendo a conformidade com os limites estabelecidos pelas normas da MARPOL e outras entidades reguladoras.

A experiência da Lisnave evidencia como os estaleiros de manutenção e reparação naval podem desempenhar um papel transformador no processo de transição energética da indústria marítima. Possibilitando a aplicação de soluções técnicas avançadas e da modernização contínua da frota global, os estaleiros contribuem não apenas para prolongar a vida útil dos navios, mas também para torná-los mais sustentáveis, eficientes e preparados para os desafios ambientais do futuro.

Embora a atividade de manutenção e reparação naval em si não seja considerada uma fonte significativa de emissões carbónicas diretas, os estaleiros, enquanto infraestruturas industriais de grande escala, têm um papel importante na transição energética do setor. Nesse sentido, a Lisnave tem acompanhado ativamente os objetivos globais de descarbonização, promovendo uma série de investimentos estratégicos e medidas de eficiência energética em que, em mais de uma década tem contribuído para a redução da sua própria pegada carbónica, equivalente a cerca de -4000 tCO<sub>2</sub> anuais.

Para o efeito, a Lisnave implementou no Estaleiro um amplo sistema de monitorização de energia com mais de 60 pontos de medição interligados por fibra ótica, sendo que ao longo dos anos tem vindo a substituir a iluminação exterior e interior pela tecnologia LED permitindo diminuir os consumos elétricos. O Estaleiro adaptou também a produção de fluídos e ar comprimido por controlo automático através de sistemas de variação de frequência dos motores elétricos de alta eficiência, permitindo ajustar os consumos à produção em função da pressão e caudais com o mínimo de desperdício. Renovou ainda a produção de AQS anteriormente por caldeiras destinada a mais de 2000 banhos diários, através da instalação de um sistema solar térmico, possibilitando a redução de consumo de gás propano da instalação para cerca de metade.



Fig. 1- Substituição de Bolbo em doca seca no Estaleiro da Mitrena



Fig. 2- UPAC para autoconsumo no Estaleiro da Mitrena

Outra ação de destaque foi a instalação de um parque fotovoltaico para autoconsumo nos espaços livres do Estaleiro. Este sistema de produção de energia renovável já permite uma redução aproximada de 6% no consumo elétrico total da unidade, constituindo um contributo direto para a diminuição da dependência de fontes de energia convencionais e para a redução das emissões associadas à operação do Estaleiro. Na área da mobilidade realizou-se a instalação de infraestruturas para viaturas elétricas. No âmbito das infraestruturas críticas de operação, a Lisnave tem também promovido a modernização dos sistemas de conversão de energia elétrica para alimentação de "shorepower" à frequência elétrica de 60 ciclos de navios de forma mais eficiente, permitindo que os seus geradores se

mantenham desligados e consequentemente com emissão reduzida de GEE durante a estadia dos mesmos para reparação e manutenção no Estaleiro.

Estas ações demonstram que, além de contribuir diretamente para a descarbonização da frota marítima internacional através da modernização de navios, a Lisnave também assume uma postura proativa na gestão sustentável da sua infraestrutura industrial. Ao investir em tecnologias limpas e otimizar os seus processos internos, o Estaleiro reforça o seu compromisso com os princípios da sustentabilidade, preparando-se para os desafios energéticos e ambientais do futuro, antecipando a curto prazo novos projetos de produção e eficiência energética superiores a 5 milhões de euros. //

# Portugal na vanguarda da descarbonização marítima

## O papel da TecnoVeritas na transformação sustentável do setor naval



Ana Paula Diogo | COMMUNICATION & MARKETING MANAGER DA TECNOVERITAS

**Num mundo cada vez mais** pressionado pelas alterações climáticas e pela urgência da transição energética, o setor marítimo tem vindo a assumir um papel determinante na redução das emissões. Portugal, enquanto nação com profunda ligação ao mar, tem procurado responder a este desafio com uma estratégia sólida de modernização e descarbonização da sua frota — sendo a TecnoVeritas um dos exemplos mais relevantes de engenharia e inovação nacional ao serviço desta causa.

### O Compromisso de Portugal com a Descarbonização da Frota

A resposta de Portugal à urgência da transição energética no setor dos transportes está firmemente ancorada no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), instrumento nacional de execução do programa europeu NextGenerationEU. Neste quadro, foi criada a medida TC-C10-i07 | NAVEGAÇÃO ECOLÓGICA, com o objetivo de acelerar a descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros. A medida promove a adoção de soluções de eficiência energética, digitalização e utilização de combustíveis de baixo ou nulo teor carbónico, como o B100 ou o hidrogénio, em embarcações da frota nacional. O programa, com um orçamento de 50 milhões de euros, prevê o cofinanciamento de cerca de 80% dos custos elegíveis dos projetos. Os navios candidatos foram avaliados com base na

redução de consumo de combustível (mínimo 10%), redução de emissões (CO<sub>2</sub>, PM, NO<sub>x</sub> e SO<sub>x</sub>) e numa análise de custo-benefício. O objetivo final é qualificar os navios como “não poluentes” ou “zero emissões”, promovendo simultaneamente o cumprimento das metas nacionais e europeias de neutralidade carbónica.

### A Contribuição da TecnoVeritas: Inovação com ADN Português

Com sede em Mafra e presença global, a TecnoVeritas tem-se afirmado, ao longo dos seus 30 anos de existência, como referência na engenharia aplicada ao setor marítimo, especialmente nas áreas da eficiência energética e controlo de emissões. A sua abordagem assenta no desenvolvimento de soluções tecnológicas próprias e na implementação eficaz de estratégias de descarbonização personalizadas. Estas soluções têm sido aplicadas com sucesso tanto em navios de carga como de passageiros, demonstrando versatilidade técnica e capacidade de adaptação a diferentes perfis operacionais.

### Tecnologias e Soluções Implementadas

No âmbito do programa de descarbonização da frota, a TecnoVeritas desenvolveu e instalou um conjunto abrangente de tecnologias inovadoras:

**BioHFO:** sistema de processamento de Biofuel (B100) com HFO (fuelóleo

pesado) ou MDO (gasóleo marítimo), com tecnologia de ultrassons de alta intensidade. Permite uma redução de até 42% nas emissões de CO<sub>2</sub> e contribui para a melhoria do indicador CII e a minimização dos custos associados ao ETS. A instalação é simples, adaptável a navios existentes e conforme com as exigências da MARPOL e das diretivas europeias. Para além da redução de CO<sub>2</sub>, o sistema também diminui significativamente partículas finas, NO<sub>x</sub> e SO<sub>x</sub>, melhorando a combustão e a eficiência do motor.

### BOEM (Blue Energy Efficiency

**Monitoring):** plataforma cloud para monitorização em tempo real da performance energética da frota. Integra dados de operação, calcula indicadores-chave de desempenho (KPIs), e apoia decisões operacionais e de manutenção para melhorar continuamente o desempenho energético e ambiental. Esta solução também permite a integração de outras fontes de dados como flowmeters, anemómetros e GPS, facilitando a gestão preditiva e a comparação entre embarcações.

**Optipower:** sistema de medição de potência, binário e impulso no veio propulsor, permitindo identificar ineficiências de propulsão e otimizar o desempenho de forma direcionada. Com dados objetivos, os operadores podem tomar decisões mais informa-

das quanto à manutenção do casco e à otimização do perfil de operação.

**Sistemas VFD (variadores de frequência):** ajustam dinamicamente o funcionamento de motores elétricos a bordo com base nas necessidades reais. Resultam em poupanças de energia até 30%, melhoram o SFOC e aumentam a longevidade dos equipamentos. A sua aplicação em sistemas como bombas de água do mar ou ventilação demonstrou ganhos tangíveis.

**SCR (Selective Catalytic Reduction):** solução retrofit para a redução de NOx. Exemplos como o navio Vasco da Gama evidenciam reduções de 82% nas emissões e conformidade com a norma TIER III. O sistema é ajustado às características específicas de cada navio e certificado por entidades acreditadas segundo a ISO 17025. Outras soluções incluem revestimentos anti-incrustantes, dutos equalizadores de fluxo, ligação elétrica a terra e pequenas turbinas eólicas, todas voltadas para a eficiência energética global do navio.

#### Desafios Enfrentados e Resultados Alcançados

O programa enfrentou desafios significativos: prazos apertados, necessidades de aprovação por sociedades classificadoras, coordenação com docagens e escassez de componentes. Foi ainda necessário garantir a aceitação por parte das tripulações e a compatibilidade das soluções com sistemas já existentes a bordo. Ainda assim, os resultados foram notáveis: até ao final da implementação do programa, as intervenções realizadas pela TecnoVeritas resultarão numa redução de 77.518 toneladas de CO<sub>2</sub> por ano.

As ações de retrofit contemplam:

**CII:** melhoria de 42%

**EEXI:** melhoria de 1%

**Redução de combustível convencional:** 32%

**Redução de material particulado:** 23%

**Redução de NOx:** 36%

**Redução de SOx:** 27%

Estes resultados não só demonstram a eficácia técnica das soluções como evidenciam o impacto direto na re-

dução de custos com o ETS europeu (mercado de licenças de emissão). Em contexto de pressão regulatória e crescente custo por tonelada de CO<sub>2</sub>, estes ganhos representam uma vantagem competitiva e ambiental para os armadores.

#### O Futuro da Navegação Sustentável com Marca Nacional

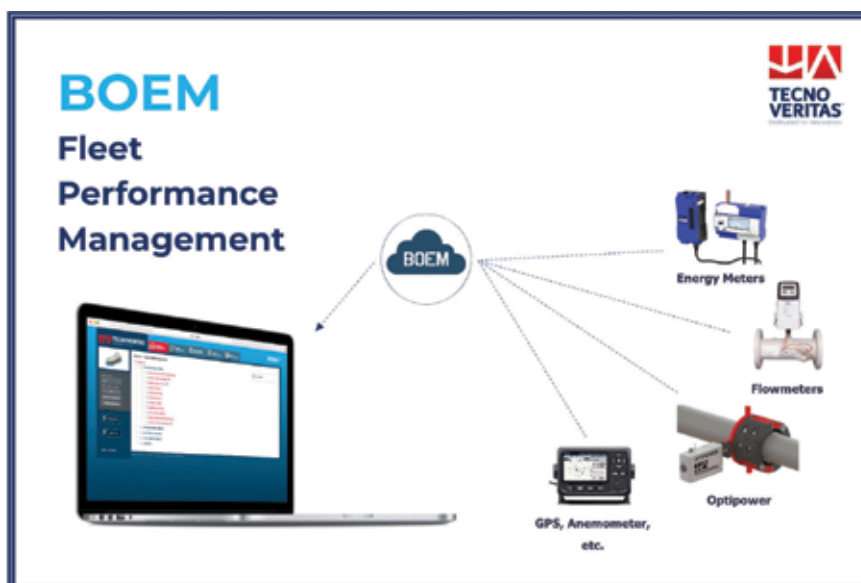
As soluções da TecnoVeritas estão alinhadas com os objetivos europeus do pacote "Fit for 55" e com o regulamento FuelEU Maritime. Esta capacidade de oferecer soluções tecnológicas validadas, eficientes e de fácil implementação posiciona Portugal como um exemplo de como a engenharia nacional pode responder aos desafios da transição energética global. Além disso, a internacionalização destas soluções, já aplicadas ou em estudo noutros mercados, reforça

o posicionamento estratégico da empresa e do país. A experiência obtida no contexto nacional permite agora replicar soluções em navios de diferentes tipologias e bandeiras.

#### Conclusão: Engenharia, Inovação e Sustentabilidade

A TecnoVeritas demonstrou que é possível transformar conhecimento técnico em soluções práticas que beneficiam simultaneamente o ambiente, os operadores marítimos e a economia nacional. Com o enquadramento certo do PRR e o impulso do NextGenerationEU, Portugal afirma-se como uma referência na descarbonização marítima.

A navegação sustentável já começou — com tecnologia portuguesa a liderar o rumo e com engenheiros nacionais a criar soluções que deixam uma marca global. //



# Descarbonização portuária em síntese

**Em 2025, a indústria portuária** portuguesa continua a focar-se na descarbonização, impulsionada por regulamentações da União Europeia e objetivos nacionais de redução de emissões. Iniciativas como o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e o Programa ECO.AP 2030 visam a transição para fontes de energia renovável, eficiência energética e tecnologias de baixo carbono, tanto em processos industriais como no transporte marítimo.



## **FOCO NA DESCARBONIZAÇÃO DA INDÚSTRIA PORTUÁRIA**

### **Fontes de Energia Renovável**

O setor portuário está a adotar cada vez mais energias renováveis, como o hidrogênio e a energia solar, para reduzir a sua dependência de combustíveis fósseis.

### **Eficiência Energética**

Implementação de medidas para otimizar o consumo de energia, incluindo a digitalização e a automação de processos.

### **Inovação**

Desenvolvimento de processos, produtos e modelos de negócio de baixo carbono, além da incorporação de novas matérias-primas e tecnologias.

### **Combustíveis Alternativos**

Adoção de combustíveis alternativos no transporte marítimo, como o gás natural liquefeito (GNL) e o hidrogênio, para reduzir as emissões de gases de efeito estufa.

### **Regulamentação**

As novas regulamentações marítimas da UE, como a Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos, estabelecem metas ambiciosas para a redução de emissões, impulsionando a descarbonização do setor.



## **APOIO FINANCEIRO E INCENTIVOS**

### **PRR**

O PRR destina verbas para projetos de descarbonização, incluindo apoio a fundo perdido para empresas que comprovem a redução de emissões.

### **Apoio à Descarbonização da Indústria**

O IAPMEI oferece apoio a projetos que promovam a mitigação das alterações climáticas na indústria.

### **Compete 2030**

O programa oferece apoio para ações coletivas de descarbonização e digitalização das empresas, com foco em PME.

### **Registo de Pedido de Auxílio**

Empresas podem solicitar auxílio para projetos de descarbonização através de um registo online.



## **OPORTUNIDADES**

### **Competitividade**

A descarbonização pode tornar as empresas mais competitivas, reduzindo custos operacionais e melhorando a sua imagem perante os clientes.

### **Inovação**

Oportunidades para desenvolver novas tecnologias e soluções que possam ser aplicadas em outros setores.

### **Acesso a Mercados**

A crescente exigência por produtos e serviços sustentáveis nos mercados internacionais impulsiona a necessidade de descarbonização.

A descarbonização da indústria portuária é um processo contínuo, que exige a colaboração de diversos atores, incluindo empresas, governo e instituições de pesquisa.



# Há 60 anos que fazemos a diferença com novas soluções.



Há 60 anos que estamos em constante evolução para pensar e fazer diferente, levando a todos, todos os dias, o futuro. Com uma oferta multidisciplinar ampla, com tantos anos de *expertise* e uma equipa capaz de responder a todos os desafios e transformá-los em conquistas, fazemos a diferença em Portugal.

[kpmg.pt](https://kpmg.pt)

**KPMG. Fazer diferente faz a diferença.**



© 2025 KPMG Advisory – Consultores de Gestão, S.A., sociedade anónima portuguesa e membro de rede global KPMG, composta por firmas membro independentes associadas com a KPMG International Limited, uma sociedade inglesa de responsabilidades limitadas por garantia. Todos os direitos reservados.

## PORTOS DE LISBOA E SETÚBAL ASSINAM PROTOCOLO COM A PORTOSRIO

A Administração do Porto de Lisboa (APL) e a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS) assinaram, recentemente, um protocolo de intenções com a PortosRio, entidade gestora dos portos públicos do Estado do Rio de Janeiro, no Brasil. A cerimónia decorreu em São Paulo e marcou o início de uma nova etapa de cooperação técnica, científica e comercial entre os portos portugueses e brasileiros.

O acordo visa promover a inovação, a transição energética e o desenvolvimento sustentável, através da partilha de conhecimento e da criação de projetos conjuntos que reforcem a importância da economia azul e o papel estratégico do comércio marítimo no espaço lusófono. Entre os principais eixos de atuação previstos estão a troca de informações e boas práticas em áreas como a gestão portuária, logística, tecnologias verdes e capacitação de recursos humanos. Nesse sentido, serão realizadas reuniões periódicas, visitas técnicas e participação conjunta em eventos internacionais do setor portuário. Segundo Carlos Correia, Presidente do Conselho de Administração da APL e da APSS, «Este protocolo prevê a partilha de conhecimento, a troca de informações e, sobretudo, a intensificação das relações comerciais e logísticas entre os nossos portos. Estamos muito otimistas com os resultados que esta parceria trará e confiantes de que, a partir de hoje, as nossas relações vão crescer ainda mais.»

Já Francisco Martins, Diretor-Presidente da PortosRio, destacou que «esta parceria estratégica é um passo fundamental para aproximar ainda mais o Brasil e Portugal



na área portuária, compartilhando inovação, sustentabilidade e excelência operacional».

Como resultado imediato desta parceria, uma comitiva portuguesa com representantes dos dois portos nacionais realizou uma visita oficial ao Porto do Rio de Janeiro, onde teve oportunidade de conhecer o Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária, os terminais de carga, incluindo o terminal de contentores MultiRio, e os principais projetos estratégicos em curso na região.

## BATERIAS DE LÍTIO EM SINES

Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS) recebeu a visita de Sherry WEI, Managing Partner da CALB – China Aviation Lithium Battery (Europe) S.A. Acompanhada pelo responsável pela construção do projeto em Sines, Sherry WEI visitou os terminais que servirão a produção da CALB em Sines, havendo ainda espaço para uma apresentação detalhada do porto, onde foram realçadas as suas características físicas, que dotam esta infraestrutura de uma capacidade única para operar quaisquer navios e cargas, tendo sido também detalhada a oferta logística de Sines, sinónimo de competitividade e eficiência nos serviços prestados pelo porto e demais stakeholders aos exportadores e importadores Ibéricos.

A CALB vai construir em Sines uma fábrica de última geração de baterias de lítio, com uma capacidade de



produção de 15 GWh de armazenamento de energia. Prevê-se que esta unidade esteja totalmente operacional em 2028, com o início da construção programado ainda para este ano de 2025. O projeto contará com um investimento total da ordem dos dois mil milhões de euros, permitindo criar 1 800 empregos diretos e resultando num impacto significativo na economia portuguesa.

## DESCARBONIZAÇÃO NA APL

A Administração do Porto de Lisboa (APL) vai avançar com a colocação, em fase experimental, de uma unidade de produção fotovoltaica inovadora na cobertura do edifício Infante D. Henrique, junto à Gare Marítima de Alcântara, no âmbito de uma parceria com a Galp. Esta iniciativa integra painéis solares flexíveis, desenvolvidos em colaboração com empresas da rede de inovação da Galp, nomeadamente a portuguesa Luxoenergy, a alemã Sunoyster e a chinesa Sunman, adaptando-se a superfícies curvas ou metálicas, onde os painéis tradicionais têm dificuldade em ser instalados.

Prevê-se uma produção anual de cerca de 72,5 MWh (Megawatt hora), evitando a emissão de aproximadamente três toneladas de dióxido de carbono, comparando com a energia da rede elétrica convencional. Uma ação que se enquadra na estratégia global do Porto de Lisboa para descarbonização da atividade portuária.



## SOVENA NO PORTO DE LISBOA POR 40 ANOS



A Administração do Porto de Lisboa (APL) e a Sovena Oilseeds Portugal, S.A. formalizaram um contrato de concessão de uso privativo do Terminal de Granéis Alimentares de Palença (TGAP), em Almada, pelo prazo de quarenta anos, assegurando a continuidade e modernização de uma infraestrutura crítica para o setor agroalimentar nacional.

O terminal, situado na margem esquerda do rio Tejo, junto à unidade industrial da Sovena, receberá um investimento global de 43 milhões de euros, destinado à modernização de infraestruturas portuárias, aquisição de novos equipamentos, aumento da capacidade de armazenagem e à implementação de soluções ambientais inovadoras. A par disto, a renovação da concessão permite salvaguardar e reforçar mais de sessenta postos de trabalho diretos e manter um centro logístico e industrial vital para a economia da região.

O presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa, Carlos

Correia, afirmou, a propósito: «Este contrato de concessão com a Sovena representa um marco estratégico para o Porto de Lisboa, ao assegurar a continuidade de uma operação portuária especializada e totalmente integrada com o setor industrial. Estamos a falar de um investimento robusto, com forte impacto económico, social e ambiental, que reforça a posição do porto como facilitador de cadeias logísticas do setor agroalimentar nacional. Esta parceria é também exemplo do caminho que queremos seguir: um porto cada dia mais moderno, eficiente e ambientalmente sustentável, ao serviço da economia real».

O novo contrato reflete um compromisso de longo prazo com a estabilidade regulatória e o investimento industrial. Com 43 milhões de investimento previsto, a concessão contribui para a atração de capital privado na operação portuária, reforçando o papel do Porto de Lisboa como motor económico.

O projeto contribuirá significativamente para o aumento da produtividade e eficiência logística da Sovena, um dos maiores grupos agroindustriais portugueses, assegurando condições operacionais modernas, sustentáveis e competitivas até 2065. O TGAP passará a operar em regime de uso privativo, com uma ligação direta à unidade fabril da Sovena para receção e expedição de cereais e oleaginosas por via marítima.

Está prevista ainda a introdução de novas tecnologias de movimentação de carga, digitalização dos processos operacionais e reforço dos sistemas de segurança e rastreabilidade, tudo em conformidade com os regulamentos do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS).

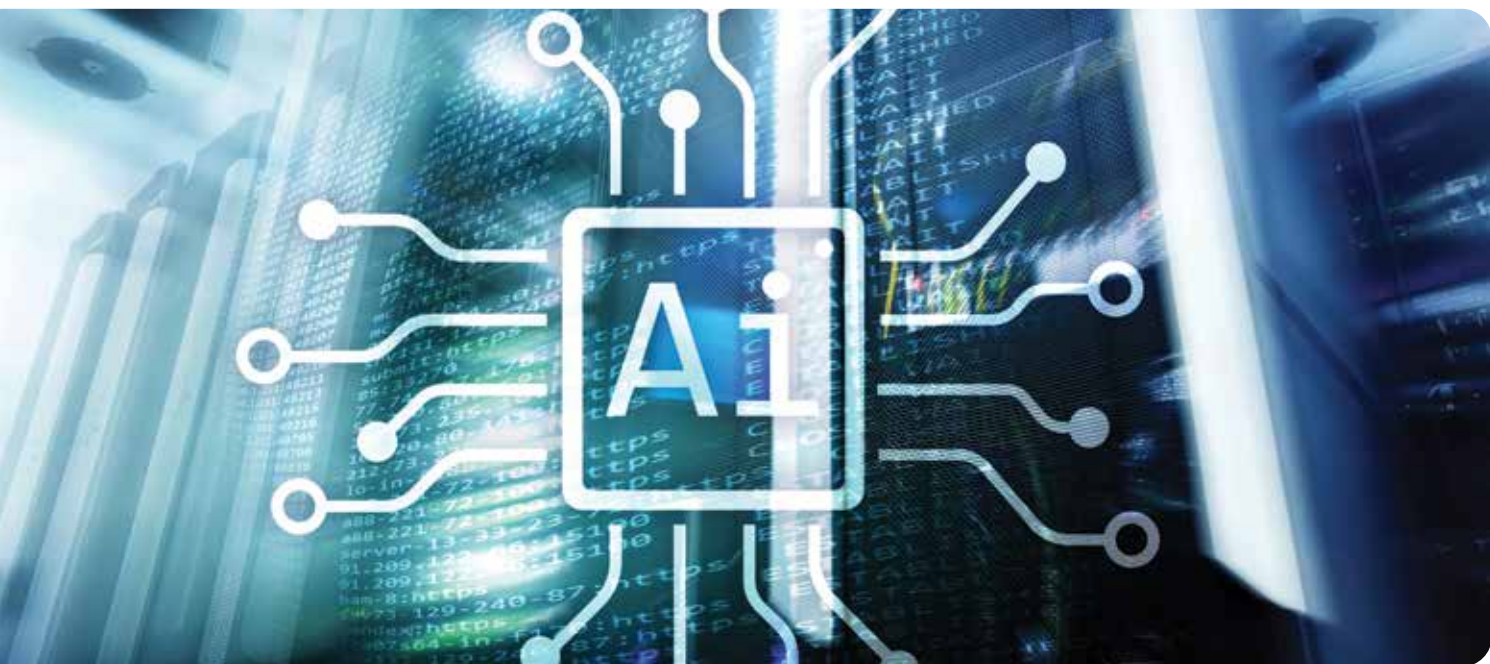
O terminal manterá operação contínua e dedicada, reforçando a sua posição como um hub logístico eficiente e resiliente. A infraestrutura é essencial para a transformação industrial de soja, colza e girassol, fornecendo matérias-primas e expedindo produtos como óleos, farinhas e biodiesel.

Com esta concessão, a Sovena assegura não só a estabilidade do abastecimento à sua unidade, como também o cumprimento das mais exigentes metas ambientais e de sustentabilidade, incluindo medidas de eficiência energética, gestão de resíduos e prevenção da poluição hídrica e atmosférica.

# O AI Act e a proteção dos ativos intangíveis das empresas



**João Pacheco**  
IP LEGAL STRATEGY & ENFORCEMENT  
GASTÃO CUNHA FERREIRA



**Em março de 2024**, o Parlamento Europeu aprovou o AI Act, a primeira regulamentação abrangente do mundo sobre inteligência artificial (IA), que será plenamente aplicável em 2026.

Para os líderes, inovadores e visionários da indústria, este novo quadro legal não deve ser encarado como um entrave à inovação ou sobrecarga burocrática. Antes, deve ser visto como um instrumento para moldar o desenvolvimento e o uso desta tecnologia disruptiva, o que permitirá talhar o seu ritmo vertiginoso num sentido que salvaguarde direitos económicos como a propriedade intelectual (PI) e promova um ambiente de concorrência leal e transparente.

A proliferação de sistemas de IA, particularmente os modelos generativos, está a mudar profundamente o paradigma da inovação. A maioria destes sistemas é treinado com grandes volumes de dados, que integram conteúdos protegidos por direitos de propriedade intelectual, como direitos de autor e segredos comerciais – frequentemente sem consentimento, compensação ou identificação da origem.

A dificuldade em rastrear fontes e atribuir autoria compromete a capacidade das empresas de proteger os seus ativos intangíveis. Imagine-se, a título de exemplo, um sistema de IA treinado com manuais técnicos ou desenhos industriais obtidos sem consentimento capaz de reproduzir ou gerar variantes desses conteúdos, facilitando a imitação de processos ou produtos. Para além de constituir uma violação de direitos de propriedade industrial, pode esvaziar o valor estratégico desses ativos, expondo a empresa a perdas competitivas e litígios.

O AI Act introduz uma classificação baseada no risco, impondo obrigações de transparência, rastreabilidade e supervisão humana que, em princípio, podem mitigar parcialmente estes desafios associados ao uso da IA. As empresas que desenvolvem ou utilizam sistemas de IA estarão obrigadas a manter documentação clara sobre os dados do treino, os critérios de funcionamento e os resultados obtidos. De facto, esta exigência poderá facilitar a identificação das origens, a prova de autoria e a proteção de segredos comerciais.

Ademais, impõem-se um requisito de supervisão humana significativa, que assegura uma ligação clara entre as criações assistidas por IA e os seus autores humanos, requisito igualmente exigido nos pedidos de patentes e na proteção por direitos de autor. Face ao exposto, é reforçada a capacidade das empresas para documentar decisões e rastrear responsabilidades, fortalecendo a sua posição em eventuais auditorias ou litígios.

No entanto, subsistem lacunas relevantes em matéria de PI. Nomeadamente, existe incerteza quanto à definição da titularidade das criações geradas por IA e à atribuição de responsabilidade em caso de infração. Contudo, importa sublinhar que o AI Act constitui um passo regulatório significativo e pioneiro no contexto global. É natural que surjam lacunas numa fase inicial, tendo em conta a velocidade com que esta tecnologia evolui. O essencial é reconhecer que a União Europeia não se encontra indiferente a estas mudanças profundas que a inteligência artificial traz para o tecido empresarial em matéria de propriedade intelectual. //

# Propriedade Industrial

## Principais mitos e oportunidades de financiamento



**João Marcelino**  
EXAMINADOR DE PATENTES INPI

**Apesar da evolução positiva** que Portugal vem fazendo em matéria dos indicadores de uso da propriedade industrial (marcas e patentes) pelos seus agentes económicos, sendo cada vez maior o número de empresas que vê o uso destes fatores de produção como essenciais e estratégicos, permanecem na cultura do país estigmas e dúvidas que resultam nalgum desprezo dos mesmos.

Para além da dúvida quanto à real eficácia de excluir um terceiro, concorrente, na hora da verdade, isto é, quando seja necessário recorrer às autoridades, designadamente os tribunais por se estar perante uma contrafação ou uma violação de patente, a dúvida instala-se quando o empresário se depara com os custos dessa mesma proteção, sobretudo quando se tem em conta a proteção em vários países.

E no entanto, é do conhecimento dos estrategas económicos nos diferentes partidos políticos que a propriedade industrial é um fator crítico da criação de riqueza e que Portugal só pode aspirar a melhores condições de vida, capazes de impedir a fuga dos mais capazes, se estiver dotado de um parque empresarial que gera anualmente um muito maior volume de direitos de patente em várias jurisdições, em Portugal e no estrangeiro. Daí que tenhamos assistido, ao longo dos últimos 30 anos, também como fruto de o país ter aderido à Organização Europeia de Patentes e ao Tratado de Cooperação em Matéria de Patentes, a uma estabilidade legislativa que regista evolução na continuidade e possibilita o fomento industrial orientado para a inovação. É pela obtenção de direitos exclusivos em vários mercados, os quais se conseguem pelas marcas e patentes, que se obtêm preços premium e margens interessantes, isto é que aliciam o empresário a expandir o modelo de negócio e a captar e reter talentos que lhe garantam a competitividade, nacional e internacional.

Urge, pois, ganhar consciência da impor-

tância do empreendedor com ambição, o Cristiano Ronaldo do mundo das empresas, alguém com motivação intrínseca para fazer chegar o seu produto, a sua marca às quatro partidas do mundo.

Temos vindo a assistir a casos destes os quais classificá-los em dois grandes grupos: o de empresas estabelecidas que pela propriedade industrial passaram para o “nível seguinte” e o de empresas “start-up” ou “spin-off” que pela propriedade industrial criaram riqueza quer porque culminaram numa venda vultuosa da operação quer porque estão no mercado vendendo sob marca própria um ou mais produtos protegidos.

Abordá-los-ei em separado porque correspondem a duas diferentes formas de lidar com o financiamento do portefólio dos direitos de propriedade industrial.

Em qualquer dos casos, é importante para o decisor, ter uma ideia genérica das importâncias em jogo. Um estudo já com vários anos da Organização Europeia de Patentes, aponta para verbas por invenção a proteger, durante 10 anos em 10 países, da ordem dos 50 000 Euros. As despesas incluem as taxas oficiais, os honorários do consultor de Propriedade Industrial que se responsabiliza pelo processo e os custos de tradução. Assistiu-se, entretanto, à implementação da chamada Patente Europeia de efeito unitário cujos custos estão estimados em aproximadamente metade dos acima enunciados.

Há em seguida uma outra consideração de peso que importa reter, os custos com a proteção intervêm de quando em quando, mas não são indefinidamente prorrogáveis, porque os prazos legais para praticar atos nos processos, têm de ser cumpridos para que os direitos não expirem.

Tudo isto para dizer que é necessária uma almofada financeira para acomodar os custos com a proteção, sendo desejável, quando possível, sincronizar o processo de patenteamento com o itinerário do produto

patenteado no mercado. Se o produto exclusivo se revelar um êxito comercial tanto melhor, porque os custos com a proteção são cobertos com as vendas geradas. Se pelo contrário as expectativas não forem concretizadas, então há que ponderar deixar cair as patentes para não andar a “alimentar burros a pão de ló”.

É importante ter a vigorar na empresa uma cultura de geração permanente de patentes. Desta forma, uma patente que protege algo que se revelou um flop é deixada cair e aposta-se noutras que foram requeridas ou não e cujas expectativas ou desempenho vai em crescendo.

Voltando à tipologia de empresas que apostam nas patentes, temos a PME com um negócio estabelecido que pretende “passar para o próximo nível”. Penso por exemplo na Bial que sendo já uma empresa de fabricação de fármacos, queria expandir-se para o estrangeiro. O que foi feito foi apostar em inovação, protegendo uma primeira molécula inovadora para um determinado problema de saúde. A proteção por patente possibilitou a entrada em mercados onde não era possível estar presente só com genéricos. Esta aposta gerou uma dinâmica de inovação interna que perdura. O financiamento da inovação e do portefólio de direitos é feito com recursos internos gerados, inicialmente lucros da venda de genéricos.

Quanto ao segundo tipo de empresas, as de base tecnológica, nascidas de investigação universitária ou outra, nestes casos o financiamento da propriedade intelectual gerada, é amiúde feito pela entrada de capitais na empresa vindos de business angels ou capital de risco. Penso por exemplo na empresa Veniam nascida de investigação ligada à Universidade de Aveiro e Porto que culminou numa venda da empresa.

Finalmente importa referir a possibilidade de financiar propriedade intelectual com recurso ao regime do Patent Box, que consiste em considerar elegíveis para efeitos fiscais os custos que a proteção implica. //



# Valorizar colaboradores com educação e formação

Num mundo empresarial em constante transformação, apoiar o crescimento pessoal e profissional dos colaboradores deixou de ser apenas uma responsabilidade social — tornou-se uma vantagem competitiva. Investir na formação dos colaboradores e apoiá-los nas despesas de educação com os seus filhos traduz-se numa maior produtividade, retenção de talentos e inovação.

Segundo o relatório “Estado da Nação: Educação, Emprego e Competências em Portugal 2024”, da Fundação José Neves, cerca de 75% dos trabalhadores consideram a formação contínua essencial para o seu desenvolvimento profissional. Este dado reforça a urgência de criar ambientes corporativos que não apenas valorizem, mas também incentivem ativamente a aquisição de novos conhecimentos e competências. Esta necessidade é ainda mais evidente à luz do atual mercado de trabalho. Num cenário em que as empresas se debatem pela atração e fidelização do talento, sobretudo digital, a aposta na educação e formação pode ser uma grande vantagem. Ainda mais quando a capacidade financeira é muitas vezes limitada.

De acordo com o “Barómetro Europeu 2025” do Observador Cetelem, três em cada quatro cidadãos portugueses enfrentam dificuldades financeiras, e três em cada cinco relatam problemas para pagar despesas básicas mensais, incluindo educação. Este cenário torna imperativo que as empresas considerem formas de apoiar os seus colaboradores, aliviando

do a pressão sobre o orçamento familiar. Com o regresso às aulas a aproximar-se, a pressão financeira sobre as famílias portuguesas intensifica-se. Ao disponibilizarem benefícios que ajudem a cobrir custos com creches, infantários e educação, as empresas não apenas demonstram empatia, mas também constroem equipas mais motivadas, leais e produtivas.

## VALES SOCIAIS:

### UMA SOLUÇÃO EFICIENTE E VANTAJOSA

Uma das ferramentas mais eficazes para concretizar este apoio são os benefícios, ou vales, sociais: benefícios extrassalariais que, por apoiarem áreas consideradas críticas, oferecem vantagens fiscais, tanto para a empresa quanto para o colaborador.

No caso dos vales sociais para creches, que abrangem crianças até aos seis anos, a empresa beneficia de isenção de TSU e de uma majoração de 40% em sede de IRC, enquanto o colaborador usufrui de isenção total de IRS e Segurança Social. Existem também benefícios para apoiar as despesas de educação e formação, sem limite de idade, podendo ser utilizados pelos colaboradores ou pelos seus filhos. Este tipo de apoio (com isenção de Segurança Social para trabalhador e empresa) traduz-se em colaboradores mais qualificados e motivados, o que tem impacto direto nos resultados da empresa. Aliás, o “Executive Outlook Study: Invest with Intent” da Mercer destaca que a necessidade de reskilling e upskilling é um dos maiores riscos para o crescimento

das organizações, reforçando a importância de investir na formação contínua. Presente há 40 anos no mercado português, a Edenred posiciona-se como o parceiro ideal para a implementação destes benefícios. Através das suas plataformas multibenefício, oferece soluções fáceis de gerir e utilizar, que se ajustam às diferentes necessidades:

- O Edenred Creche, em formato 100% digital, destina-se a apoiar despesas com crianças com idades dos 0 aos 6 anos. Pode ser utilizado numa rede de mais de 3 200 estabelecimentos públicos e privados, incluindo creches, jardins de infância, lactários e infantários.
  - O Edenred Estudante, também 100% digital, pode ser usado sem limite de idade, em escolas, colégios, universidades, centros de estudos, ATL, centros de formação e muitos mais.
  - O Edenred Flexível é um benefício social que tem como objetivo apoiar despesas de formação do colaborador, educação dos filhos, saúde e apoio social. Pode ser utilizado em escolas, colégios, centros de estudos e de explicações, mas também para aquisição de livros e manuais, material escolar e material informático de apoio ao estudo, etc.
- Em tempos de incerteza económica, apoiar a educação e formação dos colaboradores e das suas famílias é uma decisão estratégica. Empresas que investem no desenvolvimento humano constroem culturas organizacionais mais fortes, atraem os melhores talentos e posicionam-se na vanguarda da inovação. //

# CBRE divulga estudo

## “Logistics Confidence Index Portugal 2025”



O setor logístico em Portugal mantém-se resiliente e com intenções claras de investimento em 2025, apesar de um contexto económico e operacional mais desafiante. Esta é uma das principais conclusões do Logistics Confidence Index Portugal, estudo desenvolvido pela CBRE, consultora líder no setor. O estudo, agora divulgado, mostra que o índice de confiança dos operadores caiu ligeiramente para os 51,7% – menos 2,5% do que em 2024 –, mas confirma que o setor continua a demonstrar uma atitude proativa e orientada para o crescimento.

De acordo com os resultados do inquérito, 57% dos operadores logísticos nacionais esperam um aumento das receitas em 2025, enquanto 58% prevê investir de forma significativa para reforçar a eficiência e a competitividade das suas operações. Estes dados confirmam que o setor mantém ambição e dinamismo, mesmo num quadro de maior exigência, e que os planos estratégicos se mantêm ativos, com foco na transformação operacional e na valorização dos ativos logísticos.

Apesar da descida ligeira do índice de confiança e do ambiente de negócios mais desafiante, a maioria dos operadores continua a acreditar no crescimento da sua atividade. Esta aparente dualidade pode ser explicada pelo facto de estarmos perante um setor que, embora mais complexo, continua a ser atrativo e com elevado potencial de retorno.

A expansão das operações continua a fazer parte das intenções dos operadores,

mas de forma mais seletiva e ancorada em análise de dados. Cerca de metade dos participantes do estudo (51%) manifesta a intenção de aumentar a capacidade de armazenamento, dando especial relevo à localização estratégica. A região da Grande Lisboa mantém-se, sem surpresa, como o principal hub logístico do país, destacando-se como o polo mais atrativo para a expansão e consolidação da atividade logística.

Para Nuno Torcato, Diretor Industrial e Logística da CBRE Portugal, “apesar dos desafios a nível internacional, a verdade é que Portugal continua com fundamentais que dão confiança aos operadores, incluindo o crescimento da penetração do e-commerce, o elevado número de entidades que querem desenvolver projetos industriais no nosso país ou o próprio crescimento do retalho, com diversos novos players a entrar com força no nosso país”.

### ESCASSEZ NA OFERTA LOGÍSTICA

Analisando o mercado de imobiliário logístico, a escassez é um tema recorrente. A taxa de disponibilidade em Lisboa é de 2,8% (e antecipam-se descidas) e, no Porto, inferior a 1%. Estes valores contrastam com a realidade do mercado Europeu (5,2%) e mesmo com os mercados espanhóis, como Madrid (10,5%) ou Barcelona (cerca de 5%), demonstrando a pressão sobre a oferta nacional.

Esta limitação de espaço disponível originou uma escalada consecutiva nos preços das rendas. Desde o início da pandemia até

à data, o preço prime por m<sup>2</sup> em Lisboa subiu 50% e, no Porto, o aumento foi de 70%. No entanto, a escassez de disponibilidade não levou a um recuo da dinâmica comercial. O take-up de 2024 foi praticamente um ano recorde, com 427 mil m<sup>2</sup> arrendados no território nacional e, nos primeiros dois trimestres do ano, regista-se uma dinâmica francamente positiva, esperando-se crescimentos significativos face ao período homólogo do ano anterior.

Entre os fatores estruturais que continuam a impulsionar o setor, o estudo destaca a expansão do e-commerce, a crescente procura por maior eficiência de custos e a modernização das infraestruturas logísticas. Estes vetores estão a redefinir os critérios de decisão do setor, com uma clara valorização da localização, da flexibilidade contratual e da certificação ESG no momento de selecionar ativos.

A reorganização das cadeias de abastecimento, a aposta em modelos flexíveis e tecnologicamente preparados, bem como a integração de soluções sustentáveis, são agora prioridades críticas para garantir competitividade e atratividade no mercado nacional e internacional. //

### Nota metodológica:

O Logistics Confidence Index Portugal 2025 baseia-se nas respostas de um inquérito realizado entre 28 de abril e 24 de maio de 2025 a operadores logísticos de referência. As conclusões do estudo foram apuradas antes da recente escalada de tensões no Golfo Pérsico, pelo que não refletem eventuais impactos destes desenvolvimentos geopolíticos.

## SEW-EURODRIVE PORTUGAL LANÇA NOVOS PRODUTOS

A SEW-EURODRIVE Portugal esteve presente na 20ª edição da EMAF – Feira Internacional de Máquinas, Equipamentos e Serviços para a Indústria, que decorreu na EXPONOR de 27 a 30 de maio de 2025. O evento foi o palco escolhido pela empresa para a apresentação de novos produtos e soluções focados na transformação tecnológica e sustentabilidade, dos quais se destaca o sistema de automação modular MOVI-C - o sistema para cada tarefa de automação.

Trata-se de uma solução integrada que inclui hardware, software e serviços, desde o planeamento e arranque até à operação e manutenção, e que oferece máximo desempenho, atualização tecnológica e suporte técnico.

Durante os quatro dias da feira, a empresa apresentou ainda outras soluções inovadoras que visam aumentar a eficiência energética, otimizar processos industriais e promover a automação sustentável. Segundo os responsáveis,



“a participação na EMAF 2025 foi a oportunidade ideal para consolidar parcerias e fidelizar clientes, reforçando o compromisso da empresa em liderar a transição tecnológica no setor industrial”.

## SIMPLIFICAR CARREGAMENTO DE FROTAS ELÉTRICAS



A i-charging acaba de lançar a sua mais recente inovação: a e-flow, uma unidade de controlo local concebida para gerir e otimizar o funcionamento das infraestruturas de carregamento de veículos elétricos - especialmente as que dependem de satélites ou estão instaladas em estruturas elevadas. Como unidade central do sistema, a e-flow é a inteligência escondida por trás de cada sessão de carregamento. O novo produto inovador da empresa portuguesa, integra as tecnologias avançadas da gama de carregadores blueberry, como a alocação dinâmica de potência, a autenticação opcional do utilizador, os sistemas de medição e de pagamento, tudo num formato compacto e eficiente.

## MADALENA TOMÉ PRESIDE À EMPSA

A EMPSA (European Mobile Payment Systems Association) elegeu a CEO da SIBS, Madalena Cascais Tomé, como Presidente para um mandato de dois anos à frente desta associação que reúne 11 sistemas de pagamento europeus, presentes em 14 países, que representam aproximadamente 110

milhões de utilizadores, centenas de prestadores de serviços de pagamento europeus, processando 8,2 milhares de milhões de transações em 2024.

A SIBS e o MB WAY têm vindo a destacar-se na Europa pela inovação, novas soluções e funcionalidades, abrangência e nível de utilização dos casos

de uso, com foco nos consumidores e comerciantes. A eleição de Madalena Cascais Tomé como Presidente da EMPSA vem reforçar a valorização da experiência, competência e presença ativa da SIBS no desenvolvimento de soluções e tecnologia de base europeia.

**SEGUROS**



**MÚTUA**

**Mútua dos Pescadores, cooperativa de utentes de seguros portuguesa, desde 1942 a proteger as atividades marítimas, garante, com profissionalismo e humanismo, a segurança das tripulações, passageiros e embarcações.**

**Porque “há mar e mar, há ir e voltar”,  
segure-se antes de embarcar.**

**[www.mutuapescadores.pt](http://www.mutuapescadores.pt)**

Sede: Avenida Santos Dumont, Edifício Mútua, 57 - 6º 1050-202 Lisboa  
T + 351 21 393 63 00 | email: [geral@mutuapescadores.pt](mailto:geral@mutuapescadores.pt)  
Registada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa, sob o nº 16.616  
NIPC 500 726 477 – Capital variável, mínimo 6 Milhões de Euros

Não dispensa a consulta da informação pré-contratual e contratual legalmente exigida.

# Sprints de Propósito

## Interim Management como Catalisador de Mudança Sustentável



Rui Serapicos | PRESIDENTE DA DIREÇÃO DA ASSOCIAÇÃO DE INTERIM MANAGEMENT PORTUGAL



O presente não é linear, e muito menos estável — estamos a viver uma era onde o imprevisível deixou de ser exceção para se tornar regra. Num cenário onde a escassez de talento qualificado, a pressão regulatória em torno da sustentabilidade e as promessas falhadas da transformação digital colidem, as organizações enfrentam dilemas que exigem respostas ágeis e decisões assertivas para garantir a sua sustentabilidade e relevância. Rui Serapicos, através da Associação Interim Management Portugal (AIMP), tem enfatizado que o modelo tradicional de liderança e gestão já não responde adequa-

damente às exigências contemporâneas. A nova métrica do sucesso não é a permanência que garante continuidade, mas o impacto. Surge, assim, uma abordagem inovadora: os “Sprints de Propósito”, que utilizam o Interim Management como uma alavanca transformadora em contextos onde a permanência é menos relevante do que o impacto. Inspirados nas metodologias ágeis utilizadas em ambientes de inovação tecnológica, os “Sprints de Propósito” são missões intensas, com objetivos claramente definidos e prazos curtos, conduzidas por interim managers especializados.

Estes profissionais não vêm para ficar — vêm para mexer no que já ninguém quer tocar. Mergulham profundamente na organização por um período breve, com foco em criar valor imediato, desbloquear decisões e implementar mudanças estruturantes que perduram para além da sua presença física.

A força do Interim Management reside precisamente nesta capacidade de gerar impacto em curto prazo, enquanto se transfere competências e ativa se o potencial interno da organização. Ao assumir temporariamente funções executivas críticas, o interim manager funciona

como um catalisador: interrompe rotinas improdutivas, questiona premissas herdadas e introduz uma nova narrativa de futuro. Nem sempre, contudo, é bem-recebido — a sua autoridade precisa ser conquistada, não herdada. O sprint começa, muitas vezes, com silêncio e resistência. Termina, quando bem-sucedido, com confiança transferida. Mas nem todas as histórias terminam bem — há organizações que contratam interim managers para mudar, mas só até ao ponto onde a mudança não incomode. O verdadeiro impacto exige desconforto.

Um dos aspetos mais estratégicos dos "Sprints de Propósito" é o alinhamento profundo com a visão de médio e longo prazo da organização. Cada missão é desenhada para desbloquear um ponto de inflexão — seja no reposicionamento comercial, na digitalização de processos ou na reconstrução de confiança com stakeholders. O gestor interino precisa ser cirúrgico: interpretar a cultura organizacional sem se acomodar a ela, detetar padrões ineficazes e provocar movimentos onde a inércia se instalou. Em vez de planos de 100 páginas, oferece uma bússola: sentido, direção e foco. Planos extensos? Muitas vezes são o sintoma da paralisia que fingimos controlar.

Mais do que resolver problemas, estes sprints constroem soluções com herdeiros internos. Já testemunhei equipas que passaram do medo à autonomia em menos de um mês — e isso muda tudo. O Interim Manager, ao atuar em "Sprints", tem a responsabilidade de capacitar a equipa que fica. O seu sucesso não se mede apenas pelo que faz, mas pelo que deixa a funcionar após a sua saída. Esta transferência de conhecimento — muitas vezes invisível nos relatórios finais — é o que assegura a continuidade e a autonomia. Um caso ilustrativo: numa em-

presa industrial em transição geracional, o gestor interino redesenhou a cadeia de governance e treinou os quadros médios para nova autonomia operacional. O sprint terminou, mas a empresa continuou a crescer sobre o novo modelo.

Os benefícios desta abordagem são tangíveis. A organização ganha resiliência real, processos adaptativos e um mindset orientado para a ação. A eficiência operacional não vem de metodologias bonitas, mas da concentração e do foco. Os sprints obrigam a escolhas difíceis e à eliminação do ruído. E sobretudo, instalam uma cultura de teste, de ousadia, de aprendizagem rápida. Afinal, o que é a inovação senão a capacidade de arriscar com propósito? Como escreveu Margaret Heffernan, "o que bloqueia a mudança não é a falta de tempo — é o excesso de certezas." Os "Sprints de Propósito" não são apenas uma metodologia — são desfibriladores organizacionais: aplicam uma descarga certa onde a apatia ameaça tomar conta.

Contudo, é essencial frisar: nem todas as

organizações estão preparadas para este tipo de intervenção. Requer-se humildade institucional, abertura à disrupção e coragem para abdicar do controlo tradicional. É preciso aceitar que nem todas as lideranças precisam ser permanentes para que haja continuidade. E talvez a verdadeira pergunta seja: e se o legado de um líder não estiver no tempo que permanece, mas no que faz permanecer? Em suma, os "Sprints de Propósito" propostos representam uma mudança profunda na forma como pensamos liderança e transformação. Ao colocar o propósito e a sustentabilidade no centro das suas missões, o Interim Management deixa de ser um recurso e torna-se uma escolha estratégica — capaz de moldar o presente e preparar o futuro com a intensidade que os novos tempos exigem. Num mundo que exige urgência e profundidade, talvez o futuro não pertença aos que ficam mais tempo — mas aos que fazem mais em menos tempo. Resta saber quem está melhor preparado para correr estes sprints? //



**Edenred: Os benefícios que fazem a diferença no regresso às aulas**



Mais informações em [edenred.pt](http://edenred.pt)

# Regulamentação

## como alavanca para a geração de valor e confiança nas soluções de IA



David Oliveira | SENIOR MANAGER, TECHNOLOGY CONSULTING (DATA & AI) DA KPMG

A **Inteligência Artificial (IA)** está a transformar rapidamente as organizações e o dia a dia das pessoas, contudo existem um conjunto de fatores que estão a criar desafios e um ambiente de risco complexo, nomeadamente: desinformação e literacia em torno da IA; incertezas sobre o desenvolvimento e utilização responsável da tecnologia; inexistência de estruturas de governo adequadas para gerir e mitigar o risco associado às soluções baseadas em IA. Neste contexto, a regulamentação europeia, nomeadamente o EU AI Act, surge como um elemento crucial para impulsionar a confiança nas soluções de IA.

O EU AI Act tem como objetivo estabelecer um quadro regulamentar harmonizado para o desenvolvimento, colocação no mercado e utilização de sistemas de IA na União Europeia (UE). Ao classificar os sistemas e soluções de IA com base no risco que representam (os sistemas e soluções devem ser classificados em quatro níveis: proibido; elevado; limitado; mínimo), a UE pretende que sejam assegurados um conjunto de requisitos rigorosos ajustados ao perfil de risco da solução de IA.

Uma das principais formas pelas quais o EU AI Act pretende impulsionar a confiança é através da promoção da transparência e da responsabilização. Os sistemas de IA estão sujeitos a requisitos de documentação, rastreabilidade, explicabilidade e auditabilidade, permitindo que os utilizadores e as autoridades compreendam como funcionam e como tomam decisões.

Complementarmente, o EU AI Act requer que os sistemas de IA sejam desenvolvidos e utilizados de forma a proteger os direitos fundamentais, como a não discriminação, a proteção de dados e a liberdade de expressão.

Ao estabelecer regras claras e exigências rigorosas, acreditamos que a regulamentação europeia (que se aplica a soluções igualmente desenvolvidas noutras geografias que sejam utilizadas na UE) contribui para dissipar as preocupações do público em relação à IA e a promover a confian-



ça nas suas aplicações, não impactando a inovação e evolução da tecnologia. No entanto, é importante reconhecer que a regulamentação por si só não é suficiente para garantir a confiança na IA, sendo igualmente crítico investir na mitigação do risco associado aos fatores identificados (desinformação e literacia em IA, utilização responsável e no governo das soluções baseadas na tecnologia).

A KPMG elaborou um estudo (em conjunto com a Universidade de Melbourne, que conta com uma participação de mais de 48 mil pessoas e analisa as questões de confiança, utilização e atitudes em relação à IA) que revela que em Portugal existe uma baixa confiança e aceitação da IA: 36% dos inquiridos dizem confiar na IA, em comparação com a média global de 46%, apesar do elevado nível de aceitação desta tecnologia e de utilização em contexto profissional (70%). Além disso, 93% dos portugueses desconhecem quaisquer leis, regulamentos ou políticas aplicáveis à IA em Portugal. Estes resultados sublinham a necessidade urgente de aumentar a literacia em IA e de promover uma maior sensibilização para os benefícios e riscos da IA.

O estudo (que pode ser consultado na íntegra em [kpmg.pt/trustai](https://kpmg.pt/trustai)) também revela que os portugueses têm sentimentos mistos sobre a IA, estando simultaneamente otimistas e preocupados: 35% consideram que os benefícios superam os riscos; 34% consideram que os riscos da IA superam os benefícios, sendo que 85% dos portugueses estão preocupados com os efeitos negativos associados à tecnologia (incluindo riscos de cibersegurança e perda de ligação e interação humanas). Apesar destas preocupações, 81% dos portugueses estão dispostos a confiar num sistema de IA se houver garantias de que a utilização dos sistemas é fiável (por exemplo, se as pessoas tiverem o direito de não autorizar a utilização dos seus dados pelo sistema e a exatidão e fiabilidade dos sistemas de IA forem controladas). Além disso, 89% dos portugueses entendem como necessárias leis e medidas para combater a desinformação gerada por IA, e 88% concordam que as empresas de notícias e de redes sociais têm de garantir que as pessoas consigam detetar quando os conteúdos são gerados por IA (que consideramos igualmente aplicável noutros contextos).

Em conclusão, sem confiança não há adoção e por consequência o potencial é perdido. O EU AI Act é a oportunidade para as organizações gerarem o contexto de segurança e transparência na utilização da IA. As organizações em Portugal necessitam de adotar e implementar o AI Act o mais rápido possível de forma a obter vantagens competitivas. Isso inclui a realização de uma avaliação de impacto, o desenvolvimento de modelos operativos e a implementação das ferramentas necessárias para integrar práticas de confiança by design num ciclo ágil de ideação e implementação de soluções de IA.

Ao implementar um modelo de governo, os processos e as ferramentas certas, as organizações podem inovar e garantir de forma eficiente que as soluções de IA atendem às expectativas dos seus clientes e stakeholders. //

**O futuro da automação.**  
**Mais flexibilidade. Mais performance.**



**MOVI-C® - O conceito modular para sistemas de automação.**

Com os quatro módulos integrados - software de engenharia, tecnologia de controlo, tecnologia de conversores e tecnologia de acionamentos - a SEW-EURODRIVE oferece um conceito otimizado para sistemas de automação a partir de um único fornecedor.

CRÉDITO EMPRESARIAL

Vamos com soluções,  
conhecimento e experiência

# Vamos com tudo

Vamos com as soluções de financiamento  
mais adequadas à sua atividade.  
Com o Millennium a sua Empresa  
tem tudo para ir com tudo.

Banco Comercial Português, S.A., registado no BdP sob o n.º 33.

**Millennium**  
bcp Empresas  
aqui consigo