



Periodicidade trimestral
abril - junho 2026

INDÚSTRIA PORTUGUESA

MOTOR DA ECONOMIA

Edição n.º 6 • 4€

DOSSIÊ ESPECIAL

Desafios da mobilidade Eletrificação de frotas empresariais

50 ANOS INPI

*A proteger a inovação
desde sempre*

**INDÚSTRIA
PORTUÁRIA**

*Sustentabilidade
e competitividade*

**EMPREGO
E FORMAÇÃO**

IA na retenção de talento

**FAZEMOS
A INDÚSTRIA
ACONTECER!**



CENFIM

CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL
DA INDÚSTRIA METALÚRGICA
E METALOMECÂNICA

**JOVENS, ADULTOS
e EMPRESAS**

Construções Mecânicas

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



cenfim.pt

218 610 150*
dir@cenfim.pt

*chamada para a rede fixa nacional



Financiada pela
União Europeia
Justiça e Crescimento

PRODUTECH RE
recuperação-resiliência-reindustrialização

**Tecnologias de Produção
para a Reindustrialização**



Miguel Boavida
DIRETOR EDITORIAL

O talento não tem género

O talento não tem género. Tem visão, competência, dedicação e capacidade de gerar impacto. Quando as mulheres encontram oportunidades para desenvolver plenamente as suas capacidades, todos beneficiam: as empresas tornam-se mais fortes, as comunidades mais equilibradas e a sociedade mais justa.

Há uma transformação silenciosa, mas imparável, no tecido produtivo português. O talento feminino deixou de ser uma promessa para se tornar uma evidência. Seja nos centros de decisão, nas equipas de engenharia, nas linhas de investigação científica ou nas direções executivas, as mulheres ocupam hoje espaços que há uma geração lhes eram sistematicamente negados. Persiste, todavia, um paradoxo incómodo: o talento existe, mas o reconhecimento e a progressão continuam a percorrer um caminho mais lento do que deveriam.

Os números são conhecidos e repetidos até à exaustão em relatórios e conferências. Há menos mulheres em cargos de liderança, diferenças salariais que teimam em não desaparecer, sub-representação em áreas como a tecnologia e a engenharia, mas reduzir esta questão a estatísticas é perder o essencial, pois trata-se de um desperdício de competência que nenhuma economia séria pode dar-se ao luxo de tolerar, sobretudo numa época em que a inovação e a transição tecnológica exigem todas as competências disponíveis, sem exceção.

As organizações que entenderam isto não o fizeram por virtude, mas por inteligência estratégica. Equipas diversas

tomam melhores decisões, antecipam riscos com mais eficácia e refletem com mais fidelidade os mercados que servem. A inclusão de mulheres em posições de liderança não é uma questão de justiça abstrata (embora também o seja), é sim um fator concreto de competitividade.

É justo reconhecer que Portugal tem dado passos relevantes nesta matéria. Vemos cada vez mais mulheres a liderar startups tecnológicas, a coordenar projetos de investigação financiados por fundos europeus, a assumir a gestão de empresas industriais em processos de modernização. Mas o caminho exige mais do que exemplos pontuais: requer políticas de conciliação entre vida profissional e familiar, mentoria estruturada, transparência salarial e, acima de tudo, uma mudança cultural que deixe de tratar a ambição feminina como exceção.

O talento não tem género, mas tem condições, ou a ausência delas, para se manifestar plenamente. Cabe às organizações, às instituições e à sociedade no seu conjunto garantir que essas condições existem. Não como concessão ou quotas, mas como reconhecimento de que o futuro do trabalho terá de ser mais equilibrado, mais plural e mais justo. De outro modo, não será o futuro que devemos ambicionar construir. //



6 FACTOS & NÚMEROS

- Atualidade nos setores industriais

10 INDÚSTRIA AGROALIMENTAR

- Redução dos custos operacionais

12 INDÚSTRIA COM HISTÓRIA

- 50 Anos INPI
- 90 Anos Ordem dos Engenheiros

16 FORMAÇÃO & EMPREGO

- Atrair, desenvolver e reter talento
- IA, talento e formação profissional
- O ser humano antes do colaborador
- O talento feminino no mercado de trabalho
- Mulheres e o futuro na indústria metalomecânica
- A pesca precisa de mais mulheres

38 INDÚSTRIA PORTUÁRIA

- Transformação do sistema portuário nacional
- Sines com projetos de expansão portuária
- Sines no novo mapa do comércio global

48 PATENTES

- Inovar sem comprometer

49 EMPRESAS & NEGÓCIOS

- Indústria 4.0
- Espanhóis da ICG investem na Paulo Duarte

ESTATUTO EDITORIAL

• A Revista "INDÚSTRIA PORTUGUESA – Motor da Economia" pauta a 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 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



NOVA FARIZON V7E

A carrinha **100% elétrica**
com o m³ mais competitivo do mercado.



Por
27.235€ + IVA



Até **475 km** de autonomia
(ciclo urbano WLTP)



Até **1.243 kg**
de carga útil



Carregamento rápido
10% aos 80% em 25 min



Volume de
Carga **6,95m³**



Conheça a nova Farizon V7E em farizon-auto.pt

Campanha válida até 31 de agosto de 2026, para a Farizon V7E Max Range 67 kWh, no valor de 27.235€ + IVA. Preço inclui revestimento da zona de carga em alumínio antiderrapante. Limitada ao stock existente e disponível nos concessionários Farizon aderentes em Portugal. Valor inclui despesas administrativas no valor de 950€ + IVA em Portugal Continental. Imagem não contratual. Consumos em ciclo combinado: 22,4 kWh/100 km. Emissões CO₂: 0 g/km.

SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

A Kiwa foi reconhecida recentemente como Organismo Notificado para a sustentabilidade ambiental ao abrigo do Regulamento dos Produtos de Construção (CPR) da União Europeia, assinalando um marco relevante para o setor da construção e para o reforço das práticas sustentáveis no mercado europeu.

Este reconhecimento consolida o papel da Kiwa como parceiro de confiança na validação e verificação de Declarações Ambientais de Produto (DAP) e reforça a sua experiência como Organismo Notificado no âmbito do CPR. Num mercado cada vez mais exigente, onde a credibilidade dos dados ambientais depende de validação independente, trabalhar com um Organismo Notificado como a Kiwa torna-se necessário para assegurar uma verificação credível e em conformidade com os requisitos necessários à marcação CE, de acordo com o novo enquadramento regulamentar.



Com este reforço de competências, a Kiwa posiciona-se como parceiro estratégico para apoiar o setor na resposta às crescentes exigências de sustentabilidade.

Com a atualização do Sistema de Avaliação e Verificação (AVS), e a introdução do novo Sistema 3+, passa a ser obrigatória a verificação e validação dos impactos ambientais declarados para produtos abrangidos pelo CPR. Neste contexto, enquanto Organismo Notificado, a Kiwa passa a assegurar:

- Auditorias iniciais aos locais de produção;
- Validação e verificação dos dados ambientais das empresas;
- Avaliação da metodologia de cálculo dos impactos ambientais;
- Verificação da origem e qualidade dos dados.

Este novo enquadramento contribui para um maior rigor da informação ambiental associada aos produtos de construção, promovendo mais transparência e confiança no mercado.

LUÍS SIMÕES COM NOVO CÓDIGO DE ÉTICA E CONDUTA

A Luís Simões, operador logístico na Península Ibérica, lançou o seu novo Código de Ética e Conduta, um documento que reúne os princípios e critérios que orientam a atividade da empresa e que reforça uma cultura assente na ética, na integridade e na responsabilidade. Mais do que uma atualização normativa, este Código constitui um guia prático para a tomada de decisões e um enquadramento comum de atuação que orienta o comportamento diário de profissionais, colaboradores e terceiros com os quais a organização se relaciona.

Com esta iniciativa, o Grupo reafirma o seu compromisso com manter-se responsável e coerente com os seus valores, promovendo relações baseadas na transparência e no respeito mútuo ao longo de toda a cadeia de valor. Para além disso, o documento reforça a missão da Luís Simões de oferecer soluções de Transporte, Logística e Serviços Auxiliares eficazes e competitivas, contribuindo para a satisfação dos seus clientes e da sociedade em geral através de uma gestão responsável e orientada para a melhoria contínua.

Alinhado com estes princípios, o novo Código de Ética e Conduta reforça o compromisso da Luís Simões para com a proteção dos direitos humanos, promovendo relações assentes na dignidade, na igualdade e no respeito mútuo. Nesse sentido, incorpora referências expressas à erradicação do trabalho infantil, à rejeição de qualquer forma de escravatura moderna, tráfico de pessoas ou trabalho forçado, bem como à defesa da liberdade de associação e do direito à negociação coletiva. Desta forma, o Grupo consolida um enquadramento de atuação ético e responsável que vai mais além do âmbito interno, ampliando estes princípios aos seus colaboradores, fornecedores e parceiros, e assim reforçando expectativas claras sobre a forma de atuar e de se relacionar em toda a cadeia de valor.



MERCADONA RECONHECIDA PELA INOVAÇÃO

A Mercadona foi reconhecida como a empresa mais inovadora do setor da distribuição em Espanha, segundo a revista Fortune. A publicação apresentou a 18 de junho a segunda edição do ranking das empresas mais inovadoras da Europa, destacando a presença da Mercadona como a única empresa espanhola do setor da distribuição e a quinta classificada na lista da distribuição europeia. Além disso, na classificação geral composta por 300 empresas europeias de vários setores, das quais apenas 12 são empresas espanholas, a cadeia de supermercados ocupa a 148.ª posição, subindo 97 lugares em relação ao ano passado, quando se classificou na 245.ª posição.

Em comunicado, a empresa esclarece que desenvolve um modelo de inovação próprio e transversal, centrado em quatro eixos: Inovação de produto, promovida através de sessões de co-inovação realizadas com os clientes nos seus 20 centros de co-inovação, para desenvolver melhorias e novidades no sortido; Inovação de processos, apostando na transformação digital para otimizar tarefas como a gestão das lojas; Inovação social, através da colaboração com entidades sociais; Inovação aberta e colaborativa, cooperando com organizações especializadas na identificação de soluções inovadoras que acrescentem valor a toda a organização.



INVESTIMENTO NA AGRICULTURA PORTUGUESA

O setor agrícola português consolida-se como um mercado estratégico para o investimento. Segundo o Relatório sobre Culturas mais Rentáveis e Sustentáveis em Portugal, elaborado pela Cocampo – plataforma especializada na venda e arrendamento de propriedades rústicas, a combinação de práticas sustentáveis, adoção tecnológica e uma clara orientação para culturas de alto valor acrescentado está a transformar o mapa agrícola do país.

Num contexto de transição para a eficiência produtiva, o relatório sublinha que a escolha da cultura e a sua perfeita adequação territorial são os fatores determinantes para garantir rentabilidade e resiliência climática. A análise posiciona as lenhosas mediterrânicas — olival, vinha de qualidade e frutos secos como amêndoeira e pistácio — como as culturas com melhor equilíbrio para o investidor. Estes produtos beneficiam de uma procura global sólida e registam uma melhoria progressiva nos retornos históricos. A modernização, especialmente através de sistemas superintensivos, permite acelerar a recuperação do investimento com mecanização da colheita e otimização de custos, além de oferecer maior resiliência ao stress hídrico.

Para projetos com elevada capacidade técnica, o relatório indica que o abacate, os citrinos e os frutos vermelhos (mirtilos, framboesas e morangos) apresentam as maiores receitas potenciais por hectare. Contudo, o sucesso destes modelos depende de disponibilidade garantida de água e de uma infraestrutura logística exigente, dada a perecibilidade dos frutos.

Os dados revelam um forte dinamismo nas quintas rústicas com vocação produtiva. Em 2025 registou-se um crescimento de 72% no volume de anúncios face ao ano anterior. A oferta concentra-se especialmente no Algarve (44,6%), Norte (14,9%), Centro (10,9%) e Alentejo (6,8%). Cerca de 48% das propriedades apresentam condições ideais para olival intensivo ou superintensivo, 18% para



vinha de qualidade, 15% para frutos secos e um crescente 12% para frutos vermelhos e abacate em zonas com regadio consolidado.

A procura privilegia claramente a segurança hídrica: as pesquisas de explorações com direitos de água ou regadio aumentaram 32%. As propriedades com características sustentáveis rodam 22% mais rápido no mercado.

SALVADOR CAETANO REFORÇA OPERAÇÕES NOS PAÍSES NÓRDICOS

A Salvador Caetano reforçou a sua presença nos países nórdicos com a aquisição da totalidade da participação detida pela Hedin Mobility Group na Hedin Caetano AB, empresa até agora detida em conjunto pelos dois grupos, tornando-se agora o seu único acionista. No âmbito desta operação, a RN Automotive AB irá adquirir igualmente as atividades de retalho das marcas Renault e Dacia em três concessionários da Hedin Automotive.

“A parceria com a Hedin Mobility Group permitiu estabelecer uma base sólida e, neste momento, esperamos continuar a desenvolver as marcas



Renault, Dacia e Alpine, em benefício dos clientes e dos concessionários na Suécia, Dinamarca e Noruega”, afirma

Sérgio Ribeiro, Administrador Executivo e CEO da Distribuição Automóvel Global da Salvador Caetano Auto.

SEGURO DE VIDA EMPRESARIAL

O mercado segurador em Portugal evidencia sinais claros de crescimento, com destaque para o ramo Vida. De acordo com a Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), a produção de seguro direto neste segmento registou um aumento de 19,7%, impulsionado sobretudo pelos seguros ligados a fundos de investimento, que cresceram 58,3%.

Apesar desta evolução, a adesão aos seguros de vida de puro risco continua aquém do potencial. Dados de 2024 do estudo Basef Seguros, da Marktest, indicam que cerca de 1,6 milhões de portugueses detêm este tipo de seguro, evidenciando margem de crescimento, particularmente no contexto empresarial.

Num cenário marcado por desafios na atração e retenção de talento, bem como pela necessidade de reforçar a competitividade organizacional, o Seguro de Vida Empresarial afirma-se como um benefício cada vez mais relevante. A crescente preocupação com a vulnerabilidade financeira perante eventos inesperados, como acidentes ou doenças graves, reforça a importância de soluções que garantam maior estabilidade aos Colaboradores.

Neste contexto, o Seguro de Vida Empresarial destaca-se como uma solução estruturante, ao assegurar proteção financeira em caso de falecimento ou invalidez e ao reforçar o compromisso das empresas com as suas equipas. O benefício contribui simultaneamente para a proteção familiar, valorização do colaborador e fortalecimento da cultura organizacional.

Os dados são apresentados no novo Verlingue Expert, artigo da rubrica da Corretora, no qual são explicitadas soluções de proteção pessoal adaptadas às necessidades das organizações. Esta edição conta com a participação da especialista Catarina Lança, Head of Life & Personal Accidents da Verlingue Portugal e é dedicada ao Seguro de Vida Empresarial, enquanto instrumento de gestão de pessoas e mitigação de risco.



A análise indica que o Seguro de Vida já está presente em cerca de 73% das empresas com pacotes de benefícios, posicionando-se logo após os Planos de Saúde (92%) e à frente dos Seguros de Acidentes Pessoais (44%). Estes números evidenciam a sua crescente relevância no contexto empresarial.

Para as empresas, este benefício traduz-se em vantagens claras ao nível da atração e retenção de talento, do aumento do engagement e da valorização da marca empregadora. Organizações que investem na proteção dos seus Colaboradores tendem a ser percecionadas como mais responsáveis e sustentáveis.

STET COM SOLUÇÕES COMPLETAS PARA O SETOR FLORESTAL

Na última edição da Expoflorestal, um dos principais eventos dedicados ao setor florestal em Portugal, que reúne profissionais, empresas e especialistas num ambiente de demonstração, inovação e partilha de conhecimento, a Stet expôs as suas gamas de soluções completas para a floresta.

Mais do que uma exposição de equipamentos, a empresa "apostou numa abordagem integrada, apresentando soluções completas para responder aos desafios reais do setor florestal e dando a conhecer um portfólio robusto que combina tecnologia, versatilidade e eficiência", sublinham os responsáveis da empresa.

Em destaque estiveram os Equipamentos Caterpillar, máquinas e geradores de elevado desempenho e fiabilidade,

preparados para operações exigentes em ambiente florestal; as soluções de trituração e gestão de resíduos Pronar, equipamentos concebidos para maximizar a eficiência no tratamento e valorização de biomassa; e

os acessórios Florestais, com soluções versáteis e robustas, incluindo cabeças de corte, pinças, garras e outros acessórios especializados, concebidos para maximizar a eficiência e segurança nas operações florestais.



NOVO TRAIGO 80

DESEMPENHO ELÉTRICO TOYOTA

**DESEMBRULHE TODAS
AS POTENCIALIDADES**

O novo Traigo 80, com potência 100% elétrica, capacidade de carga entre 3.5 e 5 toneladas e baterias de 80V ou 90V responde às operações mais exigentes. Porque quando o potencial é Toyota, só precisa de ser desembrolhado, sem surpresas.

Saiba tudo em:



Toyota Caetano Portugal, S.A.

geral.empilhadores@toyotacaetano.pt

Vila Nova de Gaia - 227 867 007

Carregado - 263 857 244



TOYOTA

MATERIAL HANDLING

Redução dos custos operacionais e do stock de unidades de reserva garantindo elevados padrões de higiene na indústria alimentar e de bebidas

A indústria alimentar e de bebidas é um pilar fundamental da economia, desempenhando um papel crítico na geração de valor, criação de emprego e garantia da segurança alimentar. No atual contexto internacional, marcado pela invasão da Ucrânia pela Rússia, pelo agravamento dos conflitos no Médio Oriente e por uma crescente instabilidade nos mercados energéticos, os fabricantes enfrentam um cenário particularmente exigente.

A volatilidade e o aumento sustentado dos custos da energia, aliados à pressão inflacionista e às exigências regulatórias em matéria de eficiência e sustentabilidade, colocam uma pressão sem precedentes sobre os pequenos e médios produtores. A eficiência operacional deixou de ser apenas uma vantagem competitiva para se tornar um fator essencial de viabilidade económica e resiliência industrial.

Por outro lado, a natureza intensiva e contínua dos processos produtivos, associada ao aumento das horas de funcionamento das instalações, conduz a um envelhecimento acelerado dos equipamentos, maior consumo energético e necessidades mais frequentes de limpeza, higienização e manutenção. Estes fatores resultam em interrupções da produção, aumento do risco de falhas e impacto direto na produtividade global.

Neste enquadramento, a otimização dos sistemas de acionamento assume um papel central na redução de custos operacionais, na melhoria da fiabilidade dos equipamentos e no cumprimento rigoroso dos requisitos higiénicos característicos da indústria alimentar e de bebidas.

A NECESSIDADE DE OTIMIZAR AS OPERAÇÕES

Os fabricantes do setor analisam continuamente as suas operações com o objetivo de identificar oportunidades de poupança, seja na redução do consumo de energia, diminuição do tempo de inatividade, otimização dos processos de limpeza ou melhor aproveitamento do espaço e dos recursos humanos e materiais.

As indústrias de manufatura e processamento estão entre as maiores consumidoras de energia a nível mundial. Em muitos casos, até 90% do custo total ao longo do ciclo de vida de um equipamento está associado ao consumo energético durante a sua operação. As fábricas de processamento de alimentos e bebidas destacam-se como utilizadores intensivos de energia em aplicações como transporte de materiais, refrigeração, aquecimento, cozedura e esterilização.

Num cenário de custos de energia elevados e imprevisíveis, mesmo pequenas reduções no consumo energético podem traduzir-se em poupanças significativas e numa maior previsibilidade dos custos operacionais. Para tal, é essencial adotar uma abordagem de sistema, avaliando não apenas componentes individuais, mas a eficiência global do acionamento.

SISTEMAS DE ACIONAMENTO ELETROMECÂNICO

As máquinas industriais são tipicamente constituídas por quatro elementos principais: fonte de alimentação e controlo, motor, sistema de transmissão mecânica e máquina de trabalho. A combinação, dos

três primeiros, forma o sistema de acionamento eletromecânico, responsável por transformar energia elétrica em energia mecânica útil.

Em muitas aplicações de manuseamento de materiais, como transportadores, continuam a ser utilizados sistemas tradicionais baseados em cadeias de motorreductores com múltiplos elementos mecânicos. Estes sistemas apresentam frequentemente perdas elevadas, resultando em eficiências globais reduzidas. Em determinados casos, uma eficiência total do sistema de apenas 55–60% significa que uma potência mecânica necessária de cerca de 9 kW pode exigir mais de 16 kW de potência elétrica absorvida.

A otimização do sistema de acionamento como um todo — motor, redutor, controlo e transmissão — é, por isso, essencial para reduzir perdas, melhorar o desempenho energético e aumentar a fiabilidade operacional.

MOTORES ELÉTRICOS E EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

Os motores elétricos de corrente alternada, em particular os motores de indução com rotor em gaiola de esquilo, continuam a ser a principal força motriz da indústria alimentar e de bebidas. A norma IEC 60034-30 estabelece classes internacionais de eficiência energética (IE), sendo atualmente exigidas classes mínimas superiores às utilizadas no passado.

Antes da introdução destas normas, muitos motores eram projetados para níveis de eficiência equivalentes à atual classe IE1, e uma parte significativa desses mo-

tores permanece ainda em funcionamento. Ao longo dos últimos anos, os fabricantes têm investido no desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, incluindo motores de ímanes permanentes, capazes de atingir classes IE4 e IE5.

Os maiores ganhos energéticos são obtidos em aplicações com funcionamento contínuo, cargas variáveis e elevados tempos anuais de operação, típicos de sistemas de transporte e manuseamento na indústria alimentar.

COMPONENTES MECÂNICOS E TRANSMISSÃO

Embora o motor seja um elemento central, a eficiência global do sistema depende fortemente dos componentes mecânicos associados. A substituição de redutores de roda de coroa e parafuso sem fim por redutores de engrenagens helicoidais pode resultar em melhorias significativas, uma vez que os redutores sem fim apresentam perdas por atrito que podem atingir 50% em relações de transmissão elevadas.

Sempre que possível, a eliminação de elementos de transmissão externos, como correias trapezoidais ou correntes, e a adoção de soluções de acoplamento direto ou redutores de veio oco montados no eixo da máquina contribuem para reduzir perdas adicionais, simplificar a manutenção e aumentar a eficiência global.

ACIONAMENTOS DE VELOCIDADE VARIÁVEL

Os modernos sistemas de acionamento recorrem frequentemente a variadores eletrónicos de velocidade (VEV), que permitem controlar com precisão a velocidade, o binário e o comportamento dinâmico do motor. Embora o próprio VEV introduza perdas, o seu correto dimensionamento e utilização possibilitam poupanças substanciais.

Entre as principais vantagens destacam-se:

- Otimização do consumo energético em sistemas HVAC e transportadores, explorando a relação entre velocidade e carga.
- Arranques e paragens suaves, reduzindo correntes de pico e desgaste mecânico
- Funcionamento mais amigável para os sistemas mecânicos
- Operação eficiente do motor em cargas parciais através de controlo vetorial.
- Ajuste flexível da velocidade ao processo produtivo, sem recurso a métodos mecânicos ineficientes.
- Integração em arquiteturas de Indústria 4.0, permitindo monitorização, recolha de dados e otimização contínua do processo.

HIGIENE, LIMPEZA E DURABILIDADE DOS EQUIPAMENTOS

A manutenção de padrões rigorosos de higiene é uma exigência incontornável na indústria alimentar e de bebidas. Os componentes instalados na área de produção estão sujeitos a ciclos frequentes de limpeza com agentes químicos agressivos e a condições ambientais severas.

A forma geométrica dos componentes, os materiais utilizados e os tratamentos de superfície têm um impacto direto na facilidade de limpeza, na resistência à corrosão e na longevidade do equipamento. Danos nos revestimentos podem dar origem a corrosão localizada, destacamento de partículas e risco de contaminação dos produtos.

Superfícies lisas, designs assépticos e revestimentos resistentes reduzem os tempos de limpeza, o consumo de água e químicos, bem como os períodos de paragem, contribuindo simultaneamente para a redução de custos operacionais e para o cumprimento das normas de segurança alimentar.

REDUÇÃO DE VARIANTES E OTIMIZAÇÃO DO STOCK DE COMPONENTES DE RESERVA

As instalações de produção alimentar caracterizam-se frequentemente por uma grande diversidade de acionamentos e variantes instaladas ao longo do tempo. Esta diversidade conduz a elevados custos de manutenção, dificuldade de planeamento e necessidade de manter um stock elevado de peças de reserva.

Cada variante adicional representa capital imobilizado, maior complexidade logística e risco de indisponibilidade em caso de avaria. A standardização dos sistemas de acionamento e a redução do número de tamanhos, interfaces e configurações permitem simplificar a gestão de ativos, libertar espaço e reduzir custos associados ao armazenamento e à reposição de peças.

PLANEAMENTO E CONCEÇÃO ORIENTADOS PARA A EFICIÊNCIA

A redução máxima do consumo energético e das variantes instaladas só pode ser alcançada através de um projeto cuidadoso desde a fase de conceção. O sobredimensionamento de motores e redutores, frequentemente baseado em práticas do passado, conduz a uma operação ineficiente em carga parcial e a desperdícios significativos de energia, além de maiores custos de aquisição.

A correta seleção dos componentes, a de-

finição adequada de velocidades e rampas de aceleração, bem como a utilização de variadores para obter diferentes velocidades de linha com o mesmo conjunto mecânico, são estratégias fundamentais para otimizar o sistema e reduzir o custo total de propriedade.

SOLUÇÃO: MOVIGEAR® PERFORMANCE DA SEW EURODRIVE

A SEW EURODRIVE responde a estes desafios com o MOVIGEAR® performance, do sistema de automação modular MOVI-C®, que é um sistema de acionamento mecatrónico avançado desenvolvido especificamente para aplicações de movimentação na indústria alimentar e de bebidas.

O MOVIGEAR® performance integra redutor, motor e eletrónica de controlo num único conjunto compacto e totalmente encapsulado, agora equipado com motor de classe de eficiência IE5 (Ultra Premium Efficiency), estabelecendo um novo referencial de eficiência energética para sistemas de acionamento descentralizados.

Graças à elevada eficiência do sistema, ao conceito de acionamento direto e ao controlo inteligente da velocidade e do binário, o MOVIGEAR® performance, da família dos sistemas descentralizados MOVI-C®, permite, dependendo da aplicação, reduções de consumo energético que podem atingir até 50% quando comparado com soluções convencionais. Esta poupança tem um impacto direto e duradouro no custo total de propriedade, particularmente relevante num contexto de preços de energia elevados e voláteis.

O seu design higiénico, com superfícies lisas e revestimento antiaderente na versão assética, reduz significativamente os esforços de limpeza. A refrigeração por convecção elimina a necessidade de ventilador, prevenindo a dispersão de partículas e microrganismos e melhorando as condições higiénicas da área de produção. O elevado grau de proteção garante fiabilidade mesmo em ambientes severos.

Adicionalmente, a capacidade de fornecer até 300% de binário de arranque elimina a necessidade de sobredimensionamento, aumentando a flexibilidade do projeto e reduzindo o consumo energético. A filosofia de plataforma do MOVIGEAR® performance contribui ainda para uma forte redução do número de variantes instaladas, simplificando o planeamento, a manutenção e o stock de peças de reserva. //

Celebrar meio século

A proteger a inovação desde sempre



O Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) comemora, no dia 28 de julho de 2026, cinquenta anos enquanto Instituto Público. A data de 1976 assinala a transformação da então Repartição da Propriedade Industrial num organismo hoje reconhecido a nível nacional e internacional, com autonomia administrativa e financeira. A criação do INPI em 1976, através do Decreto-Lei n.º 632, de 28 de julho, inserido no então Ministério do Comércio Externo,

representou um importante ponto de viragem na forma como Portugal valoriza e protege, hoje, a Propriedade Industrial (PI): marcas, patentes e design.

Atualmente sob tutela do Ministério da Justiça (em coordenação com o Ministério da Economia e da Coesão Territorial e com Ministério da Educação, Ciência e Inovação), o INPI promove a inovação e a competitividade do país, e o combate à contrafação e à concorrência desleal.



Ana Bandeira

PRESIDENTE DO CONSELHO DIRETIVO DO INPI

Contudo, importa lembrar que a história da PI no nosso país remonta ao século XIX, a 1837, ano da publicação do primeiro diploma legal relativo à proteção das invenções. Ao longo do século XIX, o quadro legal culmina na Carta de Lei de 1896, apontada como o primeiro código português a reunir matérias como patentes, marcas e desenhos industriais. Em 1940, surge o primeiro Código da Propriedade Industrial formalmente designado como tal, que viria a vigorar durante mais de meio século.

O atual enquadramento legal assenta no Código da Propriedade Industrial de 2018, que veio reforçar a harmonização com o direito europeu e internacional e introduziu melhorias significativas na eficiência dos procedimentos.

É neste percurso histórico que se inscreve o INPI. Com sede num edifício emblemático em Lisboa, onde ainda hoje se lê gravada na pedra a designação "Repartição da Propriedade Industrial", é aqui que se têm vivido estes cinquenta anos de história.

Ao longo destas cinco décadas, o INPI tem-se afirmado como uma instituição central na promoção da inovação, na proteção de marcas, patentes, design e outros Direitos de Propriedade Industrial. Como todas, esta é uma história feita de desafios ultrapassados e de uma busca constante pela eficiência e pela eficácia do serviço público. Um percurso que se traduz também em dados muito concretos.

Desde 2006, o INPI mantém a Certificação de Sistemas de Gestão da Qualidade, refletindo o compromisso com a melhoria contínua, a satisfação dos utilizadores e a conformidade dos serviços.

Um dos indicadores que mais nos orgulha é o impacto económico do investimento em PI. Atualmente, sabemos que as indústrias portuguesas que fazem uma utilização acima da média da propriedade intelectual (patentes, marcas registadas e, também, direitos de autor) são responsáveis por 1,5 milhões de empregos, que correspondem a um total de 32,6 % dos empregos em Portugal, e 42,8% do PIB do País, de acordo com dados do estudo PI e inovação nos setores europeus, publicado este ano pelo Instituto da Propriedade Intelectual da União Europeia e pelo Instituto Europeu de Patentes.

É com grande satisfação que constatamos que Portugal tem um dos rácios de pedidos de Marcas mais elevados da Europa,



com cerca de dois mil pedidos por milhão de habitante, valores acima de países como Espanha, França ou Alemanha.

O reconhecimento do INPI estende-se à participação ativa nos principais fóruns internacionais de PI, nomeadamente o Instituto da Propriedade Intelectual da União Europeia, o Instituto Europeu de Patentes e a Organização Mundial da Propriedade Intelectual. O apoio à internacionalização do conhecimento, do património e da economia nacional faz parte da nossa história.

Portugal é o País da União Europeia com mais produtos artesanais protegidos como Indicação Geográfica Artesanal ou Industrial, tendo sido um dos primeiros países a proteger uma Indicação Geográfica em toda a União Europeia, no âmbito do novo regulamento europeu, o Lenços de Namorados do Minho.

Em 2025, o INPI foi também distinguido como um dos institutos de PI mais inovadores a nível mundial, ao ser um dos quatro Institutos da União Europeia a integrar as primeiras 20 posições do ranking World Trademark Review.

Estes são alguns dos indicadores externos que revelam todo o trabalho diário que, ao longo de meio século, tem vindo a ser feito pelas pessoas que trabalham no INPI. E porque são os trabalhadores o principal ativo deste Instituto Público, numa data simbólica como esta, deve ser honrada e reconhecida a sua dedicação e saber.

Celebrar 50 anos não é um ponto de chegada, é sim mais uma etapa na constante procura pela eficiência, eficácia e

excelência do serviço público. Tendo por base parcerias-chave com os diferentes atores do ecossistema de inovação, desde os membros do Conselho Consultivo do INPI, do Grupo Anti Contrafação, dos Agentes Oficiais da Propriedade Industrial, dos Gabinetes de Apoio à Promoção da Propriedade Industrial, entre muitos outros.

Hoje, a PI é muito mais do que um mecanismo de proteção. É um fator estratégico para a criação de emprego qualificado e para o crescimento económico, numa altura em que a temática do *IP Backed Financing* é um dos tópicos mais relevantes em cima da mesa de várias entidades públicas e privadas.

A PI permite transformar ideias em valor, assegurar o retorno do investimento em inovação e criar vantagens competitivas sustentáveis num contexto global exigente. Há que reinventar para progredir. E olhar para a PI muito para além do formalismo da constituição do Direito é, sem dúvida, por onde passa o futuro.

Cinquenta anos após a sua criação, o INPI mantém-se fiel à sua missão: promover e proteger a inovação, valorizar o conhecimento e consolidar um ambiente de confiança para quem cria e investe. Olhar para o passado é reconhecer o caminho percorrido.

Olhar para o futuro é assumir, com ambição, o desejo de que nos próximos 50 anos o papel do Propriedade Industrial continue a ser determinante no desenvolvimento económico e na afirmação de Portugal no mundo. //

Ordem dos Engenheiros 90 anos de história, com os olhos postos no futuro

Celebrar os 90 anos da Ordem dos Engenheiros é celebrar uma história profundamente ligada ao desenvolvimento de Portugal e ao bem-estar dos portugueses. Ao longo de nove décadas, a engenharia portuguesa esteve sempre presente nos momentos decisivos da modernização do País, contribuindo de forma determinante para o desenvolvimento económico, para a coesão territorial, para a qualidade de vida das populações e para a construção de uma sociedade mais segura, sustentável e preparada para o futuro.

A engenharia do século XXI está presente em todas as dimensões da vida moderna. Nas infraestruturas que ligam pessoas e territórios, nos sistemas de abastecimento de água e saneamento, na produção e distribuição de energia, nos hospitais, nas telecomunicações, nos transportes,

na indústria, na habitação, na inovação tecnológica e nos sistemas digitais que hoje suportam o funcionamento da sociedade em geral.

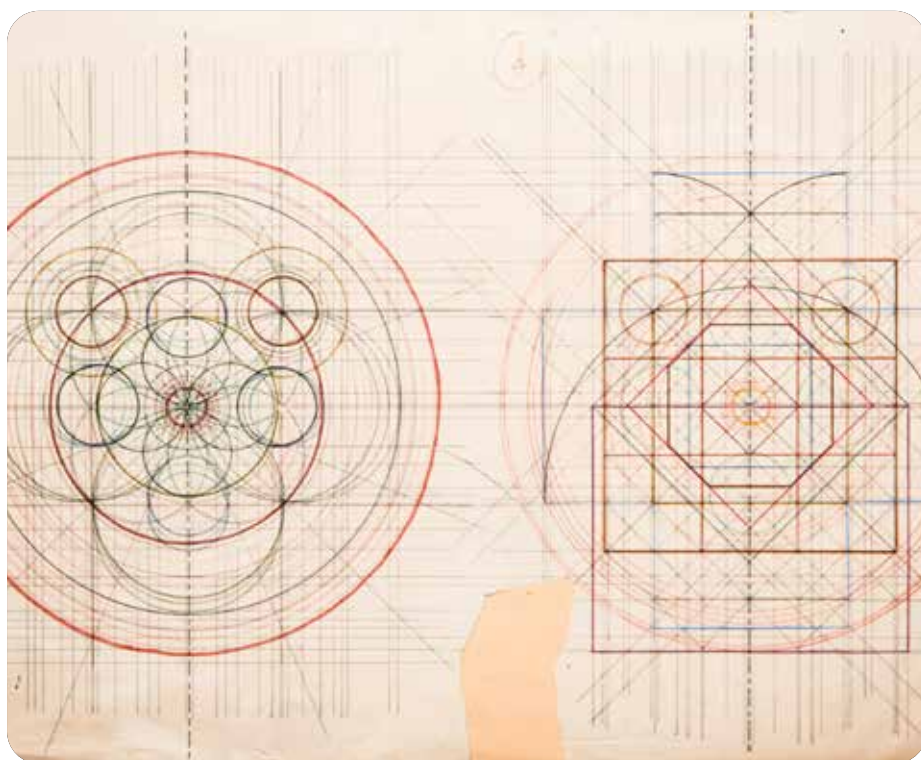
Mas o contributo dos engenheiros vai muito além da dimensão técnica. Os engenheiros contribuem para melhorar a vida das pessoas, criando condições de segurança, mobilidade, conforto, eficiência, modernidade e sustentabilidade. Contribuem para aumentar a competitividade das empresas, instituições e serviços públicos em resposta aos grandes desafios sociais, económicos e ambientais.

É por isso evidente, que ao longo destes 90 anos, os engenheiros portugueses têm sido os protagonistas da construção de grandes infraestruturas, da industrialização, da modernização tecnológica e da incorporação de conhecimento técnico e científico nos processos e produtos.



Fernando de Almeida Santos
BASTONÁRIO

Nenhuma economia cresce de forma sustentável sem capacidade técnica, inovação e conhecimento especializado, nem nenhum país conseguirá assegurar autonomia estratégica, resiliência e desenvolvimento sem uma engenharia forte. Em sequência, a Ordem dos Engenheiros tem centrado grande parte das suas atividades e reflexão na valorização



do recurso estratégico “engenheiro”, na Engenharia em si e na Transição 5.0 (digital, “verde” e talento).

Os engenheiros, face à sua base matemática de aprendizagem, são profissionais preparados para resolver problemas complexos através da análise sistémica dos mesmos, para gerir sistemas críticos e para desenvolver soluções com impacto direto na vida das pessoas. Trabalham frequentemente em áreas onde estão em causa a segurança pública, a sustentabilidade, a eficiência económica e a defesa e proteção das populações. Essa responsabilidade exige competência técnica, rigor, ética e sentido de serviço público. Tudo em prol do desenvolvimento.

A sociedade contemporânea enfrenta desafios de enorme complexidade. A adaptação às alterações climáticas, a gestão eficiente da água, a descarbonização da economia, a segurança energética, a transformação digital, a mobilidade sustentável, a habitação e a modernização das cidades exigem respostas multidisciplinares e tecnologicamente robustas, capacidades onde Portugal necessita de investir, pois que a modernização das suas infraestruturas, a valorização dos recursos naturais, a eficiência energética, a inovação industrial e a incorporação de tecnologia são bens essenciais e estratégicos.

A engenharia é essencial em todas essas respostas. Mas exige também uma visão

de longo prazo, capaz de integrar desenvolvimento pretendido.

Nestes 90 anos, a Ordem dos Engenheiros afirmou-se como uma instituição fundamental da sociedade portuguesa. Enquanto associação pública profissional, a Ordem exerce poderes delegados pelo Estado na regulação do título e da profissão de engenheiro, assegurando que o exercício da atividade profissional cumpre elevados padrões de competência técnica, responsabilidade ética e qualificação. Este papel é especialmente relevante numa profissão cuja intervenção tem impacto direto na segurança das pessoas, na fiabilidade das infraestruturas, na proteção do ambiente e no funcionamento da economia. A regulação profissional e uma função de interesse público e a qualificação dos profissionais engenheiros envolvidos está ao serviço dos destinatários finais dos seus serviços prestados. A Ordem dos Engenheiros desempenha precisamente essa missão: garantir que o exercício da profissão assenta em critérios de qualificação, competência e deontologia, pois a sociedade precisa de confiar na qualidade técnica dos profissionais responsáveis pelo projeto, execução, controlo e gestão de processos, sistemas e produtos essenciais.

A missão da Ordem dos Engenheiros vai além da regulação. É também uma voz qualificada no debate nacional sobre os grandes desafios estratégicos do País,

contribuindo de forma consistente para a reflexão sobre energia, ambiente, recursos hídricos, mobilidade, ordenamento do território, inovação, indústria, digitalização, infraestruturas, segurança, qualidade, defesa e educação e ensino e tudo que tenha a ver com o interesse nacional.

Num contexto cada vez mais complexo e tecnologicamente exigente, é essencial que as decisões públicas sejam apoiadas em conhecimento técnico sólido e independente, onde os engenheiros individualmente ou em equipa, e a Ordem dos Engenheiros como instituição têm essa responsabilidade institucional: contribuir para políticas públicas mais robustas, mais sustentáveis e tecnicamente fundamentadas. Por tudo isto, a valorização da engenharia é uma prioridade estratégica. Portugal precisa de atrair mais jovens para as áreas de engenharia, reforçar a ligação entre universidades e empresas e criar condições para fixar e atrair talento ao País. Impõe-se valorizar mais a intervenção da engenharia na administração pública e no setor privado.

Ao celebrar os seus 90 anos, a Ordem dos Engenheiros reafirma o seu compromisso com o interesse público, com a valorização da engenharia e com o desenvolvimento sustentável de Portugal. A engenharia portuguesa continuará a desempenhar um papel determinante na construção do futuro. Continuará a contribuir para uma economia mais inovadora, para infraestruturas mais resilientes, para cidades e territórios mais sustentáveis e para uma sociedade mais preparada para enfrentar os desafios das próximas décadas.

Os engenheiros portugueses têm demonstrado, ao longo da história, uma enorme capacidade de realização, inovação e adaptação, cuja capacidade continua hoje mais necessária do que nunca, pois os desafios do futuro exigem conhecimento, competência, responsabilidade e visão estratégica. Exigem uma engenharia ao serviço da sociedade.

90 anos após a sua fundação, a Ordem dos Engenheiros continua a afirmar-se como uma associação pública profissional essencial para garantir qualidade, confiança e responsabilidade no exercício da profissão, sendo uma instituição comprometida com Portugal, com os cidadãos e com o futuro.

O futuro constrói-se com sonho, conhecimento e audácia. A engenharia está lá! É mesmo por Portugal. //

Atrair, desenvolver e reter talento

Um desafio estratégico para organizações e países mais competitivos



Ana Margarida Silva

GABINETE NACIONAL DE COORDENAÇÃO EURES

Num mercado de trabalho marcado por profundas mutações, envelhecimento demográfico, digitalização, afirmação da inteligência artificial e escassez de competências em setores críticos para a economia portuguesa, atrair, desenvolver e reter talento deixou de ser apenas uma função operacional dos recursos humanos para se afirmar como prioridade estratégica. A capacidade de encontrar as pessoas certas, criar condições para o seu crescimento e garantir o seu compromisso a longo prazo é hoje decisiva para a competitividade, inovação e sustentabilidade das organizações.

Atrair talento continua a ser um dos maiores desafios. A concorrência por profissionais qualificados é intensa, sobretudo em áreas como tecnologias de informação, engenharia, saúde, turismo, construção ou indústrias especializadas.

Publicar uma oferta não basta. Para captar os melhores perfis é necessário apresentar uma proposta de valor clara, credível e diferenciadora, que comunique com transparência a função, as condições oferecidas, o ambiente de trabalho, a cultura organizacional, as oportunidades de progressão, a flexibilidade, a aprendizagem e o propósito do projeto profissional.

A reputação da entidade empregadora é hoje central na atração de candidatos. Os profissionais procuram contextos onde possam desenvolver competências, sentir reconhecimento e encontrar equilíbrio entre vida pessoal, familiar e profissional.

A abertura a novos horizontes de recrutamento e à mobilidade europeia e internacional ganha, neste contexto, maior relevo. Muitas necessidades de recrutamento já não conseguem ser satisfeitas apenas a nível local ou nacional.

O IEFP pode assumir-se como o parceiro ideal na resposta às necessidades de empresas de todas as dimensões, pois, além de apoiar o recrutamento em todo o país, facilita o acesso, através do EURES, a candidatos de toda a Europa. Enquanto coordenador desta rede em Portugal, o IEFP divulga as necessidades dos empregadores portugueses a nível europeu, alargando o acesso a perfis e apoiando empresas e candidatos em matéria de recrutamento e colocação, informação, aconselhamento, mobilidade transnacional e assistência pós-recrutamento.

Nos serviços EURES destacam-se os Dias Europeus do Emprego, plataforma de recrutamento com 15 anos, em que Portugal tem marcado presença assídua com eventos de inoming. É o caso do Work in Portugal, realizado anualmente desde 2018 e dedicado às necessidades das empresas portuguesas, que em 2026 decorre a 20 de novembro.

Até 2028, a Reserva de Talentos da UE virá complementar este leque de serviços, permitindo o acesso a talento qualificado de países terceiros, dando maior visibilidade às necessidades em áreas profissionais com défices na Europa e promovendo maior

transparência nos procedimentos de migração laboral. O IEFP acompanha a sua implementação – sendo que já hoje pode apoiar as empresas neste domínio, através de acordos de recrutamento com países lusófonos.

Mas atrair talento não basta. O que faz a diferença é a capacidade de desenvolver as pessoas e criar condições para que cresçam dentro da organização, com investimento em formação, integração e aprendizagem contínua. Também aqui o IEFP pode ajudar, com a sua oferta formativa e a possibilidade de conceber soluções à medida.

Um bom processo de integração favorece a adaptação, o desempenho e o compromisso, e oportunidades de progressão, mobilidade interna e participação em projetos com significado reforçam a motivação e o vínculo à organização.

Reter talento passa por criar condições para que as pessoas queiram ficar. Para isso contam não só a remuneração, mas também a liderança de proximidade, o reconhecimento, o bem-estar, a inclusão e a coerência entre discurso e prática.

A retenção está fortemente ligada à qualidade da gestão: preparação, comunicação clara, objetivos realistas e cultura colaborativa aumentam o compromisso e a permanência.

Atrair, desenvolver e reter talento é, pois, um ciclo integrado. As organizações mais sustentáveis são as que articulam estas dimensões com visão estratégica, cultura forte e instrumentos concretos de apoio ao recrutamento e à mobilidade.

Em suma, o talento constrói-se, desenvolve-se e fideliza-se com visão, investimento e compromisso. As organizações - e os países - que colocam as pessoas no centro estarão mais preparados para enfrentar o futuro. //

Um bom líder motiva

**E atualiza-se, porque dominar a transformação digital
é garantir o sucesso das empresas**

A formação Líder + Digital foi desenhada para capacitar os líderes. Estes serão os grandes responsáveis pela implementação da transformação digital das empresas.



**LÍDER
MAIS
DIGITAL**

IA, talento e formação profissional

Desafios reais que exigem respostas urgentes



Sabrina Elias
ACCOUNT MANAGER DO CLAN



Novos tempos acarretam novos desafios. Hoje, as empresas portuguesas deparam-se com um conjunto de fenómenos que a curto e médio prazo afetarão positiva ou negativamente a sua atividade, em função da forma como serão encarados. A era digital em que vivemos torna imperativo mudar mentalidades e recorrer à criatividade para ultrapassar desafios. Torna-se essencial às empresas ter a capacidade para prever onde se encontra cada ameaça e qual o impacto no seu desenvolvimento e crescimento.

Um dos temas mais abordados, pelas oportunidades e preocupações que gera em todo mundo do trabalho e nos Recursos Humanos é a Inteligência Artificial (IA). Será ela um entrave, quando se fala de profissões que requerem intervenção manual e criativa? Ou, inversamente, será uma alavanca para o aumento do interesse na formação de artes que têm vindo a ser secundarizadas pelos jovens nos últimos anos?

No caso de tarefas em que a intervenção humana é essencial para a realização dos

trabalhos, a IA pode, efetivamente, auxiliar enquanto ferramenta para aumentar o nível de precisão antes da execução, mesmo que não possa, até ver, substituir aspetos como a destreza manual, o sentido crítico, a intuição, a pormenorização e a atenção ao detalhe.

No entanto, as preocupações levantadas pela IA, ligadas à redefinição de funções e a necessidade de novas competências com dois outros desafios que lhe são anteriores: a escassez de talento em áreas operacionais e o desalinhamento entre

a oferta formativa e as necessidades do mercado. Por exemplo, face às necessidades apresentadas pelas empresas, verifica-se um aumento significativo da procura de profissionais técnicos nas áreas da construção civil, indústria, mecânica, transportes, carpintaria, manutenção ou metalomecânica, entre outras. Se pesquisarmos as ofertas de emprego disponíveis no mercado de trabalho, facilmente damos conta do aumento significativo de anúncios nestas áreas. Também a Associação dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas (AICCONPN), no seu relatório de inquérito 2025, destaca o agravamento da escassez de profissionais especializados.

Contudo, se olharmos para a oferta formativa profissional, verificamos que muitos cursos profissionais nestas áreas tendem a não avançar por falta de procura, levando à escassez de talento em áreas mais operacionais e ao desalinhamento entre as qualificações da mão de obra disponível e o emprego.

Essa falta de procura não será, contudo, generalizada. Se analisarmos os dados da formação profissional, nos últimos 5 anos, verifica-se um aumento no número de inscritos nesta modalidade. No ano letivo 2022/2023, registaram-se cerca de 65 mil alunos no ensino profissional (Instituto Nacional de Estatística, tabela 1). Dois anos depois, em 2024/2025, registou-se uma subida de inscrições no ensino profissional, o que representa cerca de 40% do total de alunos matriculados no ensino secundário.

E o que estudam estes alunos? Segundo dados apresentados pela Direção Geral do Emprego e das Relações de Trabalho (DGERT), as áreas de formação profissional com maior procura em Portugal são as tecnologias de informação, saúde, engenharias, gestão, contabilidade e ainda a construção civil.

De uma forma geral, podemos concluir que existe, em Portugal, mão de obra qualificada com tendência a aumentar, segundo projeções apontadas pelas entidades competentes. Porém, serão estes profissionais suficientes, e as áreas de estudo adequadas às necessidades das empresas?

Através dos contactos que mantenho com inúmeras empresas, verifico que a resposta tem sido unânime. Existe, efetivamente, um desalinhamento entre a procura e a oferta no mercado de trabalho. Os empresários relatam que os

TABELA 1
Alunos matriculados no ensino secundário público em ofertas de educação e formação orientadas para jovens por localização geográfica (NUTS - 2013) e oferta

Localização geográfica (NUTS - 2013) (1)	Alunos matriculados no ensino secundário público em ofertas de educação e formação orientadas para jovens (NUTS - 2013) e Ofertas Anuais Período de referência (dois anos) 2022 / 2023							
	Oferta							
	Total	Ensino regular	Ensino artístico	Cursos profissionais	Cursos de aprendizagem	Cursos de educação e formação	Cursos vocacionais	
Portugal	201 712	186 940	2 705	15 167	6 389	317		
Continente	248 204	176 481	2 694	42 805	5 962	13		
Região Autónoma dos Açores	6 176	4 526	4	804	914	-		
Região Autónoma da Madeira	7 332	5 932	-	1 508	142	305		

Alunos matriculados no ensino secundário público em ofertas de educação e formação orientadas para jovens (NUTS - 2013) e Ofertas Anuais - Direção-Geral de Estatísticas da Educação e Ciência
Nota(s):
(1) A partir de 1 de janeiro de 2013 entrou em vigor uma nova versão das NUTS (NUTS 2013). Ao nível da NUTS II ocorreu apenas uma alteração de designação em "Lisboa" que passou a ser designada por "Área Metropolitana de Lisboa".
A localização geográfica corresponde à localização do estabelecimento de ensino onde os alunos se encontram matriculados.

Última atualização destes dados: 29 de junho de 2024

TABELA 2
Alunos matriculados em ofertas de educação e formação orientadas para jovens, por natureza do estabelecimento de ensino, nível de ensino, ciclo de estudos, oferta de educação e formação e ano curricular

Ano letivo 2024/2025 - Dados preliminares, Jovens				Portugal
Nível, ciclo, oferta e ano curricular	Natureza	Total	Público	Privado
Total		1 546 924	1 218 895	328 029
Educação pré-escolar		267 316	145 026	122 290
Ensino básico		938 395	817 965	120 430
Ensino secundário		341 213	255 904	85 309
Cursos científico-humanísticos		207 125	181 730	25 395
Cursos com planos próprios		3 222	-	3 222
Cursos artísticos especializados		2 974	2 876	98
Cursos profissionais		114 377	65 017	49 360
Cursos de aprendizagem		13 043	5 977	7 066
Cursos CEF		472	304	168

Estatísticas da Educação 2024/2025 - Dados Preliminares da Direção-Geral de Estatística da Educação e Ciência | dgeec.medu.pt

profissionais disponíveis, na maioria dos casos, não têm a experiência necessária para realização de tarefas de forma autónoma, obrigando as empresas a investir, cada vez mais, na formação e nas condições contratuais para atrair e reter o talento dentro de portas. Realçam ainda que o investimento alocado à formação de jovens é moroso e que o alcance dos resultados esperados surge tardiamente, não acompanhando o ritmo de sua atividade. As necessidades carecem de resposta no imediato para o cumprimento de compromissos de forma sustentável. Este desfasamento exige soluções inovadoras. Por exemplo, muitas empresas criam protocolos com escolas profissionais que lhes permitem chegar aos profissionais de que precisam. A operacionalização desta ideia passa, por exemplo, pela contratação de jovens motivados para a aprendizagem de profissões especializadas, que se comprometem a frequentar um curso profissional e, em simultâneo, a operar na empresa. Garante-se a aprendizagem, a integração e a continuidade na empresa de forma ajustada. Paralelamente, programas de reorien-

tação profissional como o PRO_MOVE também facilitam o acesso a recursos adequados à realidade de cada setor. Através desta plataforma, empresas e profissionais discutem as dificuldades do presente e do futuro, com vista à identificação conjunta de necessidades e à criação de laboratórios por áreas de formação. Desta união resulta um esforço conjunto na angariação de pessoas para constituição de turmas, em que acedem diretamente a estágios e emprego após conclusão do curso.

Como estas, muitas outras iniciativas e estratégias promovidas a título privado ou governativo, bem como a nível europeu, nacional, regional ou mesmo local, são exemplos que podem ajudar a mitigar a escassez de profissionais qualificados, operando para que haja um maior alinhamento entre o desejo de formação qualificada e as necessidades mais prementes do tecido empresarial. Sendo certo que a mudança de interesses de quem estuda é inelutável, é também verdade que é possível fazer mais para direcionar esses interesses de forma útil. //

O Ser Humano Antes do colaborador



Patrícia Liz

PRESIDENTE DA ACEGE - ASSOCIAÇÃO CRISTÃ
DE EMPRESÁRIOS E GESTORES

A empresa do século XXI já não pode ser indiferente à vida que acontece fora das suas portas. O programa "efr – empresa familiarmente responsável" da ACEGE, vai-se consolidando como um modelo de referência nacional na promoção da conciliação entre a vida profissional, pessoal e familiar. Mas o que está verdadeiramente em causa quando falamos de bem-estar e conciliação no mundo do trabalho? E que tipo de liderança é capaz de tornar estes valores num eixo estratégico e não apenas numa declaração de intenções?

Durante décadas, a gestão empresarial olhou para o trabalhador como um recurso entre outros — mensurável, substituível, otimizável. Este paradigma, herdado da revolução industrial e amplificado pela lógica produtiva do século XX, foi progressivamente revelando as suas fracturas e a Encíclica do Papa Leão XIV "Magnífica Humanitas", bem o sublinha. O esgotamento profissional, o absentismo, a perda de criatividade e o distanciamento emocional das equipas tornaram-se sintomas de um modelo que ignorava uma verdade simples: "as pessoas chegam ao trabalho com uma vida inteira às costas".

A conciliação entre a vida profissional e familiar não é, por isso, uma concessão generosa da empresa ao trabalhador. É o reconhecimento de que o ser humano é uno e indivisível — que o pai ansioso pela febre do filho não deixa essa ansiedade no parque de estacionamento, que a mãe que não tem com quem deixar os filhos nas férias escolares precisa de um esforço extra de concentração numa reunião de equipa ou com um cliente. Ignorar esta realidade é não apenas ineficaz do ponto de vista organizacional; é, acima de tudo, uma falha ética.

O humanismo empresarial parte precisamente desta premissa: a organização

existe para as pessoas e não o contrário. Líderes humanistas não gerem tarefas — gerem relações, expectativas, sonhos e receios. Reconhecem que a dignidade humana não é negociável e que uma empresa só pode aspirar à excelência se as pessoas que a constituem se sentirem verdadeiramente respeitadas na sua integralidade.

BEM-ESTAR FAMILIAR COMO PILAR ESTRATÉGICO

O bem-estar familiar no contexto empresarial é frequentemente reduzido a um conjunto de benefícios — horários flexíveis, teletrabalho, apoio à parentalidade. Estes são instrumentos importantes, mas insuficientes se não estiverem ancorados numa cultura organizacional genuinamente comprometida com o equilíbrio de vida dos seus colaboradores.

O programa "efr" propõe precisamente uma abordagem sistémica: não se trata de oferecer um benefício pontual, uma mera certificação que fica bem na moldura à entrada da empresa, mas de orientar toda a organização, de forma próxima e cúmplice, para uma cultura de bem comum. Todo o processo fomenta lado a lado com as equipas, um conjunto de práticas coerentes que atravessam toda a organização, desde a política de recrutamento até à forma como os gestores intermédios conduzem as suas equipas no dia a dia. Esta coerência é determinante. Nada é mais corrosivo para a confiança organizacional do que uma empresa que afirma valorizar a família nos seus documentos institucionais e, na prática, penaliza quem sai a horas ou quem pede licença de parentalidade.

Esta liderança de proximidade não é paternalismo — é reconhecimento. É a diferença entre gerir pessoas como números

e acompanhá-las como seres humanos em constante devir.

Em complemento, o bem-estar familiar tem dimensões que vão muito além da flexibilidade de horário. Inclui a segurança económica — um salário que não force escolhas impossíveis entre o supermercado e a renda de casa. Inclui a previsibilidade — saber com antecedência o horário da semana seguinte para poder organizar a vida. Inclui o respeito pelo tempo de descanso — a cultura do silêncio digital fora de horas, que ainda é uma raridade em demasiadas organizações. E inclui, de forma cada vez mais evidente, a saúde mental — a capacidade de falar abertamente sobre stress, ansiedade ou dificuldades pessoais sem receio de julgamento ou penalização. Quando uma empresa investe genuinamente nestes pilares, os resultados são consistentemente positivos: redução do turnover, aumento do compromisso e da produtividade, melhoria do clima organizacional e reforço da reputação enquanto entidade empregadora. O bem-estar familiar não é, portanto, um custo — é um investimento com retorno mensurável.

Neste sentido, a certificação "efr" é um ato de amor ao próximo e de responsabilidade social na sua expressão mais direta: uma empresa que concilia bem os seus colaboradores está a contribuir para famílias mais equilibradas, para pais mais presentes, para comunidades mais saudáveis. Esse é, em última análise, o desafio central da liderança contemporânea: criar as condições para que as pessoas possam dar o seu melhor no trabalho sem abdicar de si próprios fora dele. Não por altruísmo ingénuo, mas por uma convicção profunda de que empresas mais humanas constroem sociedades mais justas e que essa é, seguramente, a forma mais dura e significativa de criar valor. //

Evolui na carreira marítima connosco!

A carreira marítima mudou.

Se já trabalha no setor e pretende progredir na sua carreira, atualize-se e prepare-se connosco. Inscreva-se nos nossos cursos, e aceda às novas categorias marítimas com formação de qualidade e total confiança.

Inscreva-se no site.



 for-mar.pt

    [formarpt](https://for-mar.pt)

for·mar Centro de Formação
Profissional das Pescas
e do Mar

viver o mar

O talento feminino no mercado de trabalho



Portugal é o 3.º país europeu com maior percentagem de mulheres no emprego qualificado¹, mas apenas 15,7% chega a cargos de direção. O diferencial de rendimento médio mensal líquido situa-se nos 17,3%, com o fosso salarial a atingir os 29,6% em áreas como a saúde. São conclusões de um estudo da Randstad, apresentado no Dia Internacional da Mulher 2026.

As mulheres portuguesas detêm uma das maiores percentagens de capital humano qualificado da Europa (59,1%) somente atrás da Estónia e Letónia, no entanto, ocupam apenas 15,7% dos cargos de CEO e Executivos nas maiores empresas em Portugal. As conclusões são da mais recente análise da Randstad Research sobre "o talento feminino no mercado de trabalho", lançada no âmbito do Dia Internacional da Mulher.

O estudo revela que a estrutura do emprego apresenta fronteiras de género muito nítidas. O talento feminino apresenta uma concentração tradicional no setor da saúde e apoio social (16,5%) e na educação (12,9%), enquanto os homens dominam setores de maior peso tecnológico e produtivo, como a indústria (21,2%) e a construção (12,6%). Esta segregação

mostra que as barreiras e os estereótipos ainda limitam a diversidade e canalizam o talento para áreas distintas. O maior fosso salarial do país está na área de "Atividades artísticas, de espetáculos, desportivas e recreativas" que apresenta uma disparidade de 48,5% a favor dos homens.

No campo financeiro, a diferença salarial também persiste: o diferencial de rendimento médio mensal líquido situa-se nos 17,3%, traduzindo-se numa disparidade de 205 euros entre a média masculina (1.388€) e a feminina (1.183€). Paralelamente, verifica-se que a assimetria na gestão do tempo de trabalho recai sobretudo sobre as mulheres. Estas representam 62,9% dos trabalhadores em part-time, sendo a proporção de mulheres a tempo

parcial que têm crianças no agregado familiar de 8,5%, valor que contrasta com os residuais 3,2% registados no lado masculino.

"Estes dados comprovam que ainda existe um longo caminho a percorrer. Apesar de se ter feito um caminho próspero no Índice Global de Igualdade de Género e de termos uma fatia tão grande de talento altamente qualificado, a falha na progressão para lugares de topo, aliada à disparidade salarial e ao impacto dos cuidados familiares, deixa-nos o alerta de que a paridade real no mercado de trabalho ainda não se alcançou e que as empresas devem continuar a fazer um esforço por este caminho.", destaca Isabel Roseiro, diretora de marketing da Randstad Portugal. //

1. Do total de empregados com ensino superior completo em Portugal 59,1% são mulheres e 40,9% são homens.

ROBOTIZAÇÃO ABRE NOVAS OPORTUNIDADES PARA AS MULHERES

José Pedro Machado | PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO CENFIM

A presença das mulheres no setor da metalomecânica e metalurgia tem vindo a crescer, impulsionada por profundas transformações tecnológicas e organizacionais. Tradicionalmente associados a funções fisicamente exigentes, estes setores enfrentaram barreiras à diversidade de género. Contudo, a crescente incorporação da robotização e da automação está a redefinir perfis profissionais, privilegiando competências técnicas, digitais e de gestão, em detrimento da força física. Este novo paradigma abre espaço à participação feminina, promovendo ambientes de trabalho mais inclusivos e equilibrados.

A robotização contribui, assim, para a valorização de funções de programação, manutenção de sistemas auto-

matizados e controlo de processos, áreas onde a qualificação e o talento são determinantes. Paralelamente, políticas de igualdade e estratégias de atração de talento têm reforçado a integração de mulheres, enriquecendo as equipas com diversidade de perspetivas.

O desafio atual passa por consolidar esta tendência, num setor que é o mais exportador do país, investindo na formação profissional e na quebra de estereótipos, assegurando que a inovação tecnológica se traduz também em progresso social e igualdade de oportunidades. //



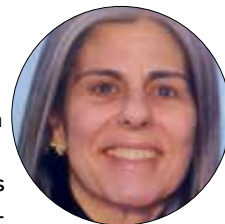
MAIS MULHERES, MAIS INOVAÇÃO NA FILEIRA DA MADEIRA

Cristina Fernandes Rodrigues | PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO CFPIIMM

Num setor em rápida transformação, o CFPIIMM afirma-se como motor estratégico na modernização da Fileira da Madeira e do Mobiliário, com formação alinhada com os desafios da automação, da digitalização e da inovação. A evolução tecnológica redefine funções, reduz a componente física de muitas tarefas e valoriza competências de programação, controlo e gestão de processos. Este contexto favorece a entrada de novos perfis profissionais e de mulheres num setor historicamente masculino. As 25 formandas integradas em qualificação inicial no CFPIIMM refletem esta evolução e evidenciam o papel da formação profissional na promoção da igualdade de

oportunidades, da qualificação e da valorização do talento. Este compromisso está alinhado com o Programa Nacional das Raparigas nas STEM, da Estratégia Digital Nacional, que visa atrair, reter e fazer progredir meninas e mulheres nas áreas científicas e tecnológicas, combatendo estereótipos.

Ao antecipar necessidades de competências e reforçar a atratividade do setor, o CFPIIMM contribui para a inovação, renovação geracional e sustentabilidade da Fileira da Madeira. //



TALENTO FEMININO PARA O FUTURO DA CONSTRUÇÃO

Ricardo Correia de Oliveira | COORDENADOR DA ACADEMIA DA MAIA DO CICCOPN

A construção está a atravessar uma profunda transformação tecnológica. A industrialização dos processos construtivos, a digitalização e a crescente incorporação de soluções de automação e robotização estão a alterar a forma como se projeta, produz e constrói.

Esta evolução está também a transformar os perfis profissionais procurados pelas empresas. As novas funções exigem cada vez mais competências técnicas, digitais e de coordenação, associadas à operação de equipamentos avançados, à gestão de informação e ao controlo de processos produtivos. Neste contexto, o setor torna-se mais atrativo para novos perfis profissionais e para uma participação mais diversificada da força de trabalho. As mulheres representam uma importante fonte de talento e qualificação, cujo contributo pode reforçar a

capacidade de inovação, produtividade e competitividade das empresas.

A formação profissional assume um papel determinante nesta transição. Preparar trabalhadores para novas funções, promover a requalificação de competências e acompanhar a evolução tecnológica são desafios centrais para assegurar a resposta às necessidades do mercado.

A construção do futuro será mais tecnológica, mais industrializada e mais eficiente. A valorização de todo o potencial humano disponível constitui uma condição essencial para que o setor continue a crescer, inovar e responder aos desafios da economia e da sociedade. //



Mulheres, tecnologia e futuro na indústria metalomecânica



Graciete Ribeiro

DIRETORA DE RECURSOS HUMANOS DO CENFIM

Robotização, automação e novas competências estão a abrir caminhos mais diversos, qualificados e inovadores nos setores da metalomecânica e da metalurgia.



A indústria metalomecânica e metalúrgica atravessa uma transformação decisiva. A robotização, a automação, a digitalização dos processos e a utilização crescente de dados estão a mudar a forma como se produz, se organiza o trabalho e se cria valor. Esta evolução não reduz a importância das pessoas; aumenta a necessidade de profissionais qualificados, preparados para aprender e atuar em ambientes tecnológicos exigentes.

Neste contexto, a presença das mulheres nestes setores deve ser encarada não como exceção, mas como oportunidade estratégica. Durante décadas, muitas profissões nestes setores foram associadas a perfis masculinos. Essa percepção, mais cultural do que técnica, condicionou escolhas escolares, percursos profissionais e processos de recrutamento. Hoje, a transformação tecnológica recentra o debate no essencial: competências, rigor, capacidade de resolução de problemas, adaptação, criatividade, espírito de equipa e compromisso com a qualidade.

A entrada de mais mulheres na indústria não deve ser explicada apenas pela redução do esforço físico em algumas tarefas. As mulheres sempre tiveram capacidade para desempenhar funções técnicas, operacionais e de liderança. O que está a mudar é a forma como a indústria se apresenta, as oportunidades que cria e a diversidade de perfis que reconhece como fundamentais. A tecnologia abre espaço a novas funções e valoriza dimensões críticas como planeamento, precisão, análise, segurança, melhoria contínua e gestão integrada dos processos.

Nas empresas industriais de hoje, os perfis profissionais são cada vez mais varia-

dos: operação e programação CNC, robótica, manutenção industrial, qualidade, metrologia, desenho técnico, CAD/CAM, produção assistida por dados e gestão de equipas. São áreas onde o talento feminino pode e deve estar mais presente, contribuindo para equipas equilibradas, decisões completas e soluções inovadoras.

A diversidade de género não é apenas uma questão de justiça social. É também uma vantagem competitiva. Equipas diversas analisam problemas de forma mais ampla, comunicam melhor com diferentes realidades, antecipam riscos e encontram respostas mais robustas. Numa indústria que precisa de atrair talento, renovar gerações e responder à transição digital, afastar metade do potencial humano disponível seria um erro estratégico.

Para que esta evolução se consolide, a formação profissional assume um papel decisivo. É na formação inicial que muitas jovens podem descobrir profissões industriais que desconheciam. É na formação contínua que trabalhadores e trabalhadoras atualizam competências e acompanham novas tecnologias. E é na requalificação que muitas pessoas encontram uma nova oportunidade profissional, alinhada com as necessidades reais das empresas.

A formação técnica deve aproximar escolas, empresas e centros de formação, mostrando a indústria como ela é hoje: tecnológica, exigente, segura, organizada e com futuro. Esta aproximação combate estereótipos, dá visibilidade a modelos femininos de referência e demonstra que as carreiras industriais podem ser atrativas e qualificadas para mulheres e homens.

Também as empresas têm um papel determinante. Atrair mais mulheres para a metalomecânica e para a metalurgia exige comunicação clara sobre as oportunidades existentes, recrutamento inclusivo, ambientes de trabalho respeitadores e progressão baseada no mérito. A igualdade de oportunidades não se afirma apenas nos princípios; constrói-se nas práticas diárias de gestão, liderança e organização do trabalho.

O futuro destes setores dependerá da capacidade de combinar tecnologia com pessoas. A robotização e a automação continuarão a evoluir, assumindo tarefas repetitivas, aumentando a precisão, melhorando a segurança e reforçando a produtividade. Mas serão as pessoas que irão programar, interpretar, decidir, manter, melhorar e inovar. A indústria precisa de competências técnicas, mas também de pensamento crítico, inteligência prática e visão colaborativa.

Neste caminho, a presença feminina deve ser vista como parte natural da modernização industrial. Mais mulheres na indústria significam mais talento disponível, diversidade nas equipas, inovação e maior capacidade de resposta aos desafios do futuro. A metalomecânica e a metalurgia têm uma tradição forte, mas o seu futuro será tanto mais sólido quanto mais aberto estiver a novos perfis, competências e formas de pensar.

A indústria do futuro será digital, automatizada e sustentável. Será também, necessariamente, mais diversa. Essa diversidade é indispensável para construir empresas mais competitivas, equipas mais preparadas e uma economia industrial mais forte. //

A pesca precisa de mais mulheres mas tem de ser uma escolha



Vanda Vasconcelos
COORDENADORA DO NÚCLEO DE CERTIFICAÇÃO
E AVALIAÇÃO FOR-MAR

Quando se fala da presença das mulheres no setor da pesca, a discussão centra-se frequentemente na igualdade de género, uma perspetiva importante mas insuficiente para responder aos desafios que o setor enfrenta.

A pesca atravessa um período de profunda transformação. A renovação geracional, a escassez de mão de obra qualificada, a necessidade de adaptação às alterações climáticas, a crescente exigência tecnológica e os desafios da sustentabilidade colocam novas exigências às empresas e aos profissionais. Neste contexto, a capacidade de atrair talento tornou-se uma condição essencial para garantir o futuro do setor.

É precisamente aqui que a questão da participação das mulheres ganha uma nova relevância.

Desde sempre, a atividade da pesca foi associada a uma realidade predominantemente masculina. No entanto, as mulheres sempre fizeram parte do setor, contribuindo para a comercialização do pescado, para a gestão das empresas familiares, para a transformação dos produtos da pesca e para inúmeras atividades de apoio sem as quais o setor dificilmente teria funcionado. O que mudou não foi apenas a sua presença, mas a crescente consciência de que o seu contributo deve ser reconhecido e valorizado em toda a cadeia de valor.

Mas a verdadeira questão que hoje se coloca é outra: estará a pesca a conseguir apresentar-se como uma opção profissional atrativa para as novas gerações, incluindo as mulheres? A resposta passa, em grande medida, pela forma como o setor é percebido.

Atualmente, muitas mulheres constroem os seus projetos profissionais sem sequer con-

siderar a pesca como uma possibilidade. Não porque lhes falem competências, interesse pelo mar ou capacidade para desempenhar funções associadas ao setor, mas porque continuam a associá-lo a uma realidade pouco conhecida e frequentemente limitada às imagens tradicionais do trabalho a bordo.

Este é, talvez, um dos principais desafios que a pesca enfrenta.

Antes de competir com outros setores pela atração de talento, tem de conseguir afirmar-se como uma opção profissional visível e credível para quem procura construir uma carreira.

A inovação tecnológica, a digitalização dos processos, a crescente preocupação com a sustentabilidade, a aquacultura, a transformação e valorização dos produtos da pesca, a gestão de recursos marinhos ou as atividades ligadas à economia azul criaram novas oportunidades profissionais e exigem competências cada vez mais diversificadas. No entanto, estas transformações nem sempre são percebidas fora do setor.

Mas a atratividade de um setor não depende apenas da imagem que projeta. Depende também das condições que oferece aos seus profissionais. Questões como a valorização da profissão, oportunidades de progressão, conciliação entre vida profissional e pessoal e o reconhecimento das competências adquiridas assumem hoje uma importância crescente para qualquer profissional.

Por isso, quando falamos em atrair mais mulheres, talvez estejamos, na realidade, a falar de algo mais abrangente: a capacidade do setor para responder às expectativas de uma nova geração de profissionais.

Um setor capaz de atrair, integrar e reter

mais mulheres tende também a ser um setor mais aberto à inovação, mais preparado para acolher diferentes percursos profissionais e mais competitivo na captação de talento, sendo este um indicador da própria modernização da atividade.

A questão deixa assim de ser exclusivamente social. Torna-se estratégica. Num contexto em que a renovação dos recursos humanos constitui uma das maiores preocupações da pesca nacional, ignorar uma parte significativa do potencial disponível no mercado de trabalho não é apenas uma limitação em termos de representatividade; é um risco para a capacidade de sobrevivência, adaptação e sustentabilidade do próprio setor.

Neste contexto de transformação, a formação é crucial. Investir na qualificação e na valorização das carreiras ligadas ao mar é, pois, uma condição essencial para reforçar a capacidade de captar e reter talento. Mais do que preparar profissionais para responder às necessidades atuais, trata-se de construir as condições para que a pesca e as atividades associadas ao mar sejam reconhecidas como setores que têm associada modernização, inovação e capacidade de oferecer percursos profissionais atrativos.

O futuro da pesca dependerá sempre dos recursos existentes no mar; mas também da sua capacidade para atrair pessoas qualificadas, motivadas e preparadas para enfrentar os desafios.

Estará o setor preparado para se tornar uma escolha profissional atrativa para quem procura construir o seu futuro? A resposta poderá dizer-nos muito sobre a sua capacidade de renovação. Porque, para atrair mais mulheres, a pesca terá primeiro de conseguir ser uma escolha. //

Desde 1961 a proteger os Oceanos



LISNAVE
ESTALEIROS NAVAIS, S.A.

www.lisnave.pt
+351 265 799 363
comercial@lisnave.pt
PORTUGAL



Mobilidade elétrica nas frotas empresariais

A eletrificação das frotas empresariais tem vindo a assumir um papel cada vez mais importante na estratégia de mobilidade das organizações. A adoção de veículos elétricos contribui para a redução das emissões de gases com efeito de estufa, apoiando os objetivos de sustentabilidade e responsabilidade ambiental das empresas. Além disso, a evolução tecnológica e o aumento da eficiência dos veículos elétricos permitem reduzir custos operacionais,

nomeadamente com combustível e manutenção.

Para além dos benefícios económicos e ambientais, a eletrificação das frotas ajuda as empresas a adaptarem-se às exigências regulatórias e às metas de descarbonização definidas a nível nacional e europeu. Esta transição representa, assim, uma oportunidade para aumentar a competitividade, reforçar a imagem corporativa e promover uma mobilidade mais sustentável e inovador. //

Empresas portuguesas apostam na eletrificação de frotas



A Arval Portugal, operador de renting e especialista em soluções de mobilidade, apresentou recentemente as principais conclusões referentes ao mercado nacional do Barómetro Automóvel e de Mobilidade 2026, promovido pelo Arval Mobility Observatory. O estudo deste ano revela que as empresas em Portugal estão a transformar ativamente as suas frotas e políticas de mobilidade para responder aos desafios da transição energética e do controlo de custos.

A eletrificação das frotas de ligeiros de passageiros em Portugal está a consolidar-se de forma acelerada. Segundo o Barómetro de 2026, 52% das empresas já integram veículos eletrificados. Para os próximos três anos, prevê-se que as viaturas elétricas representem, em média, 22% da frota das empresas portuguesas, contribuindo para um cenário onde mais de metade (mais de 50%) da frota de passageiros será eletrificada.

O planeamento da infraestrutura acompanha este crescimento: 85% das empresas revelam que a sua política já considera ou vai considerar o carregamento de viaturas nas próprias instalações. No que diz respeito ao

carregamento em casa dos condutores (prática adotada ou planeada por cerca de 1/5 das empresas), a wallbox destaca-se como o equipamento preferido por 68% destas organizações.

AVANÇO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE ALTERNATIVA E DESCARBONIZAÇÃO

A par da transição energética dos veículos, a mobilidade alternativa ganha um terreno significativo. Atualmente, 53% das empresas portuguesas já implementam pelo menos uma solução de mobilidade alternativa ao automóvel. Uma evolução notável é a criação de planos de mobilidade corporativa: 22% das empresas já têm um plano para as deslocações casa-trabalho. Destas, 22% aplicam o plano a todos os colaboradores e 33% direcionam-no especificamente a quem não possui viatura da empresa, demonstrando uma visão mais transversal da mobilidade. As principais motivações para a implementação destas políticas vão muito além da frota: 39% das empresas justificam-nas com a sua política de Responsabilidade Social, 38% com a melhoria da imagem e atratividade da empresa e 36% para dar resposta a necessidades de Recursos Humanos,

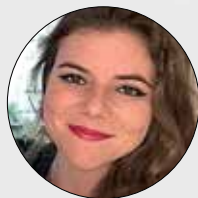
como a retenção e recrutamento de talentos. No campo ambiental, 40% das empresas já definiram ou estão a avaliar objetivos de descarbonização da frota.

CONFIANÇA NO FUTURO, CONTROLO DE CUSTOS (TCO) E RENTING

O Barómetro 2026 demonstra a resiliência do tecido empresarial: 88% das empresas nacionais acreditam que a sua frota irá crescer ou manter a dimensão nos próximos três anos. Contudo, a mitigação do aumento dos encargos financeiros é identificada como um dos maiores desafios na gestão.

Para combater este obstáculo, as empresas portuguesas estão a tomar ações concretas. Cerca de 44% já recorrem a apoio especializado para encontrar soluções de eficiência. Na renovação das frotas, o renting continua a ganhar força, sendo a opção escolhida por 37% dos gestores. Adicionalmente, numa estratégia alinhada com o mercado europeu, 44% das empresas já incluem viaturas usadas nas suas aquisições ou alugueres, e 42% consideram manter esta prática nos próximos três anos. //

A relevância da eletrificação das frotas empresariais



Rita Prates | RESPONSÁVEL DE MOBILIDADE/MOBILITY POLICY OFFICER ASSOCIAÇÃO ZERO



A eletrificação das frotas empresariais é uma das formas mais rápidas e eficientes de acelerar a transição automóvel na Europa, um dos setores com maior impacto nas emissões de gases com efeito de estufa. As frotas empresariais representam cerca de 60% das novas matrículas de automóveis e 90% das carrinhas, o que lhes confere um papel determinante na composição da frota automóvel e no mercado de veículos em segunda mão. Além disso, estes veículos têm um contributo desproporcionado para as emissões, devido à sua maior utilização em relação aos veículos privados (maior quilometragem).

A urgência é clara: os transportes são o maior setor emissor na União Europeia, e em Portugal, em 2024, representavam cerca de 35% das emissões, sendo os veículos ligeiros responsáveis por cerca de metade desse total, ultrapassando as emissões totais da aviação civil e da navegação em conjunto. Sem reduzir significativamente as emissões do transporte rodoviário, não será possível cumprir os objetivos climáticos. Acresce que a dependência de combustíveis fósseis expõe a economia à volatilidade dos preços e a riscos geopolíticos como os que vivemos atualmente. A eletrificação, para além de garantir maior independência

energética, também contribui para melhorar a qualidade do ar, responsável por cerca de 12 mortes prematuras por dia em Portugal. Neste contexto, a Comissão Europeia propôs, pela primeira vez, um regulamento específico para acelerar a eletrificação das frotas empresariais.

PROPOSTA DA COMISSÃO É AMBICIOSA O SUFICIENTE?

O Regulamento de Veículos Empresariais Limpos (CCVR) tem como objetivo aumentar a adoção de carros elétricos (veículos ligeiros) nas frotas das grandes empresas, ao mesmo tempo que reforça a competitividade da indústria

automóvel europeia. Em vez de impor obrigações diretas às empresas, a proposta estabelece metas vinculativas diferenciadas para grupos de Estados-Membros. No grupo em que Portugal está incluído, em 2030 as frotas empresariais deverão ter 31% de veículos “zero emissões” (tipicamente veículos elétricos) e 17% de veículos de “baixas emissões” (tipicamente híbridos plug-in), e em 2035, esse valor deverá ser 56% e 11% respetivamente. As metas variam entre países, em função do seu nível de rendimento, mas apontam para um objetivo global de cerca de 69% de veículos “limpos” até 2030. Cabe depois a cada Estado-Membro definir como atingir esses objetivos, através de instrumentos como incentivos fiscais ou subsídios, mantendo total flexibilidade na escolha das políticas.

Antes de avaliar se a meta atribuída a Portugal é viável, importa sublinhar que, em 2025, cerca de 25% das novas aquisições de frotas empresariais já eram 100% elétricas. Neste contexto, a meta de 31% para 2030 fica aquém da tendência atual do mercado, não introduzindo um sinal claro de aceleração da transição. Ou seja, longe de impulsionar a mudança, a proposta arrisca-se a consolidar o ritmo já existente, que não é compatível com uma redução de 40% das emissões do setor dos transportes até 2030 face a 2005. Por outro lado, é difícil justificar a inclusão de veículos híbridos plug-in (PHEV) como solução de futuro, muito menos com horizonte em 2035. A sua popularidade resulta, em grande medida, das limitações ainda existentes na infraestrutura de carregamento dos veículos elétricos — nomeadamente a escassez de pontos de carregamento e os tempos de espera associados. No entanto, trata-se de constrangimentos temporários, que tendem a diminuir com a expansão da rede de carregamento ao abrigo do regulamento europeu AFIR e com a evolução das tecnologias de carregamento rápido. Acresce que, do ponto de vista ambiental, os PHEV estão longe de constituir uma alternativa de baixas emissões: em condições reais de utilização, podem emitir até cinco vezes mais CO₂ do que os valores oficiais indicam, aproximando-se, na prática, dos níveis de veículos

híbridos convencionais ou mesmo a combustão.

FUTURO COM FROTAS ELÉTRICAS: POSSÍVEL OU UTOPIA?

Atualmente, as limitações de autonomia, a escassez de infraestrutura de carregamento e os tempos de carregamento são frequentemente apontados como os principais entraves à eletrificação. Mas será este cenário sustentável no futuro próximo? Hoje, muitos veículos elétricos já oferecem autonomias entre 400 e 800 km, enquanto as carrinhas apresentam valores mais reduzidos, na ordem dos 300 km, o que coloca desafios adicionais. Ainda assim, um estudo da Clean Cities Campaign (2024) concluiu que já existiam, no final desse ano, pelo menos 23 modelos capazes de responder às necessidades médias da distribuição urbana. A tendência é clara: as autonomias continuam a aumentar e a rede de carregamento a expandir-se de forma acelerada.

É verdade que os veículos elétricos continuam, em média, mais caros do que os veículos a combustão. No entanto, desde 2025 observa-se uma redução progressiva dos preços, tendência que deverá acentuar-se com o surgimento de novos modelos mais acessíveis, incluindo projetos europeus como o português BEN. Paralelamente, os instrumentos fiscais têm demonstrado ser decisivos para acelerar esta transição, como evidenciam casos como a Bélgica, a Dinamarca e a França. A eliminação de benefícios fiscais para veículos a combustão, aliada ao favorecimento claro dos veículos 100% elétricos, tem sido determinante para impulsionar a adoção e demonstrar que a eletrificação das frotas não só é possível, como já está em curso. É também de notar a importância dos benefícios à aquisição e operação de veículos elétricos de mercadorias, por exemplo. No último trimestre de 2025, considerando os pesados com menos de 12t e carrinhas, 72,9% dos veículos novos vendidos na Holanda foram 100% elétricos, na Dinamarca foram 65,5%, na Suécia foram 63,3%, na Áustria foram 35,6%, na média da UE 27 22,1%. Em Portugal foram vendidos apenas 12% deste tipo de veículos elétricos.

ELETRIFICAR NÃO CHEGA: É PRECISO REPENSAR O MODELO DE MOBILIDADE

Por fim, importa ir além da simples substituição tecnológica e refletir sobre a dimensão das frotas empresariais, sobretudo quando estamos a falar de veículos que percorrem menos de 50 mil km por ano. A expansão da ferrovia, em particular com o desenvolvimento da alta velocidade, poderá oferecer uma alternativa competitiva a muitos trajetos mais longos atualmente realizados de carro, sobretudo quando articulada com táxis coletivos ou transportes coletivos para as ligações de última milha. Em muitos casos, esta combinação poderá revelar-se não só mais sustentável, mas também mais confortável e eficiente para quem viaja.

Acresce que uma parte significativa das frotas empresariais resulta da oferta de carros de empresa como benefício aos trabalhadores. No entanto, uma organização verdadeiramente comprometida com a sustentabilidade não deveria incentivar o uso do automóvel individual, mas sim promover soluções de mobilidade mais eficientes, como o transporte público ou coletivo. Além disso, o chamado “carro de empresa” não é uma escolha neutra: ao oferecer este benefício, a empresa condiciona, à partida, as opções do trabalhador. Se, em alternativa, esse valor fosse integrado no salário, cada pessoa poderia decidir livremente como utilizá-lo — seja para mobilidade, poupança ou outras prioridades.

O CAMINHO A SEGUIR

A eletrificação das frotas empresariais é uma oportunidade essencial para acelerar a descarbonização do transporte rodoviário na Europa, mas a proposta da Comissão Europeia fica aquém da ambição necessária para liderar essa transição. Ao não ir além das tendências atuais do mercado e ao manter espaço para tecnologias intermédias, arrisca-se a não gerar o impulso necessário. Caberão aos governos criar os incentivos necessários para promover a eletrificação e não faltam exemplos de sucesso para inspiração. Por fim, eletrificar é essencial — mas repensar o modelo de mobilidade é inevitável. //

MOBI.E reforça a sua oferta de serviços como plataforma tecnológica da mobilidade elétrica



A MOBI.E é uma empresa pública que tem garantido, ao longo dos seus 15 anos de existência, que a rede nacional de carregamento de veículos elétricos fosse acessível, universal e interoperável: em Portugal, com apenas um cartão de um comercializador de energia, e independentemente do Operador do posto, é possível carregar em qualquer tomada. A MOBI.E tem atuado como camada tecnológica, ligando os diferentes operadores de mercado, para facilitar a experiência dos utilizadores.

Atualmente, Portugal disponibiliza uma das mais densas redes de carregamento e a MOBI.E suporta cerca de nove milhões de carregamento por ano, através da sua plataforma de gestão. Há 15 anos a desempenhar um papel central na construção do

ecossistema da mobilidade elétrica, a MOBI.E quer dar o próximo passo na interoperabilidade da mobilidade elétrica, com um plano de negócios ambicioso e voltado para o futuro. Num novo contexto regulatório nacional, mais alinhado com a realidade europeia: a empresa está a trabalhar para se lançar no mercado liberalizado, reforçando o seu posicionamento enquanto plataforma tecnológica no ecossistema da mobilidade elétrica e apostando em novos serviços, como ferramentas de roaming, que permitem centralizar, conectar e simplificar a interoperabilidade das redes de carregamento, sistemas de gestão de postos e gestão de dados em prol da expansão da rede, serviços que são uma peça chave na expansão da mobilidade elétrica, fundamental para

que haja uma maior adoção da transição energética por parte das frotas empresariais e empresas gestoras de frotas.

A nova estratégia surge numa altura em que o mercado português entra numa fase de maior maturidade e liberalização, na sequência da entrada em vigor do regime jurídico da mobilidade elétrica, em agosto de 2025, que põe fim à obrigatoriedade de todos os operadores se conectarem à plataforma MOBI.E. A empresa deixa, assim, de ter funções de entidade gestora, o que lhe permite operar no mercado em regime liberalizado. Entre os serviços digitais mencionados e em desenvolvimento, está um novo Hub de Roaming, concebido para responder às necessidades das redes de carregamento interoperá-

veis. A solução prevê mecanismos simplificados de parceria entre operadores, acordos peer-to-peer, serviços antifraude partilhados e um serviço de CDR Clearing House com apoio à normalização, automação e gestão de disputas. Tudo isto integrado através do protocolo de comunicação OCPI (Open Charge Point Interface Protocol — um dos standards internacionais mais relevantes para interoperabilidade) e com uma oferta detalhada de reporting que já caracteriza o serviço da plataforma MOBI.E desde o primeiro dia.

Ainda na oferta digital, a MOBI.E pretende reforçar a aposta num sistema de gestão de pontos de carregamento, disponibilizando soluções tecnológicas de suporte à operação. Entre as funcionalidades previstas no back end, estão as telecomunicações, reporting, alarmística, smart charging e plug & charge. Entre os serviços opcionais, destacam-se ainda a integração de faturação B2B.

A empresa quer também assumir um papel mais ativo na harmonização da expansão da rede de carregamento, reforçando a articulação com municípios e entidades públicas e privadas, numa lógica de facilitação do acesso aos postos, tanto de utilizadores particulares como de frotas empresariais. Outro dos eixos estratégicos passa pela gestão e disponibilização de dados. Num mercado em rápida transformação, a MOBI.E considera que os dados serão cada vez mais relevantes para um melhor planeamento da infraestrutura, definição de políticas públicas e melhoria da experiência do utilizador.

A aposta inclui ainda a manutenção do seu papel de promotor e dinamizador da mobilidade elétrica como um

todo, através de novos projetos-piloto ligados a realidades emergentes, como a rede de carregamento de veículos pesados, o carregamento de embarcações elétricas em portos, entre outros.

Apesar da mudança de posicionamento, a empresa sublinha que a missão se mantém: continuar a acelerar a transição para a mobilidade elétrica, articulando Estado, mercado e utilizadores.

QUINZE ANOS A ESTRUTURAR O MERCADO

Quando a MOBI.E foi criada, a mobilidade elétrica em Portugal dava ainda os primeiros passos. Ao longo dos últimos 15 anos, desenvolveu uma parte importante das bases tecnológicas e operacionais do setor, contribuindo para o crescimento da confiança do mercado e para a expansão da rede de carregamento, tanto em espaços de acesso público como de acesso privado.

Atualmente, a infraestrutura de carregamento conectada à MOBI.E soma mais de 14 800 pontos de carregamento, 39% dos quais são rápidos e ultrarrápidos, disponibilizando uma potência acima do exigido pelo regulamento europeu AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation). Por outro lado, de entre os quase nove milhões de carregamentos registados em 2025, a MOBI.E sabe que cerca de 85% foram feitos em contexto de interoperabilidade (entre diferentes Operadores e Comercializadores de Eletricidade), o que mostra a robustez da rede em quantidade de postos, em potência disponibilizada e na liberdade de escolha que dá a cada utilizador de veículo elétrico.

A transição energética é uma realidade e os números mostram isso

mesmo: em 2025, de acordo com dados da ACEA (a associação que representa os fabricantes de automóveis europeus), em Portugal, a percentagem de registo de novos veículos 100% elétricos e híbridos plug in atingiu os 38,4%, sendo que 23,2% corresponderam aos 100% elétricos. Estes valores colocavam-nos na sétima posição nos países da União Europeia.

Ao nível das frotas empresariais, segundo um recente estudo da Ayvens, mais de 40% do parque é composto por veículos eletrificados, dos quais 20,1% correspondem a modelos 100% elétricos. Estes números revelam uma adoção superior no segmento empresarial que se explica pelo ritmo acelerado da renovação das frotas, pelos incentivos fiscais dirigidos às empresas e pelos compromissos corporativos de sustentabilidade.

INTEROPERABILIDADE PODERÁ CHEGAR AOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Enquanto braço tecnológico do Estado, a visão futura da MOBI.E poderá ultrapassar o universo do carregamento elétrico. A empresa acredita que o know-how acumulado na criação de sistemas interoperáveis poderá vir a ser aplicado noutras áreas da mobilidade, como é o caso da bilhética dos transportes públicos.

A lógica é semelhante àquela que esteve na origem da mobilidade elétrica interoperável: simplificar a experiência do utilizador, reduzir fragmentação tecnológica e criar plataformas comuns capazes de integrar diferentes operadores e serviços.

Neste plano, o objetivo continua a ser o mesmo: acelerar a transição para uma mobilidade mais simples, integrada e sustentável. //

Mais informações
em edenred.pt

Num só clique, todos os benefícios.

Plataforma multibenefícios
para empresa e para colaborador

40 anos **Edenred**

Farizon V7E:

Quando a eficiência elétrica se mede pelo custo total de utilização



A eletrificação das frotas comerciais deixou de ser uma promessa de futuro para se converter numa urgência de gestão. Entre as metas de descarbonização, a escalada dos custos operacionais e a exigência de entregas urbanas cada vez mais rápidas, os gestores de frota já não procuram apenas veículos ecológicos; procuram ferramentas de trabalho que garantam um retorno real sobre o investimento. É precisamente para responder a esta lógica de rentabilidade que chega ao mercado a nova Farizon V7E, um furgão 100% elétrico desenhado de raiz para a realidade do ecossistema empresarial. Integrada no gigante automóvel Geely e representada em Portugal pela Salvador Caetano Auto, a Farizon assume um posicionamento singular: é uma marca exclusivamente dedicada a veículos comerciais de novas energias. A chegada da V7E a solo nacional materializa esta especialização, apontando diretamente àquilo que mais pesa na tomada de decisão dos profissionais: o TCO (Total Cost of Ownership).

ENGENHARIA INTELIGENTE: O SEGREDO DO ESPAÇO ÚTIL

Longe de ser uma mera adaptação de um modelo térmico a combustão, a Farizon V7E beneficia das vantagens de ter sido desenvolvida sobre a plataforma elétrica dedicada GXA-M. Esta arquitetura do tipo skateboard integra a bateria diretamente no chassis. Na prática, esta escolha de engenharia permite eliminar componentes desnecessários, reduzir o peso estrutural, baixar o centro de gravidade e, acima de tudo, libertar espaço para o que realmente importa: a carga.

Os números provam o sucesso desta abordagem, especialmente para as empresas que enfrentam a azáfama diária dos centros urbanos. Com um comprimento total inferior a cinco metros — o que lhe garante uma enorme agilidade no trânsito e facilidade de estacionamento —, a V7E surpreende ao oferecer um volume útil de carga de 6,95 m³, posicionando-se no topo do seu segmento.

A capacidade de carga útil chega aos 1.243 kg. Para as empresas de distri-

buição, logística ou serviços técnicos, esta capacidade traduz-se numa vantagem matemática simples: mais mercadoria transportada por viagem significa menos retornos à base e um aumento imediato da produtividade diária por motorista.

ERGONOMIA DE CARGA: PENSADA PARA O OPERADOR

A eficiência de um veículo comercial não se dita apenas quando ele está em movimento; mede-se também no tempo que passa imobilizado a carregar e descarregar mercadoria. Ciente disso, a Farizon desenhóu uma plataforma de carga ultrabaixa, situada a apenas 510 mm do solo. Esta distância reduz o esforço físico dos operadores nas operações manuais e acelera o ritmo de trabalho. A acessibilidade é reforçada por uma porta lateral de generosas dimensões e por portas traseiras com abertura total até 270 graus. Esta configuração permite que uma empilhadora coloque europaletes diretamente no interior do furgão sem manobras complexas ou riscos de danificar a

estrutura do veículo, otimizando os tempos mortos em cais de carga.

AUTONOMIA SEM ANSIEDADE E CARREGAMENTO RECORDE

No topo das preocupações de qualquer gestor de frotas elétricas estão a autonomia real e o tempo de imobilização para carregamento. A Farizon V7E responde a estas dores de mercado com um conjunto propulsor equilibrado. Equipada com uma bateria de fosfato de ferro-lítio (LFP) de 66,7 kWh, o modelo homologa uma autonomia de até 329 quilómetros em ciclo combinado WLTP. Quando o cenário de operação se foca exclusivamente no ambiente urbano — onde a travagem regenerativa atua continuamente —, a autonomia estende-se até aos 475 quilómetros. Na esmagadora maioria das rotas diárias de distribuição capilar, isto significa trabalhar uma semana inteira ou vários turnos sem necessidade de paragens intermédias para carregar.

E quando chega a hora de reabastecer a bateria, o tempo deixa de ser um problema. Graças à compatibilidade com carregamento rápido em corrente contínua (DC) até 97 kW, é possível recuperar a energia dos 10% aos 80% em de 25 minutos. O tempo de uma pausa para o café do motorista é suficiente para devolver ao furgão a autonomia necessária para o resto do dia, maximizando a taxa de utilização do ativo.

A química das baterias LFP (Fosfato de Ferro-Lítio) utilizada pela Farizon destaca-se pela sua elevada durabilidade e estabilidade térmica, suportando ciclos de carregamento rápido diários com uma degradação muito menor ao longo dos anos, o que salvaguarda o valor residual do veículo.

O ESCRITÓRIO SOBRE RODAS: CONFORTO E TECNOLOGIA CONECTADA

Passar oito ou mais horas ao volante de um veículo comercial exige um ambiente que minimize a fadiga e potencie a segurança de quem trabalha. O habitáculo da V7E afasta-se do conceito espartano dos furgões tradicionais, aproximando-se da experiência de condução e do conforto de um automóvel ligeiro de passageiros. A cabine destaca-se pela ergonomia

cuidada, um painel de instrumentos digital claro e um sistema multimédia central com um ecrã de 12,3 polegadas, compatível com Apple CarPlay e Android Auto. Esta conectividade permite aos motoristas gerir rotas em tempo real, aceder a aplicações de navegação e manter o contacto com as centrais de logística de forma intuitiva e segura.

SEGURANÇA DE NÍVEL SUPERIOR COM CONDUÇÃO ASSISTIDA

A segurança ativa é outro dos pilares que impacta diretamente os custos de sinistralidade e a imobilização de frotas. A Farizon V7E vem equipada com um pacote tecnológico robusto, habitualmente reservado a segmentos de passageiros premium. O modelo conta com 18 sistemas avançados de assistência à condução (ADAS), garantindo um nível de condução assistida de Categoria 2.

Entre os principais destaques tecnológicos contam-se:

- Travagem Autónoma de Emergência: Previne colisões por distração em ambiente urbano.
- Cruise Control Adaptativo: Reduz o stress do motorista em vias rápidas e trânsito intenso.
- Monitorização do Ângulo Morto: Essencial para manobras seguras em cidades com forte presença de ciclistas e motociclistas.
- Câmara de Visão de 360 Graus: Facilita o estacionamento e as manobras em locais apertados ou cais de carga de visibilidade reduzida.
- Assistente de Manutenção na Faixa de Rodagem: Atua ativamente para

corrigir trajetórias em percursos longos. Para além da vertente tecnológica, a marca reforçou a integridade física do modelo através da utilização massiva de aço de elevada resistência na célula do habitáculo e de um sistema de travagem de alto rendimento com discos nas quatro rodas, assegurando a durabilidade necessária para resistir ao desgaste de uma utilização intensiva e severa.

O VEREDICTO: UMA SOLUÇÃO FOCADA NO NEGÓCIO

Num mercado cada vez mais competitivo, a Farizon V7E não se limita a apresentar credenciais ecológicas; posiciona-se como uma ferramenta de otimização financeira. Ao cruzar uma volumetria de referência com uma capacidade de carga invulgar para o seu tamanho, tempos de carregamento rápidos e tecnologia que protege o motorista e o veículo, este comercial elétrico resolve a equação mais complexa da logística moderna: como reduzir a pegada de carbono e os custos operacionais, aumentando simultaneamente a produtividade das operações.

Ao apresentar uma visão integrada da mobilidade profissional, onde cada detalhe técnico foi pensado para reduzir o custo por quilómetro, a Farizon V7E — com um preço de lançamento de 27.235€ + IVA - assume-se, com o aval e a confiança da Salvador Caetano Auto, como uma das propostas mais sólidas, lógicas e rentáveis do atual panorama dos comerciais ligeiros em Portugal. //

FARIZON V7E EM DETALHE	
Volume de Carga	6,95 m³
Capacidade de Carga Útil	1.243 kg
Altura do Solo à Carga	510 mm
Bateria (LFP)	66,7 kWh
Autonomia Urbana	Até 475 km
Carregamento Rápido (DC)	20% a 80% em 25 minutos (até 97 kW)
Garantias	5 anos ou 200.000 Km 8 anos ou 200.000 Km Bateria



Porto de Lisboa



Porto de Setúbal

Os Portos de Lisboa e Setúbal são um cluster portuário localizado no maior centro de consumo do país e operam como uma plataforma integrada, ao serviço da economia nacional e das cadeias globais.

Da margem do Tejo ao estuário do Sado, com um hinterland que alcança território espanhol, os Portos de Lisboa e Setúbal são duas infraestruturas complementares que funcionam como uma só — reforçando a competitividade das empresas, apoiando a indústria e ligando Portugal ao mundo.

Mais do que proximidade geográfica, os portos apresentam uma visão partilhada: crescer com escala, eficiência e ambição.

18M

toneladas/ano

+3.900

navios/ano

640.000

TEU/ano

Portos de Lisboa e Setúbal

Apoio direto às exportações

Infraestrutura crítica para indústria e energia

Ligação eficiente aos mercados globais

Motor da economia da região centro-sul



**Twin ports,
one vision,
two gateways.**

Portos de Lisboa e Setúbal

Na transformação do sistema portuário nacional



A transformação do setor marítimo-portuário europeu entrou numa nova fase. A transição energética, a descarbonização da economia, a digitalização das cadeias logísticas e a necessidade de reforçar a resiliência do abastecimento colocam hoje novos desafios aos portos, exigindo infraestruturas mais eficientes, inteligentes, sustentáveis e integradas no território. Neste contexto, os Portos de Lisboa e Setúbal assumem um papel estratégico no desenvolvimento do sistema portuário nacional, enquadrado pela Estratégia Portos 5+ e operacionalizado através de uma visão conjunta.

Mais do que duas infraestruturas portuárias autónomas, Lisboa e Setúbal afirmam-se hoje como plataformas complementares de um mesmo sistema logístico, industrial e urbano, integrado na maior concentração populacional e económica do país. Em conjunto, os dois portos servem diretamente um hinterland associado à Área Metropolitana de Lisboa, Península de Setúbal, Alentejo e Extremadura espanhola, posicionando-se como um eixo atlântico estratégico para a economia portuguesa.

Em 2025, os portos de Lisboa e Setúbal movimentaram quase 18 milhões de toneladas de carga, cerca de 640 mil TEU

e aproximadamente 4.000 navios escaroados. O Porto de Lisboa ultrapassou os 11,5 milhões de toneladas movimentadas e os 481 mil TEU, enquanto o Porto de Setúbal atingiu 6,3 milhões de toneladas e cerca de 158 mil TEU. Setúbal consolidou igualmente a sua posição como principal plataforma Ro-Ro nacional, movimentando mais de 337 mil viaturas, correspondentes a cerca de 60% das novas matrículas nacionais.

Esta escala operacional demonstra não apenas a relevância económica dos dois portos, mas também a necessidade de preparar uma nova geração de infraestruturas, acessibilidades e modelos de ges-

tão capazes de responder aos desafios da próxima década.

A Estratégia "Portos 5+", lançada para o horizonte 2025-2035, estabelece cinco grandes prioridades para os portos comerciais do continente: mais investimento e crescimento, mais descarbonização e sustentabilidade, mais intermodalidade e conectividade, mais digitalização e automação, e maior integração territorial e institucional. Estes eixos traduzem uma visão de longo prazo para o setor marítimo-portuário nacional, reconhecendo os portos como infraestruturas determinantes para o desenvolvimento económico, a transição energética e a competitividade logística.

A estratégia prevê cerca de 4 mil milhões de euros de investimento em todo o sistema portuário nacional, dos quais aproximadamente 75% serão assegurados por capital privado, bem como o lançamento de 15 novas concessões até 2035. Neste quadro, Lisboa e Setúbal entram num novo ciclo de transformação estrutural, com investimentos superiores a 1,2 mil milhões de euros destinados à modernização de terminais, expansão de capacidade, reforço da ferrovia, transição energética, digitalização e desenvolvimento de novos clusters industriais.

A revisão recente do modelo de concessões portuárias constitui igualmente uma peça central desta transformação. O alargamento do prazo máximo das concessões para 75 anos pretende criar condições para atrair investimento privado de longo prazo, permitindo amortizar projetos estruturantes e acelerar a modernização das infraestruturas portuárias. O objetivo das futuras concessões já não se limita à exploração operacional dos terminais; passa também pela incorporação de critérios de produtividade, sustentabilidade, eficiência energética, ferrovia, digitalização, integração urbana e criação de valor económico.

Num contexto de concorrência crescente entre sistemas logísticos internacionais, a capacidade de decisão, execução e atração de operadores globais tornou-se determinante. Hoje, a concorrência portuária não acontece apenas entre cais ou administrações portuárias, mas entre cadeias logísticas completas, integradas com armadores, plataformas interiores, ferrovia, energia, indústria e tecnologia.

UMA NOVA GERAÇÃO DE PORTOS PARA UMA NOVA ECONOMIA MARÍTIMA

O modelo de complementaridade entre Lisboa e Setúbal permite responder de forma mais eficiente às necessidades da economia nacional e das cadeias de abastecimento internacionais. O Porto de Lisboa continuará a reforçar a sua posição enquanto porto multipurpose, com forte vocação para contentores, graneis agroalimentares, short sea shipping, abastecimento urbano e cruzeiros, assumindo simultaneamente os desafios específicos de operação num contexto urbano e ambientalmente sensível como o Estuário do Tejo.

Já o Porto de Setúbal continuará a consolidar-se como porto industrial e logístico de referência, fortemente ligado à indústria automóvel, metalomecânica, graneis,

carga geral, project cargo e novos clusters associados à energia offshore, economia circular, reparação naval e indústria verde. Os projetos estruturantes previstos para a próxima década refletem esta visão estratégica integrada. Em Lisboa destacam-se os investimentos nos terminais de Santa Apolónia, Trafaria, Barreiro, Beato e margem sul, bem como a reorganização operacional da zona oriental. Em Setúbal, os investimentos incluem a expansão do terminal Ro-Ro, o desenvolvimento do Terminal Multiusos da Mitrena, novos terminais de carga de projeto e o reforço do estaleiro naval da Mitrena/Lisnave.

A Mitrena assume hoje particular relevância estratégica. Mais do que um terminal isolado, esta área é entendida como uma plataforma industrial atlântica integrada no cluster do Sado, com potencial para desenvolver atividades associadas à carga geral, graneis, project cargo, construção metálica, reparação naval sustentável, energia offshore, economia circular e eventual utilização dual-use. A preparação de futuras concessões nesta área pretende criar capacidade industrial e logística adicional, reforçando simultaneamente a competitividade exportadora nacional.

A sustentabilidade ambiental constitui um dos pilares centrais desta transformação. A descarbonização do setor marítimo-portuário deixou de ser apenas um objetivo ambiental para se afirmar como um fator de competitividade e diferenciação estratégica.

Neste domínio, os projetos de Onshore Power Supply (OPS) assumem particular relevância. A implementação progressiva destes sistemas permitirá que os navios desliguem os motores auxiliares durante a permanência em cais e passem a utilizar energia elétrica fornecida a partir de terra, reduzindo significativamente emissões atmosféricas, ruído e impacto ambiental nas cidades e estuários.

No Porto de Lisboa, o projeto OPS inclui a ligação em alta tensão à rede elétrica pública, construção de subestações e alimentação de vários terminais da zona oriental, incluindo o Terminal de Cruzeiros de Lisboa. Em Setúbal, estão igualmente previstos investimentos associados à eletrificação das operações portuárias e ligação de navios à rede elétrica em cais.

A aposta na energia limpa estende-se igualmente à eletrificação de equipamentos, desenvolvimento de comunidades energéticas, produção renovável e criação de condições para acolher novos combus-

tíveis alternativos marítimos. Os portos assumem-se progressivamente como plataformas energéticas multifuncionais, integrando logística, indústria, energia e tecnologia.

A gestão eficiente de recursos e a economia circular assumem também uma importância crescente. A valorização de resíduos, a reutilização de materiais, a eficiência energética e a monitorização ambiental fazem hoje parte integrante da gestão portuária moderna. Em Setúbal, por exemplo, a valorização de resíduos portuários e de navios atinge níveis muito significativos, reforçando o compromisso ambiental do porto.

SUSTENTABILIDADE, DIGITALIZAÇÃO E INTERMODALIDADE: OS PILARES DA TRANSFORMAÇÃO PORTUÁRIA

A digitalização constitui outro eixo estruturante da Estratégia "Portos 5+". A crescente complexidade das cadeias logísticas exige portos mais inteligentes, interoperáveis e automatizados. Lisboa e Setúbal estão a desenvolver soluções baseadas na integração de sistemas digitais, automação de processos, utilização de inteligência artificial, análise de dados em tempo real e melhoria da conectividade logística.

Projetos como a JUL — Janela Única Logística —, os Digital Gates, os sistemas de automação de acessos e a integração da EMSW - European Maritime Single Window, permitirão aumentar a eficiência operacional, reduzir tempos de espera, melhorar a rastreabilidade das mercadorias e reforçar a integração entre porto, ferrovia, rodovia e operadores logísticos. A evolução para portos preparados para ambientes 5G e operações progressivamente automatizadas será determinante para reforçar a competitividade do sistema portuário nacional. Sensores inteligentes, monitorização em tempo real, manutenção preditiva e sistemas avançados de gestão operacional permitirão ganhos relevantes de eficiência, sustentabilidade e segurança.

A crescente dependência tecnológica torna igualmente prioritário o reforço da cibersegurança e da resiliência operacional das infraestruturas críticas. Os portos modernos exigem hoje sistemas robustos de proteção digital, continuidade operacional e monitorização integrada, capazes de responder a riscos associados à automatização e digitalização das operações marítimas e logísticas.



A intermodalidade e a conectividade logística assumem-se também como prioridades estratégicas para Lisboa e Setúbal. O reforço da ferrovia constitui uma condição essencial para reduzir emissões, aumentar eficiência logística e reforçar a competitividade exportadora da economia portuguesa. A ferrovia tem de deixar de ser encarada como uma solução secundária no sistema logístico-portuário e passar a assumir um papel estrutural na competitividade dos portos. Para muitos operadores e carregadores, especialmente nas cadeias logísticas de maior distância, a escolha de um porto depende cada vez mais da eficiência das ligações ao hinterland, dos custos globais porta-a-porta, da fiabilidade operacional, dos tempos de transporte e da redução da pegada carbónica. Sem uma ferrovia eficiente e integrada, aumenta a dependência do transporte rodoviário, agravam-se os impactos ambientais e reduz-se a competitividade logística do sistema portuário.

Atualmente estão a ser desenvolvidos projetos, em parceria com a IP - Infraestruturas de Portugal, que permitirão a eletrificação do last mile ferroviário, o aumento da capacidade dos ramais portuários e a melhoria da integração entre o porto e o hinterland. A ferrovia deixa assim de ser entendida como solução complementar para passar a integrar a proposta de valor estratégica dos portos.

Por outro lado, a intermodalidade deve refletir-se não apenas nas infraestruturas, mas também nos próprios modelos concessionais e operacionais, incluindo metas de quota modal ferroviária sempre que tecnicamente viável. Hoje, a competi-

vidade portuária mede-se cada vez mais pela capacidade de integração logística porta-a-porta.

No caso de Lisboa, o desenvolvimento da navegabilidade do Tejo até Castanheira do Ribatejo representa igualmente uma oportunidade estratégica para criar um corredor logístico sustentável, reduzindo congestionamento rodoviário, emissões e pressão urbana na Área Metropolitana de Lisboa.

Os projetos previstos para a Margem Sul assumem uma importância crescente. Trafaria, Barreiro, Almada, navegação fluvial, logística alimentar, grãos líquidos, energia, mobilidade fluvial e integração metropolitana fazem parte de uma nova visão territorial para o sistema portuário do Tejo. A Margem Sul deixa assim de ser encarada como periferia para assumir uma centralidade logística, urbana e económica cada vez mais relevante.

A relação porto-cidade constitui outro eixo estratégico desta transformação. Lisboa e Setúbal operam em territórios urbanos, metropolitanos e estuarinos de elevada sensibilidade ambiental e social, exigindo uma integração equilibrada entre desenvolvimento económico, qualidade urbana e proteção dos ecossistemas.

A devolução de frentes ribeirinhas às cidades, a requalificação de áreas sem função portuária, a valorização dos estuários do Tejo e do Sado e a criação de soluções urbanas sustentáveis fazem parte desta nova abordagem. A integração territorial tornou-se hoje uma dimensão inseparável da competitividade portuária.

A atividade de cruzeiros representa igual-

mente uma componente relevante da estratégia do Porto de Lisboa. Em 2025, Lisboa registou um ano recorde no segmento de turnaround, com mais de 206 mil passageiros, 121 escalas e um impacto económico direto superior a 80 milhões de euros.

O crescimento desta atividade continuará, contudo, subordinado a critérios de sustentabilidade ambiental, qualidade de serviço e integração urbana. O objetivo não passa apenas por aumentar o número de escalas, mas por captar maior valor económico, promover operações de turnaround e reduzir o impacto ambiental associado à atividade.

Neste domínio, os investimentos em OPS, monitorização ambiental e sistemas de avaliação do desempenho ambiental dos navios assumem especial relevância.

Lisboa pretende posicionar-se como um porto de cruzeiros sustentável, urbano e tecnologicamente avançado.

A concorrência internacional continuará a ser um dos principais desafios do sistema portuário nacional. Portos espanhóis como Algeciras, Valência, Barcelona, Vigo e Huelva, bem como o investimento crescente de Marrocos, colocam pressão adicional sobre os portos portugueses.

Portugal não compete apenas por navios; compete por cadeias logísticas completas, investimento industrial, conectividade ferroviária, eficiência energética, digitalização e estabilidade operacional. Neste contexto, Lisboa e Setúbal possuem vantagens competitivas relevantes: posição atlântica, complementaridade funcional, proximidade ao maior mercado consumidor nacional, forte base industrial e capacidade de integração logística.

O futuro do transporte marítimo e dos portos europeus será inevitavelmente marcado pela capacidade de integrar inovação tecnológica, energia limpa, sustentabilidade ambiental e eficiência logística.

Os Portos de Lisboa e Setúbal encontram-se hoje posicionados para liderar essa transformação em Portugal, assumindo-se como infraestruturas estratégicas de um sistema portuário mais verde, mais inteligente, mais resiliente e mais competitivo. Mais do que dois portos, Lisboa e Setúbal afirmam-se como plataformas complementares de uma visão comum para o futuro marítimo-portuário nacional, contribuindo para reforçar o papel de Portugal enquanto país atlântico, logístico, industrial e sustentável no contexto europeu. //

PORTO DE SINES PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA



Oferecendo elevados índices de conectividade com ligações diretas regulares aos principais mercados internacionais, Sines é um porto de águas profundas, apto a movimentar quaisquer tipos de navios e cargas.

Dando prioridade ao processo de transição energética, de forma sustentável e com uma forte vertente de inovação e digitalização, o Porto de Sines promove o incremento da competitividade dos importadores e exportadores com soluções logísticas ágeis e eficientes, ao serviço da economia e do hinterland.



www.portodesines.pt

Sines com projetos de expansão portuária

A **expansão do Porto de Sines** está a ser direcionada para dar resposta a uma nova era energética, na qual os portos assumem um papel ativo na cadeia de valor dos novos combustíveis. Neste contexto, tem vindo a ser desenvolvido um conjunto integrado de projetos que visam dar ao porto a capacidade de movimentação, armazenamento e abastecimento de novos combustíveis, em particular os derivados do hidrogénio verde. Uma das grandes vantagens competitivas de Sines reside no facto de o porto ter sido construído e planeado para que não venha a ter constrangimento urbano, o que lhe permite crescer e expandir-se de forma estruturada e com uma visão a longo prazo, sendo esse aspeto essencial no desenvolvimento de novas infraestruturas logísticas e operacionais associadas à transição energética.

Por conseguinte, o Porto de Sines encontra-se empenhado no desenvolvimento de corredores verdes marítimos, determinantes para a descarbonização do shipping. Através de parcerias estratégicas com portos como Roterdão e Duisport, e no âmbito de iniciativas como o projeto POWER2x, em colaboração com a Madoqua, estão a ser criadas cadeias logísticas para o transporte de combustíveis alternativos, como o e-metanol e a e-amónia, ligando Sines ao Noroeste da Europa. Esta ambição reflete-se na capacidade

portuária de Sines, no que diz respeito ao armazenamento e manuseamento destes novos produtos verdes.

Na ZILS - Zona Industrial e Logística de Sines, começam a desenvolver-se uma série de projetos focados na produção destes novos combustíveis, apetrechando-se o porto, por seu lado, para dar capacidade de resposta ao nível da operação, armazenagem e escoamento destes produtos para os principais mercados internacionais.

Por outro lado, e ao nível da transição e sustentabilidade energética, o porto prepara-se para atingir a autossuficiência energética, ao nível da produção e fornecimento de energia verde aos seus terminais, já em 2045, antecipando em cinco anos os objetivos do Pacto Ecológico Europeu. Inicia-se a produção de energia fotovoltaica, enquadrando-se ainda, no âmbito da Agenda NEXUS, um projeto piloto relacionado com a energia das ondas, estando o recurso a energia eólica ainda em avaliação. Por outro lado, ainda a realçar a construção de uma unidade de armazenagem e gestão inteligente de consumo de energia, que permitirá otimizar a produção e consumo de energia em porto. Por último, destacar que entrou recentemente em operação uma nova subestação de Alta Tensão, de elevada capacidade, que dota o porto da capacidade necessária para responder

ao aumento significativo no consumo de energia previsto, e que se traduz num quadruplicar das necessidades de abastecimento até 2030.

Em termos de infraestruturas, destaca-se o desenvolvimento do futuro Terminal de Gases Criogénicos, que permitirá o abastecimento de combustíveis mais sustentáveis, bem como a disponibilização de áreas para a instalação de novos tanques de armazenagem dedicados a combustíveis verdes, junto ao Terminal de Granéis Líquidos, garantindo eficiência face à sua crescente procura.

Outro eixo relevante é a implementação de sistemas de fornecimento de energia elétrica a navios a partir de terra (Onshore Power Supply), permitindo reduzir as emissões durante as operações portuárias. Prevê-se que estas soluções venham a representar uma parte significativa do consumo energético do Porto de Sines durante a próxima década, representando cerca de 40% das necessidades energéticas do Porto de Sines.

Em síntese, o Porto de Sines prepara-se para se afirmar como uma plataforma energética integrada, com a capacidade de interligar a produção de energias renováveis à sua distribuição à escala global, assegurando simultaneamente a competitividade logística e contribuindo de forma ativa para as metas de descarbonização do shipping. //

Sustentabilidade na Indústria Naval:

Da obrigação ambiental à vantagem competitiva

A sustentabilidade deixou de ser um tema paralelo na indústria para ocupar um lugar central nas decisões estratégicas das empresas. No sector naval, esta transformação é evidente. A pressão regulatória internacional — impulsionada por metas de descarbonização da IMO e da UE —, a urgência na eficiência energética e as exigências do mercado global estão a redefinir a operação e o posicionamento dos estaleiros.

Durante anos, a sustentabilidade foi vista como uma obrigação ambiental e um centro de custos. Hoje, assume-se como fator crítico de competitividade, inovação e resiliência empresarial.

A indústria enfrenta desafios complexos. A redução das emissões de gases com efeito de estufa, a gestão eficiente de recursos e a modernização tecnológica obrigam os operadores a investir em soluções ecoeficientes. Neste contexto, os estaleiros navais assumem um papel determinante na transição para uma economia circular e responsável.

A reparação naval está, por natureza, alinhada com estes princípios. Ao prolongar a vida útil das embarcações, reduzir a necessidade de novas construções e otimizar estruturas existentes, o sector diminui o impacto ambiental associado ao ciclo de vida dos navios.

Neste ecossistema, ganham relevo os projetos de modernização tecnológica (retrofitting). Os estaleiros são crescentemente desafiados a executar intervenções complexas, como a instalação de sistemas de tratamento de águas de lastro, tecnologias de poupança de energia e a preparação de navios para combustíveis alternativos ou sistemas de propulsão mais limpos. Estas operações transformam frotas ativas em ativos eficientes, acelerando a descarbonização global sem o impacto de novas construções.

Em Portugal, o sector acompanha esta evolução, integrando os critérios ESG (Environmental, Social and Governance) nas suas operações. O caso da Lisnave exemplifica esta adaptação contínua às exigências de um mercado global competitivo.

No vetor ambiental, a empresa tem implementado medidas focadas na transição



Investimento em ecoeficiência: a modernização tecnológica e a aposta nas energias renováveis para autoconsumo marcam a estratégia de descarbonização da Lisnave.



Prolongar o ciclo de vida dos navios é uma das formas mais eficientes de promover a economia circular no sector marítimo global.



energética e na redução da pegada carbónica. Destacam-se a instalação de uma central fotovoltaica para autoconsumo, a eletrificação progressiva da frota e a introdução de sistemas otimizados de gestão de consumo energético.

A gestão de resíduos assume igual relevância. A separação na fonte e a valorização permitiram atingir taxas de reciclagem superiores a 80%, reforçando a economia circular na indústria pesada. Adicionalmente, materiais dos processos industriais são reaproveitados e reintegrados noutras cadeias produtivas, mitigando o desperdício. Contudo, a sustentabilidade não se esgota na vertente ambiental. O fator humano continua a ser o pilar fundamental do sector. Num ambiente altamente técnico e especializado, a valorização das pessoas, a segurança no trabalho e a formação contínua são elementos vitais para garantir a sustentabilidade operacional a longo prazo.

A aposta na qualificação dos trabalhadores e na atração de novos talentos tem sido

prioritária. Em paralelo, o reforço das políticas de segurança e saúde ocupacional demonstra uma preocupação clara com o bem-estar das equipas e com a consolidação de ambientes de trabalho seguros e preparados para os desafios atuais.

Também ao nível da governance, a sustentabilidade ganhou dimensão estratégica. Transparência, compliance, cibersegurança e responsabilidade na cadeia de fornecimento são fatores prioritários para parceiros globais. Num mercado aberto, a confiança consolidou-se como um ativo crítico de negócio.

A sustentabilidade na indústria naval deixou de ser uma mera reação regulamentar. É hoje um elemento diferenciador, capaz de gerar eficiência, mitigar riscos, reputar as empresas e criar valor robusto a longo prazo. O futuro do sector dependerá da capacidade em equilibrar crescimento económico, responsabilidade ambiental e compromisso social — uma transformação que, nos estaleiros nacionais, já está em curso. //

Entre disrupção e oportunidade:

O papel de Sines no novo mapa do comércio global



Nichola Silveira
DIRETORA GERAL DA PSA SINES, S.A.



O comércio global atravessa uma mudança estrutural. Tensões geopolíticas, aumento de custos e novas estratégias nas cadeias de abastecimento estão a tornar a previsibilidade cada vez mais escassa. Nas conversas que tenho com armadores, operadores logísticos e exportadores, há uma preocupação transversal: como tomar decisões resilientes num contexto marcado pela incerteza.

Neste cenário, as infraestruturas já não podem apenas viabilizar o comércio, têm de proporcionar estabilidade.

É à luz desta realidade que Sines, e o terminal de contentores da PSA Sines, devem ser entendidos: não apenas como um porto, mas como parte de um sistema que se adapta a uma paisagem global mais complexa e fragmentada.

UM SISTEMA SOB PRESSÃO

As disrupções em corredores marítimos críticos, particularmente os ligados aos flu-

xos energéticos globais, estão a provocar impactos em cascata nas cadeias de abastecimento. O aumento dos custos de combustível, a volatilidade dos horários dos navios e as limitações de capacidade voltam a testar a resiliência da logística global.

Para economias assentes na exportação, como a portuguesa, o impacto é imediato. Custos mais elevados e menor fiabilidade pressionam margens e a capacidade de cumprir compromissos nos mercados internacionais.

Esta é a realidade que temos de reconhecer. Mas é também o contexto que nos exige, coletivamente, adaptação.

O PAPEL DE SINES

Estrategicamente posicionado na costa Atlântica da Europa, Sines oferece uma proposta distintiva no atual contexto geopolítico. Fora dos constrangimentos do Mediterrâneo e alinhado com as principais rotas transatlânticas, proporciona

uma flexibilidade cada vez mais valorizada pelos armadores.

Na PSA Sines, encaramos este posicionamento não como uma vantagem a promover, mas como uma responsabilidade a cumprir. O nosso foco está na fiabilidade, na consistência e no desempenho operacional, pilares essenciais para os nossos clientes.

Este compromisso é sustentado por investimento contínuo em digitalização e operações suportadas por análise de dados. Sistemas avançados permitem otimizar, em tempo real, o planeamento de navios e a gestão de parque, enquanto ferramentas preditivas ajudam a antecipar constrangimentos e melhorar tempos de escala. Estas capacidades traduzem-se em maior visibilidade e confiança.

A automação está a apoiar cada vez mais as nossas operações. A introdução gradual de equipamentos automatizados e operados remotamente ajuda as nossas

peçoas a trabalhar de forma mais segura e eficaz, mantendo níveis de serviço consistentes, mesmo sob pressão.

Em paralelo, a sustentabilidade   central na nossa atuação. A eletrificação de equipamentos, a eficiência energética e a promoção do transporte ferroviário no hinterland são exemplos concretos de como reduzimos a pegada ambiental, ao mesmo tempo que aumentamos a eficiência logística.

O acesso   águas profundas permite receber os maiores navios porta-contentores, e o nosso modelo operacional está preparado para escalar de forma  gil. Estes são fatores que consolidam a confiança dos nossos parceiros e posicionam Sines como uma porta de entrada estável para o comércio europeu.

CONECTIVIDADE COMO PRIORIDADE

O valor de um porto mede-se pela sua conectividade. Reforçar as ligações ferroviárias entre Sines, a Península Ibérica e o resto da Europa é, por isso, essencial. Estas ligações ampliam o alcance, reduzem congestionamentos e promovem soluções mais sustentáveis.

Registam-se progressos, mas   necessária maior coordenação e investimento, em capacidade, interoperabilidade e eficiência transfronteiriça. Este é um esforço partilhado entre setor privado e políticas públicas.

APOIAR A RESILIÊNCIA ECON MICA

Os principais setores exportadores portugueses permanecem expostos à volatilidade global. A infraestrutura não elimina essa exposição, mas pode mitigá-la.

Ao oferecer previsibilidade operacional e opções logísticas diversificadas, Sines contribui para reduzir o risco para exportadores e importadores. Garante continuidade num momento em que esta é cada vez mais valiosa.

Ao mesmo tempo, a resiliência deve ser construída de forma transversal, através da diversificação logística, do reforço do planeamento e da integração digital.

DA RESILIÊNCIA   OPORTUNIDADE

A mudança traz também oportunidades.   medida que os padrões de comércio evoluem, os portos que combinam fiabilidade operacional, maturidade digital e

forte conectividade estarão melhor posicionados para atrair novos serviços e impulsionar o desenvolvimento industrial.

Sines tem potencial para desempenhar esse papel, não apenas como hub logístico, mas como catalisador de atividade econ mica e integração de Portugal nas cadeias de valor globais.

UM CAMINHO COLETIVO

A resiliência deixou de ser opcional. Tem de ser incorporada no desenho das cadeias de abastecimento e das infraestruturas.

Para Portugal, isto implica investir em conectividade, inovação e coordenação. Para a PSA Sines, o papel é claro: oferecer uma plataforma fiável, eficiente e preparada para o futuro, em estreita articulação com clientes e parceiros.

O momento que vivemos não é apenas de gestão da disrupção,   de definição de futuro.

Sines faz parte dessa trajetória: como infraestrutura de confiança, parceiro estratégico e ativo crítico para a competitividade de Portugal no comércio global. //



**PSA SINES**
A LIGAR PORTUGAL
AO MUNDO

**FIABILIDADE. PRODUTIVIDADE.
TECNOLOGIA DE VANGUARDA.**

O  nico terminal nacional preparado
para os maiores navios porta-contentores.



sct-comunicacao@globalpsa.com | sct-recrutamento@globalpsa.com







/psa_sines/

PORTOS DE PORTUGAL REFORÇAM PROJEÇÃO INTERNACIONAL



A Associação dos Portos de Portugal (APP) voltou a marcar presença na Breabulk Europe 2026, um dos mais importantes eventos mundiais dedicados à logística, transporte de carga e comércio internacional, que decorreu, de 16 a 18 de junho, no Rotterdam Ahoy, em Roterdão, Países Baixos.

A participação conjunta da APP com os portos de Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal

e Sines teve como objetivo reforçar o posicionamento estratégico de Portugal como hub logístico global, promovendo a excelência do sistema portuário nacional e explorando novas oportunidades de negócio num mercado internacional cada vez mais competitivo.

A presença portuguesa neste certame constitui uma importante plataforma para o fortalecimento de parcerias institucionais e empresariais, a atração de investi-

mento e a promoção da competitividade da economia nacional, evidenciando as vantagens competitivas dos portos portugueses ao serviço das cadeias logísticas globais.

Este ano, a APP contou com o apoio institucional da APAT – Associação dos Transitários de Portugal, da AGEPOR – Associação dos Agentes de Navegação de Portugal e das Comunidades Portuárias dos sete portos participantes.

A delegação portuguesa integrou ainda um conjunto de empresas parceiras de referência do setor marítimo-portuário e logístico: Yilport Iberia, ZALDESA – Zona de Atividades Logísticas de Salamanca, DEVLOP – Digital Supply Chain, Nogarport, Iberolinhas, Portugs, Grupo ETE, Lisnave, PTM Iberica, PRIO, Portocargo e Operfoz.

ENCONTRO DAS COMUNIDADES PORTUÁRIAS

A 25 de Junho, realizou-se, no Porto de Viana do Castelo, o Encontro das Comunidades Portuárias, tendo os trabalhos sido acompanhados pelo Ministro das Infraestruturas, Miguel Pinto Luz. De acordo a organização, “a presença do governante nesta reunião realçou a importância do ecossistema marítimo-portuário para a Economia, espelhando igualmente a prioridade estratégica que o setor deverá ter na agenda governamental”. A Associação dos Transitários de Portugal (APAT) também se fez representar, tendo Inês Simões Carneiro, Responsável Regional Norte, participado no encontro.

O evento foi promovido pela CPVC - Comunidade Portuária de Viana do Castelo e reuniu vários especialistas no segmento da Economia do Mar. A APAT esteve acompanhada de outras associações ligadas ao setor da Logística, como a AGEPOR, e de empresas com grande relevância no contexto naval, como a West Sea, entre muitas outras.

Recorde-se que a Comunidade Portuária de Viana do Castelo é atualmente presidida por Manuel Cunha Júnior, em repre-



sentação da AEDVC-CCI, e é composta por associados como a Câmara Municipal de Viana do Castelo, a CIM Alto Minho, a APDL, o IPVC, o TCGL, o Grupo NOGAR, a AGEPOR, Tinita; CorPower Ocean e Gazelle. A APAT também integra o grupo, “sendo vital alimentar e preservar o forte laço estratégico que une os portos nacionais e as empresas transitárias a operar em território português”.

LANÇAMENTO DA REDE HUB AZUL PORTUGAL

O Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões acolheu, no passado dia 8 de junho, data em que se assinalou o Dia Mundial dos Oceanos, o lançamento nacional da Rede Hub Azul Portugal, uma iniciativa promovida pelo Fórum Oceano que visa reforçar a capacidade de inovação, experimentação e desenvolvimento tecnológico da economia azul portuguesa.

O evento reuniu representantes de entidades públicas, empresas, universidades, centros de investigação, investidores e outros agentes do ecossistema nacional ligado ao mar, num momento dedicado à apresentação da estratégia, dos polos de inovação e do modelo de governação da Rede Hub Azul Portugal.

Para a APDL, a Rede Hub Azul Portugal representa uma oportunidade estratégica para reforçar a ligação entre conhecimento científico, inovação tecnológica e atividade económica, contribuindo para posicionar Portugal como uma referência internacional na economia do mar.

Ao acolher esta iniciativa no Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões, a APDL reafirma o seu compromisso com a inovação, a sustentabilidade e a competitividade dos setores marítimos, colocando Leixões, Viana do Castelo e o Douro ao serviço do desenvolvimento da economia azul portuguesa.

EUROPA COM ESTRATÉGIA MARÍTIMA E PORTUÁRIA

A Comissão Europeia divulgou recentemente uma Estratégia Marítima Industrial da UE e uma Estratégia Portuária para impulsionar a competitividade, a sustentabilidade, a descarbonização, a segurança e a resiliência no setor marítimo mais vasto da UE. As estratégias centram-se nos portos, no transporte marítimo e na construção naval.

A Europa é um continente aquático, com o maior espaço marítimo coletivo do mundo. O seu setor de fabrico marítimo é um líder mundial no setor da construção naval de topo de gama e das tecnologias avançadas. O setor do transporte marítimo é também um dos principais prestadores de serviços marítimos a nível mundial, representando mais de um terço da tonelagem global do transporte marítimo em todos os segmentos.

A Estratégia Marítima Industrial da UE reforçará a liderança marítima da Europa através de uma série de ações, incluindo o lançamento de uma Aliança das Cadeias de Valor Marítimas Industriais da UE.

Destina-se a promover a construção naval de alta tecnologia, navios de apoio à energia eólica marítima, drones submarinos e equipamentos portuários de ponta. Um convite emblemático à apresentação de propostas de I&D para «Estaleiros do Futuro», no âmbito do Horizonte Europa, apoiará igualmente o ensaio de soluções inovadoras em ambientes reais de estaleiros navais, com o objetivo de expandir tecnologias bem-sucedidas em toda a Eu-



ropa. A fim de promover um transporte marítimo competitivo, a Comissão estabelecerá um diálogo com os Estados-Membros para promover os pavilhões da UE e simplificar as formalidades administrativas, incluindo o quadro de monitorização, comunicação de informações e verificação para o CELE no domínio marítimo e a FuelEU Transportes Marítimos.

Os portos são a espinha dorsal da economia europeia. Facilitam cerca de 74 % do comércio externo, movimentando mais de 3,4 mil milhões de toneladas de mercadorias e quase 395 milhões de passageiros por ano. Os portos da UE já estão a evoluir para além das suas funções tradicionais, servindo de polos para novos polos industriais e de inovação. Desempenham igualmente um

papel fundamental no aprovisionamento energético, na segurança, na defesa e na economia azul da UE.

A fim de acelerar esta transformação e assegurar a posição competitiva dos portos da UE, a Comissão promoverá a sua inovação, digitalização e integração com outras infraestruturas de transportes, elaborará orientações sobre a propriedade estrangeira dos portos da UE e sobre o financiamento e os investimentos da UE em portos de países terceiros. Para fazer avançar a transição para as energias limpas nos portos da UE, a estratégia apresenta medidas que promovem a eletrificação e a melhoria da ligação à rede. Estabelecerá igualmente um roteiro para portos de pequena e média dimensão competitivos.

RUI CRUZ É O NOVO PRESIDENTE DA COMUNIDADE PORTUÁRIA E LOGÍSTICA DE SINES

A CPLS – Comunidade Portuária e Logística de Sines elegeram novos órgãos sociais na última Assembleia-geral realizada no dia 8 de abril. Rui Cruz, em representação da empresa Ocean Sea – Serviços Marítimos passa a presidir à direção da associação, que integra ainda representantes da AGEPOR, da aicep Global Parques, da Associação Empresarial de Sines e da REN Atlântico.

A APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, representada pelo seu Presidente Pedro do Ó Ramos, continua a assumir a presidência Assembleia Geral, tendo como secretário da mesa a empresa Pioneiro do Rio. A presidência do Conselho Fiscal fica a cargo da Ordem dos Despachantes Oficiais, representada pelo Bastonário Mário Jorge, tendo como vogais a Sitank – Navegação e Logística e o Sindicato XXI.

Estes órgãos sociais garantem uma representatividade de todo o ecossistema empresarial, logístico e sindical na definição da atividade da associação. Recorde-se que a CPLS que tem como objetivo contribuir para o desenvolvimento de Sines nas vertentes portuária e logística, promovendo a sua capacidade e servindo como elemento coordenador de uma comunidade dinâmica e eficiente.



Inovar sem comprometer

Os desafios da IA generativa na proteção dos ativos intangíveis empresariais

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

A **inteligência artificial generativa** está a redefinir a realidade empresarial, introduzindo novas oportunidades de inovação, eficiência e criação de valor. Porém, para além das questões regulatórias que têm dominado o debate público, importa refletir sobre uma matéria de importância crescente para as empresas: a forma como estas tecnologias podem influenciar a proteção da propriedade intelectual e a preservação dos restantes ativos intangíveis que sustentam a sua vantagem competitiva.

De facto, uma parte substancial do valor empresarial encontra-se associado a ativos incorpóreos: patentes, software, bases de dados, desenhos e modelos, segredos comerciais, know-how técnico e conhecimento organizacional, que contribuem como motor para a inovação e para a criação de valor e sustentabilidade do negócio.

No entanto, é precisamente neste ponto que a adoção descuidada de inteligência artificial generativa introduz novos riscos jurídicos e operacionais. Quando os utilizadores introduzem nestas plataformas documentação técnica, código-fonte, especificações de produtos, procedimentos internos ou informação estratégica, estão frequentemente a transferir dados sensíveis para sistemas externos sobre os quais não detêm controlo efetivo. O perigo não reside apenas numa eventual divulgação direta da informação, mas também no facto de essa informação poder ser utilizada para treinar, aperfeiçoar ou influenciar modelos de inteligência artificial, contribuindo para a geração futura de respostas semelhantes ou baseadas em conheci-

mentos que incorporam elementos dessa informação. Consequentemente, informações que constituem segredos comerciais ou vantagens competitivas podem perder o seu carácter exclusivo, permitindo que terceiros obtenham soluções, conhecimentos ou resultados próximos daqueles desenvolvidos pela empresa sem os mesmos anos de investimento em investigação, desenvolvimento e inovação.

Ademais, importa igualmente considerar que os diferentes fornecedores de soluções de inteligência artificial adotam modelos distintos de tratamento de informação submetida pelos utilizadores. Dependendo da arquitetura tecnológica, das configurações contratadas e das condições de uso aplicáveis, os dados introduzidos poderão ser objeto de tratamento para a monitorização, melhoria do serviço ou treino de modelos. Ainda que existam soluções empresariais que oferecem garantias de isolamento e confidencialidade, a diversidade de modelos existentes exige uma análise cuidadosa dos riscos associados a cada ferramenta. Negligenciar estes aspetos pode traduzir-se em riscos jurídicos relevantes e em perdas de controlo sobre os seus ativos incorpóreos.

Perante este cenário, as políticas de governação corporativa e de proteção da propriedade intelectual devem integrar a gestão do risco associado à inteligência artificial. O primeiro passo consiste na identificação e classificação dos ativos intangíveis críticos para a organização, identificando a informação confidencial que constitui o verdadeiro diferencial

competitivo. É essencial definir políticas internas específicas para o uso de ferramentas de IA generativa que, por sua vez, devem estabelecer regras claras sobre o tipo de informação que pode ser introduzida nos sistemas, os níveis de autorização exigidos e os contextos em que possa ser empregada. Paralelamente, a análise dos contratos celebrados com fornecedores de inteligência artificial é imperativa. As empresas devem avaliar cuidadosamente as cláusulas relativas à confidencialidade, à utilização dos dados submetidos, ao eventual uso dos mesmos para treino de modelos, à localização da informação e à titularidade dos conteúdos gerados. Por fim, nenhuma medida será plenamente eficaz sem a adequada sensibilização dos colaboradores. A formação contínua em matérias de confidencialidade, proteção de dados, propriedade intelectual e o uso responsável da inteligência artificial constitui um elemento essencial de qualquer estratégia de prevenção.

É evidente que a inteligência artificial generativa representa uma oportunidade significativa de inovação e ganho de eficiência. Contudo, a sua adoção exige uma abordagem juridicamente estruturada e alinhada com uma política robusta de proteção dos ativos intangíveis. Num contexto económico cada vez mais assente no conhecimento, a vantagem competitiva das empresas dependerá não apenas da sua capacidade de utilizar esta tecnologia, mas também da aptidão para preservar e valorizar o capital intelectual que sustenta a sua atividade. //

Indústria 4.0

A dívida de aprendizagem que não pode ignorar

A indústria portuguesa atravessa um momento de transformação sem precedentes. A automação avança, os sistemas digitais integram-se na produção e a inteligência artificial começa a redefinir processos que, durante décadas, dependeram exclusivamente do saber-fazer humano. Neste contexto, surge um risco que nem sempre é visível nos relatórios de gestão, mas que compromete a competitividade das organizações de forma silenciosa e progressiva: o "learning debt" – a dívida de aprendizagem que se acumula quando a formação é adiada, reduzida ou simplesmente não acompanha o ritmo da mudança.

O conceito descreve o que acontece quando as organizações optam por atalhos no desenvolvimento das suas pessoas. No curto prazo, parecem poupar tempo e recursos. No médio prazo, pagam o preço em produtividade perdida, erros acrescidos, desmotivação e dificuldade crescente em adaptar as equipas às novas exigências. O que começa como uma decisão pontual torna-se um custo estrutural, uma dívida silenciosa que acaba sempre por vencer, com juros.

Os números internacionais confirmam a urgência. Segundo o "Future of Jobs Report 2025", cerca de 39% das competências atualmente valorizadas no mercado de trabalho serão transformadas ou tornadas obsoletas até 2030.

Em Portugal, esta realidade já se faz sentir. Dados do INE, com base no Eurostat, indicam que apenas 44,2% dos adultos participam anualmente em atividades de educação ou formação. Quando analisamos a aprendizagem contínua – aquela que acompanha o ritmo das organizações –, a participação desce para cerca de 17% da população adulta. Este défice traduz-se num desalinhamento estrutural: segundo a OCDE, cerca de 4 em cada 10 trabalhadores em Portugal desempenham funções para as quais não têm o nível de competências adequado.

No setor industrial, onde a robótica e a automação estão a redesenhar funções e processos, este impacto é ainda mais dire-

to. O relatório do Fórum Económico Mundial estima que, se a força de trabalho global fosse representada por 100 pessoas, 59 precisariam de formação ou requalificação até ao final desta década – e 11 delas provavelmente não a receberão. Para os gestores industriais, esta não é uma questão abstrata. É uma questão de continuidade operacional.

FORMAR PARA COMPETIR

A escassez de mão de obra qualificada é hoje um dos maiores constrangimentos ao crescimento das empresas industriais. Por isso, investir no desenvolvimento dos colaboradores existentes além de ser uma boa prática de gestão de pessoas, é uma estratégia de competitividade.

A formação contínua tem também um impacto direto na atração e fidelização do talento. Um colaborador que sente que a empresa investe no seu crescimento é um colaborador mais comprometido, mais produtivo e menos propenso a abandonar a organização. Em ambiente industrial, onde o custo de rotatividade é particularmente elevado – pela especificidade das funções, pela curva de aprendizagem e pela pressão sobre a produção –, este argumento ganha um peso adicional considerável.

OS BENEFÍCIOS EXTRASSALARIAIS COMO ALAVANCA DE FORMAÇÃO

Neste cenário os benefícios sociais de

educação e formação ganham um protagonismo crescente.

A Edenred disponibiliza um conjunto de benefícios especificamente desenhados para responder a esta necessidade. Com vantagens fiscais associadas, permitem apoiar os colaboradores nas suas despesas de formação profissional e educação, sem penalizar a estrutura de custos da empresa.

Estes benefícios integram a Plataforma de Benefícios e Vantagens da Edenred, que reúne nove soluções: da alimentação à saúde, da formação ao apoio familiar, passando pela premiação e qualidade de vida. Sem custos fixos por utilizador, ajusta-se a empresas de todas as dimensões e com diferentes necessidades, como por exemplo, dispersão geográfica das equipas.

UMA DECISÃO ESTRATÉGICA COM RETORNO COMPROVADO

O "Future of Jobs Report 2025" é inequívoco: 85% dos empregadores inquiridos planeiam priorizar a requalificação das suas equipas, e 63% identificam a lacuna de competências como a maior barreira à transformação do negócio. As empresas industriais que anteciparem esta realidade e que criarem as condições para que os seus colaboradores aprendam, se adaptem e cresçam estarão melhor posicionadas para atravessar a transição tecnológica com as pessoas certas, nas funções certas, com as competências certas. //



Espanhóis da ICG investem na Paulo Duarte

O **Paulo Duarte Group**, operador ibérico em soluções especializadas de transporte rodoviário de mercadorias, e a ICG, gestora global de ativos alternativos, anunciaram recentemente uma parceria para apoiar o desenvolvimento contínuo do Grupo.

A equipa de Infraestruturas Europeias da ICG irá trabalhar em estreita colaboração com os Co-CEOs Gustavo Paulo Duarte e António Paulo Duarte, para impulsionar o crescimento no mercado ibérico. A operação assegura a continuidade da propriedade familiar da Paulo Duarte, que continuará a liderar o negócio.

O investimento da ICG traduz-se num crescimento contínuo nas operações, frota, infraestruturas, tecnologia e capacidades de serviço do Grupo, o que permitirá ao Paulo Duarte Group responder à crescente procura dos clientes e prosseguir as suas prioridades estratégicas em toda a Península Ibérica.

Comentando o acordo, Gustavo Paulo Duarte, CEO do Paulo Duarte Group, afirmou que "o investimento da ICG apoia a próxima fase de desenvolvimento da empresa e reforça a capacidade de investir nas nossas operações, equipas e

serviço ao cliente, preservando simultaneamente a propriedade, a gestão e os valores que há muito definem o Grupo. Os nossos clientes em toda a Península Ibérica continuam a ser a nossa prioridade, e as relações que construímos com eles ao longo de muitas décadas continuarão sob a liderança da família que sempre conheceram. Esta parceria reforça simplesmente a nossa capacidade de proporcionar a fiabilidade, eficiência e qualidade que esperam de nós".

Já Victor Valverde, Managing Director da ICG European Infrastructure, acrescentou que "o Paulo Duarte Group construiu uma plataforma excecional no transporte especializado em toda a Península Ibérica, com uma forte posição de mercado, relações duradouras com clientes e um histórico operacional comprovado, apoiado pela exposição a mercados finais essenciais. Acreditamos que o negócio está bem posicionado para beneficiar do aumento das exigências dos clientes em matéria de fiabilidade, segurança e sustentabilidade na logística, apoiado pelo investimento contínuo na modernização da frota, capacidades operacionais e ini-

ciativas ESG. Estamos muito satisfeitos por estabelecer uma parceria com Gustavo e António para apoiar as ambições de crescimento do Grupo, naquela que é uma oportunidade de investimento altamente atrativa para a ICG".

Fundado em 1946, o Paulo Duarte Group é uma empresa familiar portuguesa, focada no transporte especializado de mercadorias de elevado valor acrescentado em três segmentos principais: transporte de produtos alimentares líquidos, energia e químicos, e produtos com temperatura controlada.

O Grupo construiu uma posição de liderança no mercado e opera uma frota de grande dimensão e predominantemente própria em Portugal e Espanha, servindo uma base diversificada de clientes de referência clientes em mercados finais essenciais, com elevadas barreiras à entrada e contratos de médio prazo.

Para a ICG, que concluiu a captação do seu segundo fundo no valor de €3,15 mil milhões em 2025, a operação reforça o portefólio existente da equipa de ativos em Portugal e Espanha, onde conta com uma equipa dedicada em Madrid. //

Posso apresentar-me?

O meu nome é

MOVIGEAR® performance

Sou o primeiro membro descentralizado da família MOVI-C® e tenho vários recursos com elevado potencial. Confira por si mesmo!

O design do meu cârter é bastante compacto

como eu sou composto por redutor, motor e eletrônica, não preciso de muito espaço. Além disso, peso até 50% menos do que as soluções de acionamento convencionais.

Poderá economizar energia e custos comigo

graças à mais elevada classe de eficiência energética IE5, de acordo com IEC TS 60034-30-2, e à mais elevada classe de eficiência de sistema IES2, de acordo com IEC 61800-9-2.

Comigo, o comissionamento é simples e rápido - conecte e produza!

A transmissão da chapa de características eletrônica, assim como de vários sinais do motor para a eletrônica, ocorrem através da integração digital do motor, sem qualquer esforço adicional de instalação.

Sou ideal para aplicações de posicionamento

desde a operação com controlo de velocidade, até ao posicionamento com o opcional encoder absoluto integrado, que conhece a sua posição mesmo após a falha de energia.

Comigo, o diagnóstico é simples e fiável,

uma vez que posso fornecer informações sobre causas e medidas corretivas através da minha consola opcional, a qual também permite o arquivo de configurações para comparação futura. É uma alternativa local ao PC, rápida, simples e conveniente.

Pode-me integrar e operar de forma simples

porque trabalho com todas as infraestruturas mais comuns baseadas em Ethernet, como PROFINET, EtherNet/IP™, Modbus TCP, POWERLINK e EtherCAT® / SBus™.

Sou silencioso e trabalho muito bem, mesmo em áreas sensíveis,

já que não preciso de ventilador e o meu nível de ruído é baixo. Posso um design higiénico e uma versão opcional para aplicações em áreas húmidas.

A minha instalação é fácil e rápida

e é possível em menos de 100 segundos! Também estou disponível com ligações exclusivas por conectores e a montagem no veio facilita a instalação mecânica.

Pode-me dimensionar de forma ótima e reduzir o número de variantes

devido à minha elevada capacidade de sobrecarga, elevada gama de velocidades e binário constante em toda a gama de velocidade.



Sou particularmente indicado para transportadores horizontais, em diversos setores industriais, designadamente na logística, indústria alimentar e de bebidas, indústria automóvel e aeroportos.

Questões?

Contacte-nos: 231 209 670 / infosew@sew-eurodrive.pt

SEW
EURODRIVE

Fundo PME 2026

PROTEJA O SEU NEGÓCIO



Obtenha o reembolso de despesas
tidas com pedidos de patente e
variedades vegetais protegidas no
âmbito comunitário.

Obtenha apoio financeiro da UE

O Fundo PME apoia as **PME** sedeadas
na **União Europeia** na proteção dos seus
ativos de Propriedade Industrial

MAIS INFORMAÇÕES



 inpi.justica.gov.pt/Apoio-as-PME



Cofinanciado pela
União Europeia



EUIPO
INSTITUTO DA PROPRIEDADE INTELECTUAL
DA UNIÃO EUROPEIA