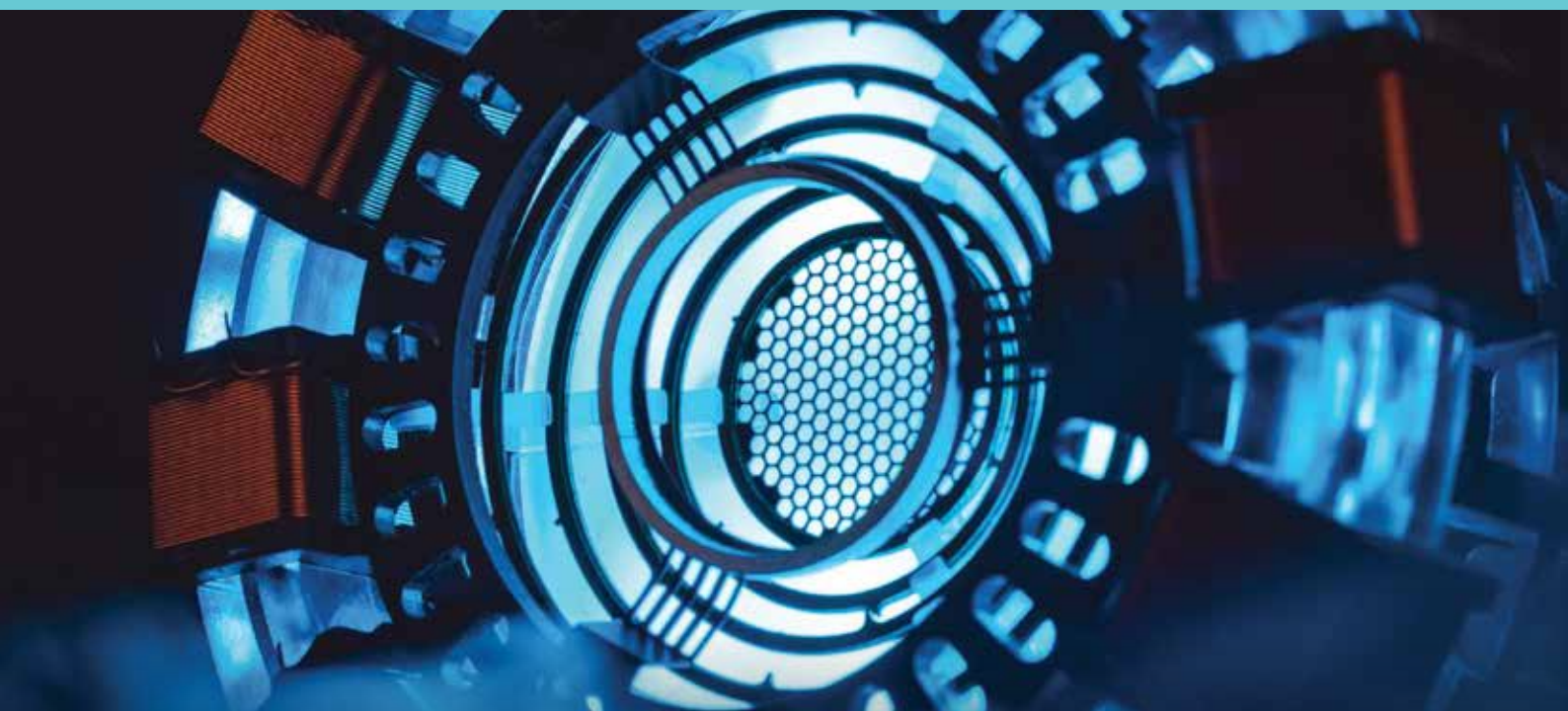


ECONOMIA PORTUGUESA

Patentes · Certificação · Digitalização · Exportação



Inovação e tecnologia na base dos negócios internacionais

As patentes são um reflexo do empenho das empresas na inovação e contribuem para o desenvolvimento de produtos de maior valor que incrementam as exportações. Existe um movimento muito ativo em torno de novos métodos de certificação e digitalização de processos industriais e logísticos que está a ter um impacto muito positivo na operação e movimento dos portos portugueses.

Destaques

»»»
**ATIVIDADE DE
PATENTEAMENTO
EM PORTUGAL**

2

»»»
**FATURAÇÃO
ELETRÔNICA
OBRIGATÓRIA**

12

»»»
**PORTOS CRESCEM
E APOSTAM NA
SUSTENTABILIDADE**

14

Indicador “Gastão da Cunha Ferreira”

EDIÇÃO DE 2021

GASTÃO DA CUNHA FERREIRA

Criado e publicado pela primeira vez em 2014, o “Indicador Gastão da Cunha Ferreira (IGCF)” é um estudo sobre a atividade de patenteamento internacional de invenções com origem em Portugal.

Os autores, que trabalham profissionalmente numa das firmas de consultoria em Propriedade Intelectual mais antigas do País, resolveram homenagear o seu fundador, atribuindo o nome do mesmo, a este estudo que realizam periodicamente e se pretende ver publicado anualmente num órgão de comunicação relevante.

A ambição dos autores é contribuir para uma melhor identificação pelos meios interessados, das entidades que estão a investir mais seriamente em patentes em Portugal.

O investimento em patentes é um reflexo da capacidade inovadora da empresa e da sua aptidão para obter riqueza a partir de conhecimento. Pode conhecer-se, indiretamente, o investimento em patentes pelas empresas, recorrendo às publicações feitas pelas entidades oficiais: quanto maior o número de publicações de patentes para uma determinada invenção, maior o investimento em proteção realizado pela empresa. Isto deve-se ao facto de não haver uma patente mundial, e por isso, a invenção ter de ser patenteada país a país, a expensas da empresa, para se poder gozar do exclusivo.

As patentes protegem a inovação. Assim, o investimento em patentes reflete o empenho da empresa em inovar. Portanto o Indicador IGCF é um contributo de relevo para o conhecimento de quais as empresas mais inovadoras em Portugal.

O interesse dos meios interessados por este *ranking* de empresas tem sido cada vez maior.

COMENTÁRIOS

O ano de 2021 vem manter a **BOSCH** na dianteira do estudo IGCF. A **BIAL** e a **HOVIONE**, empresas que disputavam tradicionalmente a posição cimeira estão agora respetivamente na 5ª e 4ª posição. A **NOVADELTA** passa, em 2021 para o 2º lugar da tabela. A manutenção pela **BOSCH** do lugar cimeiro ocorre ao mesmo tempo que desce para cerca de metade o número de publicações desta empresa no ano, relativamente a 2020.

Em 2º lugar, a **NOVADELTA**, cuja atividade em 2021 se cifrou em 60 publicações, um número muito expressivo de publicações de patentes que compara com o número de 55 publicações no ano, por parte da **BOSCH**.

Em 3º lugar a **VENIAM**, empresa de telecomunicações que surge com criação robusta de portefólio de 2017 a 2019, mas cujo ímpeto de patenteamento diminuiu a partir daí para apenas 9 patentes publicadas em 2021.

Em 4º lugar, a **HOVIONE**, com 21 publicações em 2021 um número que representa apenas cerca de metade do produzido em 2019.

Em 5º lugar surge a **BIAL**, com 29 publicações, mantendo o mesmo 5º lugar do ano transato.

QUADRO 1: INDICADOR GASTÃO CUNHA FERREIRA - EMPRESAS

Patenteamento internacional com origem portuguesa (prioridade portuguesa ou inventores residentes em Portugal) nos últimos 5 anos, resultados ordenados pelo acumulado dos últimos 5 anos

		2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
	REQUERENTE	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
1ª	BOSCH	22	66	35	108	55	286
2ª	NOVADELTA	21	49	64	61	60	257
3ª	VENIAM	78	74	52	20	9	233
4ª	HOVIONE	52	52	40	38	21	203
5ª	BIAL	33	27	45	26	29	160
6ª	INESC	13	17	28	31	32	121
7ª	TECNIMEDE	48	17	9	23	8	105
8ª	INL	8	25	15	22	18	88
9ª	A4TEC	8	18	16	21	16	79
10ª	TALKDESK				7	67	77

QUADRO 2: INDICADOR GASTÃO CUNHA FERREIRA - UNIVERSIDADES

Patenteamento internacional com origem portuguesa nos últimos 5 anos, (resultados ordenados pelo acumulado dos últimos 5 anos)

		2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
	REQUERENTE	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
1ª	UNIV DO PORTO*	38	47	52	53	47	237
2ª	UNIV DO MINHO	14	31	35	56	42	178
3ª	UNIV DE COIMBRA****	14	36	35	32	39	156
4ª	INST SUPERIOR TECNICO	15	16	22	29	17	99
5ª	UNIV LISBOA**	12	23	20	27	13	95
6ª	UNIV AVEIRO	14	15	18	18	17	82
7ª	UNIV NOVA DE LISBOA***	14	14	11	22	16	77
8ª	UNIV. BEIRA INTERIOR		6	8	12	9	35
9ª	UNIV ÉVORA	2	5	4	3	14	28
10ª	UNIV CATÓLICA PORTUGUESA	3	3	7	6	6	25

* inclui Instituto de Patologia e Imunologia Molecular da Universidade do Porto

** inclui Instituto de Medicina Molecular João Lobo Antunes

*** inclui Instituto de Tecnologia Química e Biológica António Xavier

**** inclui Centro de Neurociências e Biologia Celular

Em 6º lugar, o **INESC**, que gera 32 publicações no ano de 2021, atividade praticamente igual à do ano 2020 em que gerou 31.

Em 7º lugar, a **TECNIMEDE**, com 8 publicações no corrente ano o que representa uma considerável descida relativamente ao ano anterior em que a atividade foi 23.

Em 8º lugar, o **INL**, Laboratório Internacional de Nanotecnologia com 18 publicações quase o mesmo número do ano anterior.

Em 9º lugar a **A4TEC (Association For The Advancement Of Tissue Engineering And Cell Based Technologies & Therapies)**, que viu serem publicadas 16 patentes.

Em 10º lugar a **TALKDESK**, que surge no “Top Ten” pela primeira vez o que se deve a uma geração de 67 publicações em 2021, a empresa recordista do ano.

COMENTÁRIOS

Mantêm-se, em relação a 2020, as posições relativas no ranking do Indicador Gastão da Cunha Ferreira até à quinta posição. Em seguida, Aveiro troca com a Universidade Nova de Lisboa relativamente à 6ª posição. O mesmo acontece com Évora que troca com a Universidade Católica, relativamente à 9ª posição. ||

Rangel

LOGISTICS SOLUTIONS



We bring together people and business around the world!



PORTUGAL | ANGOLA | BRAZIL | CAPE VERDE | MEXICO | MOZAMBIQUE | SOUTH AFRICA | ZAMBIA

www.rangel.com

»»» INSTITUTO NACIONAL DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL

Propriedade Industrial

A estratégia para o crescimento



O contexto atual de recuperação económica exige uma reflexão sobre as melhores formas de fomentar um novo ciclo. Reforçar o plano estratégico das Pequenas e Médias Empresas (PME) com base na Propriedade Industrial (PI) é um dos fatores chave para a sua competitividade e progresso.

Face a esta realidade, o Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), entidade responsável em Portugal pela atribuição e manutenção dos Direitos de Propriedade Industrial (DPI), tem como pilar estratégico da sua atuação, enquanto serviço público, a garantia dos DPI de forma célere e eficiente. Uma maior aproximação às PME apresenta-se como um dos grandes desafios para o futuro. Refletir em inovação e desenvolvimento é vital na economia atual, assente na tecnologia e na elevada capacidade de gerar novos produtos e serviços. A economia é hoje mais exigente, onde o movimento inventivo e criativo demonstra ser o grande mecanismo de diferenciação entre as empresas, sobretudo quando se pensa além-fronteiras.

É neste âmbito que surge a PI como parte integrante da gestão das novas empresas e do seu carácter distintivo e na proteção dos resultados alcançados durante o processo inovador, com ações

concretas quanto à certeza da sua titularidade e do seu potencial económico.

Quais os benefícios de uma estratégia de PI para as empresas?

Nas últimas décadas, o volume de investimentos anuais em PI aumentou 87% na União Europeia (UE), representando, atualmente, quase 45% do Produto Interno Bruto (PIB) da Europa.

Para além de uma maior incidência dos serviços na atividade económica, segundo dados da Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP Portugal), tem-se registado uma alteração significativa no padrão de especialização da indústria transformadora em Portugal: modernizou-se e, consequentemente, criou independência face às atividades industriais tradicionais especializando-se em novos setores, de maior incorporação tecnológica, ganhando peso e uma dinâmica de crescimento. Destaque para o setor automóvel e de componentes, eletrónico, energia, farmacêutica e novas tecnologias de informação e comunicação. A indústria é uma área prioritária para a recuperação e modernização económica nacional, que parte de uma transição ecológica e digital, nos termos do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR),

aprovado pela Comissão Europeia (CE). Este plano, com execução prevista até 2026, assenta numa significativa industrialização nacional num contexto internacional e com especial foco na descarbonização e no hidrogénio limpo, fazendo cumprir o Pacto Ecológico Europeu e o Acordo de Paris.

Os DPI constituem um ativo comercial que necessita de ser rentabilizado, cabendo às empresas delinear a estratégia mais adequada face à sua dimensão e aos seus interesses comerciais. Quer seja pelo registo de uma marca, de forma a distinguir e referenciar bens ou serviços no mercado, pelo registo de um desenho ou modelo, pela proteção da sua aparência e características, quer seja pelas patentes, pela proteção da tecnologia desenvolvida ou pelo segredo comercial, ferramenta fundamental para garantir a confidencialidade de certas informações, como o know-how, da concorrência ou mercado em geral.

No quadro atual, a proteção das invenções, através da concessão de patentes, confere vantagens competitivas significativas e reflete o caráter inovador e a imagem de uma empresa de base tecnológica. O titular pode, neste contexto, optar por explorar diretamente a patente, vendê-la ou conceder a terceiros o direito de exploração, mediante licença. A licença permite, também, o acesso à tecnologia desenvolvida por terceiros, podendo mesmo vir a servir como moeda de troca, em casos de resolução de litígios.

As patentes servem, igualmente, como sinalizadores de competências das empresas em certas áreas tecnológicas. Uma das vantagens é possibilitar o retorno do seu investimento em I&D, através da apropriação dos dividendos resultantes da exploração da invenção, derivado da exclusividade de mercado conferida pela patente. Essa apropriação vai, por sua vez, incentivar financiamentos posteriores para desenvolvimento e conceção de novos produtos ou processos. A aposta na proteção dos DPI torna-se crucial para garantir a sua titularidade, mas também para uma defesa e reação eficaz ao uso não autorizado, em casos de clara violação do exclusivo de exploração desses bens, por parte de terceiros, e no âmbito de crimes de contrafação.

E, apesar das empresas que apostam em PI terem uma probabilidade de crescimento mais rápido de 17% em relação às que não protegem a sua inovação, é, ainda, notória a sua fraca utilização, dado que apenas 9% das PME da Europa protegem os seus ativos. Por este motivo, o Instituto da Propriedade Intelectual da União Europeia (EUIPO) e a CE voltam este ano a disponibilizar o Fundo destinado às PME para as apoiar financeiramente no período de recuperação pós-pandemia. A União Europeia pretende, assim, sensibilizar e promover o uso da PI, através de um processo de candidatura simples, mais acessível e com vasta gama de atividades e

A Propriedade Industrial em Portugal – 2021 face a 2020

Aumento de 55,7% nas concessões de invenções
Aumento de 19,6% nos pedidos de registo de Marcas e Outros Sinais Distintivos do Comércio

Dados provisórios INPI

Fundo da UE de apoio às Pequenas e Médias Empresas

- IP Scan - Serviços de pré-diagnóstico de Propriedade Industrial
Reembolso de 90% dos custos do serviço
- Pedidos de registo de marcas e de desenhos ou modelos nacionais, regionais e da UE
Reembolso de 75% do valor das taxas
- Pedidos internacionais de registo de marcas e desenhos ou modelos através da OMPI
Reembolso de 50% do valor das taxas
- Pedidos de patentes nacionais
Reembolso de 50% do valor da taxa

serviços. Este fundo, concedido através de vouchers, traz diferentes taxas elegíveis para reembolso, entre 50% a 90%, dependendo da selecionada (registo de marcas e desenhos ou modelos nacionais, europeu e internacionais, serviço de IP Scan e/ou pelo pedido de patentes nacionais).

IP Scan: o serviço de pré-diagnóstico de Propriedade Industrial

Este novo serviço de pré-diagnóstico IP Scan, disponível em Portugal desde 1 de março, assegura uma assessoria estratégica às PME, para aconselhamento sobre o potencial e o valor dos ativos de PI com vista ao desenvolvimento das suas atividades. O apoio do Fundo da UE garante o reembolso de 90% das despesas tidas com este serviço, até 900 euros, o qual é prestado por peritos na área da PI, elencados pelo INPI.

O INPI disponibiliza um canal de informação sobre este serviço através do email - ipscan@inpi.pt. 



Fundos da UE de 2022 para a sua empresa

Veja o seu negócio descolar protegendo os seus Direitos de Propriedade Intelectual!



SME fund

Seja o primeiro!

Efeitos da pandemia na utilização do sistema de patentes



VITOR SÉRGIO MOREIRA COORDENADOR DE PATENTES INVENTA



Neste artigo enfatizaremos os impactos da pandemia na utilização do sistema de patentes, a qual está inserida no contexto estratégico no âmbito da investigação e desenvolvimento de novas tecnologias e inovação das empresas no mercado.

Um pedido de patente deve ser submetido a um Instituto de Patentes antes da divulgação pública ou exploração comercial da invenção. Para entendermos o impacto que a pandemia do covid 19 ocasionou na atividade de submissão de pedidos de patente, devemos ter em mente alguns conceitos básicos sobre o sistema de proteção por patentes. Inicialmente, um inventor apresenta um pedido de patente para a sua invenção em um Instituto de Patentes definindo a data de prioridade do pedido de patente. De acordo com a Convenção de Paris, o requerente tem até 12 meses para apresentar pedidos de patente em outros países de interesse. No exemplo de um requerente desejar proteger a sua invenção no Instituto Europeu de Patentes (EPO), na China e nos Estados Unidos da América (EUA), em até 12 meses devem ser apresentados pedidos de patente individuais nas jurisdições citadas. Outro pormenor a ser realçado é que via de regra, um pedido de patente somente é publicado 18 meses após a sua submissão perante um Instituto de Patentes.

Influência da pandemia nos pedidos de patente

O cenário pandêmico leva ao adiamento de projetos relacionados com a investigação e desenvolvimento e a perda de oportunidades, considerando a atuação de competidores que estejam a desenvol-

ver projetos similares e que apresentem primeiramente pedidos de patente. Adicionalmente, o adiamento da submissão de um pedido resulta no adiamento da data de prioridade da invenção.

Um requerente tem de pagar taxas oficiais relativamente baixas em Portugal (cerca de 110 euros) para apresentar um pedido de patente, porém nos 12 meses posteriores, o requerente teria de dispor de recursos financeiros para os custos substancialmente elevados da internacionalização, incluindo taxas oficiais e traduções. De modo exemplificativo, a submissão de um pedido de patente no EPO apresenta taxas oficiais de cerca de 3800 euros.

Alternativamente, pode-se submeter um pedido de patente internacional no âmbito do Tratado de Cooperação em Matéria de Patentes (PCT) em até 12 meses após a apresentação do primeiro pedido, com taxas oficiais da ordem de 3000 euros, podendo-se adiar a apresentação dos pedidos de patente dos países de interesse em até 31 meses após a apresentação do primeiro pedido.

Considerando essa previsão de despesas, é razoável supor que num cenário de crise económica ocasionada pela pandemia do covid 19, as organizações e os indivíduos repensem as estratégias inicialmente planeadas para o lançamento da nova tecnologia.

Sinais da redução de pedidos de patente

Segundo a publicação “Barómetro Inventa 2021 – Patentes Made in Portugal”, é possível identificar alguns números relacionados com uma queda na atividade de submissão de pedidos de patente. De acordo com dados de 2020 elaborados pelo EPO, os pedidos de

patente Europeia apresentados por requerentes domiciliados em Portugal diminuiu 8% em relação ao período homólogo de 2019.

De acordo com dados do Patent Index 2020 do EPO, relacionados com a submissão de pedidos de patente Europeia com origem Portuguesa, à exceção da região Norte, que propiciou uma subida de 12% na submissão de pedidos de patente Europeia em 2020 em relação a 2019, os dados demonstram que os números de pedidos de patente Europeia originárias das demais regiões sofreram reduções significativas, concretamente reduções de 32,2% para a Área Metropolitana de Lisboa, de 13,3% para a região Centro e de 51,5% para o Alentejo.

O relatório “WIPO IP Facts and Figures 2021”, publicado em 2022 pela Organização Mundial da Propriedade Industrial (OMPI) divulga um aumento de 1,6% na submissão de pedidos de patente no mundo em 2020 em comparação com 2019. A China foi o país de submissão de 45,7% desses pedidos, seguida pelos EUA (18,2%), Japão (8,8%), Coreia da Sul (6,9%) e EPO (5,5%). Nesse rol de principais jurisdições, podemos destacar que a China apresentou um crescimento de 6,9% na submissão de pedidos de patente, contudo, outras jurisdições apresentaram decréscimos significativos, nomeadamente os EUA (3,9%), Japão (6,3%) e EPO (0,6%). Adicionalmente, num conjunto de países com portes económicos baixos ou médios, quando se comparam os anos de 2020 e 2019, apenas o Vietname apresentou um crescimento na submissão de pedidos de patente (2,3%), ao contrário de outros países do conjunto que tiveram quedas significativas, tais como a Tailândia (7,9%), a Malásia (9,6%), a África do Sul (3,3%), a Argentina (5,7%) e a Colômbia (1,7%). Também deve ser destacada a redução na submissão de pedidos de patente nos dois Institutos regionais africanos, nomeadamente a “African Regional Intellectual Property Organization - ARIPO” (13,1%) e a “Organisation Africaine de la Propriété Intellectuelle - OAPI” (6,8%).

Iniciativas para abrandar efeitos da pandemia

Considerando o contexto pandémico, em que as pessoas tiveram em muitas ocasiões restrições a sua locomoção ou a realização de encontros, muitos Institutos de Patentes, tais como o INPI e o EPO, adotaram medidas no sentido de prolongar alguns prazos de respostas a notificações. Porém, estas medidas não foram efetivas para a submissão de novos pedidos de patente no cenário de crise económica ocasionado pela pandemia.

Uma primeira maneira de contornar a dificuldade dos requerentes em efetuarem a internacionalização dos seus pedidos de patente passa por uma redução das taxas oficiais cobradas pelos Institutos, observando os condicionantes e impactos económicos da crise pandémica. Tomando como exemplos o INPI e o EPO, não ocorreu redução das taxas oficiais dos serviços relacionados com pedidos de patente, inclusive em casos claros de requerentes com dificuldades financeiras motivadas pela pandemia. Uma segunda maneira passa pela criação de um sistema de crédito especialmente dedicado para a internacionalização de um pedido de patente.

É possível estabelecer diversos mecanismos de crédito, especialmente por parte do Governo, a fim de diminuir o risco do investimento público, por exemplo vincular o crédito à submissão de planos de negócios concretos referentes às novas tecnologias e aos seus pedidos de patente e levar em consideração os relatórios de pesquisa ao estado da técnica e as opiniões sobre a patenteabili-

dade efetuados pelo INPI, os quais sendo favoráveis, contribuem para a diminuição de riscos.

Setores tecnológicos aumentam pedidos de patente

Na pandemia causada pelo coronavírus SARS-COV-2, um dos temas recorrentes na rotina das pessoas estava relacionado com o desenvolvimento de medicamentos e vacinas contra a doença. É possível observar uma evolução significativa no número de pedidos de patente relacionados com essas tecnologias?

Para identificarmos os pedidos de patente publicados a partir de 2018, utilizamos a base de dados de patentes do Espacenet e usamos palavras-chaves relacionadas ao SARS-COV-2 e aos coronavírus em geral, além de classificações de patentes referentes a composições farmacêuticas em que as classificações de patentes são códigos indexadores das tecnologias que são pesquisáveis nas bases de dados. Quando efetuamos a nossa pesquisa para os pedidos de patente publicados em 2020, encontramos 617 famílias de patentes, além de 2167 famílias de patentes publicadas em 2021, valores respetivamente 13 e 44 vezes superiores à média das famílias de patentes publicadas de 2017 a 2019.

Outro aspeto que revolucionou as nossas vidas no período pandémico foi a utilização em grande escala das tecnologias de trabalho remoto. A fim de avaliar a atividade de patentes nessa área, pesquisamos pedidos de patente que possuam em seus títulos ou resumos as palavras-chaves: “teleworking”, “telework”, “remote work” e “distance working”, mas não identificamos um aumento tão significativo quanto no caso das composições farmacêuticas contra o covid 19.

O que os resultados sugerem no caso das tecnologias relacionadas com o teletrabalho é que as soluções tecnológicas já estão desenvolvidas de modo relativamente maduro para aplicação imediata ou de curto prazo, contudo a pandemia motivou uma mudança brusca nas relações de trabalho, a qual foi alicerçada em soluções técnicas fundamentalmente já disponíveis.

Conclusões

A pandemia resultante do COVID 19 está a causar uma retração nas atividades de investigação e desenvolvimento de novas tecnologias, com base nos indicadores de pedidos de patente apresentados.

O sistema atual de propriedade industrial não oferece alternativas viáveis, nomeadamente para as pessoas singulares e as pessoas coletivas de pequeno e médio porte fazerem frente aos elevados custos da internacionalização dos pedidos de patente.

Os Institutos de Patentes poderiam rever as suas políticas de taxas oficiais, especialmente para as entidades mais fragilizadas financeiramente em tempos de crises económicas, a fim de auxiliar a competitividade das mesmas, o que certamente contribuirá para o reaquecimento da economia e a preservação de empregos na área de investigação e desenvolvimento.

No mesmo sentido, por intermédio de incentivos a financiamentos públicos e privados, em sinergia com a atuação dos Institutos de Patentes, é possível criar mecanismos de incentivos às continuidades das atividades de investigação e desenvolvimento.

Os tempos atuais já evidenciam uma nova crise económica, causada pelos horrores da guerra desencadeada pela Rússia, sendo oportuno discutir adaptações ao sistema de patentes no contexto de crises económicas. ■■

Accreditação e Qualificação



A RELACRE foi criada em 9 de maio de 1991, acompanhando o movimento europeu de desenvolvimento do Mercado Único e impulsionada pela criação de Laboratórios com ensaios acreditados, constituindo uma rede fundamental para se promover o reconhecimento mútuo.

Ao longo de 30 anos, a RELACRE tem tido um papel importante no desenvolvimento e na consolidação do conhecimento técnico e científico, com impacto na Sociedade, assegurando a qualidade e a segurança de materiais, produtos e serviços em áreas como a Saúde, a Energia, a Agricultura e Alimentação, a Construção e o Património construído.

Para a comunidade de Laboratórios e para a RELACRE enquanto rede de cooperação e de desenvolvimento de competências, são inúmeros os desafios que se avizinham e que constituem certamente a base de um novo perfil de sociedade emergente. A adaptação constante a realidades distintas, que incorporam a transição digital, as tecnologias da Indústria 4.0, os novos modelos de comunicação 5G, as nanotecnologias e biotecnologias, a cibersegurança e a inteligência artificial terão um elevado impacto na atividade dos Laboratórios do futuro e, por consequência, naquilo que serão as expectativas dos Laboratórios relativamente à ação da RELACRE como Associação dos Laboratórios Acreditados de Portugal.

INTERNACIONALIZAÇÃO

A RELACRE representa os Laboratórios Acreditados Portugueses em prestigiados organismos internacionais.



FORMAÇÃO

Sendo essencial o seu papel para a Comunidade de Laboratórios, a RELACRE tem um portfólio alargado de ações de formação, desenvolvido em conjunto com os seus Associados, e em colaboração com formadores, com vasta experiência e reconhecida competência, as quais procuram dar resposta às solicitações de natureza técnica, de organização e gestão, dos Recursos Humanos dos Laboratórios, nomeadamente: Diretores, Responsáveis Técnicos, Técnicos e Operadores de Laboratórios.

A RELACRE é uma entidade Formadora certificada pela DGERT Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho, para as seguintes áreas de educação e formação:

- 090 - Desenvolvimento pessoal
- 853 - Serviços de saúde pública
- 345 - Gestão e administração
- 862 - Segurança e higiene no trabalho
- 347 - Enquadramento na organização/empresa
- 462 - Estatística
- 481 - Ciências Informáticas
- 520 - Engenharia e técnicas afins

ENSAIOS DE APTIDÃO E COMPARAÇÃO INTERLABORATORIAL

A participação em Ensaios de Aptidão (EAp) é um dos instrumentos que os Laboratórios procuram para evidenciar perante os clientes a sua competência e a capacidade de manutenção de uma qualidade de nível elevado.

A RELACRE, sendo conhecedora da importância desta ferramenta para os laboratórios e empenhada em ir ao encontro das necessidades dos associados e clientes, apostou no desenvolvimento e organização de EAp, tendo iniciado em 1994 estes programas em vários domínios. Todos os anos apresentamos ao mercado uma seleção de vários EAp, na área das águas, acústica e vibrações, materiais de construção, ambiente, ensaios não destrutivos e calibração.

Acreditamos que todos os dias é possível evoluir e asseguramos que a ambição de fazer melhor é o nosso compromisso.

COMISSÕES SETORIAIS

As Comissões Setoriais têm como principal objetivo estabelecer um canal de comunicação entre a RELACRE e os Seus associados, com vista a um melhor conhecimento dos problemas inerentes a cada setor e à defesa dos seus interesses, sendo também um espaço de partilha de preocupações e constrangimentos inerentes ao setor de atuação.

As Comissões Setoriais atualmente existentes na RELACRE são ligadas às seguintes áreas de atuação: Acústica e Vibrações; Águas; Alimentos; Análises Clínicas e Genética Humana; Ar ambiente; Emissões Gasosas; Garantia da Qualidade nos Laboratórios; Me-

tologia e Materiais de Construção. Existem ainda duas Comissões de Especialidade: Fórum Setorial de Ensaio Não Destrutivos (FSEND) e Comité Aeroespacial Nacional de Ensaio Não Destrutivos (CANEND).

Um dos contributos chave para a comunidade de laboratórios são os diversos guias e publicações técnicas que existem desde os anos 1990.

EVENTOS FUTUROS

TEST&E 2022



3º Congresso de Ensaio e Experimentação em Engenharia Civil Tecnologias Inteligentes

FCT NOVA, Caparica, 21-23 junho 2022

<https://sites.google.com/fct.unl.pt/teste2022>

SYMPOSIUM 2022



"Cutting-edge measurement science for the future" Joint IMEKO TC1-TC7-TC13-TC18

Porto, 31 agosto a 1 de setembro, seguido do workshop MATHMET, a 2 de setembro

<https://www2.isep.ipp.pt/imekotc7-mathmet-2022/>

CERTIFICAÇÃO DE PESSOAS

Reconhecimento de Competência



A constante evolução tecnológica, normativa e regulamentar exige às organizações um esforço permanente de atualização, por isso é indiscutível a importância da qualificação dos recursos humanos, pela sua repercussão no desempenho e qualidade dos serviços que estes prestam e consequente afirmação no mercado.

Garantir que essa qualificação é credível, é a principal vantagem da certificação da competência ou aptidão profissional dos recursos humanos por um organismo de certificação independente e imparcial, assegurando que os recursos humanos possuem as habilitações académicas, a formação complementar e a experiência profissional para o desempenho de atividades específicas. É esta a lógica da certificação de pessoas.

Há mais de 20 anos que a RELACRE possui na sua estrutura um Organismo de Certificação de Pessoas, acreditado pelo IPAC – Instituto Português de Acreditação, de acordo com a norma NP EN ISO/IEC 17024. Atualmente certifica a competência de 2 profissões:

- Técnicos de Colheita de Amostras de Água destinada ao Consumo Humano
- Técnicos de Ensaio Não Destrutivos

A certificação dos técnicos de colheita de amostras de água permite dar resposta a uma exigência da legislação nacional que regula a qualidade da água e assim garantir fiabilidade nos resultados das análises efetuadas pelos laboratórios acreditados.

Todas as pessoas certificadas são submetidas a um exame teórico e prático, onde é feita uma simulação de uma colheita de amostras de água para consumo humano. Desta forma, é garantida harmonização e confiança no processo, tendo em vista proteger a saúde humana dos efeitos nocivos resultantes da eventual contaminação da água e assegurar a disponibilização tendencialmente universal de água salubre, limpa e desejavelmente equilibrada na sua composição.

Os Ensaio Não Destrutivos (END) fornecem informação sobre o objeto ensaiado sem que este sofra qualquer deterioração. Portanto, os END são aplicáveis em qualquer fase do processo de produção, inclusivamente durante o tempo de vida útil do componente ou peça a ensaiar. São, também, utilizados em serviços de inspeção e controle das condições de funcionamento de exploração, medição de componentes, distâncias e para calibração de propriedades físicas, como a dureza e tensão interna. Podem-se adaptar aos processos de produção automática, bem como na inspeção de problemas em áreas localizadas.

A certificação dos técnicos END é feita de acordo com uma Norma harmonizada – EN ISO 9712 e a existência de acordos de reconhecimento mútuo permitem que a certificação seja válida e reconhecida em qualquer país do mundo.

A Diretiva 2014/68/UE, relativa à disponibilização de equipamentos sob pressão no mercado, também exige a qualificação do pessoal, que pode ser obtida por via da certificação.

A RELACRE certifica técnicos END no seguinte âmbito:

Métodos	Setores	Categorias
Radiografia Ultrassons Partículas Magnéticas Líquidos Penetrantes Inspeção Visual	Soldadura Materiais Metálicos Fabricação Metálica	Nível 1 Nível 2 Nível 3

A Conferência Europeia de Ensaio Não Destrutivos (ECNDT 2023) será um grande evento onde estarão em destaque as áreas de atuação dos END:

- Aeronáutica (estrutura, trens de aterragem, hélices, turbinas, etc.)
- Alimentar
- Arte e Património

- Automóvel (motores e peças de reposição, estrutura, carroçaria, elementos de direção e transmissão)
- Construção civil (estruturas, pontes, recipientes e tanques de pressão, cabos de elevadores, teleféricos)
- Metalurgia (inspeções em linha)
- Naval (submarinos, navios, plataformas offshore)
- Parques de diversões e lazer
- Parques industriais (nuclear, térmica, eólica, petroquímicas, refinarias, celulose e fábricas de papel, processamento de minerais, turbinas, caldeiras)
- Setor Ferroviário (trilhos e rodas)
- Soldadura
- Tubagens (oleodutos, gasodutos)



WWW.ECNDT2023.ORG

EF European Federation for
Non-Destructive Testing
NDT

ESEND
RELACRE



CONTACT INFORMATION

AIM GROUP INTERNATIONAL – LISBON OFFICE
EMAIL ecndt2023@aimgroup.eu
TEL +351 21 324 50 62



A Indústria Naval Portuguesa com projeção Mundial



Chegou a hora da faturação eletrônica obrigatória!



Da esquerda para a direita: Serafim Gomes, Diretor de Desenvolvimento; Anibal Leite, Diretor de Infraestrutura; Fernando Moreira, Administrador; Álvaro Matos, Diretor Geral; e Miguel Cruz, Diretor Comercial & Marketing

O Estado português tornou obrigatório, através do Decreto-Lei n.º 123/2018, que as faturas sejam emitidas por via eletrónica para a Administração Pública (AP), processo este, que veio acelerar a adoção da faturação eletrónica nos contratos públicos e o consequente arquivo eletrónico.

Para as empresas, significou a eliminação de custos com o papel, impressão, portes de correio, armazenamento, etc., o que promove uma atualização tecnológica amigável do ambiente e processos mais rápidos e eficientes.

Para a Administração Pública, significou a possibilidade de lançamento automático das faturas recebidas em formato XML (CIUS-PT). Evitando assim, consumir recursos humanos em tarefas rotineiras, acelerar processos e reduzir erros de contabilização. A AP portuguesa, ao exigir a fatura eletrónica aos fornecedores, está a ser um dinamizador de inovação e de desburocratização das empresas.

O Estado fez um excelente trabalho, através de uma coordenação exemplar de vários organismos (ESPAP, GNS, AMA, AT, etc.), onde ficou claro não só o formato de faturas eletrónicas admitido (XML/CIUS-PT), mas também os mecanismos de segurança exigidos para a garantia da autenticidade da origem e da integridade

do conteúdo. Um bom exemplo desse trabalho são as FAQs da ESPAP e a Comunicação 01/2021 da Entidade Supervisora nacional (GNS), de 12 de janeiro.

A faturação eletrónica apresenta diferentes regras aplicáveis a entidades públicas e privadas, isto porque a legislação estabelece que todas as faturas eletrónicas emitidas no âmbito da contratação pública (B2G) devem seguir em formato estruturado (XML/CIUS-PT), ao passo que na faturação entre privados (B2B) e para o consumidor final (B2C) podem ser adotados formatos não estruturados, como o PDF.

Em qualquer um dos casos, deve ser garantida a autenticidade e integridade da fatura, sendo este um requisito com origem na legislação fiscal comunitária (diretiva do IVA). Isto implica que, independentemente do formato em que se apresente, XML/CIUS-PT ou formato PDF, para que um documento possa ser considerado fatura eletrónica, o mesmo deve ser assinado digitalmente ou transmitido via EDI, de acordo com as regras impostas pelo Decreto-Lei n.º 28/2019.

A pandemia veio reforçar ainda mais a urgência da desmaterialização das faturas com segurança. Com o trabalho remoto, imprimir e enviar faturas pelo correio tornou-se muito complicado para

a generalidade das empresas. Enviar uma fatura num simples PDF sem mecanismos de segurança, que garantam a autenticidade da fatura, além de não cumprir com a legislação, também se tornou mais arriscado num período em que o cibercrime aumentou de forma significativa.

A faturação eletrónica visa a redução de custos e a simplificação para as PME. Esta redução de custos é imediata com a desmaterialização das faturas e arquivo eletrónico. A segurança das faturas através de assinaturas ou selos eletrónicos qualificados tem um custo muito reduzido ou mesmo gratuito se a empresa optar pelo cartão do cidadão ou CMD. Para empresários em nome individual (ENI), a DigitalSign lançou o e-Seal ENI a um custo muito reduzido.

As empresas podem enviar diretamente as suas faturas eletrónicas para os seus clientes, mas se optarem por usar plataforma de faturação eletrónica devem poder escolher a que querem usar.

A AP só terá de criar as condições para que a receção das faturas eletrónicas seja multicanal, garantir direito de opção e livre concorrência entre plataformas de faturação, reduzindo assim os custos associados.

Segurança da faturação eletrónica

Nos últimos tempos acentuou-se a tendência de crescimento do cibercrime, como os ataques de phishing com faturas eletrónicas. Muitas empresas portuguesas sofrem com estas práticas e procuram alertar os consumidores/clientes para os cuidados a ter nos próprios sites.

Com a legislação fiscal, especialmente o Decreto-Lei n.º 28/2019, o consumidor fica muito mais protegido, pois a fatura tem de estar obrigatoriamente assinada ou selada, com recurso a um certificado digital qualificado – como por exemplo da CMD –, ou com um selo eletrónico fornecido por entidades certificadoras credenciadas, que garantem a correta verificação da identidade dos emissores das faturas e o não repúdio desses documentos.

O consumidor pode usar ferramentas gratuitas, como por exemplo o Adobe Reader para documentos PDF, que de uma forma intuitiva, simples e bem visível, assinala qualquer adulteração que possa ter ocorrido na fatura. Da mesma forma, é possível verificar se a entidade que assinou/selou a fatura é na realidade o fornecedor dos bens ou serviços, mitigando-se tentativas de fraude em que um terceiro mal-intencionado altera os dados de pagamento de uma fatura tendo em vista o desvio do pagamento.

O ritmo de adoção da faturação eletrónica por grandes e pequenas empresas é surpreendente, antecipando mesmo os prazos legais.

ds invoice
by digitalsign

NEM TODAS AS FATURAS ELETRÓNICAS SÃO LEGAIS!

EVITE A FRAUDE

PORQUE DEVE ADERIR?

Obrigatória na Administração Pública.
Processo simples e direto. Fácil de usar.
Conveniente. Economizando tempo.
Elimina o uso de papel e reduz gastos.
Maior proteção e segurança.

Confirmando que não se trata somente de uma obrigatoriedade legal, mas de algo que as empresas e a AP entendem como necessário. A obrigatoriedade do uso de mecanismos de segurança, como a assinatura eletrónica qualificada ou o selo eletrónico, foi também muito bem aceite, pois existe já uma consciência da necessidade de desmaterializar, de forma segura, documentos críticos como as faturas para evitar o cibercrime.

A DigitalSign

A DigitalSign é um prestador qualificado de serviços de confiança a nível europeu, ao abrigo do Regulamento (UE) N.º 910/2014 e do Decreto-Lei n.º 12/2021 de 9 de fevereiro. Atua na Europa e no Brasil como autoridade certificadora de primeiro nível, com mais de 170 funcionários e gere quatro data centers de alta segurança e disponibilidade.

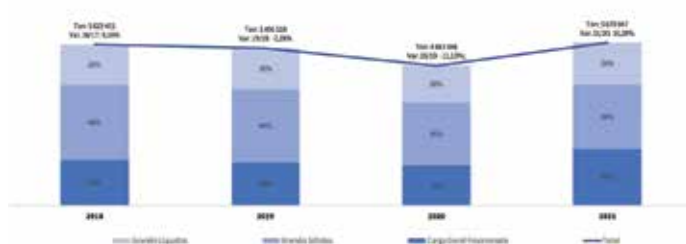
Entre os principais serviços encontra-se a emissão de certificados para assinaturas e selos eletrónicos qualificados e avançados, plataformas de assinaturas de documentos com gestão do ciclo de vida dos documentos, sistemas de faturação eletrónica, etc.

É assim o elo de segurança necessário para a desmaterialização das faturas e outros documentos fiscalmente relevantes, com a missão de facilitar uma massificação da faturação eletrónica de forma simples e a baixo custo. Para o efeito, colabora com todas as entidades públicas e privadas para este desiderato e conta com mais de 100 parcerias com as principais software houses portuguesas e plataformas de faturação eletrónica, que atuam como parceiros integradores e distribuidores. ||

Porto de Aveiro lidera na carga geral fracionada em 2021

Em 2021, o Porto de Aveiro atingiu o melhor ano de sempre com a marca de 5,7 milhões de toneladas movimentadas. Com este registo, o Porto de Aveiro alcança a liderança nacional na movimentação de Carga Geral Fracionada com cerca de 2 milhões de toneladas. O crescimento dos produtos florestais (+176%), produtos metalúrgicos (+23%) e produtos químicos (+15%) em muito contribuíram para este recorde. No final de 2021, atracou o primeiro navio no recém-construído cais privativo da CS Wind ASM, localizado na ZALI do Porto de Aveiro, o único cais privativo dedicado a cargas offshore em Portugal. Foi assim concretizado mais um passo para a afirmação do Porto de Aveiro, enquanto Hub estratégico para a indústria offshore.

A entrada de navios maiores dimensões permitiu também a diversificação do *foreland* (países de origem/destino) do Porto de Aveiro. Em 2021 reforçou as relações comerciais com a América do Sul (Brasil), América do Norte (EUA) e mercados a Oriente, nomeadamente o Japão.



Descarbonização é estratégica

2050 é o ano definido pelo Pacto Ecológico Europeu – Green Deal – para alcançar a neutralidade carbónica. O Porto de Aveiro, enquanto porto de média dimensão, já iniciou o seu plano de ação para a transição energética, tendo estabelecido como metas a redução dos gases de efeito de estufa (GEE) em 55% até 2030, em 75% até 2040 e em 100% até 2050.

A concretização destas metas traduz-se na realização de um investimento global de 27,7 Milhões de euros destinados a promover a transição energética e a desenvolver e concretizar o Porto de Aveiro enquanto **“Green and Smart Port”**. A abordagem estratégica passa pela criação de sinergias dentro do ecossistema da comunidade portuária de Aveiro, em que todos os parceiros estão envolvidos. Um ecossistema de inovação aberta para a descarbonização de toda a zona portuária.

Em 2021, a primeira ação, no âmbito da estratégia de transição energética, contou com uma parceria com a PRIO Energy (fábrica localizada no Porto de Aveiro) e a Aveiport (empresa do Grupo ETE que opera em Aveiro) e contemplou um projeto piloto de descarbonização dos equipamentos portuários de movimentação de carga através da testagem no uso de biocombustíveis, enquanto solu-

ção alternativa mais sustentável. **Os primeiros resultados foram um sucesso:** este piloto permitiu a poupança na emissão de 10,8 toneladas de CO₂, pelo que o objetivo é agora alargar a utilização do Ecodiesel, a todos os equipamentos utilizados dentro da área portuária, incluindo embarcações do serviço de pilotagem e rebocues que servem o porto.

Outra ação que está em curso, traduz-se na produção e armazenamento de energias renováveis no território do Porto de Aveiro através de uma micro-rede da comunidade portuária. Esta ação visa a autossuficiência do Porto de Aveiro através de energias renováveis, numa primeira fase, através da utilização da energia eólica e solar e numa segunda fase, está também contemplado o estudo de soluções como o hidrogénio e a energia das marés.

O primeiro investimento será a implementação de um projeto de infraestruturação em alta e média tensão que permitirá o desenvolvimento dos novos serviços elétricos portuários. Este investimento contempla a instalação de uma rede de alta tensão, uma subestação elétrica, bem como equipamento para armazenamento de energia e uma rede de média tensão. Estes equipamentos serão suportados numa ferramenta digital da micro-rede gerida pelo Porto de Aveiro.

A concretização destes investimentos permitirá a prestação de serviços de fornecimento de energia elétrica aos navios que atracam em porto (Onshore Power), bem como às instalações e equipamentos portuários e veículos pesados.

Tecnologia, conectividade e eficiência

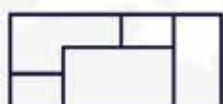
O roteiro para a digitalização inclui um programa para capacitação física do Porto de Aveiro (do lado terra e lado mar) para a total conectividade digital dos terminais portuários e para a utilização e fornecimento de energias limpas em todas as suas atividades.

A digitalização nas suas múltiplas vertentes: ambiente, energia, mobilidade e a logística – é por isso a grande aposta do Porto de Aveiro. Nesse sentido, o Porto de Aveiro celebrou dois memorandos de entendimento tendo em vista a transição digital e energética com diversos players do setor para implementação de novas tecnologias. Os investimentos em infraestruturas base, como a rede LoRoWan, Microwave, 5G e wireless e sistemas de segurança digitais traduzem um investimento global de cerca de 5,5 milhões de euros, estando alguns destes projetos em curso. Estes projetos visam a transição efetiva para um Porto Inteligente. Mais automatismo das operações, rotatividade e rapidez na movimentação das cargas constituirão fatores chave de atratividade do porto e de competitividade das indústrias exportadoras da região centros. Estes projetos tecnológicos incluem a sensorização, a internet das coisas (IoT) e machine learning, tendo em vista a gestão de informação em tempo real para uma tomada de decisão eficiente e eficaz. ■

Fazemos a diferença, valorizamos o seu negócio.



› PORTO
DESCONGESTIONADO



› DISPONIBILIDADE
DE ESPAÇO



› SERVIÇO MULTIMODAL
PORTA-A-PORTA



**Porto
de Aveiro**



www.portodeaveiro.pt

in 

Localização e vantagens competitivas



É sabido que os portos nacionais têm um papel fundamental no desenvolvimento económico e na competitividade do País, assumindo-se não só como pilar fundamental nas exportações e importações, mas também como elo crucial na cadeia logística e de transportes. Sendo o transporte marítimo responsável por cerca 90% das mercadorias movimentada a nível mundial, o seu custo é um dos fatores determinantes na composição do preço final dos produtos quer para consumo final quer para consumos intermédios.

Compreende-se assim a relevância e o peso económico que os portos representam, sendo fundamental desenvolver e modernizar as infraestruturas portuárias, dispor de plataformas logísticas competitivas e apostar na digitalização e descarbonização, como forma de reduzir o peso do transporte marítimo na formação do preço final dos bens consumíveis.

O Porto de Lisboa sempre se assumiu como uma infraestrutura vital para a Economia nacional, tendo como principais vantagens competitivas a sua proximidade ao maior centro de consumo do País, uma localização privilegiada, uma oferta multidisciplinar e ainda excelentes condições naturais.

No seu hinterland estão sedeadas mais de 40% das empresas instaladas no País, que geram 43% do total de emprego e 50% da riqueza produzida a nível nacional, abrangendo 30% do território português e constituindo uma das maiores zonas de consumo da Península Ibérica, com mais de quatro milhões de habitantes.

Para grande parte do tecido económico nacional, o Porto de Lisboa é determinante graças à oferta multidisciplinar ao longo das suas duas margens, com 14 terminais portuários capacitados para movimentar todos os tipos de mercadorias, dois terminais de passageiros, além de diversas marinas e estaleiros de reparação naval, gerando uma oferta logística diferenciada que o afirmam como um porto bastante dinâmico e com uma abrangente oferta de serviços.

A movimentação de cargas assegurada pelos diferentes concessionários que operam no Porto de Lisboa caracteriza-se por uma constante procura por maiores níveis de eficiência e pela pressão para a redução dos custos de operação, sabendo que estes são determinantes para os donos da carga quando decidem o destino marítimo dos seus bens.

O Porto de Lisboa procura assim oferecer mais-valias não só decor-

rentes da sua localização privilegiada, no centro da zona de maior consumo nacional, mas focada num contínuo ganho de eficiência e redução de custos, garantindo a prestação de um serviço público de movimentação de cargas regular com o qual os armadores e agentes podem sempre contar, cientes de que a manutenção e a conquista de novas cargas resultam, necessariamente, de uma operação cada vez mais competitiva e fiável.

O Porto de Lisboa oferece uma completa rede de ligações com os principais portos do mundo, através de variadas linhas de navegação regulares, onde estão representados os principais armadores internacionais. Os segmentos mais movimentados no Porto de Lisboa são a Carga Contentorizada e os Granéis Sólidos, sendo a Carga Contentorizada para exportação, maioritariamente, para abastecimento das Regiões Autónomas, dos PALOP's, e norte da Europa e de importação para fornecimento de bens de consumo à vasta zona logística do seu "hinterland". Por sua vez os Granéis Sólidos são uma carga de importação com especial destaque para o milho, trigo e soja, determinantes para a indústria de transformação agroalimentar do país e cujo comércio internacional tem assumido extrema relevância face à situação da guerra gerada com a invasão da Ucrânia pela Rússia.

A APL e os seus operadores têm vindo ao longo dos anos a promover melhorias constantes na eficiência dos seus terminais, através da modernização de equipamentos, software de gestão e acessibilidades, mas também com o desenvolvimento do projeto de Operacionalização da Navegabilidade no Estuário do Tejo. Este é um pilar fundamental para o desenvolvimento da multimodalidade do Porto de Lisboa, assegurando ligações alternativas ao seu hinterland e à Rede do Corredor Atlântico, enquanto porto da rede CORE da Rede Transeuropeia de Transportes, em paralelo com a implementação de soluções de abastecimento de energia elétrica Shore-to-Ship a implementar nos Terminais de Mercadorias da Zona Oriental e no Terminal de Cruzeiros do Porto de Lisboa.

Com esta certeza e o foco na excelência, o Porto de Lisboa prepara-se para enfrentar desafios futuros, que serão determinantes num contexto internacional cada vez mais competitivo e global, em particular no que diz respeito à sustentabilidade ambiental, descarbonização e à crescente digitalização e inovação no setor. ■

Porto de Lisboa

Cluster de Negócios da Europa para o mundo



O Porto de Lisboa está inserido no maior centro de consumo e principal região económica de Portugal, com um hinterland que se estende até Espanha. É um porto abrigado e multifuncional, dotado de 18 terminais portuários, que servem todos os segmentos de negócio, carga e cruzeiros, oferecendo uma ampla rede de ligações marítimas aos principais portos do mundo. O desenvolvimento dos sistemas de informação e de segurança e a articulação com as plataformas logísticas e terminais intermodais da sua área de influência, permitem alicerçar o Porto de Lisboa como um importante cluster de negócios internacional.

www.portodelisboa.pt



Porto de Lisboa
Atlantic meeting point

»»» COM DESEMPENHO MUITO POSITIVO EM 2021

Porto de Setúbal aposta na sustentabilidade



O Porto de Setúbal teve em 2021 um desempenho muito positivo, com mais de 6,5 milhões de toneladas movimentadas, um crescimento de 4,7%, em relação a 2020. Este resultado evidencia a resiliência da Comunidade Portuária de Setúbal que está a superar com sucesso os constrangimentos resultantes da pandemia.

O volume de carga movimentada confirma a vocação exportadora do porto, que atingiu 54% do volume total movimentado. Destaca-se a carga ro-ro, onde a exportação representou cerca de 71%, aproximadamente 188 mil viaturas, o que significou um aumento de 18% em relação ao número de viaturas exportadas no mesmo período do ano anterior. Já no segmento dos contentores, o volume de exportação atingiu os 52% equivalendo a cerca de 89 mil TEU.

Localizado numa zona fortemente industrializada, com as suas zonas de expansão e acessos rodo-ferroviários fora do perímetro da cidade, o Porto de Setúbal apresenta um potencial de crescimento ímpar entre os portos nacionais. Também a região de Setúbal beneficia de condições excecionais para atrair novas indústrias, baseadas na inovação e em novas tecnologias, que podem beneficiar dos centros logísticos existentes, do espaço infraestruturado disponível, da proximidade de outras unidades e do acesso a um porto moderno e sustentável.

O esforço de desenvolvimento do Porto de Setúbal está indubitavelmente associado aos esforços conjugados da sua Comunidade Portuária, na qual a APSS (Administração dos Portos De Setúbal e Sesimbra) se insere e trabalha para abraçar um futuro com vista à promoção do porto e da região, reforçando o importante papel que detém no desenvolvimento da atividade económica e social da região e do país, constituindo-se como um porto chave no apoio à eficiência da indústria local.

Tendo em vista este objetivo, inserido na sua estratégia de sustentabilidade, a APSS está fortemente comprometida e empenhada



no desenvolvimento de infraestruturas resilientes que promovam o combate às alterações climáticas e antecipem a evolução do transporte marítimo e da logística associada, acompanhando os novos desenvolvimentos do *shipping* a nível global, em harmonia com a cidade e valorizando o património, a natureza e os ecossistemas circundantes.

Para tal, a APSS está desenvolver projetos que visam reduzir os impactes ambientais da atividade do porto, na qualidade do ar, da água e do ruído, promover a Inovação e a digitalização logística e a promoção do diálogo porto-cidade, de que se destacam a melhoria da acessibilidade ferroviária em tração elétrica; o fornecimento de green services, como o Onshore Power Supply e o abastecimento de navios a gás natural contribuindo para a transição energética dos navios *green shipping*; bem como, adotar medidas de diferenciação positiva aos navios *green shipping*. ||

Uma aposta na Intermodalidade e na Logística



O Porto de Setúbal tem uma localização privilegiada com excelentes acessos marítimos e boas ligações rodo-ferroviárias ao seu hinterland. Integra uma das mais importantes zonas industriais e logísticas do país e oferece ligações diretas à Rede Ferroviária Nacional e à Rede Rodoviária Principal, inserindo-se na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) o que o torna **um dos portos mais competitivos da Costa Atlântica da Europa**.

Dispõe de terminais portuários especializados em todos os tipos de carga, com grande capacidade disponível, localizados fora dos limites da cidade, com ligações diretas e sem constrangimento de tráfego. É líder nacional no segmento Roll-On Roll-off na movimentação de veículos novos com **linhas regulares que servem os mais diversos portos da Europa, Mediterrâneo e Extremo Oriente**.

É um **porto chave no apoio à eficiência da indústria na região** onde, se localizam as principais indústrias exportadoras do país, bem como **no abastecimento de bens de consumo ao seu hinterland**, o qual integra a região da Grande Lisboa.

Sines e Huelva estreitam relações



O Porto de Sines recebeu uma delegação do Porto de Huelva, liderada pela sua Presidente, Pilar Miranda, acompanhada por técnicos e representantes de diferentes empresas da comunidade portuária, da Associação para a Promoção Comercial do Porto de Huelva (HuelvaPort), da Câmara de Comércio de Huelva, da Associação das Indústrias Químicas, Básicas e Energéticas (AIQI) e das Indústrias de Base e Energia (AIQBE).

A comitiva foi recebida pelo Presidente da Administração dos Portos de Sines e Algarve (APS), José Luís Cacho, e pelo CEO da AICEP Global Parques, Filipe Costa, que apresentaram os principais projetos em desenvolvimento no porto e na ZILS (Zona Industrial e Logística de Sines). A Presidente do Porto de Huelva declarou que esta visita

teve como principal objetivo o esclarecimento “sobre os projetos que estão a ser realizados por este importante porto”, bem como “para devolver a visita” institucional realizada pelo Presidente do Porto de Sines ao Porto de Huelva em junho de 2021.

Ao longo da reunião, a comitiva espanhola teve oportunidade de realçar a importância da criação de sinergias entre Sines e Huelva, “uma vez que o futuro do transporte intermodal e da logística internacional requer canais de trabalho conjuntos que o favoreçam”, afirmação de Daniel Toscano, Presidente da Câmara de Comércio de Huelva. Também o Presidente da HuelvaPort, Antonio Ponce, realçou a importância de ações conjuntas entre Portos e empresas da comunidade portuária, que terão impacto na criação de novos projetos em benefício de toda a comunidade portuária.

No âmbito de anteriores parcerias, de destacar o programa Focomar, iniciativa financiada pelos fundos comunitários INTERREG V-A Espanha-Portugal, que tem sido essencial para promover o Porto de Sines como porta de entrada e saída de mercadorias por mar, bem como o potenciar da competitividade do tecido empresarial transfronteiriço.

Esta visita deve ser entendida como reforço da cooperação entre a Andaluzia, Extremadura, Alentejo e Algarve, tendo em vista o desenvolvimento de projetos comuns que potenciem a economia destas regiões. ||

Sew-Eurodrive otimiza Online Support

A expansão dos serviços digitais está alinhada com a estratégia de digitalização adotada pela Sew-Eurodrive.

Para uma rápida identificação dos equipamentos instalados foi criado o código QR na etiqueta do produto ou na chapa de características dos equipamentos. Este código na etiqueta do produto possibilita o acesso rápido aos “Serviços Digitais” no Online Support.



Pode ser digitalizado com qualquer dispositivo móvel, utilizando a função de digitalização standard ou, em alternativa, a função de digitalização nas aplicações SEW.

No código QR é codificado um URL que inclui um número de série. Assim, ao utilizar a função de digitalização standard, o utilizador será conduzido para o Online Support da SEW-EURODRIVE.

A solução Online Support dá acesso a todos os serviços online da Sew-Eurodrive Portugal e encontra-se dividida nas seções “Engenharia & Seleção”, “Consulta & Encomenda”, “Entrega & Fluxo de Material” e “Colocação em Funcionamento & Manutenção”, o que permite acesso direto à função pretendida ou área de interesse. Pode navegar-se livremente no Online Support sem ter que fazer login, o qual apenas é necessário para aceder a funções que estejam sinalizadas com cadeado e que necessitam dos dados do cliente. Após login, tem-se acesso a outras funções e podem personalizar-se configurações como formatos de CAD, idioma para documentação ou configurações de pesquisa. ||

Hidrogénio para transporte marítimo

A DGRM – Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos visitou os projetos de Hidrogénio em curso no departamento de Química no IST-Instituto Superior Técnico e na empresa HyChem, ambos em parceria com a empresa Tecnoveritas.



Em causa está a realização de um ensaio real de todo o ciclo do Hidrogénio como futuro combustível para o Transporte Marítimo, desde a sua produção por eletrólise, armazenamento e transporte com tecnologia LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carrier) e injeção num motor marítimo.

Da experiência deverá resultar uma solução testada para aplicação em Portugal em novas construções de navios, ou mesmo evoluções de navios em serviço, permitindo soluções de propulsão “dual fuel” ou apenas de Hidrogénio.

A HyChem produz, nas suas unidades de peróxidos, Hidrogénio em grande quantidade, permitindo a realização de um ensaio real de injeção deste combustível numa máquina marítima adaptada, que funcionará durante muitas horas. Esta empresa química tem uma grande experiência na produção e utilização do Hidrogénio, tendo sido possível verificar in situ uma Caldeira de Utilidades a “queimar” este combustível com zero emissões de CO2. ||

Faturação eletrónica obrigatória!



As principais vantagens da Faturação Eletrónica.



REDUÇÃO DE CUSTOS

Sem o uso de papel, é uma solução económica, rápida e ambiental.



AUTENTICIDADE

Garante a identidade da entidade emitente da fatura eletrónica.



INTEGRIDADE

Permite detetar qualquer alteração ao conteúdo da fatura eletrónica.



SEGURANÇA

Garante a existência de mecanismos seguros no processo de criação de faturas eletrónicas.

O que é?

Na prática, uma fatura eletrónica é um documento idêntico à tradicional fatura em papel, que mantém um valor legal idêntico, porém, todo o seu ciclo de vida é digital: a emissão, envio, receção e arquivo das faturas decorre unicamente por via eletrónica.

Deve ser garantida a autenticidade da origem e a integridade do conteúdo da fatura, através da utilização da aposição de um Selo Eletrónico Qualificado, no caso de pessoas coletivas, e de uma Assinatura Eletrónica Qualificada, no caso de pessoas singulares.



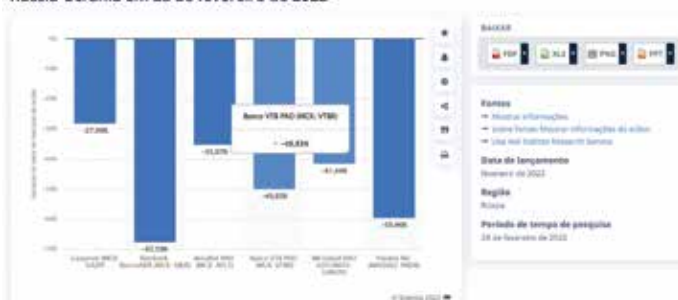
Os efeitos da guerra na logística e comércio Internacional

ANTÓNIO PINTO RIBEIRO PAG DA JOMATIR LOGISTICS



A invasão da Ucrânia pela Rússia está a provocar um autêntico tsunami à escala global, a todos os níveis. Quer-nos parecer que o mundo, mesmo depois de alcançada a paz, não voltará a ser o mesmo. Pelo que vamos sabendo, a “economia” reagiu de imediato e colocou as grandes empresas e bancos russos à beira da falência e os dez russos mais ricos com perdas financeiras gigantescas (só perde quem tem!) Vejam-se os gráficos seguintes:

Preço de mercado das principais empresas russas em bolsas mundiais durante a guerra Rússia-Ucrânia em 28 de fevereiro de 2022



Economia & Política - Economia

Perdas financeiras dos 10 russos mais ricos como resultado da guerra com a Ucrânia a partir de março de 2022 (em bilhões de dólares)



E ao mesmo tempo provocou um aumento imediato dos preços dos combustíveis para valores que pouco têm a ver com economia: isto quando nos chegam dados animadores [gráfico infra] sobre o comércio internacional.



Feita esta introdução, face à conjuntura atual, fomos recolher dados macroeconómicos de um pequeno grupo de países que direta ou indiretamente têm que ver com esta guerra e outros que nos servem de “media” ou de resposta a perguntas que se colocam à maioria de nós, como por exemplo:

Tem a Rússia poder económico para se meter numa “aventura” desta grandeza?

O que é a Ucrânia do ponto de vista económico (porque muita alma já vimos que tem) para enfrentar um gigante militar como a Rússia?

O que representam estes dois países no comércio bilateral com Portugal?

Países	Área Km²	População (10³)	PIB (preços cor) 10⁶	PIB p.cap	EXP bens (10⁶)	IMP bens (10⁶)	EXP serv.(10⁶)	IMP serv.(10⁶)
Estados Unidos	9 156 640	333 968	21 039 984	63 000	1 431 610	2 407 527	705 463	460 301
China	9 388 210	1 439 324	14 736 249	10 238	2 590 221	2 057 317	280 629	381 088
Japão	364 560	126 476	4 985 758	39 420	641 319	635 460	160 287	184 531
Alemanha	349 360	83 784	3 790 306	45 238	1 380 647	1 170 441	310 661	308 800
Rússia	16 376 870	145 934	1 484 817	10 175	332 227	240 380	47 453	64 634
Portugal	91 606	10 196	230 927	22 647	61 531	77 600	25 570	15 744
Ucrânia	579 290	43 734	152 082	3 477	49 220	53 929	15 509	11 074

Dados de 2020. Fonte UNCTAD. US\$ preços correntes

“Descascando” estes valores em relação à Rússia verificamos que é o 16º exportador mundial; o terceiro na exportação de produtos petrolíferos e igualmente terceiro na exportação de cereais. E tem como destinatários relevantes das suas exportações.

País importador	US\$ p. cor. (10³)	% do total
China	49 146 337	0,15
Países Baixos	24 819 407	0,07
Reino Unido	23 158 449	0,07
Alemanha	18 618 931	0,06
Bielorrússia	15 979 802	0,05
Turquia	15 929 123	0,05
Cazaquistão	14 051 466	0,04
República da Coreia	12 468 101	0,04

De notar que os USA são o terceiro país que mais vende para a Rússia, precedido da China e Alemanha.

QUANTO À UCRÂNIA

Já vimos que geograficamente é um grande país, com uma economia muito débil e, ainda que muito aberta ao exterior, concentra em sete produtos, três dos quais agrícolas, 68% das suas exportações.

Produtos	US\$ (10³)	% do Total
Cereais	9 417 292	0,19
Ferro e aço	7 690 483	0,16
Gorduras e óleos animais ou vegetais	5 759 568	0,12
Minerais escórias e cinzas...	4 420 742	0,09
Máquinas e aparelhos elétricos	2 556 548	0,05
Máquinas e aparelhos mecânicos	1 937 665	0,04
Sementes de oleaginosas	1 831 450	0,04

Fonte: OMC – US\$ p. correntes 2020

No quadro seguinte pode ver-se que o comércio bilateral com a Rússia e Ucrânia é relativamente reduzido sendo que na hipótese teórica de dificuldades e/ou impossibilidade de acesso a esses mercados, ainda que com algumas dificuldades, as empresas portuguesas saberão encontrar outros, que os possam substituir.

Comércio externo PT	US\$ p. correntes (10³) ano 2020	%
IMP PT Mundo	77 882 921	
IMP PT da Rússia	586 133	0,75%
IMP PT da Ucrânia	235 325	0,30%
EXP PT Mundo	61 491 411	
EXP PT para Rússia	202 882	0,33%
EXP PT para a Ucrânia	35 166	0,06%

E aqui, como bem sabem as empresas deste país, terão o apoio dos organismos públicos quer nacionais quer comunitários, e toda uma cadeia logística altamente especializada, da qual destacamos, porque bem a conhecemos, a Jomatir Logistics que, não obstante ser uma PME, em 2021 foi responsável pela chegada a 78 países de mercadorias exportadas pelos seus clientes.

Para aquelas empresas menos avisadas de todo um conjunto de ferramentas que estão disponíveis nos organismos internacionais e também nacionais que as possam ajudar, destacamos os respetivos sites, que nos têm sido da maior utilidade.

Comissão Europeia

<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/>

Organização Mundial de Comércio

OMC <https://www.trademap.org/Index.aspx>

ONU - UNCTAD

<https://unctad.org/statistics>

Instituto Nacional de Estatística

<https://www.ine.pt/>

AT

<https://aduaneiro.portaldasfinancas.gov.pt/jsp/main.jsp>

EM TERMOS DE CONCLUSÃO

A paz e as parcerias que se foram estabelecendo ao longo de mais de 70 anos permitiram que estejam hoje em vigor 354 acordos de comércio regional, com as vantagens que se lhe conhecem, porque são catalisadores positivos do crescimento da riqueza das nações, e por consequência, como bem nos diz a UNCTAD, da melhoria de vida dos povos.

Quando o mundo estava unido na guerra contra o vírus COVID 19, que ainda não vencemos, causador de milhões de mortos e fortes danos na economia mundial e a ciência trouxe esperança de uma vida melhor, eis que “gente” sem réstia de humanidade decide uma guerra absurda e injusta contra um povo que sabemos pacífico e vizinho, com um objetivo de simples domínio... A justiça poderá demorar, mas chegará. O mundo voltará a ser um lugar de gente boa, pena é que tenhamos que assistir diariamente a uma barbárie que já pensávamos impossível. **II**

Ferrovias Soluções Multimodais

Ligações diárias de comboios de contentores do Porto Seco do Entroncamento ao Porto Marítimo de Leixões.

✓ **Exportação e Importação**
Export / Import

✓ **Carga Marítima, Aérea e Terrestre**

Sea Freight, Air Freight and Road Transport

✓ **Grupagens**

LCL - less-than-container load

✓ **Transporte Multimodal**
Multimodal Transport

✓ **Despachos Aduaneiros**
Customs Clearance

✓ **Seguros de Mercadorias**
Transport Insurance

✓ **Consultoria Aduaneira e Fiscal**
Customs and Excise Consulting



proud member of
MOTION
LOGISTICS
NETWORK

Sede | Headquarters

Av. Dr. Antunes Guimarães, 505 – 3.º Esq.
4450-621 Leça da Palmeira – PORTUGAL – Tel. +351 228 349 750

Delegação | Delegation

Zona Industrial Riachos, Salas 8 e 9
2350-376 Torres Novas – PORTUGAL – Tel. +351 249 248 563

Delegação | Delegation

Porto Comercial de Viana do Castelo, Avenida do Cabedelo – Darque
4935-160 Viana do Castelo – PORTUGAL – Tel. +351 258 247 718

Website: www.jomatir.pt | E-mail: jomatir@jomatir.pt