

revista

Nº 394 | jan/fev/mar 2020 | Ano XL

antram

Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | www.antram.pt



Trimestral - Distribuição gratuita aos associados - Preço 2,99 euros

Direção da ANTRAM tomou posse



A ANTRAM perto de si!

DIREÇÃO REGIONAL DO NORTE

Rua António Nicolau D'Almeida, n.º 45
Escritório 3.9, 4150-303 Porto
Tel: +351 226 079 120 | Fax: +351 226 096 180
Email: regiao.norte@antram.pt



DIREÇÃO REGIONAL DO CENTRO

Estrada Nacional 1, Lote 1 - 2º Esq.
Sala A, Pedrulha, Apartado 8009
3021-901 Coimbra
Tel: +351 239 497 940
Fax: +351 239 497 948
Email: regiao.centro@antram.pt



SERVIÇOS CENTRAIS

Rua do Conselheiro Lopo Vaz, Lote AB,
Escritório A, Edifício Varandas do Rio,
1800-142 Lisboa
Tel: +351 218 544 100 | Fax: +351 218 544 180
Email: sede@antram.pt | www.antram.pt



NOVA MORADA

DIREÇÃO REGIONAL DE LISBOA

Rua do Conselheiro Lopo Vaz, Lote AB,
1800-142 Lisboa
Tel: +351 218 610 370 | Fax: +351 218 686 428
Email: regiao.lisboa@antram.pt



DIREÇÃO REGIONAL DO SUL

MARÉ - Mercado Abastecedor da Região de Évora
Escritório EB01 - EB03, 7005-873 Évora
Tel: +351 266 739 500 | Fax: +351 266 739 509
Email: regiao.sul@antram.pt

DIREÇÃO REGIONAL DO SUL

DELEGAÇÃO DE FARO

Rua Cidade de Bolama, Lote A, Loja C,
8005-270 Faro
Tel: +351 289 820 848 | Fax: +351 289 820 873



editorial pág. 2

destaque

Órgãos Sociais Nacionais da ANTRAM foram empossados pág. 4



opinião

O acordo Quadro - Regime de cargas e descargas pág. 6

DAC 6 – Da teoria à prática em 4 meses pág. 10

associativismo

Agenda pág. 11

Gasóleo Profissional - Montante reembolsável para 2020 pág. 12



Diplomas de Honra

IRU premeia motoristas portugueses pág. 14

solução formação ANTRAM

A Norma NP ISO 39001:2017

Boas práticas na prevenção da sinistralidade rodoviária pág. 16



segurança rodoviária

O COVID-19 e a Segurança Rodoviária pág. 18

opinião

Campanha europeia sobre os benefícios do trabalho declarado pág. 20

comerciais

pág. 28



espaço IPTrans

pág. 36



Revista ANTRAM n.º - 394

Diretor: Pedro Polónio • **Subdiretor:** Fernando Valasco • **Coordenador:** José Bourbon • **Colaboradores neste número:** Ana Souta, Bárbara Lusa Magalhães, Frederico Mendes (FM&A), Graça Santos, José Encarnação, Mariana Bispo (IPTrans), Manuel Maduro Roxo (ACT), Mónica Silva, Patrícia Correia, Pedro Guenreiro Silva (ANSR), Susana Mariano, PwC • **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt • **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias • **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T - internet: www.antram.pt - email:sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 • **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regioao.norte@antram.pt • **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2º Esq. - Sala A - Pedrulla 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regioao.centro@antram.pt • **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regioao.lisboa@antram.pt • **Direção Regional do Sul:** MARE – Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 – EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 • E-mail: neuza.santos@antram.pt • **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 • E-mail: luiza.goncalves@antram.pt • **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt • **Periodicidade Trimestral** • **Tiragem: 4000 ex.** • **Distribuição gratuita aos Associados** • **Número avulso: 2,50 Euros** • **Assinatura Anual: 10,00 Euros (mais partes de envio)** • **Reg. ERC n.º 106 187**
Estatuto editorial na página de internet: www.antram.pt



edito



Pedro Polónio
Presidente da Direção Nacional

Caro associado,

É uma honra assinar o editorial da Revista ANTRAM na qualidade de Presidente da Direção.

Como fiz questão de referir na tomada de posse, ocupo este cargo da mesma forma que, ao longo dos últimos seis anos, ocupei o cargo de Vice-Presidente da Direção.

Foi com o Gustavo Paulo Duarte que trabalhei, sem esquecer, naturalmente, todos os outros colegas de Direção, e será com ele e demais colegas, em equipa, que nos prontificamos a trabalhar.

É a certeza de lutarmos pelo setor que vos quero deixar. É certo que serão muitas as situações em que os associados vão achar o trabalho da direção insuficiente. Sabemos e entendemos que assim seja, até porque e desde logo, o trabalho de uma Direção é muitas vezes feito sem grande exposição pública o que, muitas vezes, o torna impercetível.

No entanto, se na vossa análise tiverem por assente a premissa de que estamos a trabalhar em prol do setor e não em prol de um ou outro interesse em concreto, se na vossa análise tiverem em consideração que a ANTRAM é hoje uma associação estimada e considerada pelo Governo português, que é hoje uma associação que mantém laços cooperantes com sindicatos, com quem trabalha em prol de um mercado melhor, que é uma associação que se faz ouvir nas ins-

riial

tâncias Europeias onde tem plantado, ao longo dos últimos anos, ideias sobre o futuro do transporte rodoviário de mercadorias, que em breve irão ser acolhidas, mais facilmente conseguirão perceber que, de facto, fazemos tudo o que podemos pelo setor.

No momento em que escrevo este editorial, grassa entre nós um problema de dimensão nunca vista, em que um vírus está a matar pessoas e a paralisar toda a economia.

As frotas das nossas associadas estão a parar de uma forma abrupta e imensamente rápida.

Não poderia haver momento mais difícil do que o atual e, como tal, não temos dúvidas de que todos iremos sofrer muito.

A Direção está em contacto próximo com o Governo ao qual, constantemente, faz solicitações para o setor. Não deixamos de perceber que existem outros setores mais prioritários, desde logo a saúde, mas, com respeito pela ordem natural de prioridades, tudo iremos fazer para que o nosso setor receba as ajudas que merece.

Já está publicado o principal diploma de ajuda às empre-

sas e ao emprego. O também chamado lay-off simplificado, sofreu adaptações e melhorias ao longo dos últimos dias e, na base das mesmas, estiveram contributos de várias associações, entre elas a ANTRAM que, semanalmente, conjuntamente com diversos outros setores de atividade, se tem reunido com o Governo.

Peço aos associados que estejam muito atentos a toda a sucessão de diplomas que saem diariamente. Acompanhem tudo no Site da ANTRAM onde estamos a compilar toda a informação por áreas e disponham dos nossos serviços.

Acredito que vamos ultrapassar esta fase negra, mas não nos deixemos levar por facilitismos. As empresas devem-se preparar para meses de luta e não semanas. A realidade da China mostra-nos que a retoma é lenta e muito gradual.

Entretanto e porque não nos podemos concentrar apenas nos problemas, peço que disfrutem da Revista ANTRAM (que por razões óbvias será apenas digital), onde não se irá falar de vírus, de crise, perda ou desemprego. Vamos falar de mercado, associativismo, novos camiões, motores, fornecedores, consultoria, etc. Em suma, vamos falar do que nos move.

Fique bem!

No dia 1 de fevereiro

Órgãos Sociais Nacionais da ANTRAM foram empossados

No dia 1 de fevereiro, o Hotel VIP Executive Art's, em Lisboa, foi palco da tomada de posse dos novos Órgãos Sociais Nacionais, eleitos no passado dia 19 de dezembro de 2019. A cerimónia foi presidida pelo Presidente da Mesa da Assembleia Geral, Fernando Domingos Moreira Torres.

Num discurso emotivo, que assinalou a sua despedida enquanto Órgão Social da ANTRAM, Fernando Torres referiu serem vários os momentos que guarda na sua memória – uns bons outros mais conturbados. Porém assinalou que não seria justo se não referisse as enormes contrariedades que tiveram de ser ultrapassadas, mas que permitiram reorganizar a ANTRAM naquilo que ela hoje aporta para a prossecução da sua missão. Fernando Torres deixou ainda um agradecimento a todos aqueles com quem, ao longo dos anos, teve o privilégio de colaborar em prol da Associação. Deixa o seu legado a Francisco Fonseca, representante da empresa Transportes Sardão, S.A.

A cerimónia prosseguiu com a leitura e a assinatura do livro de auto de posse pelos novos elementos integrantes da Direção



Nacional e das quatro Direções Regionais, da Assembleia Geral e do Conselho Fiscal.

Findo o ato protocolar, seguiu-se o discurso do recém-empossado Presidente da Direção Nacional, Pedro Polónio, mandatado para conduzir os destinos da Associação até 2022.

Pedro Polónio escolheu as palavras “missão”, “aprendizagem” e “amizade” para caracterizar o passado, assinalando que será esta tríade que irá pautar a atuação futura da nova Direção.

“Missão” porque foi com esse espírito que, em 2014, aceitou o convite para “integrar aquela que é hoje a direção cessante”. Será com esse mesmo espírito que Pedro Polónio desempenhará o novo cargo.

“Aprendizagem” porque a maior parte dos membros da Direção cessante foram confrontados com cenários e contextos desconhecidos face aos quais tiveram de tomar decisões, traçar novos caminhos e definir novas ideias e projetos. Com a experiência ganha, Pedro Polónio está convicto de que, daqui para a frente, tanto ele como todos os outros membros serão mais capazes para servir o setor.

Por último referiu a palavra “amizade”. Durante os últimos seis anos foi esse o vetor essencial que uniu a direção, sendo nessa mesma base que assentará as premissas e o trabalho da nova equipa.

“Há muito trabalho a fazer”

O novo presidente da ANTRAM destacou

Pedro Polónio escolheu as palavras “missão”, “aprendizagem” e “amizade” para caracterizar o passado, assinalando que será esta tríade que irá pautar a atuação futura da nova Direção.



antram

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

o aumento da competitividade das transportadoras portuguesas na Europa e os ajustamentos ao novo contrato coletivo de trabalho para o setor como desafios para o triénio 2020/2022.



O objetivo da nova direção é dar continuidade ao trabalho que a Associação tem vindo a desenvolver nos últimos seis anos, porém salientou que em relação a alguns temas setoriais “há ainda muito trabalho a fazer”, designadamente no que toca à negociação do Pacote Rodoviário – cujos dossiers terão o devido acompanhamento por parte da ANTRAM com o intuito de pugnar pela salvaguarda da competitividade das empresas portuguesas a nível europeu – e ainda à repercussão dos custos com os aumentos salariais dos motoristas, em virtude da nova convenção coletiva de trabalho, para os clientes – *“tudo faremos para que os mercados reajam positivamente aos novos custos adicionais das empresas, para que estas não fiquem sufocadas”*.

Pedro Polónio apontou ainda a necessidade de uma maior regulação e fiscalização no setor.





O acordo Quadro - Regime de cargas e descargas

No âmbito do Grupo de Trabalho criado pelo Despacho n.º 7580-A/2019, de 26 de agosto, teve lugar no dia 6 de dezembro, no Ministério das Infraestruturas e da Habitação, a assinatura protocolar do Acordo-Quadro celebrado entre o governo e vários organismos setoriais - da distribuição, da logística, da indústria alimentar, da indústria do vidro de embalagem, dos petróleos e marítimo-portuário -, com vista à melhoria das condições de trabalho e de vida dos motoristas, bem como a melhoria da eficiência da operação de carga e de descarga em benefício de todos os agentes económicos inerentes à cadeia de transporte.

Este Acordo-Quadro — que foi subscrito por 19 entidades signatárias — foi o culminar de uma primeira fase de trabalho que teve a sua origem, numa reunião solicitada pela ANTRAM e a FECTTRANS em Agosto de 2019 ao Sr. Ministro das Infraestruturas e da Habitação.

Com efeito, durante o processo de negociação coletiva que estava a decorrer entre as duas partes, chegou-se à conclusão que a regulação das operações de cargas e descargas era uma matéria cuja resolução era de comum interesse.

No entanto, também facilmente se percebeu não bastava a vontade da ANTRAM e da FECTTRANS e a sua regulação em sede de instrumento de regulamentação colectiva.

Na verdade:

- Trata-se de uma matéria que envolve necessariamente terceiros, como é o caso dos clientes;
- O regime jurídico sobre os tempos de espera era inexistente e não podia ser regulado em sede de contratação coletiva.

A introdução de alterações nesta matéria teria impacto, não só na melhoria das condições de trabalho e de vida dos motoristas, como também na melhoria da rentabilidade das empresas.

Assim sendo e realizada a reunião, a tutela mostrou-se sensível a esta problemática.

A existência de um Regulamento, relativo aos tempos de carga e descarga e penalizações para casos de incumprimento dos mesmos foi apresentada como uma das soluções.

Por outro lado, a determinação de um maior controlo sobre os principais operadores logísticos do país, nomeadamente no que respeita às condições de tempo de espera dos motoristas e à utilização de máquinas de descarga por parte de quem não possui a devida formação, seria igualmente crucial de ser tratada. Acresce que, o Governo poderia ainda exercer um relevante papel ao nível da chamada magistratura de influência, despertando todas as partes para esta problemática o que, em si, induziria mudanças de atitudes. O repto foi aceite e rapidamente foi publicado, ainda em agosto, o Despacho que pro-



cedeu à criação do Grupo de Trabalho para a Avaliação das condições de Cargas e Descargas nos operadores logísticos e portos marítimos. Este Grupo de Trabalho tinha o seu objectivo de actuação muito claro e perfeitamente definido: avaliar o funcionamento das operações de cargas e descargas, com vista à sua regulamentação.

De forma a alcançar resultados num espaço de tempo relativamente curto, estabeleceu-se o prazo de 12 semanas a contar da data da publicação do referido despacho, para apresentação de um Relatório que, em si mesmo, deveria conter propostas concretas de atuação regulamentar ou legal, dirigidas aos agentes do setor ou ao Governo. É neste contexto que é celebrado o Acordo-Quadro relativo às operações de cargas e descargas.

Apesar da opção inicial para regulamentar estas operações, por parte da maioria dos membros do Grupo de Trabalho ter sido a via legislativa, os membros, reconhecendo a boa-fé e vontade de mudar comportamentos por parte de todos os envolvidos, acabaram por acordar na via da auto-regulamentação, a qual em si mesma é acompanhada de um período experimental de 6 meses. Nestes termos, estando em vigor desde o dia 1 de janeiro de 2020, os termos do acordo deverão ser implementados até 30 de junho de 2020, de forma a permitir os necessários ajustamentos que o mesmo implicará a vários níveis.

Para acompanhar todo este processo, foi criada uma Comissão de Acompanhamento — responsável pelo acompanhamento da implementação e fiscalização do acordo —, a qual terá de elaborar um relatório, a enviar o Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação.



Este relatório deverá contemplar aspetos tais como:

- Avaliação da implementação;
- Medidas a adotar e;
- Eventuais propostas de intervenção legislativa.

De facto, terminado o período experimental importa determinar se o caminho adotado se mostrou suficiente, se necessita de ajustes ou até se a via legislativa terá de ser o próximo passo. Por tudo isto, ficou desde logo previsto que a Comissão de Acompanhamento poderá ter de funcionar por um período de 18 meses apesar do período experimental ter ficado fixado em 6 meses. Esta Comissão é composta por representantes da ACT, ANTRAM, ANTP, APED, CPC, FECTRANS, SIMM, SNMMP e ANECAP, sujeitos ao dever de confidencialidade, reúne mensalmente sob a coordenação do representante do membro do Governo responsável pela área das infraestruturas e habitação. Importa analisar o que vai afinal regulamentar este Acordo-Quadro.

Também neste âmbito os seus objetivos são muito claros:

- Garantir o cumprimento do CCTV quanto a quem compete realizar as operações de carga e descarga;
- Agilizar as operações de carga e descarga quanto ao modo e tempo em como estas ocorrem, seja reduzindo os períodos de espera, seja garantindo condições mínimas de higiene e salubridade aos motoristas nos locais de carga e descarga.

Quanto ao primeiro dos objetivos, recorde-se que o anterior contrato coletivo de trabalho - que entrou em vigor em 20 de setembro de 2018 - procurou acomodar esta problemática procedendo à revisão das funções inerentes à categoria profissional de motorista. Ficou por

isso claro que, os motoristas, por regra, não fazem operações de cargas e descargas, sendo estas da responsabilidade do cliente. O motorista é um trabalhador, cuja sua principal função tem de ter a tónica na condução e não em outras operações destinadas por princípio a trabalhadores de armazém.

No atual CCTV — publicado no BTE n.º 45 de 8 de dezembro de 2019 — manteve-se no essencial a solução anterior, clarificando-se porém alguns aspetos.

Na descrição das funções de motorista — prevista no anexo I do CCTV — consta a seguinte redação:

Sobre o trabalhador motorista não recai qualquer dever de fazer operações de cargas ou descargas de mercadorias, exceto quando o trabalhador tenha sido contratado ou esteja adstrito aos seguintes serviços de transporte:

- Serviços de transporte cuja natureza exija a realização de tais operações, tais como a distribuição, entendendo-se como tal, a distribuição das mercadorias dos armazéns centrais para as respetivas lojas, mudanças e porta-a-porta;
- Serviços de transporte quando, por razões de segurança, em função da formação específica recebida e utilização de equipamento específico, tais operações tenham que ser realizados pelo trabalhador, como é o caso do transporte de combustíveis, graneis e porta-automóveis.

Estabelece-se ainda que, “as operações de descarga nas lojas como referidas em cima, só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa”.

opinião

Paralelamente, foi ainda estabelecido que o trabalhador que realiza tais operações de cargas e descargas nos termos permitidos pelo CCTV e que acabamos de descrever, passa a ter o direito a receber um subsídio de operações para cargas e descargas previsto nas seguintes cláusulas:

- Clausula 60.^a: 2,5€ por cada dia de trabalho efetivo, com exceção dos trabalhadores que manuseiem mercadorias perigosas líquidas ou gasosas em cisterna de forma regular e não sazonal;
- Clausula 67.^a: 125€ mensais, apenas para os trabalhadores que manuseiem mercadorias perigosas, líquidas ou gasosas em cisterna de forma regular e não sazonal (ou seja, por mais de 120 dias por ano).

Esclarece-se que, isto não significa que pagando estes valores todos os motoristas tenham que fazer cargas/descargas. Reforce-se que, só nos casos acima referidos é que as cargas e descargas podem ser feitas e como tal, pagas.

No que, quanto a esta matéria diz respeito, o Acordo-Quadro vem considerar a imperatividade do cumprimento do CCTV em vigor e reconhecer a necessidade de observar o estabelecido no mesmo.

Em suma, de acordo com o regime em vigor temos:

- Regra geral, o motorista não faz cargas nem descargas;
- O motorista apenas deverá proceder à estiva das mercadorias e orientar a carga da mesma;
- O motorista apenas pode fazer cargas e descargas, na condição de ter sido contratado ou tenha acordado estar adstrito aos seguintes serviços (e apenas a estes):
 - a) Distribuição dos armazéns centrais para as respetivas lojas;
 - b) Mudanças e porta-a-porta;
 - c) Quando, por razões de segurança e em função da formação recebida e utilização de equipamento específico, tais operações tenham que ser realizadas pelo motorista, como será o caso do transporte de combustíveis, granéis e porta-automóveis.

No que respeita à distribuição em particular diz respeito, a realização das operações de cargas e descargas fica limitada ao transporte dos armazéns para as lojas. Isto significa por exemplo que, se o serviço de transporte tem início no armazém central e com destino a uma loja, está no âmbito da função do motorista proceder à carga da mercadoria e sua descarga; já se a operação for entre armazéns centrais ou para armazéns centrais (por exemplo, um transporte de um fornecedor externo para um armazém), o motorista não a terá de fazer.

Por outro lado, no que respeita às operações de descarga nas lojas, importa voltar ainda a destacar, que estas só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa.

Acontece que, mesmo quando os trabalhadores não fazem operações de carga e descarga, acabam muitas das vezes por ser submetidos a tempos de espera desadequados nos locais de carga e descarga, o que, na maior parte destes, ocorre em más condições.

É neste contexto que se insere o segundo objetivo deste Acordo-Quadro, norteado em si mesmo pelo princípio da reciprocidade pelo que o regime neste previsto aplica-se em caso de incumprimento por parte do Carregador, do Expedidor, do Destinatário ou do Transportador. Regula-se e define-se o tempo de espera: este não inclui o tempo da operação de carga e descarga, salvo se as partes acordarem em sentido diferente e inclui o tempo de espera inicial – período durante o qual o motorista se encontra parqueado nas instalações do cliente e



disponível para que seja dado início às operações de cargas e descargas — e o tempo de espera final — período de tempo que decorre até sair das instalações, depois de efetuada a operação de carga e descarga.

Fixa-se como tempo de espera máximo o período de 2 horas, contabilizadas a partir da hora previamente acordada ou agendada entre o expedidor/destinatário e o Transportador.

Estabelecem-se, no entanto, duas exceções:

- Contratos em vigor que disponham em sentido diferente no que ao tempo de espera diz respeito;
- Instalações fabris quando a origem e o destino das mercadorias são terminais portuários, terminais de granéis sólidos e multiusos, cargas de projeto, de dimensões especiais, cargas que exijam inspeções das autoridades e cargas cuja operação é direta do navio.

Esta última exceção será objeto de análise particular por parte da Comissão de Acompanhamento no sentido de verificar se a mesma não passa a comportar situações abusivas e que de alguma forma a exceção passe a regra.

Da mesma forma, não tendo ficado estabelecido um tempo máximo para a operação de carga e descarga - por se entender que todos os envolvidos nada têm a ganhar com este tipo de ineficiência - a Comissão irá analisar da necessidade de regular este tempo, fixando, futuramente um tempo máximo.

Quanto à operacionalização destas regras designadamente no que respeita à contabilização dos tempos de espera, fica previsto que tal deverá ser feita através de uma plataforma informática a criar pelo Governo.

Não tendo ainda sido criada tal plataforma, o Acordo previu que tal não deveria ser impeditivo da contagem e como tal esta é feita por duas vias:

- Documento disponibilizado pelo operador com data e hora de

CATEGORIA	NACIONAL	IBÉRICO	INTERNACIONAL
Veículos iguais ou superiores a 2,5 até 3,5 ton	12€/Hora	13€/Hora	14€/Hora
Veículos superiores a 3,5 toneladas até 7,5 ton	15€/Hora	16€/Hora	17€/Hora
Veículos superiores a 7,5 até 11 ton	18€/Hora	19,5€/Hora	21€/Hora
Pesados superiores 11 a 19 ton	24€/Hora	25,50€/Hora	27,50€/Hora
Pesados superiores 19 a 26 ton	26€/Hora	28€/Hora	30€/Hora
Pesados superiores a 26 até 44 ton	30€/Hora	32,5€/Hora	35€/Hora
Pesados superiores a 44 ton	34€/Hora	37€/Hora	40€/Hora

apresentação, o qual pode ser confrontado com registos tacográficos e GPS do transportador;

- Caso nenhum documento seja entregue, consideram-se válidos quaisquer registos do transportador, designadamente, E-CMR, registos tacográficos, GPS ou outros.

O fim último da regulação do tempo máximo da duração do período de espera para a realização da operação de carga e descarga é, sem dúvida, eliminar ineficiências na cadeia de transporte que em muito afetam todos os envolvidos.

O elemento dissuasor dos incumprimentos teria por isso que ser pensado e estipulado no âmbito do Acordo por via de uma penalização. Nestes termos, o Acordo prevê quais as consequências em caso de incumprimento.

A ser assim, quando o tempo de espera de 2 horas seja ultrapassado por motivo respeitante ao Expedidor ou ao Destinatário, o Transportador tem direito a uma indemnização pelo tempo de paralisação do veículo, por cada hora ou fração, até ao limite de 10 horas, tendo por referência na seguinte tabela: (ver tabela)

Caso a paralisação do veículo seja superior a 10 horas por motivo não imputável ao Transportador, este tem o direito a uma indemnização de acordo com os valores da tabela por cada hora ou fração, acrescidos de 25% até ao final da paralisação.

Por força do princípio da reciprocidade, em caso de atraso na apresentação da viatura para carregar e/ou na entrega da carga por motivo imputável ao Transportador, o Carregador, o Expedidor ou o Destinatário, consoante seja o caso, também terá direito a ser indemnizado tendo por referência a mesma tabela acima (e com igual acréscimo de 25% caso o atraso seja superior a 10 horas).

Em caso de divergência, as partes podem atribuir competência a um tribunal arbitral para resolução do litígio.

Acresce que outras importantes regras constam deste Acordo:

- As operações de carga e de descarga realizadas fora do período normal de funcionamento das instalações do Expedidor ou do Destinatário, são obrigatoriamente acompanhadas por representantes destes, que procederão à abertura e encerramento das instalações.

Pretende-se deste forma evitar as situações em que o motorista, tenha a responsabilidade de abrir instalações ou lojas, colocando-se em situações de perigo e risco acrescido.

- Durante o tempo de espera devem ser asseguradas ao motorista

condições condignas, isto é:

- providas de instalações sanitárias;
- condições de higiene e salubridade.

Quando tal não for possível, terá de ser facultado o acesso às instalações do expedidor/destinatário que este coloque à disposição dos seus trabalhadores para estes efeitos.

Sendo esta uma das matérias cuja regulação era reivindicada pelo Sector faz muito tempo, a celebração do Acordo-Quadro configura um importante primeiro passo.

Este tema, está na ordem do dia e não apenas no plano nacional. Apesar de vários países da Europa terem legislação específica – como é o caso de Espanha – o facto é que começam a existir movimentos europeus no sentido da existência de legislação do foro comunitário. Representativo disso mesmo é o facto de a IRU ter aprovado em novembro de 2019, como um dos assuntos que fará parte da sua agenda de intervenção política para o ano de 2020, a regulamentação das operações de cargas e descargas. Em decorrência foi já criado um grupo de trabalho em conjunto com a ESC -European Shippers Council, para trabalhar nesta matéria específica.

A nível nacional, embora muito tenha ainda que ser feito, a colaboração de todos mostra-se fundamental.

Estes próximos meses assumem por isso particular importância.

A recolha de informação sobre o cumprimento ou não do Acordo e o que ainda pode ser feito para melhorar as condições em que tais operações de cargas e descargas são realizadas é muito relevante.

Para estar munida destes dados e poder trabalhar os mesmos na Comissão de Acompanhamento, a ANTRAM disponibilizou no seu site — **www.antram.pt** — um formulário cujo preenchimento irá ajudar-nos a identificar se as operações de carga e descarga, se estão a ser corretamente realizadas ou se existem situações a ser corrigidas, tais como:

- Tempos excessivos de espera;
- Más condições do local onde aguarda que as operações de carga/descarga se realizem;
- Exigência da realização da operação de carga/descarga nos casos em que o motorista não está obrigado a fazê-la.

O caminho faz-se caminhado e nesta matéria, faltando ainda muito para fazer, está criado o enquadramento para que mudança ocorra.

Lisboa, 20 de fevereiro de 2020



DAC 6 – Da teoria à prática em 4 meses



Bárbara Losa Magalhães
PWC

Faltam menos de quatro meses para a implementação da Diretiva (UE) 2018/822, mais conhecida pelo acrónimo DAC 6. Ainda que o diploma que o transpõe não tenha sido publicado até à data, o resultado a que se propõe não é desconhecido: o reforço da eficácia no combate à fraude e à evasão fiscais.

Não obstante, a dúvida que se instala está assente na materialização dos efeitos práticos adjacentes à transposição da DAC 6 para a nossa ordem jurídica. O que mudará no dia-a-dia de centenas de profissionais portugueses?

Apesar de Portugal se posicionar exemplarmente a nível mundial, com a consagração pelo Decreto Lei n.º 29/2008, de 25 de fevereiro, que já estabelece deveres de comunica-

ção, informação e esclarecimento à Administração Tributária, a DAC6 trará novos desafios.

Hallmark parece ser o conceito nuclear e inovador da DAC 6, traduzido pelo legislador nacional para “característica-chave” e definido pelo mesmo como “indiciação de um potencial risco de evasão fiscal”. O escopo da previsão normativa será tipificar taxativamente todas as características-chave que estabeleçam a obrigação de comunicação de qualquer um dos mecanismos que as contenha.

Será complexo? A validação desta resposta parece estar mais dependente dos agentes que a implementarão do que dos seus destinatários.

Entendemos que não basta ao legislador integrar a previsão normativa e estatuir as respetivas consequências jurídicas, assim como não bastará à Autoridade Tributária e Aduaneira policiar os particulares e as empresas.

É necessário elucidar, esclarecer e densificar conceitos. Urge informar e divulgar.

Até porque não é leve a missão atribuída à figura do intermediário. Sobre o mesmo impenderá a obrigação de comunicação subsidiária quando incumprida pelo contribuinte sob o pretexto de “aduzir responsabilidade” nesta relação.

O intento do legislador para que o intermediário atue nas vestes de autoridade pública, investido de tarefas de fiscalização pode revelar-se de dificuldade excessiva.

Poderá também aqui existir um *quid pro quo* digno de abalar alguns princípios constitucionais se atentarmos ao facto de que o intermediário, na qualidade de responsável subsidiário, para afastar a sua responsabilidade, tem de garantir um evento alheio à sua esfera de atuação - o cumprimento da comunicação pela parte do

contribuinte relevante no prazo legalmente estabelecido – e, caso assim não proceda, será sancionado sem que se atenda à sua culpa.

Para que tudo conflua da melhor forma possível é fundamental que o legislador utilize uma linguagem clara e objetiva e que a Administração Tributária pautar a sua atuação de forma esclarecedora e colaborativa, respeitando o tratamento das informações recebidas através do sigilo fiscal e as exigências legais aplicáveis à proteção de dados.

Esta parece ser a fórmula (e não é mágica) para que todos, particulares e empresas, na sua qualidade de contribuintes ou fora dela, tenham plena consciência e assumam na prática aquilo que representa um essencial dever de cidadania: que cada um pague todos os impostos que são devidos nos termos da lei. E com a implementação deste regime jurídico revitalizado e reforçado dá-se mais um passo no sentido da plena radicação deste elementar princípio de justiça.

Que seja um passo sem espaço para erros.



Agenda ANTRAM

janeiro

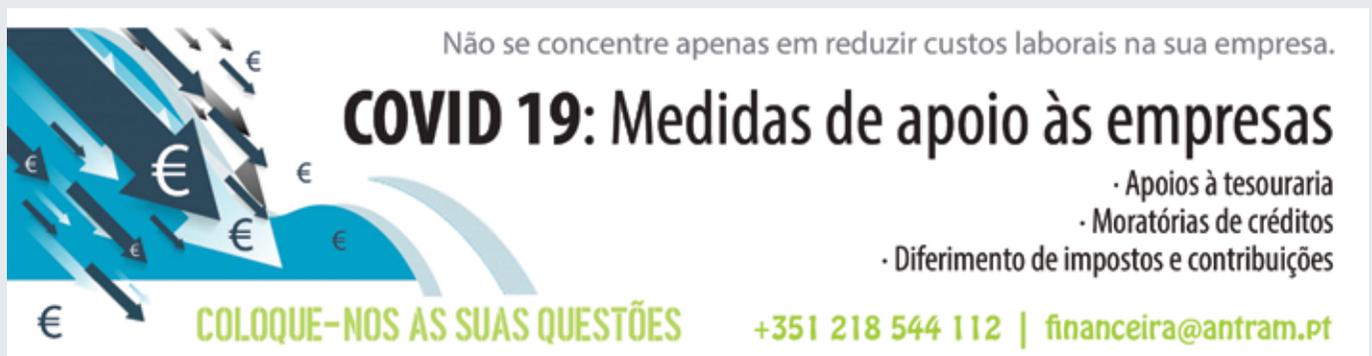
- Dia 6 - Reunião da Comissão de Acompanhamento criada para efeitos de monitorização e fiscalização do Acordo-Quadro para regulamentação do funcionamento das operações de cargas e descargas
- Dia 6 - Reunião com Secretário de Estados dos Assuntos Fiscais
- Dia 9 - Sessão de Esclarecimento: "Novo CCTV – principais alterações" (Região Norte)
- Dia 9 - Sessão de Esclarecimento: "Novo CCTV – principais alterações" (Região Centro)
- Dia 13 - Reunião com a Autoridade para as Condições de Trabalho e o Instituto Segurança Social
- Dia 14 - Sessão de Esclarecimento: "Novo CCTV – principais alterações" (Região Sul - Faro)
- Dia 15 - Sessão de Esclarecimento: "Novo CCTV – principais alterações" (Região Lisboa)
- Dia 15 - Sessão de Esclarecimento: "Novo CCTV – principais alterações" (Região Sul – Évora)
- Dia 22 - Cerimónia de Tomada de Posse nos Novos Órgãos Sociais Nacionais da ANTRAM
- Dia 23 - Reunião de Direção da CCP - Confederação do Comércio e Serviços de Portugal
- Dia 23 - Reunião do Conselho de Presidentes da CCP - Confederação do Comércio e Serviços de Portugal
- Dia 23 - Assembleia Geral da CCP - Confederação do Comércio e Serviços de Portugal
- Dia 24 - Participação na Cerimónia Dia Mundial das Alfândegas
- Dia 31 - Reunião com Ministro das Infraestruturas e da Habitação

fevereiro

- Dia 3 - Reunião da Comissão de Acompanhamento criada para efeitos de monitorização e fiscalização do Acordo-Quadro para regulamentação do funcionamento das operações de cargas e descargas
- Dia 3 - Reunião técnica no IMT, I.P. sobre a implementação de sistema de simplificação administrativa
- Dia 7 - Reunião de Direção Nacional da ANTRAM
- Dia 11 - Participação em Workshop promovido pelo Conselho Português de Carregadores, onde foi abordado o tema "Acordo-Quadro para regulamentação do funcionamento das operações de cargas e descargas"
- Dia 12 - Reunião com APEB - Associação Portuguesa das Empresas de Betão Pronto
- Dia 14 - Reunião com Ministro das Infraestruturas e da Habitação
- Dia 20 - Participação em Seminário de apresentação do caderno temático "O Sistema complementar de pensões: ainda é possível recuperar o tempo perdido?", promovido pelo Fórum de Serviços da Confederação para o Comércio e Serviços de Portugal (CCP)
- Dia 20 - Reunião com o Instituto Segurança Social
- Dia 28 - Reunião do Núcleo do Transporte de Combustíveis da ANTRAM

março

- Dia 2 - Reunião da Comissão de Acompanhamento criada para efeitos de monitorização e fiscalização do Acordo-Quadro para regulamentação do funcionamento das operações de cargas e descargas
- Dia 2 - Reunião técnica no IMT, I.P. sobre a implementação de sistema de simplificação administrativa
- Dia 4 - Reunião de Direção Nacional da ANTRAM
- Dia 5 - Reunião do CLTM (Goods Transport Liaison Committee/ IRU)
- Dia 17 - Reunião de Direção da CCP - Confederação do Comércio e Serviços de Portugal



Não se concentre apenas em reduzir custos laborais na sua empresa.

COVID 19: Medidas de apoio às empresas

- Apoios à tesouraria
- Moratórias de créditos
- Diferimento de impostos e contribuições

COLOQUE-NOS AS SUAS QUESTÕES +351 218 544 112 | financeira@anfram.pt

Gasóleo Profissional

Montante reembolsável para 2020

O governo, através da publicação da Portaria n.º 42/2020, de 14 de fevereiro - que fixa a taxa do adicionamento sobre as emissões de CO2 previsto no artigo 92.º-A do CIEC e o valor do adicionamento resultante da aplicação dessa taxa aos fatores de adicionamento relativos a cada produto -, procedeu à atualização da taxa de carbono que passou dos 0.03153 €, fixada em 2019, para os 0.05845 €.

Com esta alteração assiste-se, desde logo, uma subida do preço do combustível (no caso do gasóleo cerca de 0.02692 € por litro), que, por sua vez, se irá repercutir no montante a reembolsar aos transportadores por via do gasóleo profissional.

Em 2020, o montante a reembolsar aos transportadores, por via do gasóleo profissional, será de 0.1826 €/l abastecido, por oposição aos 0.15568 €/l abastecido, em 2019.

Recorde-se que é reembolsado ao adquirente, por via do gasóleo profissional, a diferença entre o nível mínimo de tributação previsto no artigo 7.º da Diretiva 2003/96/CE, de 27 de outubro (0.33€/l) e o montante total dos impostos indiretos cobrados, excluindo o IVA:

- ISP: 0.34315 €/l, em vigor desde 2018
- Contribuição de serviço rodoviário: 0.111 €/l, em vigor desde 2015
- Taxa de carbono: 0,05845 €/l, a vigorar a partir de 15 de fevereiro de 2020

Abastecimentos realizados - Instalações de consumo próprio Regime transitório prorrogado

O regime transitório aplicável aos abastecimentos realizados em ou para instalações de consumo próprio, previsto no n.º 2 do artigo 14.º-B da Portaria n.º 246-A/2016, foi prorrogado até 31 de dezembro de 2020 (de acordo com a Portaria n.º 40/2020, de 6 de fevereiro).

Com efeito, entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2020, continua a não ser exigível a utilização de gasóleo marcado, isto é, nos postos de abastecimento de consumo próprio, desde que sejam preenchidos os demais requisitos previstos na lei, as empresas podem continuar a beneficiar do reembolso parcial do ISP.



Ressalve-se que à data da edição desta Revista, ainda se aguardava pela decisão do governo quanto ao valor da taxa de ISP para 2020. Em 2019, o g

Os procedimentos em vigor relativos ao gasóleo profissional encontram-se disponível para consulta no Site ANTRAM overno decidiu manter a taxa do ISP que tinha vigorado em 2018.

Contrato Coletivo de Trabalho

Publicação de Portaria de Extensão

No dia 26 de fevereiro, foi publicada, no Diário da República (1ª Série), a Portaria de extensão do contrato coletivo (CCTV) entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e outra e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTRANS e outros.

Por via desta Portaria de Extensão - Portaria n.º 49/2020 -, é alargado o âmbito de aplicação do referido CCTV, passando as condições de trabalho nele vertidas a ser estendidas no território do continente, às relações de trabalho entre:

- Empregadores não filiados nas associações de empregadores outorgantes que se dediquem ao transporte rodoviário de mercadorias e trabalhadores ao seu serviço, das profissões e categorias profissionais previstas na convenção;
- Empregadores filiados nas associações de empregadores outorgantes que exerçam a atividade económica referida na alínea anterior e trabalhadores ao seu serviço, das profissões e categorias profissionais previstas na convenção, não representados pelas associações sindicais outorgantes.

Na prática, todas as empresas — mesmo que não Associadas da ANTRAM e da ANTP — bem como todos os trabalhadores — mesmo que não filiados em nenhum dos quatros sindicatos outorgantes do CCTV —, ficam sujeitos ao previsto neste novo Contrato Coletivo de Trabalho, publicado no BTE n.º 45 de 8 de dezembro de 2019.

A Portaria estabelece ainda que a tabela salarial e cláusulas de natureza pecuniária previstas na convenção **produzem efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020, isto significa que, as empresas que não tinham processado os vencimentos do mês de janeiro e de fevereiro conforme o previsto neste CCTV terão de proceder ao pagamento retroativo dos valores em falta.**



ANTRAM e STRATIO AUTOMOTIVE celebram parceria

A Stratio Automotive acaba de celebrar um protocolo de colaboração com a ANTRAM com vista a reforçar a ligação com as empresas que operam frotas de transporte pesado de mercadorias no mercado nacional, no âmbito do qual disponibiliza condições especiais para os seus associados.

A Stratio acredita que o setor dos transportes é um dos principais impulsionadores do desenvolvimento humano, e de que tudo, desde medicamentos a alimentos, depende da fiabilidade dos veículos.

Este é o motivo pelo qual desenvolveu uma solução de manutenção automatizada que resulta da fusão entre engenharia automóvel e investigação científica. Esta tecnologia recorre a Inteligência Artificial para identificar problemas com os veículos ainda durante a sua fase inicial, antes destes terem um impacto significativo na operação.

Este aumento na previsibilidade das operações permite aos Gestores de Operações e de Manutenção aumentar a eficácia da gestão das suas frotas, e assim otimizar recursos e diminuir custos.

A plataforma de Manutenção Preditiva "Stratio Foresight" é uma das partes de um conjunto de 3 produtos que proporcionam a implementação de uma solução de Manutenção Automatizada, mais eficiente e eficaz do que a manutenção tradicional baseada em quilometragem ou em intervalos de tempo. A sua oferta conta também com o "Stratio Pilot", uma solução de eco-driving e monitorização de dados do tacógrafo desenvolvida em conjunto com algumas das maiores frotas do setor, de modo a proporcionar aos gestores de frota uma ferramenta complementar e essencial na gestão de operações de transporte de mercadorias nos dias de hoje.

Recentemente foi ainda lançado o "Stratio Explorer", uma ferramenta de análise de informação e relatórios (business intelligence) que, quando conjugada com o acompanhamento técnico prestado pela nossa equipa de engenharia, permite guiar o processo de tomada de decisão.

Saiba mais detalhes sobre esta parceria em www.antram.pt.

Diplomas de Honra

IRU premeia motoristas portugueses

Já são conhecidos os motoristas portugueses agraciados com o Diploma de Honra da IRU.

Foram três as empresas associadas da ANTRAM que viram distinguidos os seus colaboradores, num total de 14 premiados.

Luís Simões Logística Integrada, S.A.

António José Carlos Sequeira
Manuel Alberto Pereira Pinto
Joaquim Magalhães Ribeiro
Manuel António Coelho Babau
José Augusto Cabral
Henrique José Trindade Maneta
Paulo Jorge Rodrigues Sousa



Transportes Bizarro Duarte, S.A.

Jaime Manuel Deus Ferreira
Arménio Tavares da Cruz
Joaquim José Cardoso
Rui Augusto Raposo Simões
Vitor Manuel da Cruz Ferreira



Transportes Neves e Mesquita, Lda

Ernesto da Fonseca Meinsel;
José Fernando da Silva Sousa

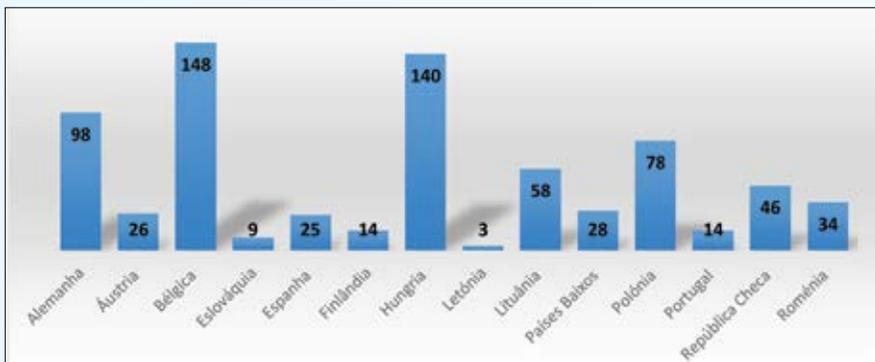


A IRU atribui anualmente estes diplomas como forma de reconhecer os motoristas do transporte nacional e internacional cujo percurso e desempenho profissional serve de exemplo a outros condutores, especialmente os mais jovens, ao mesmo tempo que promove a segurança rodoviária e melhora a imagem da profissão.

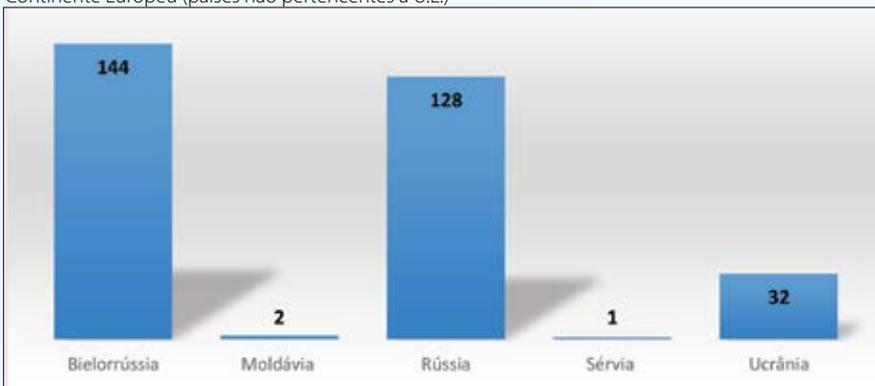
Parabéns a todos!

Nº de Diplomas atribuídos

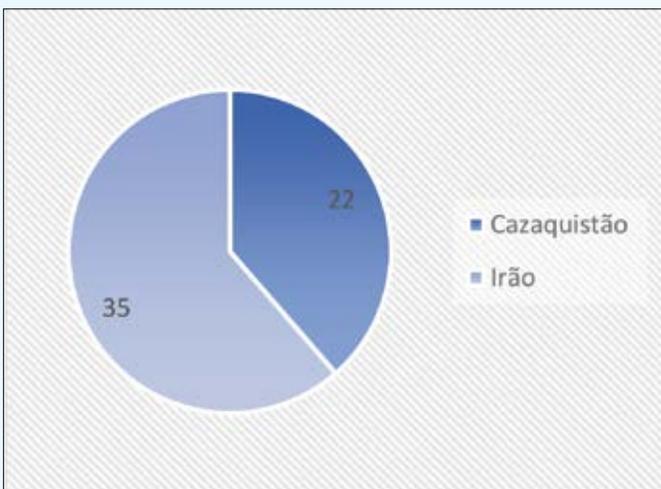
Continente Europeu (países pertencentes à U.E.)



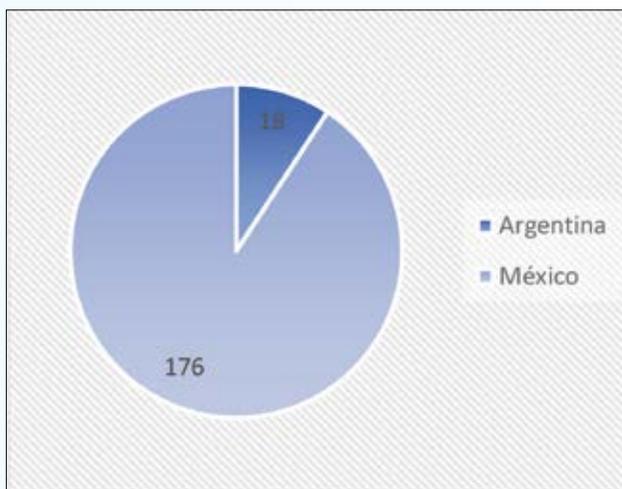
Continente Europeu (países não pertencentes à U.E.)



Continente Asiático



Continente Americano



A Norma NP ISO 39001:2017

Boas práticas na prevenção da sinistralidade rodoviária

É mundialmente reconhecida a importância da segurança rodoviária. Estima-se que anualmente, cerca de 1,25 milhões de pessoas percam a vida e até 50 milhões de pessoas fiquem feridas nas estradas, à escala global, estando estes números em crescimento. Os impactos ao nível socioeconómico e na saúde pública são significativos.

A Norma NP ISO 39001:2017 fornece uma ferramenta para ajudar as organizações a reduzir e, em última instância, até a eliminar a incidência e risco de morte e de ferimentos graves, relacionados com acidentes rodoviários. Este enfoque pode resultar na melhor relação custo/eficiência do sistema rodoviário.

Esta Norma identifica boas práticas de gestão de segurança rodoviária, que permitirão a uma organização atingir os resultados desejados.

Na sequência da relevância da temática da segurança rodoviária e com a publicação de uma Norma nesta área são diversas as manifestações de interesse pela implementação de boas práticas na área da segurança rodoviária, por todo o mundo.

A convite da **APCER**, uma das nossas Consultoras e formadoras na área, **Susana Mariano**, ministrou uma ação de forma-



Susana Mariano
Consultora e Formadora



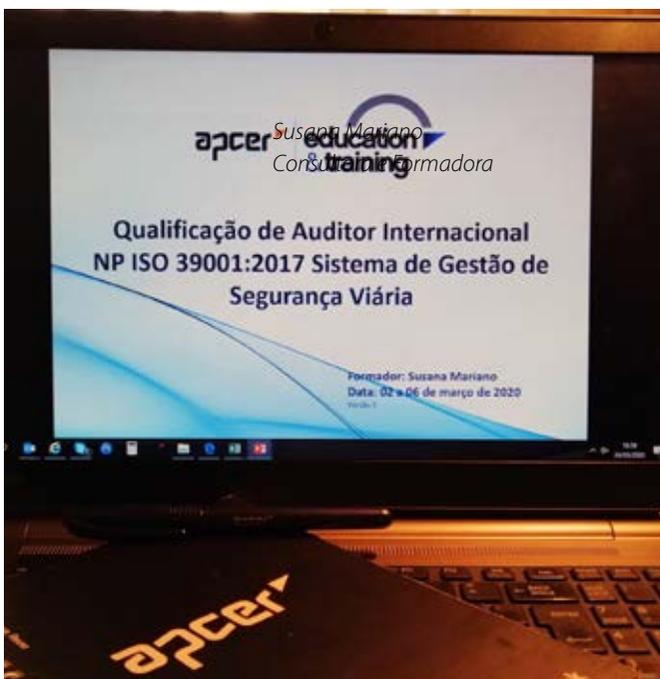
Graça Santos
Consultora

ção para qualificação de Auditor Coordenador Internacional NP ISO 39001:2017 – Sistema de Gestão de Segurança Viária, realizada no passado mês de Março. A formação decorreu na cidade de S. Paulo, no Brasil, e teve a duração de 40 horas.

Este curso foi constituído por 2 módulos – interpretação da norma NP ISO 39001:2017 e Boas Práticas de Auditorias ISO 19001:2018, com utilização de um case study sobre a Norma NP ISO 39001:2017, ambos com avaliação escrita no final da formação.

Estavam representados neste curso participantes de diversas organizações, algumas das quais já com sistemas de gestão de segurança rodoviária certificados segundo os requisitos desta norma internacional. A heterogeneidade do grupo de formandos muito contribuiu para a partilha de experiências, tornando a formação enriquecedora para todos, realçando que este tema implica uma responsabilidade partilhada entre todos os intervenientes com impacto na segurança rodoviária.

De referir que, no âmbito das atividades desenvolvidas pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ), o qual inclui a tradução de Normas, a Comissão Técnica CT 148 - Transportes e logística despoletou a tradução desta norma para a versão Portuguesa e a Comissão Ad-HOC CTA 37 fez a sua tradução, a qual teve a contribuição da nossa Consultora **Graça Santos**, sendo a **ANTRAM** uma das únicas entidades a fazer consultoria para implementação da NP ISO 39001:2017 no país, pelo elevado *know-how* que temos, nesta matéria de tanta relevância para as empresas de transportes.



Tendências de Formação 2020

– Formação de Formadores em Condução Eficiente

A ANTRAM preocupa-se em ouvir o presente e estudar o futuro da atividade do transporte com base em dados concretos, procurando soluções à medida que permitam dotar as empresas e profissionais com ferramentas que respondam a cada um dos seus desafios.

Uma delas a que fizemos referência na revista passada é a formação de formadores em condução eficiente que têm tido muita procura pelos nossos associados como a Olano, Transmaia, entre outras.

Tendo em conta o clima de constante mudança em que vivemos, torna-se imperativo dotar os colaboradores da empresa que dão formação nesta área de conhecimentos actualizados sobre a correta leitura dos sistemas de telemetria, técnicas de condução e técnicas de coaching que lhes permitam acompanhar continuamente a condução dos motoristas com vista à eficiência energética.

Com este curso o Formador Interno, conhecedor da cultura da empresa e dos seus colaboradores, poderá ter a abordagem mais adequada que permita desenvolver comportamentos que maximizem o desempenho profissional.

Deixamos-lhe nesta edição o testemunho de Hugo Silva, Administrador da Joiditrans que partilhou com a ANTRAM a sua opinião acerca da nossa formação de Condução eficiente para Formadores ministrada nas suas instalações no final de 2019:

“No caso da formação de formadores de condução eficiente, creio que esta formação foi uma das mais importantes que tive nos últimos tempos. Enquanto estava a receber esta formação percebi que a falta de acompanhamento e de formação dos motoristas na sua condução, leva a gastos indiretos e imperceptíveis (como o consumo excessivo de combustível, desgaste de material, etc.) e que este pode ser um fator muito importante de crescimento para as empresas de transporte. Adquiri conhecimentos sobre vários parâmetros de condução e como fazer a sua correta leitura e creio que a formação foi de um modo geral muito positiva”.



Quer melhorar a imagem da empresa junto dos seus clientes?

Adote um sistema de gestão voltado para a segurança rodoviária e reduza os custos decorrentes de acidentes rodoviários.

CERTIFICAÇÃO PELA NORMA ISO 39001

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A ANTRAM conta com técnicos especializados e experientes nas necessidades específicas das empresas de transporte. Peça mais informações: dircomercial@antram.pt

O COVID-19 e a Segurança Rodoviária

À data a que vos escrevo estas linhas, o mundo luta contra uma pandemia causada pelo novo coronavírus "COVID-19", surto que teve a sua origem na cidade de Wuhan, província de Hubei, China, em dezembro do ano passado. De lá para cá, a propagação do vírus aconteceu de forma exponencial em todos os continentes, tendo sido declarada a situação de pandemia pela Organização Mundial de Saúde, afetando atualmente 201 países, tendo já infetado mais de 806.000 pessoas, provocado a morte a mais de 39.000 dessas pessoas e sendo atualmente o continente europeu

o mais afetado pela propagação do vírus. Os primeiros casos de infeção em Portugal com o "COVID-19" foram confirmados no dia 02 de março, tendo sido declarado o Estado de Alerta em 13 de março, decorrente do crescente número de pessoas infetadas. Já a primeira morte foi registada no dia 17 de março e no dia seguinte foi declarado o Estado de Emergência.

Desde o surgimento dos primeiros casos passou a haver uma série de recomendações, não só por parte da comunidade científica, mas também dos próprios organismos do Estado. Uma dessas recomendações foi a de manter um distanciamento social, privilegiando o confinamento domiciliário, como forma de evitar os contactos sociais e, dessa forma, o contágio e a propagação do vírus. Com a evolução dos acontecimentos e com a declaração do estado de emergência, esse confina-



mento domiciliário intensificou-se, sendo visível ao nível da mobilidade uma clara diminuição do tráfego rodoviário.

Assim, será que a pandemia provocada pelo "COVID-19" está a ter repercussões também ao nível da segurança rodoviária? Pese embora não dispor de números oficiais relativo ao tráfego médio diário (TMD), já houve órgãos de comunicação social que avançaram com uma redução de 75% do tráfego rodoviário, citando fontes oficiais e das entidades gestoras das vias. Daquilo que é percecionável por estes dias, atrevo-me a dizer que se confirma efetivamente uma clara diminuição da circulação de veículos nas estradas e dentro das localidades, diminuição essa que tem vindo a ser mais expressiva à medida que a situação pandémica se tem agravado, para o que também tem concorrido um conjunto de normas restritivas da circula-

ção, do funcionamento de determinadas atividades económicas, bem como de fomento do teletrabalho, constantes do diploma que regulamenta o estado de emergência.

Aqui chegados, seria expectável que esta súbita alteração nos hábitos de mobilidade com recurso a veículos, caracterizada por uma redução acentuada do volume de tráfego nas estradas, se repercutisse nos dados da sinistralidade rodoviária, no sentido da sua diminuição. Mas será que tem sido assim?

Se tivermos em conta o período temporal decorrido desde o dia 02 de março, data da confirmação dos primeiros casos positivos de infeção em Portugal pelo "COVID-19", os dados provisórios conhecidos vão no sentido de que a redução do número de acidentes rodoviários não foi imediata, assim como também não foi



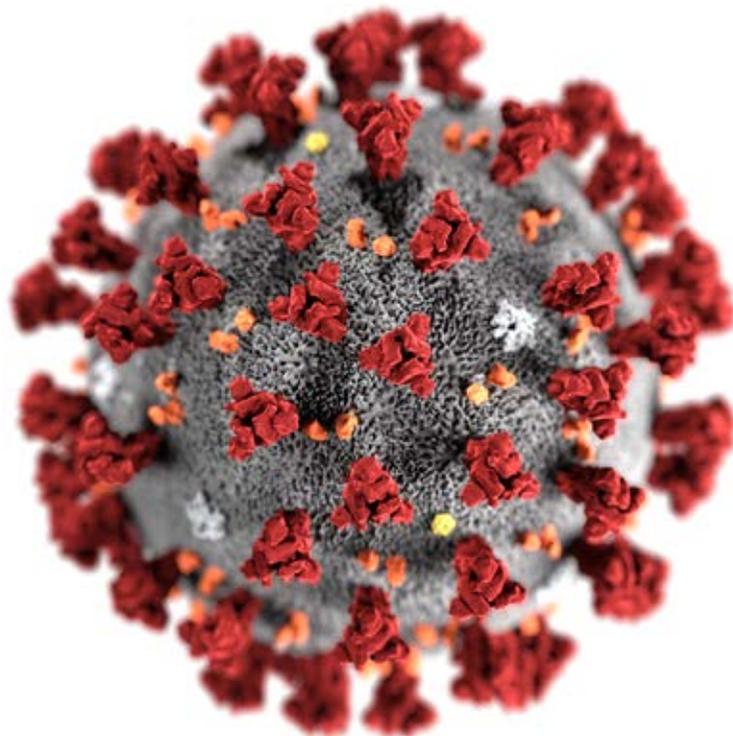
imediate a redução da circulação. A partir da declaração dos estados de alerta e de emergência, foi então mais perceptível uma grande diminuição do número de acidentes com conhecimento e intervenção das forças de segurança, quando comparado com período homólogo de 2019 e 2018.

Por outro lado, não obstante a redução de tráfego a que se tem vindo a assistir, bem como à diminuição do número de acidentes, a análise dos dados relativos às vítimas continua a merecer a nossa preocupação: desde logo porque cada vítima é uma vítima a mais e por outro lado, ainda que neste período se tenha registado uma ligeira diminuição ao nível dos feridos, o mesmo não se pode dizer relativamente às vítimas mortais, cujos valores não acompanharam a restante tendência, indiciando dessa forma uma maior gravidade dos acidentes verificados.

Efetivamente, até ao final da terceira semana de março, altura em que o “COVID-19” já tinha ceifado vidas humanas, os acidentes rodoviários eram responsáveis por um maior número de mortes do que o novo Coronavírus, mesmo numa fase em que já era perceptível a diminuição do volume de tráfego e a diminuição do número de acidentes, indiciando assim uma maior gravidade dos mesmos.

Com um menor número de veículos em circulação, pode haver uma tendência perigosa e altamente censurável de aumentar as velocidades praticadas, potenciando exponencialmente dessa forma o risco da ocorrência de acidentes.

Com a intensificação dos apelos e das medidas para o distanciamento social e para a permanência nas habitações, entre outras medidas tendentes a evitar a propagação do vírus, a redução do volume de tráfego tem sido ainda mais visível, com



claro impacto nos dados relativos ao número de acidentes e de vítimas.

Não obstante a pandemia provocada pelo “COVID-19” continuar numa propagação exponencial, caso seja mesmo necessário efetuar deslocações imprescindíveis utilizando para o efeito um veículo, não podemos descurar os cuidados que têm de estar sempre subjacentes ao exercício da condução, em ordem a evitar comportamentos de risco potenciadores da ocorrência de acidentes, com especial enfoque sobre o excesso de velocidade, a utilização indevida de aparelhos radiotelefónicos, a condução sob a influência de álcool ou substâncias psicotrópicas, a fadi-

ga e o cansaço. No atual contexto em que escrevo estas linhas, não posso deixar de exprimir um agradecimento aos associados da ANTRAM e aos seus trabalhadores que, de forma heroica, continuam a assegurar o regular funcionamento das redes de distribuição e abastecimento de bens essenciais, o que muito tem contribuído para a relativa tranquilidade com que o país tem enfrentado estes tempos difíceis.

Termino com a habitual recomendação: na estrada faça a sua parte e contribua para o desígnio nacional de salvar vidas. Não se esqueça: zero é o único número aceitável de vítimas mortais. Obrigada.

Campanha europeia sobre os benefícios do trabalho declarado

- Trabalho declarado, trabalho justo para todos
- Declarar beneficia todos

Manuel Maduro Roxo
Inspetor do Trabalho

Segundo um relatório da EUROFOUND de 2013, que procedeu a uma análise comparativa sobre a dimensão da economia subterrânea nos 27 Estados Membros da União Europeia, a economia informal em Portugal, representa cerca de 19,4% do PIB, dimensão superior à média europeia, que se situa nos 18,4% do PIB.

Em 2015 e em Portugal, o Observatório de Economia e Gestão de Fraude através de um estudo de Nuno Gonçalves e Óscar Afonso, estimou a dimensão desse fenómeno, em cerca de 48,89 mil milhões de euros, correspondentes a cerca de 27,29 % do PIB oficial.

Os resultados do recente inquérito do Eurobarómetro realizado pela Comissão Europeia em setembro de 2019 sobre o trabalho não declarado na União Europeia, revelam Portugal com um perfil superior ao europeu na maioria dos itens avaliados: 33% dos europeus referiram conhecer pessoas que subdeclaram rendimentos do trabalho enquanto em Portugal, esse número representa 36% dos inquiridos.

Trata-se, pois, de um fenómeno especial-

mente preocupante e persistente no mercado de trabalho nacional e europeu, com fortes impactos sociais e económicos negativos.

Os efeitos da economia paralela sobre o desempenho da economia formal evidenciam que o aumento da primeira leva à redução da receita tributária e da segurança social, afeta a sua sustentabilidade, induz a menor quantidade e qualidade de bens e serviços públicos colocados à disposição da sociedade e tem reflexos importantes na redução do crescimento económico.

A Plataforma Europeia de Luta contra o Trabalho Não Declarado (TND) integrada na recém-criada Autoridade Europeia do Trabalho decidiu, por isso, levar a cabo uma campanha de comunicação, incidindo sobre os benefícios do trabalho declarado.

Esta campanha procura valorizar e promover as melhores práticas, salientando que declarar todo o trabalho dos trabalhadores permite-lhes garantir o acesso aos benefícios sociais, contribui para a coesão social e para uma economia saudável.

Para o efeito, combina uma campanha in-



formativa na comunicação social, de março a junho de 2020 e uma semana de ação de 16 a 20 de março de 2020.

Na semana europeia de ação, que decorreu de 16 a 20 março 2020 os organismos em toda a Europa realizaram eventos e diversas atividades quer informativas, quer inspetivas com vista a promover #EU4FairWork.

A ACT associa-se a esta campanha e vai secundar, em Portugal, o conjunto de iniciativas previstas, bem como realizar ações inspetivas com parceiros institucionais, seja no território nacional, seja no território de outros países da UE em colaboração estreita com as suas inspeções do trabalho.

Fica assim um desafio para todos: acompanhe-nos e colabore.



BREVES internacional



BREXIT:

Ponto de situação

O Parlamento Europeu aprovou a 29 de janeiro deste ano, o Acordo de Saída do Reino Unido da União Europeia, concluindo-se assim a última formalidade para concretização do Brexit.

Assim, no dia 31 de janeiro iniciou-se o chamado período de transição, cujo término culmina a 31 de dezembro de 2020. Neste período, o Reino Unido e a UE vão negociar um novo acordo de comércio livre e cooperação, ditando as “novas regras” de relacionamento pós BREXIT, entre britânicos e europeus.

Em todo o caso, durante o período de transição, o direito da UE continuará a ser aplicado ao Reino Unido, isto é, em termos práticos, no que diz respeito à documentação quer do motorista, veículo e mercadoria, continuar-se-ão a utilizar os documentos que já se usavam.

Destacamento de motoristas nos Países Baixos a 1 de março de 2020

Entrou em vigor a 1 de março a nova regulamentação holandesa relativa à notificação de motoristas destacados. Todavia, as autoridades deste país decidiram introduzir um período de adaptação – de 1 de março a 31 de agosto – para que as empresas se possam ajustar às novas regras.

Durante este período, apesar de a regulamentação estar em vigor, nenhuma sanção será imposta por possíveis violações.

Alemanha: Clarificação sobre a circulação com “portas abertas”

A congénere alemã (BGL) remeteu para conhecimento da ANTRAM uma clarificação relativa ao transporte de mercadorias indivisíveis que excedem a parte traseira do veículo.

Sendo usual o transporte deste tipo de mercadorias em semirreboques com as “portas abertas”, esta prática não é aceite pelas autoridades alemãs por diversas razões, a saber:

- A largura do veículo com as portas abertas, na maioria dos casos é superior ao máximo permitido - 2.55m;
- As “portas abertas” influenciam a estabilidade do veículo e a segurança adequada da mercadoria;
- O contorno traseiro retro refletivo e outras placas/sistemas de iluminação do semirreboque deixam de ser visíveis.

Os veículos que circulem nestas circunstâncias serão, por isso, imobilizados pelas autoridades.



LEZ – Zonas de Baixas Emissões

As grandes cidades europeias têm vindo progressivamente a limitar/interditar a circulação dos veículos mais poluentes nas zonas delimitadas pela LEZ.

Atualmente, os países que possuem áreas interditas/limitadas pela LEZ são: Alemanha, Áustria, Espanha, França, Bélgica, Dinamarca, Holanda, Hungria, Itália, Noruega, Portugal, Reino Unido, República Checa e a Suécia.

Sugerimos, por isso, que antes de realizar uma viagem a um país dos acima referidos, se informe se a cidade/país em causa requer algum tipo de autorização/registo para o veículo circular nas zonas abrangidas pela LEZ e em alguns casos, se o mesmo poderá de facto circular nessas áreas.

Informação adicional disponível no Site ANTRAM e/ou em - <https://pt.urbanaccessregulations.eu/>

Restrições à circulação 2020

Já se encontra disponível no Site ANTRAM as restrições à circulação anuais para os diversos países europeus.

Todas estas notícias encontram-se devidamente desenvolvidas e em constante atualização em www.antram.pt.

Síntese legislativa

Despacho n.º 2875-A/2020, de 3 de março

Adota medidas para acautelar a proteção social dos beneficiários que se encontrem impedidos, temporariamente, do exercício da sua atividade profissional por ordem da autoridade de saúde, devido a perigo de contágio pelo COVID-19. (publicado no DR, série II, Parte C, 3-3-2020).

Portaria n.º 49/2020, de 26 de fevereiro

Portaria de extensão do contrato coletivo entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e outra e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTTRANS e outros.

Portaria n.º 40/2020, de 31 de dezembro

Prorrogação até 31 de dezembro de 2020 do regime transitório aplicável aos abastecimentos realizados em ou para instalações de consumo próprio, previsto no n.º 2 do artigo 14.º-B da Portaria n.º 246-A/2016, de 8 de setembro.

Despacho n.º 785/2020, de 21 de janeiro

Aprova as tabelas de retenção na fonte sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões auferidas por titulares residentes no continente para vigorarem durante o ano de 2020.

Decreto-Lei 2/2020, de 14 de janeiro

Altera o Regulamento da Matrícula, o Código da Estrada e o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir.

Deliberação n.º 1322-C/2019,

Atualização das tarifas das inspeções técnicas a veículos rodoviários. (publicado no DR n.º 244, série II de 19-12-2019)

Decreto-Lei 167/2019, de 21 de novembro

Atualiza o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2020.



A Página LinkedIn da ANTRAM chegou, após um ano de existência, aos 3000 seguidores. O nosso sincero agradecimento a todos os que nos seguem. Continuaremos a partilhar convosco as principais tendências e notícias do sector!

Consultório Portugal 2020

FREderICO MENDES
X ASSOCIADOS

Incentivos Fiscais e Financeiros

Somos uma Empresa de transportes rodoviários de mercadorias que pretende alargar a atividade nos mercados externos. Que apoios podemos utilizar no âmbito do Portugal 2020?

Nas últimas duas décadas, as exportações portuguesas apresentaram taxas de crescimento superiores às do PIB, assumindo-se como o principal motor da criação de riqueza em Portugal. Em 2016, o peso das exportações no PIB atingiu pela primeira vez o patamar de 40%, sendo a ambição que esse indicador atinja os 50% do PIB em meados da próxima década.

Paralelamente, o Reino Unido assume uma importância incontornável enquanto parceiro histórico e estratégico de Portugal, tendo mantido uma posição estável enquanto quarto cliente de Portugal e principal mercado de exportação na componente de serviços.

Neste sentido, tendo em conta o objetivo de aumento de exportações portuguesas e dada a imprevisibilidade resultante da saída do Reino Unido da União Europeia, o sistema de incentivos do Portugal2020 lançou um novo concurso de apoio à internacionalização das PME, o qual engloba as seguintes prioridades:

- Brexit: Diversificação de Mercados
- Acelerador de Exportações

O apoio na Internacionalização de empresas deste setor abrange um conjunto de despesas elegíveis, tais como:

- O conhecimento de mercados externos: participação em feiras e exposições no exterior, incluindo custos com alojamento, com as entidades organizadoras das feiras, com a construção do stand e seu funcionamento, etc
- A presença na web, através da economia digital
- O desenvolvimento e promoção internacional de marcas: ações de promoção realizadas em mercados externos, consultoria de mercado e assistência técnica à preparação de eventos
- A prospeção e presença em mercados internacionais
- O marketing internacional: compreende a contratação de serviços nas áreas de mailing e telemarketing, publicidade e meios de comunicação especializados
- As certificações específicas para os mercados externos

O Sistema de Incentivos à Internacionalização das PME, que apoia entre os 40% e 45% as despesas referidas, sob a forma de incentivo não reembolsável, permite que as empresas invistam na sua presença no exterior, facilitando a conquista de clientes em mercados novos ou existentes.

Para mais informações contacte p.f.
Frederico Mendes - fm@fredericomendes.pt
www.fredericomendes.pt - info@fredericomendes.pt

O seu calendário fiscal para abril, maio e junho de 2020

Uma compilação das principais obrigações fiscais e parafiscais de periodicidade regular das pessoas coletivas



abril de 2020

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
13	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de fevereiro de 2020 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
13	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a março de 2020 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
13	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a março de 2020	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
20	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a março de 2020	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	Segurança Social	Pagamento das contribuições relativas a março de 2019	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	O valor devido é apurado através do software da Segurança Social (registos necessário); até 150 €, pagamento no CRSS; sem limite de montante, pagamento efectuado com cheque visado ou através de cartão multibanco
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a março de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 100.000 €
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 1 trimestre de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 100.000 €
30	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em fevereiro de 2020	Modelo 30	Internet	n/a	

maio de 2020

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
11	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de março de 2020 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
11	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a abril de 2020 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a abril 2020	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
15	IVA	Envio de declaração trimestral referente ao 1 trimestre de 2020 e anexos	Declaração periódica:	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
20	Segurança Social	Pagamento das contribuições relativas a abril de 2020	n/a	n/a CRSS / Internet	Balcão bancário CTT/Multibanco	
20	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a abril de 2020	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a abril de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 100.000 €
31	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em março 2020	Modelo 30	Internet	n/a	
31	IRC	Envio da declaração modelo 22 relativa a 2019, pagamento do IRC, da Derrama e da Derrama Estadual	Modelo 22 Modelo 11	Internet	Internet Tesouraria das Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de o período de tributação não coincidente com o ano civil, até ao último dia do 5.º mês seguinte à data do termo do período de tributação.
31	Preços de Transferência	Comunicação da identificação entidade declarante e da respetiva jurisdição fiscal – Declaração Financeira e fiscal por país referente a 2019 (<i>Country-by-country report</i>)	Modelo 54	Internet	n/a	Comunicação deve ser efetuada por qualquer entidade, residente ou com estabelecimento estável em Portugal, que integre um grupo grupo sujeito à apresentação do <i>Country-by-country report</i> , eletronicamente.

maio de 2020

DIA	OBRIGAÇÕES	LOCAL DE ENTREGA	OBSERVAÇÕES
31	IMI Pagamento do Imposto Municipal sobre Imóveis	n/a	<p>Pagamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> Em uma prestação (maio) quando o seu montante seja igual ou inferior inferior a 100€. Em duas prestações (maio e novembro) quando o seu montante seja superior a 100€ e igual ou inferior a 500€. Em três prestações (maio, agosto e novembro) quando o seu montante seja superior a 500€.

junho de 2020

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
12	IVA Envio da declaração mensal referente ao mês de abril de 2019 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
12	IRS/IRC/ Seg. Social Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a maio de 2019 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
12	IVA Comunicação dos elementos das faturas referentes a maio 2020	n/a	Internet	n/a	<p>Comunicação deverá ser efetuada:</p> <ul style="list-style-type: none"> Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
22	IRS/IRC/Selo Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a maio de 2020	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
22	Segurança Social Pagamento das contribuições relativas a maio de 2020	n/a	n/a CTT/Multibanco	Balcão bancário CRSS Internet CRSS; sem limite de montante,	O valor devido é apurado através do software da Segurança Social (registos necessário); até 150 €, pagamento no pagamento efectuado com cheque visado ou através de cartão multibanco
22	IVA Envio de declaração recapitulativa mensal referente a maio de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000 €
22	IVA Comunicação dos elementos das faturas referentes a maio de 2020	n/a	Internet	n/a	<p>Comunicação deverá ser efetuada:</p> <ul style="list-style-type: none"> Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
30	IRS/IRC Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em abril 2020	Modelo 30	Internet	n/a	

UM RETORNO POSITIVO PARA QUEM PROCURA PRESTAÇÕES DE EXCELÊNCIA



Top 6 cursos mais procurados

- 1 Gestão de Tráfego
- 2 Regulamentação Social e Tacógrafos
- 3 Condução Eficiente
- 4 Liderança para a Mudança
- 5 Boas Práticas no Relacionamento com o Cliente
- 6 Acondicionamento da Carga, Estiva e Amarração

Peça um plano de formação ajustado à realidade da sua empresa:
dircomercial@antram.pt

Pombalense aposta no GNL da Scania



Encontrando-se no setor do transporte de mercadorias há cerca de 54 anos, a Transportes Central Pombalense possui uma frota composta por cerca de 300 veículos Scania, sendo que três deles são movidos a GNL (gás natural liquefeito).

A decisão de apostar em veículos a GNL “teve como objetivo diminuir as emissões de CO2 e a pegada ecológica, uma vez que esta é uma preocupação à escala mundial. Uma das principais vantagens de se adquirir um veículo a GNL é a questão económica e o custo por quilómetro relativamente a um veículo a gasóleo” - afirmou Renato Neves, sócio-gerente da T.C. Pombalense.

Renato Neves sublinhou ainda que a relação existente entre a empresa e a marca assenta na fiabilidade e na confiança: “como acreditamos que é um bom produto, vamos continuar a apostar na marca”.

Luís Simões renova frota com Mercedes-Benz



A Luís Simões renovou a sua frota, adquirindo 60 Mercedes-Benz Actros 4 e 5. A compra destes modelos vem no seguimento do objetivo da empresa em disponibilizar aos clientes unidades de transporte modernas, que garantam a qualidade do serviço e a máxima segurança. Atualmente, a sua frota tem uma idade média de 2,5 anos.

Santos e Vale equipa plataformas logísticas com painéis fotovoltaicos

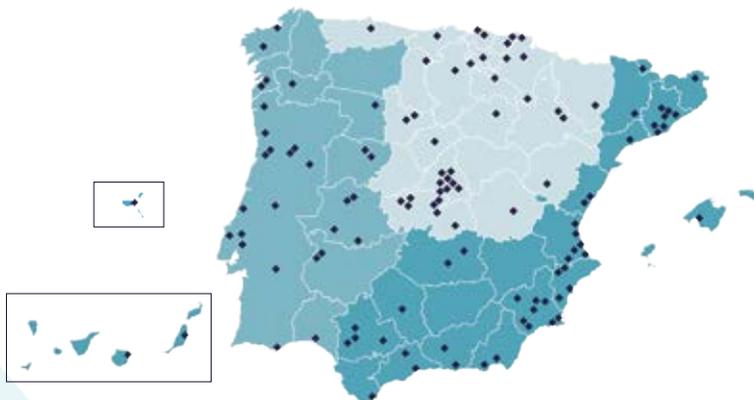
A Santos e Vale instalou sistemas de captação de energia fotovoltaica em seis das suas 17 plataformas logísticas a nível nacional.

Segundo Joaquim Vale, administrador da Santos e Vale, a empresa possui “uma política ambiental muito bem definida para os próximos anos. Queremos ser o opera-

dor logístico em Portugal com maior crescimento económico, mas com o menor impacto no ambiente. Sabemos que não vamos mudar o mundo mas, o pouco que consigamos fazer pelo ambiente, apesar do enorme custo associado, sabemos que estamos a fazer pelos nossos filhos”.

Além desta iniciativa, a política ambiental da Santos e Vale inclui ações para promover a economia circular e o desperdício zero em todas as áreas da empresa. O principal objetivo é tentar otimizar todos os processos no sentido de utilizar menos, gastar menos, poluir menos.

Colocamos ao seu dispor mais de **108 DAS MELHORES OFICINAS** especializadas em serviços **integrals e multimarca** nas principais rotas da **Península Ibérica**



MAN Trucks & Bus apresenta nova geração de camiões



A marca germânica apresentou em Bilbao, no passado mês de fevereiro, uma nova gama de camiões MAN TGX, TGS, TGM ou TGL, orientada de forma consistente para as exigências atuais do setor dos transportes, como também, para as futuras, como os sistemas de assistência à condução, orientação do condutor, conectividade e redes digitais.

Durante cinco anos, a MAN envolveu mais de 300 clientes e mais de 700 motoristas profissionais de 16 países, no desenvolvimento da nova geração de camiões, no sentido de se integrar de forma consistente, as suas necessidades na conceção de um veículo ainda mais eficiente e confortável.

Esta nova geração de camiões representa o desenvolvimento da MAN Truck & Bus, que deixa de ser apenas o fabricante para passar a ser um fornecedor de soluções de transporte inteligentes e sustentáveis.

“Tornamos o negócio dos nossos clientes mais fácil, mais eficiente e, portanto, mais bem-sucedido. Simplifying Business – esta é a nossa pretensão, a nossa promessa. A nova geração de camiões MAN permite-nos cumprir isto de forma mais abrangente do que nunca”



O design do cockpit encontra-se agora dividido em dois níveis, o que torna ideal a leitura e a operação dos comandos, de um ponto de vista ergonómico.



O novo MAN SmartSelect – a tecnologia mais inovadora no camião (controlo do sistema de Infotainment otimizado para camiões. O princípio do controlo turn-and-press.

– afirmou Joachim Drees, presidente do Conselho Executivo na MAN Truck & Bus SE. A nova geração de camiões além de seguir as pisadas da anterior série lendária TGA lançada em 2000, acrescenta ainda um novo nível de conforto, renovação de interiores, segurança, eficiência, fiabilidade, operacionalidade e ainda, conectividade, digitalização e manutenção.

Durante a fase de desenvolvimento desta nova geração, a MAN levou igualmente em consideração os requisitos de um setor cada vez mais exigente e complexo - as previsões para o futuro indicam que a transformação do setor está plenamente em curso. Tudo isto acarreta enormes desafios - só na UE, o volume de transportes deverá aumentar mais de 40 por cento, nos próximos 20 anos. Ao mesmo tempo, a legislação rigorosa visa reduzir as emissões de CO2 em 15% até 2025 (com uma redução adicional de 30% até 2030), isto sem esquecer a falta de motoristas profissionais.

“Os nossos clientes esperam de nós respostas a essas perguntas, e com razão”, resume Joachim Drees. “Por eles, precisamos de estar um passo à frente destas mudanças, com todos os seus efeitos diretos e indiretos. Esta é uma tarefa enorme, mas ao mesmo tempo extremamente emocionante – isto significa que precisamos de pensar em diferentes e novas dimensões, enquanto fabricante dos nossos produtos. É o que fazemos com a nossa nova geração de camiões.”

Desta forma, a MAN concentrou os seus esforços em quatro temas centrais: o motorista no local de trabalho, máxima eficiência e economia, tempo de atividade otimizado, bem como num parceiro forte e competente para os clientes.

“O motorista no local de trabalho” – o condutor como ponto central
Otimizar o local de trabalho no camião e adaptá-lo ainda melhor às necessidades diárias do motorista significa colocar em primeiro plano o seu desempenho e motivação. Por esse motivo, a nova geração de camiões MAN estabelece padrões em termos de facilidade de utilização, ergonomia ideal, trabalho em rede com dispositivos e aplicativos digitais MAN e, por último, mas não menos importante, com uma quantidade ideal de espaço e conforto ideal para dormir. Os modernos sistemas de assistência à condução, como o recém-desenvolvido sistema de assistência à mudança de direção, o assistente de engarrafamento, bem como o assistente de mudança de faixa, ajudam a reduzir a pressão sobre o motorista e garantem uma maior segurança no tráfego rodoviário.

“Máxima eficiência e economia” – economia excepcional
Apesar dos novos camiões MAN se encontrarem equipados com os motores Euro 6d apresentados em 2019, estes foram aprimorados tendo em conta uma maior eficiência. A interação entre os motores, componentes da cadeia cinemática e o software de redução de consumo recém-desenvolvido possibilita poupanças de combustível na ordem dos 8% e reduções significativas de CO2, face à anterior geração (Euro 6c). As novas cabines ainda mais aerodinâmicas também contribuem para essa redução. Por outro lado, através das aplicações digitais MAN Perform e MAN Connected CoDriver Training, o fabricante alemão oferece possibilidades de formação no sentido de se alcançar um estilo de condução ainda mais eficiente.

“Tempo de atividade otimizado” - máxima disponibilidade ao longo de toda a vida útil
Uma “boa” utilização de um camião depende, em grande parte, da eficiência e da facilidade com que este cumpre a sua tarefa de transporte. Um parâmetro importante aqui é a fiabilidade. A MAN esforça-se para melhorar ainda mais o modelo testado e comprovado com a nova geração de camiões, a fim de garantir a qualidade de produto de longa data (a qual é confirmada repetidamente no relatório TÜV). Tomemos por exemplo a arquitetura eletrónica recém-desenvolvida, simplificada, potente e de futuro garantido, que melhorará e ampliará significativamente as funcionalidades dos camiões. Além disso, um sistema de gestão de manutenção digitalizado, desenvolvido de forma abrangente, reduz os custos operacionais e garante a máxima disponibilidade dos novos veículos MAN TG.

“Parceiro forte” – parceria competente e pessoal
Paralelamente a esta nova geração de camiões, a MAN apresenta um novo sistema de consulta e oferta, totalmente orientado para as necessidades do cliente. Este segue uma lógica de produto que é orientada consistentemente para o segmento de aplicação, permitindo deste modo, que um novo MAN TGX, TGS, TGM ou TGL seja configurado para que se adapte exatamente à tarefa de transporte ou segmento, utilizando opções de configuração totalmente ajustáveis e flexíveis. Isto inclui os serviços coordenados individualmente de manutenção, financiamento e serviços digitais, que fazem do camião uma solução holística e integrada de transporte – tudo isto a partir de uma única fonte, com parceiros de contacto pessoal competentes. Além disso, a MAN Individual oferece um portefólio abrangente de opções para melhorar o veículo e fazer adaptações de fábrica específicas para o cliente. De acordo com a MAN, a nova geração de camiões da marca não é apenas um produto novo. Trata-se também de melhorias abrangentes nas áreas da produção e vendas.

Para que a produção em série da nova geração de caminhões MAN estivesse pronta e fosse possível oferecer simultaneamente os novos modelos anteriores durante a fase de transição até ao final de 2020, a MAN investiu cerca de 100 milhões de euros na construção de carrocerias na unidade de Munique. Todos os dias, até 500 cabines são produzidas a partir do extenso portfólio da nova geração de caminhões MAN e da série TG anterior.

Juntamente com a produção, a MAN reestruturou também o seu processo de oferta com o lançamento da nova geração de caminhões. No centro disto encontra-se uma mudança fundamental no método da lógica do produto que se manifesta em novos processos e ferramentas de configuração. Ao criar a oferta, a ideia central consiste em colocar em primeiro plano a tarefa individual de transporte do cliente. Isto resulta num portfólio mais alinhado com o mercado e com os clientes, com uma gama de caminhões completamente integrada, serviços após-venda, serviços financeiros e digitais. O processo de configuração e oferta não só é muito mais rápido, como também proporciona um elevado nível de flexibilidade, ao montar a ferramenta perfeita para a tarefa de transporte do cliente.

Os novos MAN TGX, indicados para o transporte de longo curso, podem ser equipados com motores MAN D38, de 540 cv a 640 cv, motores MAN D26, de 430 cv a 510 cv, ou motores MAN D15, de 330 cv a 400 cv de potência. A linha TGS, para o setor da construção, tem motores D15 ou D26, com até 510 cv de potência.

Os modelos TGL e TGM, para o setor da distribuição, podem ser equipados com motores D08 de 4 ou 6 cilindros, com potências de 160 a 320 cv.

Os novos caminhões MAN possuem uma variedade enorme de cabines. Para a linha TGX, estão disponíveis as cabines GX, GM e GN. A cabine GX é a maior de todas, com um teto mais alto, com 2,07 metros do piso da cabine ao teto.

A nova geração já pode ser encomendada pelos profissionais, sendo que, os primeiros tratores devem começar a circular no segundo trimestre deste ano.

A nova geração de caminhões MAN – o projeto em números

A introdução da nova geração de caminhões MAN é o projeto mais ambicioso da empresa em 20 anos:

- 12 000 000 de horas de trabalho gastas no projeto
- 4 000 000 de quilómetros de teste conduzidos até ao lançamento no mercado
- 2 800 000 linhas de código de software
- 167 000 horas de trabalho dedicadas ao design do novo veículo
- Cerca de 22 000 novos números de itens integrados em todos os departamentos
- 3000 cores de cabine disponíveis de série
- 2100 funcionários da MAN diretamente envolvidos no projeto
- 8 tamanhos de cabine disponíveis para a nova geração de caminhões MAN
- Até 8 por cento menos de consumo de combustível
- 4 séries: MAN TGX, TGS, TGM ou TGL
- 1 equipa: os 36 000 funcionários da MAN Truck & Bus



Novo motor Scania R 540

A Scania apresentou no final do ano passado, o seu quinto membro da gama de motores de 13 litros (DC13 166) de 6 cilindros em linha, que já equipava as versões de 370, 410, 450, 500 e agora passa a estar disponível na versão 540 CV e 2.700Nm. Esta nova motorização de 540 CV é adequada para clientes que precisam de uma maior potencia, mas que, por questões financeiras, não estão dispostos a investir num V8 de 16 litros.

Este novo motor foi concebido a pensar no benefício do cliente, destacando-se, desde logo, uma maior potência, reduzido consumo de combustível, uso exclusivo de SCR para o tratamento de gases de escape, facilidade de condução, menores custos de manutenção/reparação e ainda, uma redução do seu peso total, oferecendo assim uma maior capacidade de carga líquida ou peso sobre o eixo dianteiro, quando comparados com os motores V8 mais potentes da Scania.

A cabine deste R540 (CR20) de teto alto oferece um ótimo conforto e espaço suficiente para o condutor se movimentar no seu interior. A suspensão combinada com molas/pneumática também garante uma condução fácil com um excelente desempenho em estrada. Em termos de segurança do condutor, estas cabines vêm equipadas com airbag de cortina lateral. Quanto ao exterior desta cabine de série R, a Scania melhorou as características aerodinâmicas da cabine, o que garante uma maior eficiência no que respeita ao consumo de combustível. Desde logo, todas as superfícies, na frente, de lado e, até certa medida, por baixo, foram otimizadas para uma resistência mínima.

A renovada versão R540 esteve em Portugal para testes e a Revista ANTRAM foi desafiada pela Scania a efetuar uma prova de estrada num percurso de cerca de 84km, realizado em estrada nacional e autoestrada (Vialonga – Porto Alto – Montijo - Vialonga), a uma velocidade média de 60km/h. No final do trajeto, o consumo de combustível verificado foi de 23.73 litros.



Ficha técnica Scania R 540 Euro 6d Highline

Motor: Scania DC 13 166 540 Euro 6d, seis cilindros em linha, de 13 litros. Injeção de alta pressão XPI e sistema de tratamento de gases de escape SCR. Potência máxima de 540CV a 1800 rpm, binário máximo de 2700Nm entre as 1000rpm até 1300rpm.

Cabine: Série R de teto alto com uma altura total interior de 2.07m. Encontra-se equipada com uma cama de 2.00mx1.00m. O acesso à cabine é feito através de 3 degraus.

Transmissão: Caixa automatizada Scania Opticruise de 12+2 velocidades (GRS905R) com retarder desacoplável integrado.

Chassi e dimensões: Suspensão dianteira pneumática - eixo dianteiro para 7.5ton. - suspensão traseira de 4 foles pneumáticos - eixo traseiro de 11.5ton. - distância entre eixos 3.750mm.

Pesos: Tara do trator 18ton. Conjunto (trator+semirreboque) 40ton.

SCANIA mantém liderança no setor há 5 anos

Em Portugal e pelo quinto ano consecutivo, a Scania fechou o exercício de 2019 na primeira posição, com o registo de 1038 unidades matriculadas, obtendo uma quota de mercado de 24,8% e a primeira posição no ranking de fabricantes de veículos de 16 toneladas, com mais seis pontos percentuais acima da segunda marca.

A Scania mantém esta liderança no mercado português desde 2015, ano em que obteve a primeira posição com uma quota de 19,2%. Um número que não tem parado de crescer nestes últimos cinco exercícios.

No que toca ao mercado ibérico (Portugal e Espanha), a Scania encerrou o exercício de 2019 com 4463 veículos matriculados, número que lhe confere uma quota de 17,9% e lhe permite ocupar o primeiro lugar no mercado de camiões de 16 toneladas.

Para Sebastián Figueroa, diretor-geral da Scania Ibérica, a chave desta trajetória é *“a aposta na sustentabilidade, com tudo o que isso implica. Os veículos Scania são cada vez mais eficientes, alcançando consumos de combustível imbatíveis, apoiados por serviços baseados na conectividade. Gostaria de fazer especial menção aos bons resultados demonstrados pelo nosso mais recente motor de 540 CV de 13 litros, os seus consumos são incríveis, comparáveis a motores de menor potência, mas com maior binário. Além do mais, contamos com a gama mais vasta de veículos movidos a combustíveis alternativos, na qual os veículos de GNL e de GNC servem cada vez mais aplicações, pelas suas prestações semelhantes ao gasóleo. Tudo isto em conjunto com uma rede de serviços qualificada, formada por grandes profissionais orientados para obterem a máxima rentabilidade das operações de transporte dos nossos clientes”*.



VOLVO TRUCKS lança nova geração de camiões

A Volvo Trucks lançou quatro novos camiões, com forte foco no ambiente, na segurança e na produtividade do motorista. Os quatro novos camiões pesados, FH, FH16, FM e FMX, estão disponíveis em diversos modelos de cabine e podem ser otimizados para uma ampla gama de aplicações.

Project Future da DAIMLER origina nova empresa em Portugal

No âmbito do Project Future da Daimler, foi criada em Portugal, com efeitos a 1 de janeiro de 2020, a nova empresa Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A, responsável pela distribuição, comercialização, vendas e após-venda de camiões da marca no nosso país, previamente incluída na Mercedes-Benz Portugal S.A.

Com o Project Future, foi efetuada uma reestruturação na Daimler AG. A 1 de novembro de 2019, foi criada uma nova estrutura dividida em 3 subsidiárias distintas sob o teto Daimler AG: Mercedes-Benz AG, Daimler Trucks AG e Daimler Mobility AG. Esta nova estrutura, tem como objetivo estratégico “tornar o grupo mais apto para o futuro, com uma maior autonomia e flexibilidade em cada umas das divisões, de forma a proporcionar uma cada vez maior dedicação e especialização para as características de cada tipologia de cliente e segmento”.

António Cabrita Martins, anteriormente Administrador e Diretor Geral da área de Camiões na Mercedes-Benz Portugal, é o CEO da nova empresa.

A empresa permanece nas mesmas instalações, localizadas na Abrunheira. A Mercedes-Benz Trucks Portugal mantém a estrutura atual de 4 concessionários e 19 pontos de assistência de camiões em Portugal Continental, Açores e Madeira.



SCANIA aposta nos veículos usados

Depois de no ano passado ter lançado em Portugal o conceito de “USED CENTER” (centro de veículos de ocasião), a Scania anunciou ter aumentado os seus serviços nos dois concessionários existentes em Portugal, um em Leiria e o outro no Porto.

Estes centros, que têm uma imagem própria integrada nas instalações da marca, contam com um amplo e variado stock de veículos, além de um serviço comercial exclusivo com um horário alargado para este mercado.

Para Roberto Hernando, responsável pelos Veículos de Ocasião da Scania Ibérica, “o principal motivo deste rápido crescimento é poder dar resposta à procura por este tipo de camiões. Os veículos Scania são muito valorizados no mercado pela qualidade e fiabilidade que oferecem; e, na marca, estamos empenhados em oferecer o melhor serviço ao cliente do veículo de ocasião.”

LECIÑENA fecha acordo de comercialização em Portugal

A LECIÑENA firmou recentemente uma parceria com a conhecida empresa GRUMAN-Gruas de Mangualde para a comercialização e distribuição dos seus reboques e semirreboques na região central de Portugal (Aveiro, Viseu, Guarda Coimbra e Castelo Branco), garantindo assim um serviço de vendas e pós-venda de alta qualidade aos seus clientes em Portugal.



Envie-nos as suas notícias!

Lembramos todos os Associados e Parceiros que poderão divulgar informações e notícias das suas empresas (por exemplo: novos projetos e investimentos, participações em feiras) na Revista ANTRAM, cuja edição é publicada trimestralmente.

Para tal, basta enviar uma sumula ou *press release* para: informacao@antram.pt



VOLVO lança campanha “Peças Genuínas”

A Auto Sueco Portugal, empresa do Grupo Nors, lançou uma Campanha de Peças Genuínas da Volvo Trucks confirmando que a Volvo continua a apostar em ser um parceiro muito presente junto dos seus clientes, com as soluções mais adequadas para todas as situações e garantindo os mais elevados índices de confiança, de eficiência operacional e de economia.

A nova Campanha de Peças Genuínas Volvo da Auto Sueco Portugal decorrerá em períodos trimestrais com uma seleção de 2 produtos diferentes em cada trimestre.

A campanha pretende alertar os clientes da marca de que uma escolha inteligente por peças genuínas é sempre a melhor opção, pois soluções alternativas podem afetar o sistema e funcionalidade dos camiões.

As Peças Genuínas Volvo quando aplicadas na rede de concessionários Volvo Trucks têm garantia de 2 anos.

ANDAMUR chega a Portugal

A Andamur – empresa especializada em serviços para o setor do transporte - chegou a Portugal.

Sediada em Coimbra, a empresa possui uma “ampla gama de produtos e serviços tais como cartões de combustível, dispositivos de portagem e gestão de recuperação de impostos”.

Com mais de 30 anos de experiência, a Andamur conta com uma rede de mais de 650 estações de serviço na Europa em nove países europeus: Espanha, França, Bélgica, Luxemburgo, Alemanha, Países Baixos, Áustria, Eslovénia e Polónia.



IVECO S-WAY conquista troféu IF Design Award

A IVECO venceu o troféu IF Design Award 2020 com o IVECO S-Way, na categoria Automóveis/Veículos da Disciplina de Produto. O veículo foi selecionado pelo júri internacional de 78 especialistas independentes. Entre os critérios de seleção constam o grau de inovação e elaboração, execução e produção do produto, funcionalidade, incluindo facilidade de utilização, ergonomia e segurança, respeito pelas normas ambientais e pegada de carbono, responsabilidade social e design universal, entre outros.



Site ANTRAM: registe-se!

Nele poderá encontrar as últimas novidades sobre o setor e toda a informação que necessita para desenvolver a sua atividade.



RENAULT TRUCKS

lança novos modelos de camiões de longo curso

A Renault Trucks acaba de lançar as versões de 2020 da sua gama de camiões de longo curso. Os modelos T e T High são mais eficientes no consumo e asseguram o compromisso de sempre ao nível do conforto do motorista.



GALIUS tem novo diretor executivo

Afonso Martins é o novo diretor executivo da Galius, empresa do Grupo Nors, importadora e distribuidora dos camiões Renault Trucks em Portugal.

Licenciado em Gestão pela Faculdade de Economia do Porto, Afonso Martins, de 43 anos, integrou a Nors em 2006, ocupando vários cargos de gestão e direção, em Portugal e no Brasil, desde 2013, foi diretor executivo da Nors África, sendo responsável pelas operações de camiões e equipamentos de construção do Grupo no Botswana, Moçambique e Namíbia.

O nosso aplauso é para vocês!



Motoristas



Médicos



Enfermeiros



Forças de Segurança



Sistema Nacional de Saúde

Obrigado A Todos



IPTRANS

ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

25
ANOS



ESTÁS NO 9º ANO?

Vem conhecer-nos,
temos uma solução para ti...

+351 219 836 948
secretaria@iptrans.com.pt
iptrans.com.pt

Mostra de Ofertas Educativas em Loures

No passado dia 20 de fevereiro realizou-se a Mostra de Cursos Profissionais 2020, iniciativa da Câmara Municipal de Loures. O IPTrans esteve presente com um stand e um simulador de condução de motociclo, da CR&M – Formação Ativa de Condução. O evento foi inaugurado pelo Vice-presidente, Paulo Piteira.



2ª edição da Agrologística - Eficiência na cadeia de abastecimento das indústrias agroalimentares

Na mesma data realizou-se a 2ª edição da Agrologística. A iniciativa contou com a participação de alunos dos cursos profissionais de Técnico/a de Logística e de Gestão de Transportes. Coube a Bernardino Soares a abertura dos trabalhos, tendo igualmente destacado a relevância da iniciativa e refletido sobre as várias tendências do sistema produtivo, quer macro quer micro.



Projeto VETMO4TL Já está disponível a Newsletter nº 3!



Este projeto é cofinanciado pelo Programa Erasmus+ e ambiciona disponibilizar os documentos e ferramentas necessários que permitam e facilitem uma mobilidade reconhecida para alunos/aprendizes em ensino e formação profissional (VET) no nível 4 do Quadro Europeu de Qualificações (QEQ) nos setores dos transportes e logística. Subscriba a newsletter em <https://vetmo4tl-project.eu/pt/page/pt-home>.

Aula inaugural Groundforce

No passado dia 12 de fevereiro realizou-se a “aula inaugural” Groundforce, no âmbito do curso de Técnico/a de Tráfego de Assistência em Escala. Catarina Ferreira, da Direção de Recursos Humanos da empresa foi a responsável pela apresentação.



Loures - aqui tem de haver Metro - Bernardino Soares entrega mensagem a António Costa

As forças vivas do concelho de Loures participaram numa iniciativa promovida pela Câmara Municipal de Loures visando a concretização daquele modo pesado de transporte. Os participantes deslocaram-se a São Bento onde o edil entregou ao Primeiro-Ministro as propostas para a concretização do Metro até Loures.

Transporte rodoviário de passageiros da Área Metropolitana de Lisboa - Concurso público internacional para aquisição do serviço público foi lançado

No passado dia 18 de fevereiro realizou-se a cerimónia de apresentação do concurso internacional para aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

Este concurso irá aumentar em 40% a oferta de transporte rodoviário de passageiros, potenciando o conceito de transportes metropolitanos de Lisboa.



A 4 de dezembro, Conselho de Orientação Estratégica (COE) debateu futuro do IPTrans



Depois da tomada de posse e apresentação dos novos membros do COE presentes – António Nabo Martins, da APAT, Catarina Ferreira, da Groundforce, e José Manuel Cruz, da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes -, coube à Diretora Pedagógica, Helena Nunes, pôr em destaque o Projeto Piloto “Qualificar e Empregar”, parceria com as empresas Sogenave e Groundforce, visando aulas e utilização de tecnologias inovadoras em contexto de trabalho, conducentes a aprendizagens práticas e mais eficazes. Nesse âmbito procedeu-se à assinatura de protocolo de colaboração com a SOGENAVE, com as presenças do seu Presidente do Conselho de Administração, João Simões, e dos membros da Direção da AEPTL/IPTrans, Nelson Sousa, Carla Cruz e Paulo Lopes. Seguiu-se uma informação sobre o trabalho reali-

zado pelo IPTrans para dar resposta às recomendações do último COE, culminando com um debate com todos os Conselheiros, no qual estes apresentaram as suas recomendações para os próximos anos: Escola de referência na AML Norte e não apenas em Loures e Odivelas; Reforço da formação de adultos; Importância das softskills; Levar os alunos às empresas e convencê-los a virem trabalhar para os nossos setores; Instalação do simulador de condução nas instalações do MARL; Comunicar cada vez melhor o potencial de emprego e de remuneração; Evolução do conceito de transportes para o conceito de mobilidade - inclusividade, segurança e coesão mas também eficiência, produtividade e sustentabilidade, não apenas na vertente

ambiental; Técnico/a de Condução - Cursos para a obtenção do CAM – certificado de aptidão de motorista; reconversão da profissão; Técnico/a de Logística; Conhecer onde é que os nossos alunos se empregam e qual o grau de empregabilidade; Dois problemas muito importantes: o climático e o da transição energética; Trabalhar mais e melhor o tema da distribuição urbana; Rede local de transporte deficiente, estando em marcha concurso público internacional que prevê o reforço da rede de Loures, em quantidade, densidade e qualidade, nomeadamente nas áreas geográficas com maior concentração de atividades económicas; esperam-se novidades em 2020; Logística urbana: trânsito e paragens para descarga/carga.

Taxa de sucesso no ensino profissional nunca foi tão alta

O jornal Público divulgou, recentemente, que a taxa de sucesso do ensino profissional nunca foi tão alta: enquanto, na rede de escolas do Estado, 59% dos alunos completam o curso nos três anos previstos, no setor privado, esse valor é 10 pontos percentuais mais elevado. Este artigo foi elaborado com base num estudo da DGEEC – Direção Geral das Estatísticas da Educação e Ciência.

IPTrans entrega diplomas



12 de fevereiro foi também a data de entrega de diplomas: bolsas e diplomas de méritos, diplomas de conclusão de curso, de conclusão de RVCC e da formação TIC Erasmus+, realizada em Bolonha por alguns dos trabalhadores/as do IPTrans.

Erasmus+ - Integrating ICT and new technologies into teaching and education



No âmbito do Programa Erasmus+, o consórcio constituído pelos Agrupamentos de Escolas José Afonso, Eduardo Gageiro, São João da Talha e pelo IPTrans, estiveram em Bolonha para a formação "Integrating ICT and new technologies into teaching and education". Com esta formação, os participantes melhoraram as competências em TIC para utilização destas ferramentas na sua prática educativa.

Dia Internacional da Aviação Civil no IPTrans



A dia 6 de dezembro comemorou-se o "Dia Internacional da Aviação Civil", e neste âmbito, os alunos organizaram um conjunto de atividades com a comunidade escolar, inerentes ao projeto de curso de Técnico/a de Tráfego de Assistência em Escala (TTAE).

5ª Feira do Emprego & Empreendedorismo

O IPTrans participou em mais uma Edição, a 5ª, da Feira do Emprego & Empreendedorismo, promovida pelo GIP – gabinete de inserção profissional e Junta de Freguesia de Louisa. A abertura do evento esteve a cargo do Presidente da Junta de Freguesia, Nelson Batista, do Chefe de Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Loures, António Pombinho, e da Diretora do Centro de Emprego Loures-Odivelas, Susana Marques.

6ª Conferência Internacional "Bob Crow"



A 6ª Conferência Bob Crow, sobre saúde e segurança no local de trabalho, realizou-se nos dias 9 e 10 de dezembro, no IPTRANS. A iniciativa contou com participantes dos Estados Unidos, do Brasil, de Espanha, do Reino Unido, de Portugal e de alunos dos cursos de transportes. Foi uma Conferência organizada pela FECTRANS, pelo RMT do Reino Unido, pelo TWU dos Estados Unidos e pelo Barry Commoner Center da Universidade de Nova Iorque. Esta iniciativa é, simultaneamente, uma forma de homenagear Bob Crow, antigo Secretário-Geral do RMT, precocemente falecido.

Jantar comemorativo dos 30 anos das escolas profissionais e dos cursos profissionais

Foi no ano letivo de 1989/1990 que entraram em funcionamento as primeiras escolas profissionais e os primeiros cursos profissionais. No passado dia 21 de novembro realizou-se um jantar comemorativo desse ato fundador.

O jantar foi assegurado a todos os níveis pela parceria de trabalho entre os profissionais da unidade hoteleira onde se realizou e alunos de cursos profissionais de duas escolas associadas da ANESPO.

Porquê escolher a Consultoria ANTRAM?



- Estamos vocacionados para o setor do transporte rodoviário de mercadorias, somos por isso especialistas em projetos de consultoria neste setor, trabalhando em conjunto com as empresas nesta área há mais de 15 anos;
- Estamos próximos do conhecimento que regula o setor;
- Conhecemos as exigências dos clientes das empresas de transporte rodoviário de mercadorias, desenvolvendo soluções à medida das necessidades;
- Somos focados nos resultados e na melhoria contínua – garantimos o acompanhamento até à obtenção do objetivo pretendido (certificação, etc);
- Simplificamos processos pelo largo conhecimento e experiência no setor;
- Desenvolvemos soluções adaptadas à realidade de cada empresa, qualquer que seja a sua dimensão e subsector de atividade.



www.antram.pt

Áreas de Intervenção:

- Implementação de sistemas de gestão (Qualidade, Ambiente, Segurança) e de boas práticas (SQAS, HACCP, Gestão de Resíduos);
- Auditorias internas a sistemas de gestão e de boas práticas;
- Transição dos Sistemas de Gestão da Qualidade para a Norma ISO 9001:2015;
- Manutenção de sistemas de gestão e de boas práticas;
- Identificação de perigos e avaliação de riscos no trabalho;
- Diagnóstico Ambiental.



Plano anual de Formação ANTRAM 2020

Desenvolvemos ainda soluções *In-House* e cursos desenhados à medida das necessidades dos nossos associados e tratamos de toda a logística inerente à sua organização

Contacte-nos hoje mesmo!

ANTRAM - Centro de Estudos Técnicos
Diretora Comercial | Patrícia Correia
+351 218 544 100 | patricia.correia@antram.pt

Já se encontra publicado no site da ANTRAM o plano anual de formação para o ano 2020

Consulte em www.antram.pt

Capacidade Nacional e Internacional

CAM - Inicial e contínua

ADR Base e reciclagem de Cisternas, Explosivos e Radioactivos

Apetro-Condução Defensiva e Manuseamento de Produtos

Gestão de Tráfego

Regulamentação Social e Tacógrafos

Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais

Boas práticas no atendimento ao cliente

Segurança Rodoviária

Segurança e Saúde no Trabalho

Segurança na operação de Empilhadores

Eco- Condução

Acondicionamento da carga, estiva e amarração

Primeiros Socorros

Refreshment do Código da estrada



antram

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias