

revista

Nº 397 | out/nov/dez 2020 | Ano XL

antram

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



13 - 14 JANEIRO 2021

Conferencia Digital ANTRAM



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

Conferência Digital ANTRAM pág. 4

ANTRAM participa no projeto piloto de formação à distância do IMT, I.P. pág. 5

segurança rodoviária

As mais recentes alterações ao Código da Estrada pág. 6

associativismo

APDL e ANTRAM assinam protocolo para descarbonização dos portos de Leixões e Viana do Castelo pág. 8

Entrevista

Cargaquatro - Transportes e Logística pág. 10

ANTRAM debate a mobilidade de bens e mercadorias em Lisboa pág. 14

opinião

O Regime Excecional e Transitório de Reorganização do Trabalho pág. 20

trabalho

O regime sancionatório das pausas na condução pág. 28

Saúde mental no trabalho:

uma questão pessoal ou de gestão de recursos humanos? pág. 30

notícias dos associados

pág. 38

comerciais

pág. 42

espaço IPTrans

pág. 52



Conferência
Digital
ANTRAM



Revista ANTRAM n - 397

Diretor: Pedro Polónio - **Subdiretor:** Fernando Velasco - **Coordenador:** José Bourbon - **Colaboradores neste número:** Ana Souta, Carlos Oliveira, Joana Araújo (Frederico Mendes & Associados), Joana Soares Ribeiro (ACT), José Encarnação, José Maria Bourbon, Luísa Gonçalves, Mónica Silva, Paulo Jorge (EasyTalent), Pedro Guerreiro Silva (ANSR), PwC, Sofia Vale Guedes (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: regio.norte@antram.pt - **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2.º Esq. - Sala A - Pedralva 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regio.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: regio.lisboa@antram.pt - **Direção Regional do Sul:** MARÉ - 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:** Prata Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 - E-mail: luísa.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



editorial



Pedro Polónio
Presidente da Direção Nacional

Caro associado,

Estamos na fase final de 2020.

É um ano de más memórias para a generalidade das pessoas. No entanto, também foi em 2020 que a sociedade mostrou do que é capaz.

Várias coisas que todos dizíamos serem impossíveis, realizaram-se em 2020. O maior exemplo disso, é o facto de, em menos de 9 meses, a comunidade científica ter sido capaz de estudar, testar, validar e produzir várias vacinas contra um vírus.

Aquilo que habitualmente demora 10 anos, foi conseguido em 9 meses. Algo extraordinário e digno de registo. Termos, ainda em 2020, tido a oportunidade de ver pessoas a serem vacinadas contra o vírus sars-cov 2 é algo que nos dá esperança e nos enche de orgulho.

É disso que vamos necessitar para o próximo ano. Esperança que a vida seja melhor, que a economia seja melhor, que haja mais saúde. Mas também orgulho. Orgulho de fazermos parte da solução, de estarmos presentes no momento em que é preciso fazer a última etapa de todas as atividades, que é levar os bens às pessoas. Não nos podemos esquecer disto.

Apesar de 2021 reunir todas as condições para ser um ano melhor do que 2020, não podemos pecar por excesso de confiança. Avizinham-se, ainda, meses muito difíceis, quer em termos de saúde quer em termos económicos.

A pandemia está longe de estar controlada e importa mantermo-nos alerta. Serão apenas mais alguns meses, mas serão, estou certo, meses desafiantes.

A nível económico, não podemos descartar a entrada em meses de menor consumo e, portanto, de fluxos menos intensos de transporte. O primeiro trimestre, já de si difícil, será este ano ainda mais complicado e, a verificarem-se algumas projeções, pode ser bem mais complicado que o primeiro trimestre do ano que agora termina, sendo cada vez mais correntes as vozes que auguram uma redução acentuada da produção industrial em 2021.

Em cima deste cenário, temos o facto de o governo de Portugal ter acordado um aumento da remuneração mínima mensal garantida que ronda os 4,7% e que, fruto da cláusula de atualização constante do CCTV em vigor para o nosso setor, irá implicar um aumento do salário base e diuturnidades em igual percentagem, o que implicará o aumento das rubricas que destas dependem, como é o caso do complemento salarial, da cláusula 61ª, do subsídio de trabalho noturno e do valor de trabalho prestado em dias de descanso.

Esta subida não será pequena, bem pelo contrário. Corresponde, em termos médios, a um aumento de 3% do custo salarial global (incluindo impostos) de um motorista que, como todos sabemos, é hoje o principal custo da atividade.

Os números são, de facto, muito relevantes, pois estamos a falar de valores que rondam os €100,00 por mês de custo por trabalhador.

O mesmo governo que vai baixar salários na TAP, vai agora forçar os privados a pagarem mais salários, num clima de total incerteza e insegurança. Trata-se de uma decisão incompreensível e que viola a prudência que devia presidir a esse tipo de decisões.

Vamos acreditar que, também nós, à imagem do que a ciência fez em 2020, vamos conseguir fazer o impossível em 2021.

A todos, como não poderia deixar de o fazer, deixo votos de boas festas.



De modo a responder eficazmente aos desafios do mercado, onde cada vez mais os consumidores optam por fazer as suas compras em lojas virtuais, a ANTRAM decidiu lançar a sua Loja Online.

Este lançamento enquadra-se na estratégia de desenvolvimento que a ANTRAM tem vindo a implementar para fortalecer a relação de proximidade com os seus associados e clientes, dando resposta imediata às suas necessidades e aos inúmeros pedidos, facilitando o dia-a-dia das empresas transportadoras nacionais.

**Agora, à distância de um clique,
a Loja Online ANTRAM
disponibiliza produtos essenciais
à operação de transporte.**

Visite-nos em

loja.antram.pt





Conferencia Digital ANTRAM

13 e 14 de Janeiro de 2021

17h30 – 19h30

Caro Associado,

Nos últimos meses o mundo mudou dramaticamente.

As repercussões da crise pandémica provocada pela COVID-19 na economia mundial foram muitas, exigindo que, no caso particular do nosso Setor, o transporte rodoviário continuasse a operar num ambiente difícil. Os desafios imediatos para os operadores de transporte rodoviário e transportadores foram enormes e continuarão, nos próximos tempos, a desafiar a habilidade e mestria dos empresários para contornar dificuldades, recuperar e inovar os negócios.

Neste contexto e perante a impossibilidade de, em 2020, realizarmos o nosso Congresso anual, a ANTRAM realiza nos dias 13 e 14 de janeiro de 2021, a Conferência Digital ANTRAM, onde serão tratadas, com especial atenção, as temáticas que, na atualidade, julgamos de maior relevância para os empresários do Setor.

O programa da Conferência Digital ANTRAM tem como mote os grandes desafios que se colocam ao Transporte Rodoviário de Mercadorias, em grande parte ampliados pelos efeitos da pandemia.

O programa da conferência será composto por 2 sessões:

- No dia 13, uma sessão mais transversal sobre os desafios que se colocam ao Setor, tendo em análise diferentes vertentes;
- No dia 14 uma sessão dedicada a si, e ao universo de Associados ANTRAM, onde refletiremos acerca do futuro que ambicionamos para o Setor.

**Este, caro Associado, é o debate
a que não pode faltar.**

Junte-se a nós.

Ajude-nos a dar voz ao nosso Setor!

Inscriva-se em www.antram.pt

Dia 13 | 17h30 – 19h30

Sessão **“Saúde, Transportes e Economia”**

Moderação: José Costa Faria (Consultor)

Oradores convidados

Ricardo Mexia (*Presidente da Associação Nacional dos Médicos de Saúde Pública*)

Jorge Coelho (*Comentador, Gestor e Político*)

José Luís Alvim (*Docente de Estratégia Empresarial e de Financiamento na Porto Business School*)

Esta sessão tem o apoio de:



Dia 14 | 17h30 – 19h30

Sessão **“Que futuro ambicionamos para o Setor”**

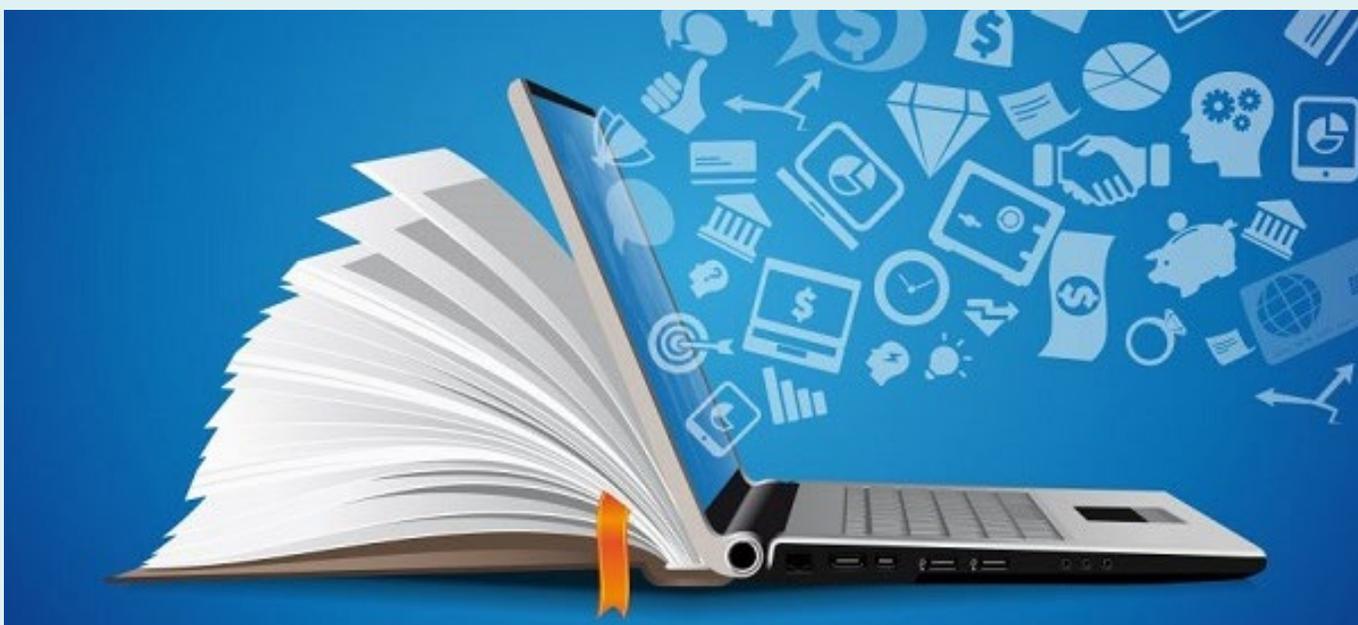
Moderação: Direção Nacional da ANTRAM

Convidados: Associados ANTRAM

Esta sessão tem o apoio de:



ANTRAM participa no projeto piloto de formação à distância do IMT, I.P.



O Instituto de Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT) lançou, no mês de novembro, o projeto piloto de formação à distância, síncrona, assente na plataforma Microsoft Teams.

De momento apenas estão a ser realizadas ações de formação de renovação de habilitação em que não é obrigatória a realização de exame.

Este é um processo inovador e um passo importante para que a formação de qualificação profissional e habilitante, possa chegar a qualquer canto do país. Podemos mesmo afirmar que se trata de um processo de promoção da igualdade entre os cidadãos independentemente do ponto geográfico em que se encontrem a viver ou a trabalhar.

A ANTRAM está a participar nesta fase do projeto do IMT tendo já realizado uma ação CAM de 35 horas, que decorreu entre os dias 23 e 27 de novembro, e que foi frequentada por 20 formandos do Minho ao Algarve.

A ação foi um sucesso, e muitas empresas associadas manifestaram já interesse em utilizar esta via para que os motoristas possam renovar os seus CQM, a ponto de a ANTRAM ter solicitado autorização para a realização de mais três ações ainda durante o mês de dezembro.

Esta participação da Associação no projeto do IMT apenas é possível porque no mês de abril do corrente ano, a ANTRAM desenhou e implementou o projeto da formação ONLINE, através do qual já foram ministradas algumas dezenas de ações de formação, vários workshops e um webinar, aos quais assistiram mais de oito centenas de pessoas entre gestores, quadros de empresas e formandos.

A ANTRAM está assim capacitada para apoiar as empresas na área da formação com recurso às tecnologias de informação e comunicação, em que os formandos, com comodidade e sem custos de deslocação, podem frequentar as ações de formação que necessitam, com a qualidade e rigor com que sempre desenvolvemos esta atividade.

No futuro, não muito longínquo, pensamos que outras áreas da formação necessárias à obtenção de habilitação profissional, tal como Gestores de Transporte, Conselheiros de Segurança e mesmo ADR's, possam vir a ser ministradas através da formação síncrona à distância.

Quando esse momento chegar estaremos preparados para colocar essas formações à disposição dos Associados e dos seus recursos humanos.

As mais recentes alterações ao Código da Estrada

O Código da Estrada, assim como a generalidade da legislação, assume um caráter dinâmico de constante adaptação à realidade, indo ao encontro das mudanças sentidas na sociedade, em especial, no caso concreto, as verificadas no ambiente rodoviário, ditadas por alterações de comportamentos por um lado, ou também por imperativos ditados por legislação comunitária, sendo que a presente alteração visa também possibilitar a transposição da Diretiva (UE) 2020/612, da Comissão. Nesse sentido, sob o Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro, procedeu-se à 20.ª alteração ao Código da Estrada (CE), bem como a alterações a um conjunto de outra legislação complementar, em ordem a incrementar a segurança rodoviária, assim como medidas de desburocratização e transparência, tornando os procedimentos mais simples, acessíveis e eficientes quer para os cidadãos, quer para as empresas.

As alterações ora publicadas entram em vigor no próximo dia 8 de janeiro de 2021 (com exceção das alterações ao artigo 128.º do CE, as quais só entram em vigor 120 dias após a publicação).

Não querendo ser demasiadamente exaustivo na análise das alterações ora publicadas, pode dizer-se que são abrangidas quatro matérias: segurança rodoviária (a), desmaterialização processual (b), simplificação processual (c) e reforço da fiscalização (d).

(a) No que concerne à segurança rodoviária, destaco o aumento da coima pelo uso indevido do telemóvel durante o exercício da condução. A experiência tem indicado que este é um dos comportamentos ao volante que acarreta maior risco, sendo mesmo uma das causas que mais tem contribuído para a ocorrência de acidentes rodoviários.

Por outro lado, estudos científicos equiparam o uso indevido do telemóvel à condução sob o efeito do álcool, razão pela qual a coima pelo uso indevido do telemóvel durante a condução é substancialmente agravada, mais do que duplicando, passando os respetivos limites para € 250 a € 1.250, havendo ainda lugar, à semelhança da condução sob o efeito do álcool, à subtração de três pontos na carta de condução, em vez dos anteriores dois pontos.

Outra das alterações prende-se com a segurança relacionada com a utilização de tratores e máquinas agrícolas ou florestais, que só na última década provocou 210 acidentes mortais aos respetivos condutores. Assim, os tratores e máquinas agrícolas são obrigados a circular com avisadores luminosos es-





Pedro Miguel Silva

peciais (rotativo de cor amarela). Sendo o capotamento a principal causa de morte com estas máquinas, passa a ser obrigatório circular com a estrutura de proteção em caso de capotamento, vulgo “Arco de Santo António”, erguida e em posição de serviço, isto para tratores e máquinas agrícolas florestais que tenham sido homologados com aquele equipamento.

Outra das novidades prende-se com os condutores de veículos descaracterizados afetos ao transporte remunerado de passageiros a partir de plataformas eletrónicas (TVDE), os quais passam a estar incluídos no grupo de condutores sujeito ao regime especial que considera sob influência de álcool a condução com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,20 g/l, visando assim garantir a segurança dos próprios e dos respetivos passageiros, a exemplo aliás do que já sucede para os táxis.

- (b) Relativamente à desmaterialização processual, passará a ser possível a apresentação às autoridades fiscalizadoras dos documentos de que o condutor deva ser portador em formato digital, com recurso a uma aplicação móvel criada para o efeito, constituindo-se assim como uma alternativa à apresentação física dos mesmos e desde que a entidade fiscalizadora disponha dos meios eletrónicos necessários à sua confirmação. Caso a entidade fiscalizadora não disponha desses meios no local, o condutor irá dispor de cinco dias para apresentação dos documentos físicos.

Outra das medidas de desburocratização processual é a possibilidade da assinatura autógrafa digital, bem como através da leitura de dados biométricos, no âmbito das notificações por infrações ao CE

ou da legislação complementar, o que se traduzirá numa maior rapidez e eficiência do processo, tornando-o também mais amigo do ambiente.

Outra medida que também terá impacto no ambiente, poupando anualmente cerca de 2.000 árvores, será a notificação eletrónica para a morada única digital, bastando para tal a adesão voluntária a este serviço (disponível no “Portal do Cidadão”). Para além do impacto ambiental já referido, esta medida traduzir-se-á em mais um importante passo para a digitalização dos processos, tornando-os mais simples e ágeis quer para as empresas quer para o cidadão.

- (c) Quanto às medidas de simplificação processual destaco a dispensa de procedimento contraordenacional aos condutores de veículos em missão urgente para prestação de socorro ou de interesse público, determinando desta forma a exclusão da ilicitude dos factos praticados. Certamente que o estimado leitor compreenderá não fazer sentido o levantamento de auto de contraordenação ao condutor de uma ambulância ou de um veículo médico de emergência e reanimação (VMER) se, por exemplo, for controlado em excesso de velocidade seguindo em marcha de urgência para prestação de socorro.

Outra medida de simplificação prende-se com a inclusão num único documento (a carta de condução) de todas as categorias de veículos, eliminando assim as licenças de condução de tratores e máquinas agrícolas ou florestais e, concomitantemente, alterando o modelo de carta de condução, tornando-o mais harmonioso, seguro e possi-

bilitando a sua leitura digital.

- (d) Relativamente às medidas de reforço da fiscalização, destaco a alteração da forma de acesso, por parte da Guarda Nacional Republicana (GNR) e da Polícia de Segurança Pública (PSP), ao Registo Individual do Conductor, vulgo “cadastro rodoviário”, por forma a aceder diretamente e de forma mais célere à informação sobre as eventuais sanções por cumprir e/ou sobre as proibições de condução do condutor fiscalizado. Outra medida deste reforço prende-se com a atribuição de competência fiscalizadora à Autoridade Marítima Nacional, GNR, PSP e às câmaras municipais para, dentro das respetivas áreas de jurisdição, para fiscalizar o estacionamento de autocaravanas ou similares fora dos locais e horas autorizados para o efeito.

Procurando cumprir com a promessa de não ser demasiado exaustivo na análise das mais recentes alterações ao CE, a generalidade das quais entra em vigor já em janeiro de 2021, tentei destacar os aspetos que podem ter impacto no quotidiano dos nossos leitores, recomendando vivamente a leitura integral das alterações agora publicadas.

Não obstante estas alterações, algumas das quais se espera que tenham impacto na melhoria da segurança rodoviária, penalizando mais severamente comportamentos de risco que concorrem para a sinistralidade, é bom não esquecer que, como não me canso de repetir, a prossecução de uma cultura de segurança rodoviária deve ser encarada como uma responsabilidade de todos. Por isso, na estrada faça a sua parte e contribua para o designio nacional de salvar vidas. Não se esqueça: ZERO é o único número aceitável de vítimas mortais.

Obrigado.

APDL e ANTRAM assinam protocolo para descarbonização dos portos de Leixões e Viana do Castelo

A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) e a ANTRAM assinaram, a 9 de dezembro, um protocolo com vista à descarbonização dos portos de Leixões e Viana do Castelo, na sequência da decisão da APDL, de a partir de dia 1 de janeiro de 2021, interditar a entrada e circulação de viaturas Euro I, II, III e IV dentro das infraestruturas portuárias.

Para que a adaptação seja gradual está previsto um período de transição para as viaturas que, a 31 de dezembro deste ano, estejam já registadas nos respetivos portos. Para os camiões EURO I e II, classificados como os mais poluentes, este período será de 24 meses. No caso das viaturas EURO III e IV, estas terão 36 meses para a adaptação.

Para além desta medida, o acordo prevê ainda a redução dos tempos das operações, designadamente o levantamento e entrega de contentores marítimos ou outras mercadorias, contribuindo para a diminuição da emissão de gases para a atmosfera e para a redução da emissão de ruído provocado pela circulação e pela atividade de camiões dentro da área portuária.

“Um dos grandes objetivos da APDL, nos próximos anos, é servir de exemplo aos restantes portos portugueses na implementação de medidas que tornem as nossas infraestruturas portuárias mais sustentáveis. Estamos a desenvolver um verdadeiro roteiro para a descarbonização, com um conjunto de medidas que visam reduzir a pegada ecológica da nossa atividade, até 2030. Mais uma vez, estamos na vanguarda do setor portuário no que concerne ao respeito ambiental e social” explicou, em comunicado, Nuno Araújo, presidente da APDL.

Por seu turno Pedro Polónio, presidente da ANTRAM, destacou que *“a ANTRAM tem como um dos seus grandes objetivos a redução das emissões atmosféricas das viaturas dos seus associados e, igualmente, a melhoria das frotas por estes utilizadas. Assim sendo, es-*



tamos muito satisfeitos com a assinatura deste protocolo que trará benefícios importantes aos portos, cidades e populações.”

O compromisso firmado faz parte de uma série de medidas que a APDL tem vindo a implementar com vista à melhoria da qualidade do ar na área portuária e, consequentemente, nas áreas envolventes, minimizando os impactos da sua atividade nas cidades e implementando as melhores práticas na gestão dos recursos, de modo a reduzir a pegada ambiental dos portos de Leixões e Viana do Castelo.

“A assinatura de um protocolo que pretende reduzir substancialmente as emissões de Gases com Efeito Estufa que contribuem para as

Alterações Climáticas e o impacto ambiental de uma infraestrutura tão proeminente e relevante como é o Porto de Leixões, traz consigo, não só a melhoria das condições de vida dos nossos cidadãos, como um sinal importante de que este motor económico de Matosinhos está em linha com os objetivos do município de cumprir com as metas de descarbonização da economia”, concluiu Luísa Salgueiro, presidente da Câmara Municipal de Matosinhos. Diariamente entram no Porto de Leixões mais de 1500 viaturas de transporte de mercadorias, que libertam um total de 1,189 toneladas de CO2 para a atmosfera, sendo cerca de 27 % das viaturas pesadas classificadas como EURO I, II, III e IV.



ANTRAM participa em reuniões estatutárias da IRU

Nos dias 11 e 12 de novembro decorreu, por via digital, a reunião do Conselho do Transporte de Mercadorias (CTM - Goods Transport Council) e a Assembleia Geral da IRU.

Foram discutidos importantes temas para o setor, entre outros, o impacto da pandemia e necessidade urgente de medidas de apoio financeiras para o setor, o pacote rodoviário, a posição da IRU sobre uma estrutura global de dados digitais relacionados com o transporte, a importância sobre como acelerar a descarbonização do transporte rodoviário por meio da adoção mais rápida dos chamados combustíveis alternativos e a possibilidade legal, a nível internacional, de utilização de veículos mais eficientes, os eco camiões.

No âmbito da Assembleia Geral, para além da adoção de vários documentos discutidos e adotados na reunião do CTM, foram ainda aprovados documentos de ordem financeira e contabilística. Importa porém destacar o apelo que saiu da Assembleia Geral aos governos mundiais, para tomarem medidas de apoio urgentes para o setor, face à atual situação de pandemia.

Um estudo feito pela IRU mostra que o transporte rodoviário pode estar à beira do colapso e que essa situação tem vindo a ser sistematicamente ignorada por parte dos governos em geral. Da análise das medidas governamentais adotadas em mais de 80 países, chegou-se a conclusão que a maioria dos operadores de transporte rodoviário, 80% dos quais são PME's, não conseguiram beneficiar das mesmas.

Ao contrário, setores como o transporte marítimo e o aéreo foram objeto de medidas específicas de apoio.

O problema da liquidez (ou falta desta) nas empresas de transporte rodoviário de mercadorias é por demais evidente.

Assim sendo, o setor global de transporte rodoviário apela aos governos para urgentemente:

- 1) Implantarem medidas de apoio financeiro direcionadas tais como:
 - Criação de subsídios diretos em dinheiro para os operadores de transporte rodoviário;
 - Redução dos impostos e encargos com as operações de transporte rodoviário.
- 2) Recorrerem à utilização das ferramentas digitais já existentes como os sistemas e-TIR e e-CMR assim como outras ferramentas que permitam o intercâmbio de informação por via eletrónica.
- 3) Procederem à coordenação necessária a nível global e transfronteiriça para que as regras e as restrições, especialmente em relação ao atravessamento de fronteiras, mudem rapidamente com vista a uma harmonização e coordenação global e regional da ação governamental, dando prioridade à segurança e proteção dos motoristas.

A ANTRAM, enquanto membro ativo da IRU, manterá a sua atuação acompanhando todos os dossiers em discussão em prol da defesa do transporte rodoviário de mercadorias nacional.

BREVES nacional

Governo revê regime de descontos nas ex-SCUT

Já se encontra publicada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro, que vai determinar a aprovação de medidas de uniformização e atenuação de custos para os utilizadores de autoestradas.

Com esta Resolução é revisto o atual regime de modulação em vigor nas ex-SCUT, introduzindo-se um aumento na percentagem do desconto atualmente em vigor e é ainda introduzido um novo sistema de descontos de 25% sobre o valor das portagens em vigor, por autoestrada e a partir do 8.º dia de utilização num mês, exclusivamente para veículos das classes 1 e 2. A Resolução prevê ainda que o setor do transporte de passageiros passe também a beneficiar do regime modular em vigor nas ex-SCUT.

Este novo regime de descontos entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2021.

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



Cargaquatro - Transportes e Logística

Sediada no Algarve, a Cargaquatro - Transportes e Logística, Lda. é uma empresa de âmbito ibérico com mais de 20 anos de existência. Com uma equipa dinâmica e fortemente empreendedora, o seu foco passa por acrescentar valor ao negócio dos seus clientes, permitindo que estes se foquem no seu negócio.

Entre outros serviços, a Cargaquatro destaca-se no segmento da logística em temperatura controlada, operando diariamente, com partida ou destino no Algarve e Sul de Espanha, com rotas para todas as plataformas das cadeias de distribuição, bem como para todos os mercados abastecedores.

Em conversa com a Revista ANTRAM, o Diretor Geral da Cargaquatro - Transportes e Logística, Lda., Dário Dias, falou-nos da sua empresa e do setor em geral, perspetivando os requisitos que, para si, permitirão ao Transporte Rodoviário de Mercadorias estar melhor preparado no futuro.

- Mais apoios/incentivos setoriais
- Maior profissionalização e aposta na formação de recursos humanos
- Desmistificação do setor e da atividade
- Incorporação de valor junto dos clientes
- Decisões firmes de reestruturação interna para redução de custos
- Esforço coletivo

= Um Setor mais determinado e sustentável

Que balanço faz à atividade da sua empresa?

Temos de nos situar temporalmente – 2019 e o primeiro trimestre de 2020 vinham a evidenciar perspetivas de crescimento da economia portuguesa (e também em termos mundiais) que incentivavam as empresas a encarar o futuro próximo com otimismo.

A partir de março, o mundo mudou! E mudou de uma forma que se afiguraria impensável, o que originou consequências a todos os níveis.



No Setor dos transportes, as consequências foram diferentes dentro dos vários subsectores. Na área do transporte e logística sob temperatura controlada, onde a Cargaquatro se insere, não houve uma redução tão acentuada de atividade como noutros subsectores.

Perante a persistência de um cenário pandémico, como se está a processar a vossa retoma à atividade? Como encaram o futuro?

Obviamente que estando todo o Setor tão exposto a fatores exógenos com grande potencial de influência na atividade, tudo

Atendendo a que este Setor em particular está muito habituado a viver rodeado de fatores adversos, mesmo em cenários sem pandemia, as nossas capacidades e resiliência serão determinantes para encarar o futuro com determinação.

A pandemia obrigou-nos a fazer um trabalho em permanência:
- Executar, analisar, refletir, aplicar medidas, tirar conclusões, adaptar e... voltar ao primeiro passo.



pode alterar-se significativamente a qualquer momento. Daí que as metodologias de gestão que aprendemos, nomeadamente na ótica do planeamento, são atualmente de muito difícil aplicação. No entanto, e atendendo a que este Setor em particular está muito habituado a viver rodeado de fatores adversos, mesmo em cenários sem pandemia, as nossas capacidades e resiliência serão determinantes para encarar o futuro com determinação.

Atendendo a que a retoma da atividade económica só atingirá os níveis de 2019 a médio prazo, a nossa atividade tem as mesmas perspetivas, o que deve guiar toda a nossa estratégia e consequentes decisões.

Quais são as estratégias que a empresa está a adotar para fazer frente aos desafios de uma nova realidade de mercado?

Dentro da estratégia global da empresa e em resultado da sua posição de liderança em alguns fluxos e rotas, nomeadamente no que toca à frota em temperatura controlada e às instalações de frio que possuí, a pandemia obrigou-nos a fazer um trabalho em permanência, que resumiríamos nos seguintes passos:

- Executar, analisar, refletir, aplicar medidas, tirar conclusões, adaptar e ... voltar ao primeiro passo.

As políticas têm de resultar deste ciclo permanente. Toda a organização está em permanente desafio. O mercado, que se caracte-

teriza por estar em constante mutação, está agora em mutação acelerada. E portanto, não há receitas. Há sim um trabalho muito mais complexo para a equipa de gestão.

Uma forma de manter os padrões de qualidade da empresa e dos serviços que prestam, é envolver e capacitar os recursos humanos da empresa. Considera fundamental o envolvimento dos colaboradores na cultura de qualidade da empresa?

Posso contar uma história real. Numa reunião com um potencial cliente, este questionou porque é que tinha ouvido dizer que os serviços prestados pela Cargaquatro eram de uma qualidade muito elevada. Respondemos que tal se devia aos nossos recursos humanos, e ao facto destes terem de forma tão evidente incorporado os valores e a cultura de exigência que tão bem caracterizam a nossa empresa.

Nos recursos humanos devemos destacar a postura dos nossos motoristas nos desafios

A ANTRAM tem feito um excelente trabalho de adaptação da sua oferta formativa, com um catálogo bastante ajustado às necessidades das empresas.

do dia-a-dia. Não obstante as adversidades próprias da atividade, existe um clima de grande respeito entre estes e a restante equipa, o que é fundamental na prossecução da atividade com níveis muito bons da qualidade percecionada pelos clientes.

Numa outra perspetiva refira-se que a Qualidade em termos gerais se encontra formalmente enquadrada através da Certificação ISO 9001:2015 que a empresa detém.

Considera recorrer à oferta formativa ANTRAM para formar os vossos recursos humanos? Quais são as áreas prioritárias?

Nós somos grandes consumidores de formação. A ANTRAM tem feito um excelente trabalho de adaptação da sua oferta formativa, com um catálogo bastante ajustado às necessidades das empresas. Realçamos como excelente a formação online, uma adaptação à nova realidade, que pelas suas características e vantagens inequívocas certamente perdurará na pós-pandemia.

E quanto ao digital, vê com bons olhos o uso de plataformas e ferramentas digitais? Que melhorias podem trazer ao vosso negócio?

Logo no início da pandemia fomos dos primeiros a implementar medidas de desmaterialização documental com os nossos clientes, aproveitando algumas ferramentas digitais ao nosso dispor. Tais instrumentos podem ser preciosos para agilizar

processos que resultem em aumentos de produtividade, tão necessários neste período. Tais processos ainda carecem de muito trabalho interno dos/nos clientes e de enquadramento legal que possam conduzir à completa eliminação do papel em todo o circuito documental. Não podemos no entanto deixar de referir a existência de plataformas que enquadram a nossa e outras atividades. A sua implementação tem originado uma transferência muito desigual de resultados entre quem concebe e/ou explora essas plataformas e quem na realidade investe e corre todos os riscos. A falta de controlo dos governos sobre tais atividades, até na sua taxaço, em contraposição à asfixia fiscal com que nos debatemos, é disso um exemplo.

No que diz respeito aos desafios decorrentes da transição energética, considera fundamental a aposta numa frota mais sustentável e "amiga do ambiente"?

A Cargaquatro está permanentemente atenta às questões relacionadas com a temática ambiental e de utilização de novas fontes de energia, por forma a implementar melhorias na sua atividade com consequências na redução da pegada de carbono. Foi assim que, logo em 2015, fomos dos primeiros operadores em Portugal a utilizar camiões movidos a gás natural (LNG). Participámos logo nessa altura no projeto europeu Blue Corridors, a convite do nosso parceiro Dourogás, o qual juntava os vários intervenientes na fileira, com construtores, distribuidores e transportadores, e tivemos visitas e reuniões com empresas já com experiência na utilização do gás noutros países. Tal deu-nos um capital de conhecimento que nos permitiu liderar alguns projetos de implementação desta tipologia de viaturas em grandes empresas em Portugal. Há no entanto algumas notas a deixar sobre esta matéria:

a) Sobre o Setor não pode recair exclusivamente o ónus negativo sobre as questões ambientais, pois a economia (e a sociedade) não sobrevivem sem a nossa atividade e, só num esforço conjunto, poderemos ter resultados na redução de tais impactos. Assim, citando e subcrevendo inteiramente o Presidente da ANTRAM, Pedro Polónio, dizemos que "...as empresas de transportes utilizam os camiões que existem no mercado. Não somos nós quem os desenvolve. Se os fizerem mais verdes, nós utilizá-los-emos...".



Sobre a questão da transição energética, não pode recair exclusivamente sobre o Setor o ónus negativo sobre as questões ambientais, pois a economia (e a sociedade) não sobrevivem sem a nossa atividade e, só num esforço conjunto, poderemos ter resultados na redução de tais impactos.

Os clientes exigem, por vezes, que os transportadores tenham este tipo de equipamentos, mas não querem participar no esforço que representa o sobrecusto das viaturas e de outros custos associados.



b) Os clientes exigem por vezes que os transportadores tenham este tipo de equipamentos, mas não querem participar no esforço que representa o sobrecusto das viaturas e de outros custos associados (seguros, etc.). São investimentos que têm o seu pay-back a médio prazo, pelo que se exige uma forte parceria cliente/transportador, numa visão win-win. Nos projetos em que participámos tal foi conseguido, mas também ficaram alguns pelo caminho em que tal visão não vingou.

Considera o Setor dos transportes rodoviário de mercadorias (nacional/internacional) bem regulamentado? Que alterações lhe parecem fundamentais?

Sim, parece-nos que a regulamentação atual, incluindo as alterações recentes, são adequadas, especialmente no Transporte Internacional, onde várias questões se impunham com maior acuidade.

Que soluções considera essenciais para que o Setor esteja melhor preparado para o futuro?

O Setor como um todo poderá estar melhor preparado:

- Se existirem apoios, há muito reclamados pela ANTRAM, nomeadamente fundos

significativos para investimentos em melhoria ambiental, nomeadamente integrados na estratégia nacional de descarbonização, mas também numa ótica mais abrangente para projetos das empresas que resultem na criação de valor para as suas atividades, melhorias na eficiência dos processos, utilização do digital, etc. (os fundos disponíveis através dos mecanismos resultantes dos acordos com a Comissão Europeia no contexto da pandemia são muito importantes);

- Se o transporte não continuar a ser o parente pobre em todo o processo logístico, nomeadamente através da atividade de grandes players. A ANTRAM, assim como está a fazer de forma meritória no processo relativo às cargas e descargas e tempos de espera, tem mais esta missão de enquadramento deste grave problema, pois está em causa a sustentabilidade de todo o Setor;

- Se os transportadores incorporarem valor na atividade desenvolvida junto dos seus clientes: devem procurar identificar as necessidades destes (as quais podem até não estar a ser percebidas) e apresentar soluções; devem procurar respostas que podem passar por oferecer soluções multimodais;

- Se a gestão das PME continuar o cami-

nho da profissionalização com equipas melhor preparadas e/ou procurando em *outsourcing* competências adicionais;

- Se a Formação for contínua e transversal a toda a organização;
- E se forem tomadas decisões corajosas de reestruturação interna que reduzam custos e aumentem a eficiência e a produtividade. Como exemplo paradigmático não há que ter receio em reduzir frotas – esse é um exemplo de inteligência e de clarividência na gestão. Até porque esta redução resulta em menos camiões disponíveis e conseqüente menor pressão sobre os preços, com melhores resultados para a empresa e para todo o Setor.

Por último, mas não menos importante, depois de um tão grande esforço por parte das empresas para conseguir acomodar os custos decorrentes do novo CCTV e promover a tão almejada paz social, e confrontados com uma pandemia de efeitos apocalípticos em toda a economia, estamos determinados em tudo fazer para que as nossas empresas resistam. Do lado dos nossos colaboradores estamos convictos que através do seu empenho, motivação e participação neste esforço, que também é coletivo, conseguiremos sair desta crise.

ANTRAM debate a mobilidade de bens e mercadorias em Lisboa

A ANTRAM realizou no dia 13 de outubro, um webinar para discutir e refletir sobre a mobilidade na cidade de Lisboa.

A sessão, presidida pelo Presidente da Direção Regional de Lisboa da ANTRAM, Joaquim Vale, contou com a presença de Miguel Feliciano Gaspar, Vereador da Mobilidade, Segurança, Economia e Inovação da CML, de Miguel de Castro Neto, Subdiretor da NOVAIMS/Universidade Nova de Lisboa e ainda de Luís Natal Marques, Presidente do Conselho de Administração da EMEL. Coube ao presidente da Direção Regional de Lisboa da ANTRAM dar o mote para a discussão. Na perspetiva de Joaquim Vale, a mobilidade de hoje deve ser pensada a favor do meio ambiente e por isso, o planeamento da mobilidade na cidade de Lisboa deve assentar em 3 aspetos fundamentais: **Espaço, Energia e Partilha.**

Espaço

Joaquim Vale começou por referir que o Regulamento de Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa deve ser adequado às distintas realidades envolventes, devendo contemplar regras diferentes em função das características urbanas distintas de cada bairro e ou zona da cidade. Os processos de cargas e descargas por veículos de transporte de mercadorias nas janelas noturnas versus o cumprimento dos regulamentos de ruído não é coisa fácil de gerir. Além do facto de os espaços disponibilizados para cargas e descargas serem quase sempre insuficientes face à envolvente das respetivas atividades económicas (e.g. existem muitas ruas que não têm lugar para cargas e descargas), nos centros com mais atividades económicas, os espaços para cargas e descargas deviam de estar colocados de 100 em 100 metros para suprir as respetivas necessidades. Acresce ainda que os lugares que são identificados para cargas e descargas na cidade de Lisboa não estão adequados às dimensões dos veículos de distribuição de mercadorias e quase sempre estão ocupados com outros veículos que estacionam indevidamente, não existindo um processo rápido de remoção/reboque desses veículos.

O presidente da Direção Regional de Lisboa da ANTRAM referiu ainda que o processo de descarbonização da cidade passa por agrupar a distribuição de mercadorias em vários hubs, distribuídos pelos bairros em locais estratégicos, operacionalizar a distribuição de mercadorias a partir desses locais. A seu ver é ainda essencial existir locais específicos de carregamento para os veículos elétricos de distribuição de mercadorias.



Energia

Constata-se que atualmente a rede de distribuição para os veículos elétricos na cidade de Lisboa é manifestamente insuficiente face aos objetivos de descarbonização que estão em curso para 2030.

Além disso, os apoios que existem para a aquisição de veículos elétricos foram pensados para bicicletas e veículos ligeiros de passageiros, e sendo o custo dos veículos elétricos de mercadorias manifestamente superior, os apoios são insuficientes. Paralelamente, e dado que grande parte das restrições do trânsito pesado no Regulamento de Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa estão pensadas em função do peso bruto dos veí-



INTERVENÇÕES

culos, não considerando, ao invés, as fontes energéticas, serão poucas as vantagens práticas de investir em veículos pesados elétricos. Todavia, o incentivo a veículos de transporte de mercadorias ecologicamente mais eficientes não deve restringir-se apenas aos elétricos, uma vez que a indústria de pesados já contempla outras alternativas. De acordo com Joaquim Vale, o critério deve sim residir no cumprimento da norma EURO mais recente (euro VI). Ao invés de se reduzir a tonelagem das viaturas, a aposta deve centrar-se, à semelhança do que ocorre em outras cidades europeias, em restringir o acesso a veículos de mercadorias com normas EURO mais antigas e permitir um período de adaptação, até que os fabricantes de veículos de transportes de mercadorias consigam apresentar soluções de mobilidade elétrica fiáveis e eficientes.

Recentemente demos conta de uma nova realidade de dispersão da distribuição nos centros urbanos. Devido à COVID-19, o comércio eletrónico tem vindo a ganhar terreno assim como a utilização massiva de veículos ligeiros de passageiros para a entrega de pequenas remessas de carga fracionada. Ora isto está a criar um impacto negativo nos processos de otimização e gestão dos meios de transporte, resultando daí um maior consumo de energia e um impacto direto negativo na gestão de recursos e emissões de CO2.

Partilha

Joaquim Vale salientou que a partilha de conhecimento é fundamental no processo de melhoria da mobilidade na cidade de Lisboa. A mobilidade deve ser sempre pensada numa lógica de qualidade de vida das pessoas e do ambiente.

A seu ver, o planeamento transversal da cidade de Lisboa deve ser organizado numa lógica integradora dos transportes públicos. Os transportes de mercadorias também são transportes públicos e nesta lógica a partilha e otimização de recursos é fulcral, designadamente no que toca à utilização, pelos transportes de mercadorias, dos corredores reservados aos transportes públicos (embora com restrições horárias).

Antes de finalizar a sua intervenção, presidente da Direção Regional de Lisboa da ANTRAM deixou o repto à autarquia para que veja a ANTRAM como um parceiro estratégico na melhoria do processo de mobilidade na cidade de Lisboa.



Miguel Feliciano Gaspar
Vereador da Mobilidade, Segurança,
Economia e Inovação da CML

Ideias chave:

- Reconhece que há mais trabalho feito na mobilidade de pessoas do que na área das mercadorias;
- Tem sido difícil criar modelos colaborativos na cidade, entre os intervenientes.
- Existe da parte do setor pouca disponibilidade para mudar a forma de trabalhar.
- A pressão sobre a logística vai aumentar: sendo Lisboa uma cidade residencial e de serviços, a solução passará pela criação de centros de micrológica, cabendo à cidade, nomeadamente à autarquia, assumir alguns custos, nomeadamente os de riscos a longo prazo, e aos operadores logísticos e transportadores os de riscos a curto prazo.
- A Câmara Municipal de Lisboa convidou a ANTRAM a participar na Associação para a Mobilidade de Lisboa, a constituir, e que se pretende que seja fórum de debate onde deverão estar representados todos os intervenientes na cadeia logística de abastecimento da cidade.

- Ficou ainda por parte do Vereador o compromisso de incluir, no processo de modernização da Câmara Municipal de Lisboa, soluções de desmaterialização dos processos de licenciamento, os quais poderão passar por uma alteração conceptual, onde se privilegiará a comunicação declarativa dos utilizadores podendo mesmo, com este processo, haver uma redução de taxas dos serviços que assim sejam prestados pela autarquia.



Miguel de Castro Neto

Subdiretor da NOVAIMS/ Universidade Nova de Lisboa

Ideias chave:

A cidade como Plataforma

- As cidades cobrem menos de 2% da superfície da terra, acolhem hoje mais de 50% da população mundial e geram 80% do PIB global. Até ao final da primeira metade deste século, na percentagem global de população poderá ser de 70%, na produção de resíduos representará 50% do total, no consumo de energia representará 75% da energia mundial e na produção de CO2 representará 80% do total.
- A constatação dos impactos das cidades sobre o planeta geraram um objetivo que reside no desenvolvimento sustentável da gestão dessas mesmas cidades. Para além da sustentabilidade levanta-



- tam-se questões como a inclusão, a segurança e a resiliência.
- O planeamento e a gestão das cidades assenta na utilização de tecnologia como instrumento que nos permita receber informação, tratar essa informação e a partir dela, obter ganhos de eficiência.
- O modelo de gestão vertical que se reflete na existência e no tratamento dos processos a partir de uma visão setorial constitui um fator de constrangimento já que não permite uma visão integrada a partir da qual seja possível encontrar soluções verdadeiramente eficientes até com ganhos na racionalização de recursos e com retorno de investimentos bastante interessantes.
- As cidades inteligentes devem ser organizadas e geridas a partir de um conceito de plataforma em que o maior desafio são as questões da mobilidade. Esta plataforma deve recolher informação das entidades administrativas ou privadas das próprias pes-

revista

antram

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

Nº 378 | jan/fev/mar 2016 | Ano XXXVII

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



Luís Natal Marques
Presidente do Conselho de Administração da EMEL

soas. Essa informação deve ser tratada de modo a permitir planejar a gestão da cidade bem como prever acontecimentos face aos dados recolhidos a cada momento, potenciando a tomada de decisões e consequentes ações.

- A posse dos dados necessários à gestão das cidades estão hoje repartidos entre entidades públicas e privadas. Estes dados devem então ser partilhados entre todos os envolvidos na organização e ou na gestão das cidades, independentemente da sua natureza, sem que isso signifique a perda ou partilha de informação relevante ou confidencial para quem a gera.
- Na NOVA Cidade - Urban Analytics Lab cruza-se dados recolhidos de várias origens, nomeadamente a partir de plataformas colaborativas em que as pessoas, de forma livre e espontânea, reportam situações nas redes sociais e nas aplicações de partilha pública para perceber como funciona a cidade e, quando existe um problema, tentar perceber quais são as causas e como podemos responder ao problema de forma a poder construir políticas públicas assentes em factos e no conhecimento muito detalhado da realidade.
- Há um desafio fundamental que é pensarmos no planeamento e nas mudanças estruturais que têm que acontecer para a cidade funcionar em termos de mobilidade tendo em atenção um movimento que existe e será crescente que vai no sentido de devolver a cidade às pessoas.

As mudanças estruturais vão existir e vão impactar a mobilidade, em concreto na mobilidade de bens e mercadorias.

Ideias chave:

- Partilhou uma visão instrumental de como serão implementadas as soluções que estão a ser preparadas em matéria de logística, especialmente na ZER Baixa/Chiado.
- No que toca à falta de estacionamento no centro da cidade, o que na realidade se verifica é a existência de lugares de estacionamento em demasia, e designadamente pisos fechados nos parques da Praça da Figueira e do Martim Moniz. Estes espaços podem ser usados para os hubs logísticos, caso venham efetivamente a concretizar-se.
- Há disponibilidade da EMEL para integrar uma eventual Associação de Mobilidade de Lisboa, considerada pela ANTRAM, uma ferramenta fundamental para impulsionar a reorientação da mesma.

CONCLUSÃO

Para além da informação que os empresários puderam colher no WEBINAR, ficou também como resultado do mesmo, a declaração e o comprometimento de todas as partes intervenientes no processo de logística e transporte de bens e mercadorias, de iniciarem, através da Associação para a Mobilidade de Lisboa a formar, um trabalho de colaboração na construção de implementação de soluções que melhorem a vida dos cidadãos e fortaleçam a atividade económica na cidade.

“Alargar horizontes”

- Seminário Transporte Rodoviário 2020

A Revista Transportes & Negócios promoveu a 29 de outubro mais uma edição do Seminário Alargar horizontes, dedicado ao transporte rodoviário.

O evento reuniu dirigentes associativos, empresários, gestores, profissionais das áreas do transporte rodoviário – de passageiros e de mercadorias – e da mobilidade, para juntos refletirem sobre os principais desafios que o setor rodoviário tem de enfrentar, num futuro próximo, mantendo-se competitivo e sustentável.

A ANTRAM, dando continuidade a uma parceria de longa data com a T&N, aceitou o repto de, este ano, organizar uma Mesa Redonda dedicada ao Transporte Rodoviário de Mercadorias.

Com efeito, elegemos como tema principal desta Mesa Redonda, a mobilidade do setor, e analisámo-la sob o prisma da inovação e das preocupações ambientais. Para o efeito contamos com a presença de José Félix Ribeiro que nos falou sobre o novo paradigma do transporte rodoviário - mais verde e mais digital, de João Bernardo, Diretor-geral da Direção Geral de Energia e geologia cujos apports estiveram sobretudo relacionados com os principais desafios relacionados com a descarbonização, com as metas ambientais e o recurso a energias alternativas, e ainda de Hugo Luzia, Responsável de Engenharia de Produto da Auto Sueco que nos fez o ponto de situação acerca do que está a ser preparado na indústria de pesados não só em termos de tipologias alternativas de veículos, mas também ao nível dos sistemas e ferramentas digitais para otimizar a condução e a performance de veículos.

No painel de abertura, dedicado aos grandes temas setoriais, a ANTRAM esteve representada por Ema Leitão, Vice-presidente pela Região Norte, que em síntese destacou como principais temáticas em discussão re-



lacionadas com o transporte rodoviário de mercadorias: os impactos da pandemia no setor e a necessidade urgente de garantir que existe um apoio direcionado e assertivo através da criação e regulamentação de medidas concretas que permitam reerguer, no caminho da sustentabilidade, o transporte rodoviário de mercadorias. Além de salientar a relevância de levar a bom porto a legislação aprovada no âmbito da 1ª fase do Pacote Rodoviário - novas regras que visam assegurar uma concorrência mais justa e equitativa no setor do trans-

porte rodoviário, combatendo por um lado as “empresas de fachada” mas sobretudo melhorando as condições de trabalho dos condutores, em termos de tempos de condução e períodos de repouso -, uma das soluções apontadas por Ema Leitão para dar outro ânimo ao setor está relacionada com o veículo - principal instrumento de trabalho do setor - e com a necessidade de as frotas portuguesas, envelhecidas por natureza e conseqüentemente mais poluentes, carecerem de um regime de incentivo à sua renovação.

Programa de Parcerias ANTRAM

Relações de confiança

Com o intuito de disponibilizar aos seus Associados um leque variado de produtos e serviços inovadores, que contribuam para otimizar os negócios e para beneficiar a performance das empresas, a ANTRAM celebrou recentemente várias parcerias comerciais.



A Solução de Renting da GRENKE possibilita às empresas de transporte rodoviário de mercadorias, o acesso a equipamentos e a tecnologia recente sem recurso a grandes investimentos e sem desequilibrar a tesouraria.



A CONSULTORIA PORTUGUESA DE ENERGIA é uma empresa especializada em serviços de consultoria e certificação energética, disponibilizando soluções para a otimização e redução dos custos em energia, com vista à redução de encargos financeiros.



Com uma experiência de mais de 40 anos no mercado, a F. REGO – CORRETORES DE SEGUROS, S.A. apresenta ao setor do transporte, um pacote dedicado de seguros com condições contratuais e financeiras ajustáveis às diferentes dimensões das empresas.



A EASYTALENT é uma consultora de negócios especializada em Interim Management - uma solução de gestão que tem por base a contratação temporária de recursos humanos qualificados, com funções executivas e com o objetivo de desenvolver, em concreto, um projeto.



A IBK – Mediação de Seguros, Lda enquanto empresa especializada em seguros para setores específicos do mercado, como é o caso do setor dos transportes, apresenta soluções enquadradas com as necessidades dos clientes, garantindo que os riscos a que estão expostos ficam salvaguardados em apólices que respondem plenamente em caso de sinistro.

Enquanto Associado ANTRAM, não deixe de beneficiar das condições especiais destas, e de outras, parcerias em vigor.

Para mais informação consulte o Site ANTRAM.

Incentivos Fiscais e Financeiros

Quais os apoios de que podemos beneficiar para investir na renovação ou aumento de frota?

As empresas de transportes rodoviários de mercadorias têm sido deixadas à margem de todos os sistemas de incentivo no que se refere à sua principal ferramenta de trabalho: as viaturas. No entanto, encontra-se agora disponível um sistema de incentivos fiscais que permite apoiar esses mesmos investimentos.

O CFEI II permite às empresas deduzir até à concorrência de 70% da coleta de IRC, o valor correspondente a 20% das despesas de investimento em ativos afetos à exploração, que sejam efetuadas entre 1 de julho de 2020 e 30 de junho de 2021.

Em termos de crédito fiscal, trata-se de uma dedução até à concorrência de 70% da coleta de IRC dos períodos de tributação que se iniciem em 2020 ou 2021, em função das despesas de investimento efetuados.

- **Taxa Aplicável:** 20% das despesas de investimento elegíveis realizadas no período indicado;
- **Limite máximo:** o montante acumulado máximo das despesas de investimento elegíveis é de 5.000.000,00 EUR.

A importância que não possa ser deduzida por insuficiência de coleta, poderá ainda sê-lo, ao abrigo das mesmas regras, nos próximos cinco períodos de tributação.

As despesas elegíveis no CFEI II são as seguintes:

- **Ativos fixos tangíveis** e ativos biológicos que não sejam consumíveis, afetos à exploração, adquiridos em estado novo, e que entrem em funcionamento ou utilização até ao final do ano de 2021;
- **Ativos intangíveis** sujeitos a depreciação, tais como:
 - Despesas com projetos de desenvolvimento;
 - Despesas com elementos da propriedade industrial, tais como patentes, marcas, alvarás, processos de produção, modelos ou outros direitos assimilados.

O CFEI II não é cumulável, relativamente às mesmas despesas de investimento elegíveis, com quaisquer outros benefícios fiscais da mesma natureza previstos noutros diplomas legais.

Para mais informações contacte p.f.
Joana Araújo (ja@fredericomendes.pt)

O Regime Excepcional e Transitório de Reorganização do Trabalho

O Decreto-lei n.º 79-A/2020, de 1 de outubro, veio estabelecer um **regime excepcional e transitório de reorganização do trabalho**, com vista à minimização de riscos de transmissão da infeção por SARS-CoV-2 e da pandemia da doença COVID aliás, no âmbito do regime que já decorria da Resolução do Conselho de Ministros n.º 70-A/2020, de 11 de setembro.

Este regime visa estabelecer um conjunto de regras obrigatórias para as entidades empregadoras com vista à minimização de riscos de transmissão da doença COVID-19 nos locais de trabalho e fá-lo essencialmente prevendo duas medidas em concreto, a saber:

- a implementação do desfasamento dos horários de entrada e saída dos trabalhadores nos locais de trabalho, de modo a evitar ajuntamentos de pessoas no decurso da realização do trabalho presencial;
- o Privilegiar formas de organização do trabalho que garantam o distanciamento físico e a proteção dos trabalhadores (como é o caso paradigmático do teletrabalho).

Este regime entrou em vigor no dia 6 de outubro e irá vigorar até ao dia 31 de março de 2021, sem prejuízo da possibilidade de prorrogação.

Em termos da sua aplicação territorial, são abrangidas obrigatoriamente por este regime as áreas territoriais de Lisboa e Porto. Contudo, mediante Resolução do Conselho de Ministros, o Governo pode vir a decidir aplicar este regime em outras áreas territoriais em que a situação epidemiológica o justifique.

No que respeita às entidades empregadoras, a obrigatoriedade é imposta às empresas que tenham nos locais de trabalho 50 ou mais trabalhadores a laborar. De referir ainda que também nos locais de trabalho em que várias empresas, estabelecimentos ou serviços desenvolvam atividade simultaneamente - os designados espaços de co-working - ficam também sujeitas a este regime excepcional.

Fica também expressamente previsto que a empresa utilizadora ou beneficiária final dos serviços prestados é responsável por assegurar o cumprimento da organização desfasada de horários e da alteração de horário de trabalho, com as necessárias adaptações, aos trabalhadores temporários e prestadores de serviços que estejam a prestar atividade para essas entidades.

Excecionam-se porém, os estabelecimentos de educação pré-escolar das instituições do setor social e solidário que integram a rede nacional da educação pré-escolar e às ofertas educativas e formativas, letivas e não letivas, dos ensinos básico e secundário, ministradas em estabelecimentos de ensino particular e cooperativo de nível não su-

perior, incluindo escolas profissionais privadas, uma vez que a todas estas é aplicável a Resolução do Conselho de Ministros n.º 53-D/2020, de 20 de julho, que estabelece medidas excepcionais e temporárias para a organização do ano letivo 2020/2021, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Em termos práticos, este regime determina que sejam organizadas as horas de entrada e saída dos locais de trabalho de modo a garantir intervalos mínimos de 30 minutos até ao limite de uma hora entre diferentes grupos de trabalhadores. Ou seja, a entidade empregadora deve dividir as equipas em grupos e atribuir a cada um horas de entrada e de saída desfasadas em pelo menos 30 minutos e no máximo em uma hora.

Acresce que, para cumprir o desfasamento de horários, a entidade empregadora só pode alterar o horário do trabalhador (hora de entrada e saída) até ao limite máximo de uma hora. Esta alteração não pode implicar que sejam ultrapassados os limites máximos do período normal de trabalho, diário e semanal do trabalhador, nem pode importar a alteração da modalidade de trabalho de diurno para noturno ou vice-versa.

Em termos de procedimentos a respeitar para aplicação deste regime excepcional, prevê-se a obrigatoriedade de consulta prévia dos trabalhadores envolvidos e da comissão de trabalhadores ou, na falta desta, a comissão sindical ou intersindical ou os delegados sindicais por parte da entidade empregadora. Recomenda-se que esta consulta prévia seja feita por escrito e que seja concedido um prazo de pronúncia razoável às partes de modo a garantir que a aplicação do novo horário tem início no prazo previsto (a DGERT refere como exemplo 48 horas). Realizada a consulta prévia, a entidade empregadora deverá comunicar a alteração de horário aos trabalhadores envolvidos, respeitando porém uma antecedência mínima de cinco dias relativamente ao início da sua aplicação.

Por último, caberá à entidade empregadora elaborar um novo mapa de horário de trabalho e afixá-lo em lugar visível nos termos previstos no artigo 216.º do Código do Trabalho.

Concede-se a possibilidade da entidade empregadora poder alterar o horário mais do que uma vez. Contudo, esta alteração do horário de trabalho deve manter-se estável por períodos mínimos de uma semana, não podendo o empregador efetuar mais de uma alteração por semana.

Caso pretenda fazer nova alteração do horário de trabalho, é necessário que a entidade empregadora cumpra novamente os procedimentos de consulta e comunicação já referidos.



Assim, uma vez que os novos horários devem ser comunicados aos trabalhadores envolvidos com uma antecedência mínima de cinco dias face ao início da sua aplicação, recomenda-se que, quando haja alteração de horário numa base semanal, a mesma seja planeada com a devida antecipação, de modo a garantir que a aplicação do novo horário tem início no prazo previsto.

Estão dispensados de trabalhar de acordo com os novos horários determinados pela entidade empregadora:

- as trabalhadoras grávidas, puérperas ou lactantes;
- os trabalhadores menores;
- os trabalhadores com capacidade de trabalho reduzida;
- os trabalhadores com deficiência ou doença crónica;
- os trabalhadores com menores de 12 anos a seu cargo, ou, independentemente da idade, com deficiência ou doença crónica, nos termos definidos no Código do Trabalho.





No geral, os demais trabalhadores estão obrigados a cumprir os novos horários, a não ser que invoquem prejuízo sério.

Considera-se prejuízo sério para o trabalhador, por exemplo:

- a) A inexistência de transporte coletivo de passageiros que permita cumprir o horário de trabalho em razão do desfasamento;
- b) A necessidade de prestação de assistência inadiável e imprescindível à família.

Pode haver outras situações em que a alteração de horário cause prejuízo sério ao trabalhador. Nestes casos, cabe ao trabalhador fundamentar a existência desse prejuízo e apresentar factos que o comprovem. O trabalhador que pretenda alegar prejuízo sério deve apresentar formalmente (isto é, por escrito) à entidade empregadora as razões e os factos que fundamentam o prejuízo sério que na sua respetiva resultará da alteração do horário proposto.

Neste caso, entende-se que a entidade empregadora será obrigada a aceitar a fundamentação apresentada pelo trabalhador, desde que existam factos que comprovem a fundamentação apresentada. A legislação refere como exemplos possíveis de prejuízo sério, o não existir transporte coletivo de passageiros que permita cumprir o novo horário de entrada ou de saída e no caso do trabalhador que cuide de um dependente que ficará sozinho se o horário for alterado. Em qualquer um destes casos – ou outros devidamente fundamentados – a entidade empregadora não pode alterar as horas de entrada ou de saída do trabalhador, salvo se outro horário for acordado com o trabalhador.

Em última instância, a entidade empregadora pode não concordar que os fundamentos indicados pelo trabalhador para prova do prejuízo sério, situação esta que dará origem a um conflito laboral. Caso

tal aconteça, a mesma deverá ser assim colocada junto da ACT – Autoridade para as Condições de Trabalho, cabendo em última análise aos tribunais avaliar os fundamentos apresentados pelo trabalhador.

Em complemento ao desfasamento de horários, são ainda previstas um conjunto de medidas técnicas e organizacionais que a entidade empregadora deve promover no sentido de garantir o distanciamento físico e a proteção dos trabalhadores, designadamente:

- a) A constituição de equipas de trabalho estáveis, de modo a que o contacto entre trabalhadores aconteça apenas entre trabalhadores de uma mesma equipa ou departamento;
- b) A alternância das pausas para descanso, incluindo para refeições, entre equipas ou departamentos, de forma a salvaguardar o distanciamento social entre trabalhadores;
- c) A promoção do trabalho em regime de teletrabalho, sempre que a natureza da atividade o permita;
- d) A utilização de equipamento de proteção individual adequado, nas situações em que o distanciamento físico seja manifestamente impraticável em razão da natureza da atividade.

Aliás, cumpre esclarecer que, no âmbito deste regime excecional e transitório de reorganização do trabalho resulta como preferencial que a entidade empregadora promova o trabalho em regime de teletrabalho, como medida de distanciamento físico e proteção dos trabalhadores, sempre que a natureza da atividade o permita. Importa ter em conta que as situações em que o teletrabalho é obrigatório.

Desde logo, estas encontram-se devidamente reguladas na Resolução de Conselho de Ministros n.º 70-A/2020, de 11 de setembro, cujo regime foi prorrogado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º

81/2020, de 29 de setembro, estabelecendo medidas excepcionais e temporárias no âmbito da pandemia da doença COVID-19, saber:

- a) O trabalhador, mediante certificação médica, se encontrar abrangido pelo regime excepcional de proteção de imunodeprimidos e doentes crónicos, nos termos do artigo 25.º -A do Decreto-Lei n.º 10 -A/2020, de 13 de março, na sua redação atual;
- b) O trabalhador com deficiência, com grau de incapacidade igual ou superior a 60 %.

Acresce que, o artigo 28.º n.º 10 da Resolução do Conselho n.º 213/2020 de 2 de novembro veio estabelecer o regime de teletrabalho obrigatório, nos termos da lei, para determinados conselhos. Com efeito, por sua vez, o artigo 5.º-A, aditado ao Decreto-79-A/2020 de 1 de outubro pelo Decreto-Lei n.º 94-A/2020 de 3 de novembro, introduziu uma norma específica sobre o teletrabalho.

Esta nova norma aplica-se a todas as empresas com estabelecimento nas áreas territoriais, definidas pelo Governo, em que a situação epidemiológica o justifique, independentemente do número de trabalhadores.

A ser assim, nestes casos, torna-se obrigatória a adoção do teletrabalho sempre que as funções em causa o permitam adotá-lo, não existindo por isso necessidade da existência de acordo escrito entre a entidade empregadora e o trabalhador. O ónus da demonstração da impossibilidade de adotar o teletrabalho para aquelas funções em concreto é da entidade empregadora, cuja decisão é, ainda, sindicável, pela Autoridade para as Condições de Trabalho.

Com efeito, excepcionalmente, quando entenda não estarem reunidas as condições previstas na lei para que seja adotado o regime do teletrabalho, a entidade empregadora deve comunicar, fundamentadamente e por escrito, ao trabalhador a sua decisão, competindo-lhe demonstrar que as funções em causa não são compatíveis com o regime do teletrabalho ou a falta de condições técnicas mínimas para a sua implementação.

Por sua vez, o trabalhador pode, nos três dias úteis posteriores à comunicação da entidade empregadora, solicitar à Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) a verificação dos requisitos legais e dos factos invocados pelo empregador.

Cabe depois à Autoridade para as Condições do Trabalho apreciar a matéria sujeita a verificação e decidir no prazo de cinco dias úteis, tendo em conta, nomeadamente, a atividade para que o trabalhador foi contratado e o exercício anterior da atividade em regime de teletrabalho ou através de outros meios de prestação de trabalho à distância.

Da parte da entidade empregadora, existe ainda a obrigação de disponibilizar os equipamentos de trabalho e de comunicação necessários à prestação de trabalho em regime de teletrabalho. Caso esta disponibilização não seja possível e o trabalhador assim o consinta, o teletrabalho pode ser realizado através dos meios que o trabalhador detenha, competindo à entidade empregadora a devida



programação e adaptação às necessidades inerentes à prestação do teletrabalho.

Em todo o caso, fica previsto que, o trabalhador, que não disponha de condições para exercer as funções em regime de teletrabalho, deverá informar o empregador, por escrito, dos motivos do seu impedimento.

Esta norma legal vem reforçar e esclarecer que o trabalhador em regime de teletrabalho tem os mesmos direitos e deveres dos demais trabalhadores, sem redução de retribuição, nomeadamente no que se refere aos limites do período normal de trabalho e outras condições de trabalho, segurança e saúde no trabalho e reparação de danos emergentes de acidente de trabalho ou doença profissional, mantendo ainda o direito a receber o subsídio de refeição que já lhe fosse devido.

O disposto no presente artigo não é no entanto aplicável aos trabalhadores de serviços essenciais abrangidos pelo artigo 10.º do Decreto-lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, na sua redação atual, relativamente aos quais o teletrabalho não é obrigatório.

Caso a entidade empregadora não cumpra as regras relativas à implementação do desfasamento dos horários nem privilegie outros métodos de trabalho para garantir o distanciamento físico e a proteção dos trabalhadores, estaremos perante uma contraordenação muito grave (punível com coimas a fixar entre 2040€ e 61200€), aplicando-se os artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho.

Já no caso do incumprimento por parte da entidade empregadora da decisão proferida pela ACT sobre a apreciação do teletrabalho, estaremos perante uma contra-ordenação grave punida como uma coima a fixar entre 612€ e 9690€).

O processamento das contraordenações laborais seguirá por isso o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.

Competirá à Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) fiscalizar o cumprimento destas regras.

Preços de Transferência e a Covid-19



Sofia Vale Guedes,
Transfer Pricing and Value
Chain Transformation
Senior Consultant da PwC

A pandemia que presentemente vivenciamos trouxe-nos não só uma crise de saúde pública, mas também uma inevitável crise económica, com uma propagação global sem precedentes e ramificações em todos os quadrantes da sociedade.

Atualmente, a Autoridade Tributária e Aduaneira (ATA) tem vindo a cimentar a sua posição como Big Brother da Fiscalidade, possuindo cada vez mais informação a respeito do contribuinte. Um exemplo, em sede de Preços de Transferência, e com efeitos a 1 de outubro de 2019, é o facto de os sujeitos passivos seguidos pela Unidade dos Grandes Contribuintes (UGC) passarem a ser obrigados a entregar a sua Documentação Fiscal de Preços de Transferência (DFPT). Através desta obrigação (mais uma...) de cada sujeito passivo, a ATA passa a ter acesso direto a informação relativa a fluxos económicos, funções desempenhadas e substância de rendimentos / gastos na esfera de cada entidade e Grupo Económico, sendo que, anteriormente, apenas tinha acesso a este tipo de informação após efetuado um pedido junto do sujeito passivo.

Destaca-se que, apesar da ATA só possuir o DFPT de sujeitos passivos acompanhados pela UGC, não exclui a possibilidade de requisitar o DFPT das entidades que apenas têm obrigatoriedade de preparação, bem como de inspecionar qualquer sujeito passivo que considere relevante – possibilidade cada vez mais real pela necessidade de arrecadar receitas, considerando que as empresas entrarão em crise e por conseguinte, irão reduzir as suas contribuições via Imposto de Rendimento Coletivo (IRC).

A abertura à possibilidade de mais inspeções, conjugada com a maior transparência exigida ao sujeito passivo (e, conseqüentemente, o maior poder de informação por parte da ATA), torna-se numa tempestade perfeita numa época de total incerteza para os sujeitos passivos.

A importância de trazer à luz estas fragilidades justifica-se pelos possíveis efeitos da Covid-19 nos sujeitos passivos – nomeadamente nas alterações das políticas de preços de transferência, fruto das quebras de performance registadas durante este ano, e que, possivelmente, se irão prolongar durante o próximo ano – tornando necessário documentar e comprovar que estas alterações com entidades relacionadas respeitam o princípio de plena concorrência. Este princípio prende-se com uma lógica muito simples – garantir que as metodologias de formação de preço em operações praticadas com entidade relacionadas (conforme estabelecido no Código do IRC art. 63º, nº4), são consubstancialmente idênticas às praticadas com entidades independentes.

Fruto desta nova realidade e iminente crise económica, o Governo Português atuou com certas medidas temporárias para apoiar as Empresas, tal como através do layoff simplificado. De notar que este regime prevê que as entidades beneficiárias possam ser inspeccionadas após o acontecimento pelas autoridades públicas competentes, tendo de comprovar os factos em que se apoiaram para fazer o pedido do respetivo apoio.

Considerando o exposto supra, podemos destacar uma realidade, a título exemplificativo, que pode despertar o interesse por parte da ATA em sede de auditoria de Preços de Transferência - uma entidade de risco limitado.

Relativamente a um sujeito passivo que é considerado, para efeitos de Preços de Transferência, de risco limitado e que aderiu ao regime de layoff, pode encontrar-se numa possível incoerência. Esta incoerência pode surgir pois, como entidade de risco limitado, esta tem uma margem de rentabilidade garantida e, para benefício do regime de layoff, tem de registar uma redução significativa da receita. Se houve realmente uma diminuição na receita, esta deve ser devidamente documentada quanto aos seus motivos. Neste cenário, a ATA pode determinar que deveria ter sido o Grupo a indemnizar a quota-parte dos custos dos trabalhadores e não a segurança social. Independentemente disso, quaisquer decisões relacionadas com a mudança na política de Preços de Transferência têm que ser devidamente sustentadas com documentação e estudos económicos, até porque com entidades independentes, a entidade que sofre a redução da rentabilidade possivelmente exigiria algum tipo de indemnização pelas perdas não previstas.

A principal conclusão que podemos retirar do efeito da Covid-19 em sede de Preços de Transferência é que as entidades encontram-se mais expostas a possíveis litígios – seja pelos apoios dados pelos Governos ou pelas novas legislações que fornecem mais informação à ATA, pelo que cada sujeito passivo deve agir de forma proativa e procurar ter documentação apropriada de suporte que justifique todas as suas posições e tomadas de decisões. Isto é considerado de extrema importância, não só para se antecipar a um maior escrutínio por parte de autoridades fiscais como também para se poder defender de eventuais litígios que possam ocorrer. Numa altura em que as Empresas estão a lutar para sobreviver, a ATA paira como uma nuvem ameaçadora pois também tenta sobreviver à sua maneira.



Paulo Jorge
Managing Partner
EasyTalent - Interim Solutions

Interim Management

Desafios e oportunidades para as empresas

O "Interim Management" ou gestão interina ou transitória é simultaneamente uma das nove novas formas de trabalho identificadas pela União Europeia e uma solução de gestão adequada para a resolução dos múltiplos problemas que se colocam às empresas e outras organizações.

Esta modalidade apareceu em 1970, na Holanda, e estendeu-se às principais economias a nível mundial, funcionando hoje de forma consolidada no Reino Unido, Alemanha, Bélgica, França, Itália, Espanha, bem como nos EUA e Brasil, por exemplo.

Em Portugal, está-se ainda numa fase de divulgação e reconhecimento desta ferramenta de gestão pelo nosso tecido empresarial (após algumas tentativas anteriores ocorridas por volta do ano 2000).

O "Interim Management" baseia-se em práticas de gestão que visam enfrentar com sucesso os múltiplos desafios com os quais as PME's se veem confrontadas no dia-a-dia, amplificados com as apertadas contingências da atual conjuntura.



A maior parte dos desafios das empresas cabem nas seguintes categorias:

- Melhoria de resultados
- Excelência operacional
- Internacionalização
- Transformação organizacional
- Implementação de novos projetos
- Capacitação das equipas
- Substituição temporária de competências

O "Interim Management" traduz-se na assunção de uma missão por um Gestor Externo, durante um determinado período de tempo, para executar um plano de ação ou um projeto específico, acordados com o empresário ou a direção da empresa, com vista à obtenção de determinados resultados pré-definidos.

O "Interim Management" permite assim




Interim Management

que as empresas, independentemente da sua dimensão, setor de atividade e ciclo de vida, possam ter acesso a Capacidade Diretiva Externa, sempre que essas competências não estejam disponíveis na sua equipa atual, ou estando, não seja viável a sua utilização, por impossibilidade de acumulação de tarefas.

As pessoas que executam funções de "Interim Management" chamam-se "Interim Managers" e são na essência especialistas altamente qualificados dentro da sua área de conhecimentos e com uma abordagem absolutamente "hands-on", obtida ao longo de uma experiência profissional significativa em empresas de referência, habituados

a gerir em situações de crise, a tomar decisões difíceis e com uma grande capacidade de execução e de obtenção de resultados.

Indicadores como a diminuição acentuada de vendas e proveitos e outras evidências podem ser a ponta de um "iceberg" que oculta outras realidades, nem sempre reconhecidas em "timing" pelos empresários e respetiva equipa de gestão, como uma necessidade premente. Nestas circunstâncias, é muitas vezes necessária a vinda de um "expert" de fora da empresa para iniciar o processo de mudança e de recuperação.

Esta visão externa, independente e descomprometida, trazida pelo "Interim Manager", pode ser essencial para que, em conjunto com a estrutura da empresa se desenhe o melhor plano de ação possível e se dê corpo, com o envolvimento de todos, ao desejado "turnaround", rumo à retoma e ao caminho do sucesso.

Um processo de mudança pode, por exemplo, passar pelas seguintes fases:

- 1 – Análise da situação atual e objetivos a atingir
- 2 – Redefinição clara dos clientes-alvo
- 3 – Redefinir processos e dinamizar a força de vendas
- 4 – Captar novos clientes e reter os atuais
- 5 – Melhorar o processo de gestão de preços
- 6 – Foco em produtos adaptados às necessidades dos clientes
- 7 – Análise sequencial e permanente de resultados

As empresas necessitam, hoje mais do que nunca, de se adaptar às alterações que estão a ocorrer no mercado e na economia em geral, sendo evidente que os tradicionais modelos de gestão estão mal adaptados para fazer face a estes desafios.

As mudanças podem ser complexas. Na gestão do processo de mudança é muito importante envolver todos os "stakeholders" sem exceção. A equipa diretiva tem que ser parte ativa do processo e explicar aos restantes colaboradores os impactos

positivos de um processo de mudança sustentado na própria empresa.

Um “Interim Manager” ajuda a liderar o processo de mudança de forma ativa, com a sua visão clara sobre os objetivos a atingir e o seu envolvimento direto nos processos operacionais, com mão firme e uma grande dose de experiência, capacidade de comunicação e empatia.

O “Interim Management” propicia uma adaptação “tailor-made” à realidade de cada empresa, seja para a resolução de problemas estruturais e reorganização interna, seja para a preparação de uma fase de crescimento, inovação ou diversificação.

O “Interim Management” tem claras vantagens quando se estabelece a comparação com a consultadoria tradicional, com a qual é às vezes confundido, quer com a contratação tradicional, em termos de custos, flexibilidade e rapidez na execução e atingimento de resultados:

- i. Um “Interim Manager” dada a sua vasta experiência, está pronto a iniciar uma missão num curtíssimo espaço de tempo, após tomar conhecimento sobre a realidade da empresa
- ii. O custo, ou melhor, o investimento num “Interim Manager” é “all-inclusive” e cessa sem nenhum adicional ou responsabilidade extra, no dia em que termina o seu mandato
- iii. O “Interim Manager” alia as características analíticas de um consultor com uma efetiva capacidade de implementação e execução

As vantagens do “Interim Management” são evidentes e não há ninguém que não o reconheça, quando se explica no que é que consiste e como funciona.

As reservas sobre uma maior utilização do “Interim Management” situam-se nos seguintes planos:

- a) “É muito caro” – demonstra-se facilmente que é de facto a solução com o maior “value for money”, quando comparada com outras alternativas.



- b) “O Interim Manager não veste a camisa da empresa, por não fazer parte dos quadros” – de realçar que o seu principal objetivo é a entrega de resultados com sucesso e isso apenas é compaginável com uma perfeita interação com as equipas internas durante o período do mandato.
- c) “Não me sinto confortável com a partilha de informação reservada sobre a empresa” – os “Interim Managers” obrigam-se contratualmente a um acordo de confidencialidade e possuem um seguro de responsabilidade civil profissional. Para além disso, aspetos como confidencialidade e cumprimento de objetivos são centrais na manutenção da sua reputação e angariação de novas missões.

Outras objeções resultam de interpretações pouco esclarecidas, que os casos reais de sucesso, nomeadamente nos países onde o “Interim Management” funciona há mais de 50 anos, desmentem de forma categórica.

As associações empresariais têm um papel fundamental na divulgação desta solução de gestão, que encerra um conjunto de vantagens e benefícios para o nosso tecido empresarial, pelo que registamos com agrado a intenção da Direção da ANTRAM de dar a conhecer este conceito inovador

em termos de gestão empresarial, aos seus Associados.

Está em curso a criação da futura Associação Portuguesa de Interim Management, que tem como missão a divulgação, o desenvolvimento e a promoção do conceito em Portugal, estando já escolhidos os titulares dos respetivos órgãos sociais, que também integramos, o que permitirá uma melhor difusão e notoriedade desta ferramenta junto do mercado e a integração de Portugal no movimento associativo pan-europeu, através da sua participação na INIMA (International Network of Interim Managers Association).

O “Interim Management” pode contribuir de forma inequívoca para a melhoria da capacitação das PME’s e requalificação das suas equipas, para melhor competirem num mercado global (ótica económica) e simultaneamente aproveitar a experiência e competências de um conjunto de profissionais seniores altamente qualificados (ótica da utilidade social), tudo isto com um impacto altamente positivo na economia e na sociedade em geral.

Em suma, para a resolução dos problemas que ocorrem na cadeia de valor das PME’s, existem várias alternativas. O “Interim Management” é claramente uma opção adequada e um valor seguro.

O regime sancionatório das pausas na condução

Joana Soares Ribeiro

Técnica Superior na Autoridade para as Condições do Trabalho

A matéria da regulamentação dos transportes pesados de mercadorias diz muito à Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), porquanto está em causa não só o controlo dos tempos e condições de trabalho destes trabalhadores, sendo bem conhecida a importância deste setor na economia, como também a proteção da segurança rodoviária. Entre os riscos em que incorrem os motoristas (lesão nas costas pelo facto de permanecerem sentados muito tempo em cabinas desconfortáveis; quedas em altura durante a manipulação de cargas; stresse relacionado com a pressão de tempo, entre outros), sem dúvida que o risco que mais associamos a esta classe é o de sofrer acidentes rodoviários.

Iremos aqui focar a nossa atenção nos trabalhadores/condutores de veículos pesados de mercadorias abrangidos pela regulamentação comunitária.

De uma maneira geral, o regime sancionatório no setor dos transportes de mercadorias, no que compete à ACT conhecer,



encontra-se plasmado na Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto, no que diz respeito à violação das normas relativas aos tempos de condução, pausas e tempos de repouso e ao controlo da utilização de tacógrafo. Em termos substantivos, a organização desta matéria encontra-se vertida no Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março e no Regulamento (UE) n.º 165/2014, do

Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro que recentemente foram alterados pelo Regulamento 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020.

Convém, aqui, fazer uma chamada de atenção para que não se confunda o regime estabelecido para a duração da condução com o regime estabelecido para a duração

Empresa da Zona de Sintra

Necessita de camiões de 12 Ton, fechadas e com plataforma elevatória, sem motorista para aluguer das viaturas a 6 ou 12 meses.

Contacto: 913609454

Email: Targettransporteslogistica@gmail.com

do trabalho, previsto e sancionado pelo Decreto-Lei n.º 237/2007 de 19 de julho.

Sendo consabido que o período máximo de condução seguida é de 4h30m, dispõe o art.º 7.º do Regulamento n.º 561/2006, que, após o período de condução de quatro horas e meia, o condutor gozará uma pausa ininterrupta de pelo menos 45 minutos, a não ser que goze um período de repouso; esta pausa pode ser substituída por uma pausa de pelo menos 15 minutos seguida de uma pausa de pelo menos 30 minutos repartidos pelo período de modo a dar cumprimento ao disposto no primeiro parágrafo. (com o Regulamento n.º 2020/1054 junta-se agora à redação anterior a possibilidade do condutor de um veículo com tripulação múltipla poder efetuar uma pausa de 45 minutos num veículo conduzido por outro condutor desde que o condutor que goza a pausa não seja envolvido na prestação de assistência ao condutor que conduz o veículo).

Pois, enfrenta aqui a ACT duas questões na tramitação contraordenacional dos processos que têm origem nos autos levantados por este art.º 7.º, questões estas que sempre geraram controvérsia.

Com efeito, no que ao regime sancionatório diz respeito, vigora o disposto no art.º 19.º da Lei n.º 27/2010: o n.º 1 fala-nos no período de condução ininterrupta, o n.º 2 fala-nos no incumprimento da pausa de modo a que esta seja inferior aos limites mínimos de duração previstos. Continua,

então, assim que, para o caso de um condutor que não efetue qualquer pausa nem outros trabalhos, num período de condução até 5 horas, temos uma contraordenação leve (art.º 19.º n.º 1). Já para o caso do condutor que, no mesmo período de condução, efetue uma pausa de 5 minutos, temos uma contraordenação muito grave (art.º 19.º n.º 2).

A outra questão prende-se com as pausas que devem ser atendíveis, e como o devem ser, na caracterização da contraordenação em presença.

Assim, e a título de exemplo, não prevendo o regulamento que possa haver inversão da ordem pela qual as pausas de 15m + 30m devem ser gozadas (30m +15m), no caso de um trabalhador que goza pausas de 39 m + 15m; se considerarmos a primeira pausa efetuada por conta da pausa de 15 minutos, fica-nos então a faltar 15 minutos na 2.ª pausa para a de 30m (estamos perante uma contraordenação muito grave); mas se considerarmos a primeira pausa efetuada por conta da de 45 minutos, ficamos a faltar 6 minutos (estamos perante uma contraordenação grave). Parece-nos que a solução não pode ser outra que não a consideração da situação mais favorável ao arguido.

Em todo o caso, e por via das dúvidas, sempre se aconselha aos senhores motoristas o estrito cumprimento das pausas e aos senhores empregadores que façam a sua obrigação no sentido de pugnarem pelo cumprimento das mesmas.

BREVES *internacional*

COVID-19: Ponto de situação

Devido à situação de pandemia provocada por COVID-19, antes de programar as viagens dos seus motoristas, torna-se demais importante que saiba de antemão quais os controlos e impedimentos que vai encontrar em cada país, já que alguns países europeus poderão exigir documentos adicionais aos motoristas e/ou registos de entrada.

Chamamos ainda a atenção para o facto de que, alguns países europeus isentarem somente os motoristas da obrigação de quarentena e/ou apresentação de teste à COVID-19.

Consulte toda a informação sobre o tema COVID-19 no Site ANTRAM e evite contratempos.

França – descansos a bordo em veículos ligeiros proibidos

A ANTRAM acaba de receber informação de que, desde o dia 3 de setembro, os motoristas de veículos de mercadorias de peso bruto até 3.500kg, não podem efetuar o seu descanso diário ou semanal a bordo dessas viaturas ou em alojamentos que não ofereçam condições de segurança, conforto e higiene. Além disso, caso o motorista, durante uma operação de fiscalização não prove que efetivamente efetuou o descanso fora do veículo (fatura de hotel por exemplo), também será sancionado com coima.

Restrições à circulação 2021

Consulte no Site da ANTRAM a disponibilização das restrições à circulação anuais para os diversos países europeus.

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

Saúde mental no trabalho: uma questão pessoal ou de gestão de recursos humanos?



José Maria Bourbon
Consultor de Comunicação



Falar dos custos originados pelos problemas de saúde psicológica no trabalho, é falar de uma área, não só pouco investigada em Portugal, como maioritariamente ignorada pelas empresas portuguesas – a Ordem dos Psicólogos realça, num relatório publicado recentemente, que pouco mais de 10% têm procedimentos implementados para lidar com os riscos psicossociais. **Mas qual o verdadeiro impacto desta inação na saúde financeira das nossas empresas? Como tem este impacto evoluído ao longo dos anos e de que forma é que a prevenção poderia ajudar a diminuir os danos causados?**

Em junho de 2014 a Ordem dos Psicólogos estimava que, em Portugal, 2 em cada 10 pessoas sofressem de problemas de saúde psicológica no trabalho que originavam um absentismo de 1,3 dias por ano e um “presentismo” — quando um trabalhador está no local de trabalho mas produz abaixo das suas capacidades, neste caso, devido a doença mental — de 2 dias.

Estimava-se também que as perdas de produtividade, resultante deste absentismo e “presentismo” pudessem custar até 329 milhões de euros por ano, o que representaria um custo de 0,1% do volume de negócios anual do tecido empresarial português.

Mas nem tudo eram más notícias: a prevenção e promoção da saúde psicológica poderia resultar em poupanças a rondar os 99 milhões de euros anuais (cerca de 30% do custo anual).

Mas a verdade é que, em 6 anos, pouco parece ter mudado nas empresas portuguesas. Infelizmente, o mesmo não se pode dizer dos impactos e custos desta inação. As estimativas dos custos anuais passaram de 349 milhões para **3,2 mil milhões de euros por ano**. O absentismo poderá estar até 6 vezes mais alto (6,2 dias por ano), assim como o “presentismo” (**12,4 dias por ano**).

Estes impactos que, em 2014, se estimava que custassem 0,1% do volume de negócios das PME e Grandes Empresas, aumentaram para quase 1% (0,9%). O único valor que não se alterou em relação a 2014 é o impacto positivo que a promoção e prevenção poderia ter (reduzir os custos em 30%) o que, neste caso, significaria uma poupança de cerca de mil milhões de euros por ano.

Apesar de estas serem apenas estimativas da Ordem dos Psicólogos, têm como base os resultados dos estudos feitos a nível europeu, que colocam Portugal no pódio pelos

piores motivos: o “European Opinion Pool on Occupation Safety and Health” mostra que 28% dos portugueses inquiridos — o dobro da média europeia — afirma que o **stress** relacionado com o trabalho é “muito comum”.

Ainda assim, não são só as empresas portuguesas que tardam em agir para fazer face ao problema: apesar de existir uma pequena menção na lei relativa à necessidade do empregador assegurar que as “exposições (...) aos fatores de riscos psicossociais não constituem risco para a segurança e saúde do trabalhador”, a verdade é que não existe legislação específica na qual sejam impostos limites e indicadas medidas preventivas, como, por exemplo, acontece para o ruído. Isto significa que, na prática, um técnico de segurança pode apenas utilizar as listas de verificação fornecidas pela ACT e aplicá-las, mas não passa para a fase decisiva de avaliar o nível de risco e, conseqüentemente, de determinar medidas de controlo.

Em conclusão, face a estes números, a pergunta que fica no ar é a seguinte: até quando a maioria das empresas e o próprio Estado irão continuar a encarar o problema da saúde mental no trabalho como um problema pessoal, que só às próprias pessoas diz respeito?

Auditoria Energética

+ Cumprimento da Legislação

Obrigatório para empresas
consumidoras de mais de 550 mil litros
de gasóleo/ano

+ Eficiência Carbónica

Redução nas emissões de CO₂

+ Segurança

Redução da sinistralidade

+ Mudança de Comportamentos

Educação dos recursos para práticas
mais eficientes

- Custos

Redução de custos operacionais
(consumo de combustíveis, etc.)

Síntese legislativa

Decreto-Lei n.º 101-A/2020, de 27 de novembro

Altera o apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise empresarial e clarifica o regime excecional e temporário de faltas justificadas motivadas por assistência à família.

Lei n.º 75/2020, de 27 de novembro

Processo extraordinário de viabilização de empresas.

Decreto-Lei n.º 99/2020, de 22 de novembro

Altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

Declaração de Retificação n.º 47/2020, de 21 de novembro

Retifica o Decreto n.º 9/2020, de 21 de novembro, da Presidência do Conselho de Ministros, que regulamenta a aplicação do estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Decreto n.º 9/2020, de 21 de novembro

Regulamenta a aplicação do estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Decreto do Presidente da República n.º 59-A/2020, de 20 de novembro

Renova a declaração do estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública.

Resolução da Assembleia da República n.º 87-A/2020, de 20 de novembro

Autorização da renovação do estado de emergência.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 101/2020, de 20 de novembro

Aprova um conjunto de medidas destinadas às empresas no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Decreto-Lei n.º 98/2020, de 18 de novembro

Procede à alteração excecional e temporária das regras de sequencialidade dos apoios à manutenção dos postos de trabalho.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 96-B/2020, de 12 de novembro

Prorroga a declaração da situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Decreto n.º 8/2020, de 8 de novembro

Regulamenta a aplicação do estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Resolução da Assembleia da República n.º 83-A/2020, de 6 de novembro

Autorização da declaração do estado de emergência.

Decreto do Presidente da República n.º 51-U/2020, de 6 de novembro

Declara o estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública.

Despacho n.º 437/2020-XXII do SEAAF, de 09/11

Prorroga os prazos das declarações do IVA e define o calendário das declarações fiscais anuais a entregar em 2021.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro

Determina a aprovação de medidas de uniformização e atenuação de custos para os utilizadores de autoestradas.

Lei n.º 67/2020, de 4 de novembro

Autoriza o Governo a legislar em matéria relativa à qualificação e à formação dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, transpondo a Diretiva UE 2018/645, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de abril de 2018.

Decreto-Lei n.º 94-A/2020, de 3 de novembro

Altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 92-A/2020, de 2 de novembro

Declara a situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Lei n.º 62-A/2020, de 27 de outubro

Imposição transitória da obrigatoriedade do uso de máscara em espaços públicos.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 89-A/2020, de 26 de outubro

Determina a limitação de circulação entre diferentes concelhos do território continental no período entre as 00h00 de 30 de outubro e as 06h00 de dia 3 de novembro de 2020.

Decreto-Lei n.º 92/2020, de 23 de outubro

Altera o regime geral da gestão de resíduos.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 88-B/2020, de 22 de outubro

Define medidas especiais aplicáveis aos concelhos de Felgueiras, Lousada e Paços de Ferreira no âmbito da situação de calamidade.

Portaria n.º 248/2020, de 20 de outubro

Estabelece o valor das taxas a cobrar pela aprovação do plano de segurança de transporte, pela prestação de serviços de escolta e certificação do registo de armas e munições embarcadas e desembarcadas.

Portaria n.º 246/2020, de 19 de outubro

Define e regulamenta os termos e as condições aplicáveis às medidas excecionais e temporárias de isenção, total ou parcial, do pagamento de contribuições à segurança social, previstas no n.º 4 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65/2020, de 28 de agosto.

Decreto-Lei n.º 90/2020, de 19 de outubro

Altera o apoio extraordinário relativo à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise empresarial.

Decreto-Lei n.º 87-A/2020, de 15 de outubro

Altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 88-A/2020, de 14 de outubro

Declara a situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Lei n.º 61/2020, de 13 de outubro

Autoriza o Governo a legislar em matéria relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, transpondo a Diretiva (UE) n.º 2018/957, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, e procedendo à primeira alteração à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio.

Declaração de Retificação n.º 39/2020, de 12 de outubro

Declaração de retificação à Lei n.º 45/2020, de 20 de agosto, que «Altera o regime excecional para as situações de mora no pagamento da renda nos contratos de arrendamento não habitacional, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, procedendo à segunda alteração à Lei n.º 4-C/2020, de 6 de abril.

Portaria n.º 234/2020, de 8 de outubro

Estabelece as características dos dísticos relativos ao contrato de seguro obrigatório e à isenção da obrigação de seguro, previstos no Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto.

Decreto-Lei n.º 79-A/2020, de 1 de outubro

Estabelece um regime excecional e transitório de reorganização do trabalho e de minimização de riscos de transmissão da infeção da doença COVID-19 no âmbito das relações laborais.

Lei n.º 58-A/2020, de 30 de setembro

Alarga o regime extraordinário de proteção dos arrendatários, procedendo à sexta alteração à Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março.

Decreto-Lei n.º 78-A/2020, de 29 de setembro

Altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2020, de 29 de setembro

Prorroga a declaração da situação de contingência, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 70-A/2020, de 11 de setembro

Declara a situação de contingência, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Decreto-Lei n.º 64/2020, de 10 de setembro

Estabelece disposições em matéria de eficiência energética, transpondo a Diretiva (UE) 2018/2002.

Portaria n.º 215/2020, de 10 de setembro

Aprova o novo modelo da declaração recapitulativa a que se referem a alínea i) do n.º 1 do artigo 29.º do Código do IVA e a alínea c) do n.º 1 do artigo 30.º do Regime do IVA nas Transações Intracomunitárias, bem como as respetivas instruções de preenchimento.

Decreto-Lei n.º 62-A/2020, de 3 de setembro

Altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

VENDE-SE EMPRESA DE TRANSPORTES NACIONAL/INTERNACIONAL

Com alvará n.º 669158 de 2018 até 2023 para transportes mercadorias e com 125 mil euros de capital social. Sem dívidas e sem encargos. Mas com 2 motoristas qualificados(ADR/CAM/Curso Empilhadores) Excelente Carteira de clientes.

**Caso esteja interessado contactar: Telefone: 913 609 454
sfjuris19930934@gmail.com | susanargetranslogistica@gmail.com**

O seu calendário fiscal para janeiro, fevereiro e março de 2021



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

janeiro de 2021

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
12	IVA Envio da declaração mensal referente ao mês de dezembro 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 dezembro de 2020 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
20	IRS/IRC/Selo Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a dezembro 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	Imposto selo Comunicação de rendimentos pagos e de retenções e deduções efetuadas referentes a 2020	Modelo não oficial	n/a	n/a	
20	IVA Envio de declaração recapitulativa mensal referente a dezembro 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 4 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 €
20	Segurança Social Pagamento das contribuições relativas a dezembro de 2020	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
25	IVA Comunicação dos elementos das faturas referentes a dezembro 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.
31	IRS/IRC Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes nov. 2019	Modelo 30	Internet	n/a	

fevereiro de 2021

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
10	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a janeiro de 2021 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a janeiro 2021	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: <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	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de dezembro 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
22	IVA	Envio de declaração trimestral referente ao 4 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
22	Segurança Social	Pagamento das contribuições relativas a janeiro de 2021	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS / Internet CTT/Multibanco	
22	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a janeiro de 2021	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
22	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a janeiro de 2021	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 €
28	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em dez 2020	Modelo 30	Internet	n/a	
28	IRS/IRC	Comunicação de rendimentos pagos e de retenções e deduções efetuadas a taxas liberatórias referentes a 2020	Modelo 39	Internet	n/a	

Site ANTRAM: registe-se!

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



março de 2021

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10	IVA Envio da declaração mensal referente ao mês de janeiro de 2020e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
12	IVA Comunicação dos elementos das faturas referentes a fevereiro 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.
22	IRS/IRC/ Seg. Social Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a fevereiro de 2021 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
22	IRS/IRC/Selo Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a fevereiro 2021	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
22	IVA Envio de declaração recapitulativa mensal referente a fevereiro 2021	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 €
22	Segurança Social Pagamento das contribuições relativas a fevereiro de 2021	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
31	IRS/IRC Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em janeiro 2020	Modelo 30	Internet	n/a	
31	IRC 1º Pagamento Especial por Conta (ou a totalidade)	Modelo P1	Internet	Internet Tesouraria das Finanças CTT/Multibanco Outras Entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidem com o ano civil, até ao final do 3º mês e até ao final do 10º mês do respetivo período de tributação. Não aplicável ao exercício em que inicia a atividade e no seguinte.

VENDE-SE EMPRESA DE TRANSPORTES NACIONAL

Com alvará n.º 666322 de 2018 até 2023 para transportes de mercadorias e com 125 mil euros de capital social. Sem dívidas e sem encargos.

Com 6 veículos: 1 veículo comercial (peso bruto 2500 kg., de 1999) e 5 veículos pesados (peso bruto 7500 kg., de 1998, 2002, 2003 e de 2018).

Excelente Carteira de clientes. Possibilidade de arrendamento das atuais instalações da empresa.

Caso esteja interessado contactar: 966 877 740 | Email: sousa.rosa2@sapo.pt

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

Patinter renova frota

A Patinter adquiriu recentemente 50 semirreboques de lona, 15 semirreboques frigoríficos e 21 porta-contentores. A frota própria da empresa conta atualmente com cerca de 1.300 veículos, com uma idade média de 2/3 anos.

A renovação continuada visa, sobretudo, a redução dos custos operacionais e das emissões poluentes (menos 4% este ano), mas também o conforto e a segurança dos motoristas.

“Investimos constantemente na ampliação e renovação da nossa frota com o objetivo de atender, com qualidade e eficiência, às necessidades dos nossos clientes, contribuindo para que a nossa pegada ecológica seja o mais positiva possível”, refere fonte da administração, em comunicado.

Com sede em Mangualde, a Patinter é uma empresa 100% portuguesa. Aos 52 anos, conta com 1.200 trabalhadores e chega a mais de 20 países, com serviços de transporte, distribuição e logística para os sectores do automóvel, metalomecânica, agroalimentar, retalho e papel, entre outros.



Olano renova frota

A Olano - Portugal-Logística e Distribuição investiu cerca de 1,8 milhões de Euros na aquisição de 18 unidades Scania R 450, EURO VI.

Esta aquisição faz parte do plano anual de renovação de frota para veículos que tenham completado o ciclo de exploração (cinco anos) e dá seguimento à estratégia ambiental do grupo no que respeita à redução de emissões de toda a frota.

João Logrado, diretor-geral da Olano Portugal-Logística e Distribuição, considera que “este investimento vem na sequência do anteriormente planeado e foi agora concretizado para conferir por um lado necessidades de renovação de frota e por outro lado assegurar uma resposta mais eficaz à crescente procura que temos tido na distribuição, face à nossa presença na Plataforma Logística de Leixões que aumentou a nossa capacidade de armazenamento em mais 10.000 paletes.” Recorde-se que a Olano Portugal tem uma frota constituída por 120 camiões, todos EURO VI, com uma idade média de três anos, percorrendo anualmente cerca de 16,5 milhões que quilómetros, assegurando diariamente diversos destinos em Portugal e outros situados em países como Bélgica, Espanha, França, Itália e Suíça.



Transportes Guardense escolhe aTrans

A Transportes Guardense escolheu a solução aTrans para a gestão operacional do seu negócio.

Acompanhando a situação atual e dada a relevância que os sistemas de gestão assumem em contexto de pandemia, a transportadora pretende dotar-se das melhores soluções para continuar a prestar serviços de qualidade, flexíveis e adaptados às necessidades dos seus clientes, com eficiência na gestão de todas as operações.

Ao escolher o software aTrans, a empresa pretende aumentar o rigor na gestão operacional, tornar a informação disponível e centralizada e criar mecanismos rápidos de apoio à gestão e à decisão.

A implementação do aTrans na Transportes Guardense passará pela integração com o ERP PHC, ao nível da gestão administrativa e financeira da organização. Esta integração de sistemas significará ganhos importantes de produtividade, tempo e fiabilidade de dados, bem como uma cobertura abrangente de todos os processos operacionais e de gestão.

DOHM renova frota com camiões DAF



Numa contínua aposta na evolução e crescimento, a DOHM renovou a sua frota e adquiriu quatro novas viaturas DAF para dar resposta eficaz ao serviço de transporte, iniciado em 2017, que contempla Porto-Barcelona-Porto em apenas 24 horas.

Com ampla experiência na área dos transportes internacionais e da logística, a empresa possui uma oferta alargada de serviços de transporte para Espanha, França, Itália, Holanda, Bélgica e Alemanha.

A DOHM dispõe ainda de um sistema de gestão da qualidade implementado no transporte rodoviário de mercadorias gerais e perigosas (ADR), nacional e internacional, logística e distribuição, certificado pela APCER.

Santos e Vale instala painéis fotovoltaicos nas suas plataformas logísticas

Seguindo a sua aposta na sustentabilidade ambiental, a Santos e Vale decidiu investir na produção de energia solar, celebrando, para o efeito, uma parceria com a Truenergy para a instalação de sete centrais fotovoltaicas, totalizando 153 kW de potência.

Através de um comunicado, a Santos e Vale vincou que a sua intenção estratégica passa por “ser mais sustentável”. Para tal, a empresa portuguesa procedeu à instalação de 556 painéis fotovoltaicos em sete plataformas logísticas de Norte a Sul do País. Este projeto permitirá uma produção energética anual de 222 MWh, o equivalente ao consumo anual de energia de 63 habitações, contribuindo significativamente para reduzir o peso da fatura da eletricidade em 35% e uma redução anual de 56 toneladas de dióxido de carbono.

“Uma das nossas principais responsabilidades é assegurar a rentabilidade económica, reduzindo o impacto ambiental e maximizando o impacto social positivo. Por isso, acreditamos que este investimento se insere na visão da empresa na área da sustentabilidade, já que nos permite reduzir a nossa pegada ambiental através da utilização de energia limpa”, referiu Joaquim Vale, administrador da empresa.



LASO

- Celebra contrato com SIEMENS GAMESA

A LASO foi escolhida pela SIEMENS GAMESA para a realização dos transportes internacionais, à exportação. Serão mais de 1500 pás eólicas, até aos 84 metros de comprimento, nos próximos dois anos, produzidas na fábrica em Vagos, em Aveiro.



- Abre filial em França

A LASO Transportes S.A., abriu, em Lyon (França) uma filial, passando assim a privilegiar de uma maior aproximação aos seus clientes e a rentabilizar as vantagens operacionais de estar também representado nesse espaço geográfico, dando continuidade ao crescimento, para ser ainda mais uma empresa de transportes global, sem fronteiras, que cria soluções e Ultrapassa Obstáculos em qualquer parte do Mundo.

Transportes do Valado reforça frota com modelos IVECO



Ao adquirir 3 novas unidades — um Eurocargo e dois S-Way — a empresa Transportes do Valado renovou a sua confiança na marca IVECO. O modelo IVECO Eurocargo adquirido, e destinado à distribuição nacional, conta com caixa de velocidades automatizada e com uma tara muito reduzida, otimizando a carga útil disponível. Já os dois tratores S-Way estão totalmente equipados com as tecnologias desenvolvidas pela marca IVECO para o transporte internacional.

Torrestir oferece vacina da gripe aos colaboradores

A Torrestir anunciou a disponibilização gratuita da vacina da gripe a todos os colaboradores do grupo. “Num ano de grandes desafios e no âmbito da forte responsabilidade que sempre moldou a atividade da Torrestir ao longo de mais de 58 anos, lançamos hoje uma ação de prevenção contra a gripe sazonal, contribuindo assim para a saúde e bem-estar dos nossos colaboradores, que sempre foram o recurso mais precioso da empresa”, explicou Fernando Torres, Presidente do Conselho de Administração da Torrestir.

Dando continuidade às medidas de segurança implementadas desde o início da pandemia do Covid-19, salvaguardando a segurança e saúde dos seus colaboradores, clientes e parceiros, o grupo continua assim a seguir as orientações da Direção Geral da Saúde.

Desta forma contribui também para o bom funcionamento do setor da logística e do transporte de mercadorias ao nível nacional e internacional, evitando disrupções nas cadeias de abastecimento, nomeadamente de produtos farmacêuticos e bens essenciais.

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.

Scania lança campanha de desconto

Até 31 de março pode substituir todos os elementos da suspensão da cabina e do chassis dos veículos Scania, com um desconto especial de 40%, e financiar a reparação sem juros.

Uma suspensão em bom estado pode evitar um aumento do consumo de combustível, solavancos do veículo e um aumento da distância de travagem. Com esta campanha, a Scania quer animar os seus clientes a manter a suspensão dos seus veículos em perfeito estado, para desfrutar de uma condução cómoda e segura.

A Scania oferece ainda aos seus clientes a possibilidade de financiar a reparação dos seus veículos a 3, 6 ou 10 meses, com 0% TAEG*, sem juros. Os clientes que adiram a esta campanha podem usufruir das seguintes vantagens e condições:

- Oferta válida até 31 de março de 2021 para todos os clientes Scania
- Financiamento válido para novas reparações com peças originais e para veículos Scania (mão de obra não incluída)
- Prazo total de financiamento: 3 e 6 meses
- Opção de financiamento em 10 meses apenas disponível para reparações superiores a 4.000€
- Montante mínimo a ser financiado 500€ e até um máximo de 5.000€
- Disponível em toda a rede de concessionários Scania Portugal

Michelin lança novo sistema de gestão de frotas

Chama-se Michelin Connected Fleet powered by Masternaut e é a nova proposta de serviços avançados de gestão de frotas da Michelin. O Michelin Connected Fleet reúne todos os serviços e soluções avançadas de gestão de frotas da Michelin e pretende responder às necessidades das empresas que procuram reduzir as suas margens operacionais e controlar os seus custos.



Aos gestores de frota é dada a possibilidade, com o Michelin Connected Fleet, de planificar toda a informação relativa à sua frota, bem como criar rotas com base na localização dos seus veículos, na sua capacidade de carga, nos destinos, nas horas de condução e nas licenças de motoristas e veículos.

O Michelin Connected Fleet permite ainda supervisionar e visualizar a frota em tempo real. Também o motorista pode enviar informação sobre o estado das suas viagens em tempo real.

Este sistema de gestão de frotas permite uma análise dos comportamentos de condução, além de fornecer apoio permanente de especialistas em gestão de frotas, desde o próprio processo de implementação até reuniões mensais de acompanhamento de forma a identificar as melhores soluções de redução de custos e melhoria de desempenho da frota.

Repsol constrói primeira unidade de biocombustíveis avançados

A Repsol vai construir, na sua refinaria de Cartagena, a primeira unidade de biocombustíveis avançados de baixa emissão em Espanha, com capacidade para produzir 250.000 toneladas por ano de hidrobiodiesel, biojet, bionafta e biopropano. A unidade, que deve entrar em funcionamento em 2023, produzirá, a partir de matéria-prima reciclada, biocombustíveis avançados que podem ser usados em aviões, camiões ou carros, o que permitirá reduzir 900 mil toneladas de CO2 por ano. Esta instalação pioneira envolverá um investimento de 188 milhões de euros e estará equipada com tecnologia de ponta e as soluções mais eficientes.

A Repsol, em linha com o seu compromisso de ser uma empresa de zero emissões líquidas até 2050, reforça, com este investimento, o seu papel de player relevante na transição energética e fornecedor-chave de biocombustíveis para os transportes, assente na economia circular.

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@antram.pt

Alberto Linares é o novo Diretor de Logística e Pré-Venda de camiões e autocarros da Scania Ibérica

Licenciado em Engenharia Técnica Industrial pela Universidade Politécnica de Madrid e com uma pós-graduação em Investigação e Técnicas de Mercado pela Universidade Rey Juan Carlos, Alberto Linares iniciou a sua carreira profissional em 2005, na Renault Trucks España, onde permaneceu durante 7 anos, ocupando diversos cargos de responsabilidade. No final de 2012, integra a Scania Ibérica como responsável pela área de Serviços Contratados da Scania Ibérica. Em 2017, Alberto Linares foi nomeado Diretor Comercial de Autocarros e Motores da Scania Ibérica. Desde 1 de novembro de 2020 é o novo Diretor de Logística e Pré-Venda de camiões e autocarros da Scania Ibérica.

Para Alberto Linares "esta nova oportunidade na Scania traz um novo desafio de poder continuar a oferecer soluções de transporte aos nossos clientes, de uma forma próxima e personalizada. A sustentabilidade continua a ser o nosso objetivo, mas também a satisfação dos nossos clientes e iremos trabalhar para que continuem a sentir-se orgulhosos da nossa marca".



Ascendi e a PRIO abrem a Área de Serviço da A13

A Ascendi e a PRIO abriram recentemente a Área de Serviço da A13, no sentido Coimbra/Tomar. Depois da abertura realizada em julho da plataforma no sentido contrário (Tomar/Coimbra), fica agora concluída a Área de Serviço em toda a sua plenitude permitindo que os condutores da A13 usufruam dos seus serviços independentemente do sentido em que circularam.

Localizada também entre o Nó com o IC8 e o Nó de Alvaiázere, a nova plataforma agora aberta ao público manteve uma construção executada predominantemente com soluções ambientalmente sustentáveis. O posto da PRIO mantém a gama de serviços e produtos da plataforma aberta em julho, desde a loja de conveniência PRIO até aos combustíveis de qualidade superior ao melhor preço onde se destaca, entre outros, o Eco Diesel (um combustível especialmente desenvolvido pela PRIO e que conta com 15% de incorporação de biodiesel), o Top Diesel, o Top 95 e um carregador para carros elétricos.

A melhor solução para a sua empresa. A melhor solução de Renting.



Descubra em que tipo de equipamentos pode investir com o Renting da GRENKE através das condições vantajosas de associado ANTRAM.



Equipamento Audiovisual



POS



Equipamento de Limpeza



Máquinas de Café



Compressores



Equipamento Industrial



Impressoras



Máquinas de Ginásio



Equipamento Automóvel



Sistemas de Segurança



Empilhadores



Máquinas de Franquia



Equipamento de Oficina



Software



Equipamento Hoteleiro



Sistemas Telefónicos



Hardware



Tecnologia LED



Equipamento Médico



Equipamento Multimédia



Equipamento de Escritório

Saiba mais junto da ANTRAM ou faça-o diretamente com a GRENKE indicando que é associado ANTRAM.



GRENKE

www.grenke.pt



Nova geração MAN recebe mais um prémio

A exposição inovadora e o conceito de funcionamento da nova geração de camiões MAN foi galardoada com Ouro no Prémio Alemão de Design 2021, prémio internacional do Conselho Alemão de Design e é um dos concursos de design mais reconhecidos a nível mundial.

Na categoria 'Excelente Design de Produto', o local de trabalho consistente e orientado para os motoristas de camiões convenceu o júri internacional de 38 especialistas em design. Após o Red Dot no Red Dot Design Award, este é agora o segundo grande prémio para o local de trabalho do condutor na nova Geração de Camiões MAN.

Andreas Tostmann, Presidente do Conselho Executivo da MAN Truck & Bus, sublinha o significado especial do novo prémio para a nova geração de camiões lançada no início de 2020: "A nova geração de camiões MAN proporciona aos nossos clientes o máximo de apoio no seu trabalho diário. Os nossos motoristas sabem melhor como deve ser o local de trabalho perfeito. É por isso que os ouvimos atentamente e o concebemos de acordo com as suas ideias. Estamos ainda mais satisfeitos por inúmeros especialistas em design estarem agora a homenagear o novo local de trabalho do motorista. Isto mostra-nos que estamos no caminho certo!"



Scania faz uma parceria com a ENGIE e a EVBox para soluções de carregamento

O grupo de serviços e energia global francês ENGIE, e a sua subsidiária EVBoxGroup, estão a unir forças com a Scania para oferecer aos transportadores em 13 países europeus uma solução de e-mobilidade completa e personalizada.

O carregamento é um pré-requisito para transporte elétrico. Na maioria dos casos, o carregamento na origem, será suficiente para muitos transportadores em aplicações regionais e urbanas. Porém, encontrar as soluções de carga adequadas, são uma questão complexa. Para rotas mais complexas e enquanto a infraestrutura de eletrificação progride, existirá também a necessidade de soluções mais avançadas assim como opções de carregamento no destino e carregamento público que, atualmente, é extremamente limitado.

"Uma solução de carregamento completa abarca fornecimento de energia, hardware e software de carregamento e ainda instalação, manutenção e outros serviços relacionados adaptados às necessidades específicas de cada cliente. Esta sólida parceira com a ENGIE e o EVBox Group irá simplificar a transição dos nossos clientes para uma frota cada vez mais eletrificada no caminho a um transporte mais sustentável", refere a marca.

Volvo Trucks lança gama elétrica completa

É já no próximo ano que estará disponível para encomenda, toda uma gama de camiões Volvo completamente elétrica.

Este é um passo de gigante da marca sueca no sentido do transporte sem emissões. A Volvo Trucks está atualmente em testes para as versões elétricas do Volvo FH, Volvo FM e Volvo FMX, que serão usados em transporte regional e operações de construção na Europa. Estes camiões terão um peso máximo total de 44 toneladas. Dependendo da configuração escolhida para as baterias, a autonomia pode chegar aos 300 km. As vendas iniciam-se no próximo ano e a produção em série arranca em 2022.

"Ao aumentarmos rapidamente o número de camiões elétricos para operações pesadas, queremos ajudar os nossos clientes e transportadores a alcançar os seus próprios objetivos de sustentabilidade. Estamos determinados em continuar a encaminhar a nossa indústria rumo a um futuro mais sustentável", referiu Roger Alm, Presidente da Volvo Trucks.

Segundo a Volvo, os veículos elétricos para operações mais exigentes e de longo curso surgirão no decorrer da próxima década. Serão camiões a bateria ou pilha de combustível, com uma autonomia mais alargada. A marca pretende começar a disponibilizar no mercado camiões elétricos movidos a hidrogénio na segunda metade desta década, de maneira a que em 2040 toda a frota seja livre de emissões poluentes.

Scania vence prêmio “Green Truck” pela 4.ª vez consecutiva

A Scania voltou a vencer, pela 4.ª vez consecutiva, o prêmio alemão “Green Truck”, um teste comparativo no qual o mais baixo consumo de combustível é o foco central.

Para o prêmio de 2020, um GTW de 40 toneladas e +500 hp foi estipulado para uma pista de teste de 360 km de Munique. As três principais marcas participaram, mas mais uma vez, a Scania, desta vez com um R 540, provou que o menor consumo de combustível pode ser combinado com a velocidade média mais alta, assim, oferecendo aos transportadores Europeus uma combinação inigualável.

Com um consumo médio de combustível de 25,14 litros/100 km e uma velocidade média 80,42 km/h, a Scania provou, mais uma vez, ter o camião mais eficiente em termos de combustível na batalha pelo cobiçado “Green Truck”. A vitória de 2020 foi a quinta vitória da Scania desde que o prêmio anual foi criado em 2013.

O “Green Truck” é organizado por duas revistas comerciais Alemãs, a Trucker e a VerkehrsRundschau. Os testes são monitorizados rigorosamente e ocorrem em estradas públicas a norte de Munique durante uma semana em Setembro. As condições como, por exemplo, o trânsito e as condições meteorológicas são compensadas pela utilização de um camião de referência, e todos os camiões têm a mesma marca de pneus (com o mesmo rasto e pressão).



Camiões Scania com painéis solares que podem poupar até 20% de combustível

Graças a uma parceria de investigação, a Scania irá desenvolver um reboque com células solares instaladas para alimentar um camião híbrido plug-in. Os testes iniciais indicam possíveis poupanças de combustível de 5 a 10 por cento na Suécia e duas vezes essa quantidade no sul de Espanha, uma vez que tem mais horas de sol.

“As células solares já foram previamente utilizadas em barcos e caravanas, mas apenas para alimentar equipamentos auxiliares, tais como como frigoríficos e fogões, nunca para a cadeia cinemática propriamente dita”, afirma Erik Falkgrim, Responsável de Tecnologia do Departamento de Design de Veículo na Scania R&D. Um reboque de 18 metros de comprimento coberto com células solares. O transportador sueco Ernst Express irá utilizar o camião para tarefas diárias de transporte. A empresa também colaborou com a Scania nos testes da primeira estrada elétrica do mundo com linhas catenárias suspensas.

A Ernst Express irá operar um reboque de 18 metros de comprimento com células solares instaladas nas laterais e no topo sobre uma área total de 140 metros quadrados. No total, espera-se que os painéis solares gerem anualmente 14 000 kWh na Suécia. Este projeto de investigação irá também analisar se o reboque consegue fornecer eletricidade à rede quando as baterias estiverem totalmente carregadas ou quando o camião está estacionado, por exemplo, aos fins-de-semana.

Poupança de combustível até 20 por cento

Num estudo anterior, foram simuladas diferentes operações no centro da Suécia, com as quais foi alcançado um potencial de poupança de combustível de 5 a 10 por cento. Na Suécia, existe luz solar suficiente desde a primavera ao outono para gerar energia, embora o sol seja fraco, exceto durante o verão, em que existem mais horas de luz solar. Durante o resto do ano, não existe sol suficiente na Suécia. Em contraste, o sul de Espanha tem mais 80 por cento de horas de luz solar, onde se poderia alcançar até 20% de poupança de combustível.

O projeto tem financiamento público da agência Sueca para a inovação, a Vinnova, e além da Scania e da Ernst Express também envolve a Midsummer, uma empresa que fabrica painéis solares, a Universidade Uppsala, que realiza a investigação avançada em célula solares mais eficientes, e a empresa de energia Dalakraft.

Michelin aumenta família X MULTI

A Michelin reforçou a oferta de pneus para camiões e semirreboques de transporte regional com sete novas referências. Todas beneficiam das mais recentes tecnologias desenvolvidas pela marca para aumentar a capacidade de carga, a durabilidade e a segurança.

Uma das referências introduzidas corresponde à medida com maior volume de vendas na Península Ibérica, 315/80 R 22.5. Para o eixo direcional está disponível a versão Multi Z, que oferece até mais 15% de rendimento direcional em comparação com a gama anterior.

Por sua vez, o Michelin 315/80 R 22.5 X Multi D destina-se ao eixo motor e proporciona até mais 10% de durabilidade em comparação com o modelo que veio substituir.

Para equipar a unidade de tração e os eixos de reboques que necessitam de uma capacidade de carga adicional –

camiónes com grua, transporte de madeira, porta-contentores, transporte a granel de matérias sólidas – a marca francesa propõe os pneus 385/65 R 22.5 X Multi HLZ e HLT, que se destinam ao eixo direcional e ao eixo de reboque, respetivamente. Ambos admitem até dez toneladas por eixo.

Para camiões com menor tonelagem e com menor expressão de vendas, a marca francesa propõe as medidas 305/70 R 22.5 X Multi HLZ & D, bem como a medida 11 R 22.5 X Multi Z2.

Toda a gama de pneus Michelin X MULTI beneficia da marcação 3PMSF, que permite garantir um elevado nível de aderência em qualquer condição climática. Mesmo com apenas dois milímetros de profundidade de escultura restante na banda de rolamento, estes pneus continuam a alcançar a certificação 3PMSF.

Para tornar realidade o foco “Totalmente Sustentável” do Grupo Michelin, a gama Michelin X Multi pode ser reesculturada e recauchutada, para otimizar os custos das empresas e minimizar o impacto sobre o meio ambiente, reduzindo o consumo dos recursos naturais e a pegada de carbono.



Gestão de Frota da Scania ganha o Prémio Telematik

O Portal de Gestão de Frota da Scania e os Serviços Tacográficos da Scania receberam o prestigiado Prémio Alemão Telematik na categoria “Melhor Sistema de Gestão de Frota”. Esta é a terceira vez que o sistema de Gestão de Frota da Scania foi reconhecido no Prémio Telematik com vitórias em 2016 e 2018.

Em 1999, a Scania começou a trabalhar com unidades de comunicação de veículo e criou o Portal de Gestão de Frota da Scania. Em 2011, a Scania foi pioneira na introdução da unidade Comunicador Scania como padrão em todos os camiões produzidos. Desde então, a Scania tem tido um rápido crescimento de veículos conectados, como truck, autocarros e, mais recentemente, também motores industriais e marítimos. Em 2016, foi lançado o novo Portal de Gestão de Frota da Scania e o portal continua a ser interativamente melhorado. Agora, em 2020, a Scania recolhe e dissemina dados de mais de 430 000 veículos em todo o mundo.

Relatórios semanais

Os clientes Scania recebem relatórios semanais com dados básicos sobre o desempenho do veículo que mostram como é afetado o consumo de combustível e a pegada de CO2 para o veículo analisado, e ainda a tendência do período anterior. Além disso, os dados dos veículos conectados são utilizados para planeamento da manutenção do veículo, adicionando as reparações necessárias para manutenção ocasional com base nos defeitos indicados pelo motorista utilizando a app de Frota da Scania, ferramenta que faz parte da oferta.

Bem mais de um quarto da população total de veículos conectados, os proprietários de camiões e autocarros também subscrevem ferramentas adicionais para uma análise mais aprofundada do desempenho do motorista, utilização de frota, posicionamento de veículo e alarmes de posicionamento. Além do Portal de Gestão de Frota da Scania global, o Sistema Tacográfico da Scania oferece aos clientes Europeus a descarga remota do serviço em conformidade com a legislação da UE sobre os regulamentos de tempo de condução, pausa e repouso.

De modo a manter-se no topo da competição, a Scania continua a desenvolver a sua oferta de conectividade. Recentemente, a Scania apresentou as características de monitorização de reboque que será alargada com oportunidades para verificar mercadorias de temperatura controlada. Outra área nova é a Scania Zone, onde os veículos, através do Portal de Gestão de Frota, podem ser programados para cumprir com os regulamentos específicos de zona como, por exemplo, normas de velocidade, ruído ou emissões.

Nova gama de motores V8 Scania

Com nova cadeia cinemática que permite poupanças de combustível de até 6%

A Scania apresentou no mês de setembro, uma nova gama de motores V8, que permitirá oferecer a solução mais rentável para operações que requeiram o máximo de um motor, com um desempenho superior, fiabilidade demonstrada e uma sonoridade que já é lendária.

Além do motor, a Scania apresentou também uma caixa de velocidades totalmente nova, desenvolvida expressamente para acompanhar os motores mais potentes da sua gama.

A caixa de velocidades, juntamente com os novos motores V8, constitui a combinação perfeita para os clientes que procuram o rendimento máximo, uma excelente economia de combustível e a opção mais sustentável. As poupanças de combustível são o resultado da extensa afinação e desenvolvimento dos engenheiros da Scania, envolvendo tecnologias de vanguarda no desenvolvimento de motores de combustão interna. Entre elas, e fornecidas por mais de 70 novas peças, são a fricção interna reduzida, relação de compressão mais elevada, sistemas de pós-tratamento melhorados e um novo sistema de gestão de motor (EMS). O fabricante sueco que disponibilizava motores V8 nas potências de 520, 580, 650 e 730 cv, vai agora substituí-los pelos novíssimos motores V8 de 530, 590, 660 e 770 cv que melhoram consideravelmente na economia de combustível, garante a marca.

O membro mais potente da família V8 da Scania é o novo motor DC16 123. Com uma potência de 770 cv, em substituição do anterior motor topo de gama que chegava aos 730 cv. Uma das diferenças entre eles é que o motor V8 de 770 cv baseia-se na mesma plataforma atualizada que a nova gama V8, proporcionando o mesmo nível de incrível robustez pela qual são conhecidos os V8 da Scania.

“Aqui as grandes diferenças são evidentes”, afirma Göran Lindh, Engenheiro Chefe dos motores V8 da Scania. “A potência aumentada vem juntamente com economia de

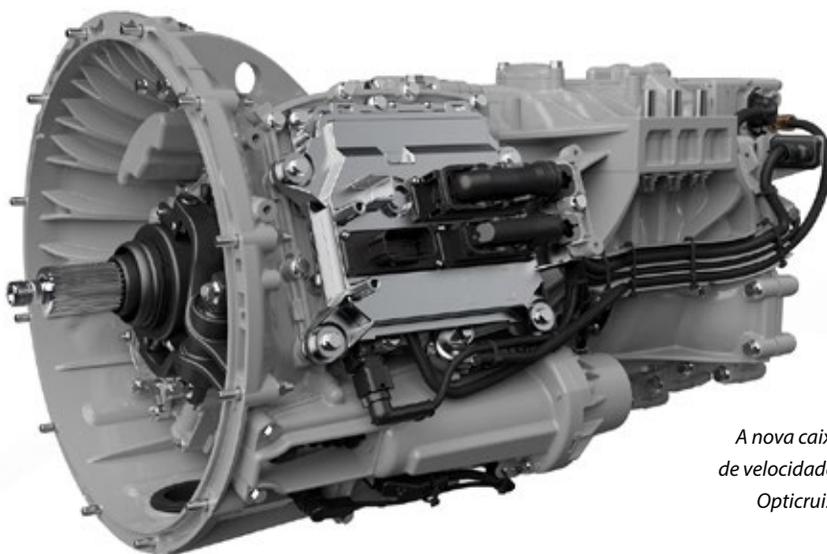


combustível, economia que conseguimos alcançar graças à introdução das mais recentes tecnologias. Tem um sistema de pós-tratamento apenas SCR, um turbocompressor de geometria fixa e robusto, e o mesmo tipo de coletores de exaustão de banco único dos outros três V8”.

Para acompanhar o lançamento desta nova gama de motores V8, a Scania também introduziu uma nova caixa de velocidades Opticruise altamente eficiente. Em princí-

pio, a primeira caixa da nova gama, G33CM, está relacionada com os novos V8 e também estará disponível com os motores de 13 litros da Scania com 500 e 540 CV.

A nova caixa de velocidades G33CM é cerca de 60 kg mais leve do que as caixas de velocidades atuais e, graças às melhorias implementadas, consegue agregar uma redução de consumo de 1%. Além disso, foi alcançada uma redução do ruído média de até 3.5dB.



A nova caixa de velocidades Opticruise



Da esquerda para a direita Sven Ennerst, Martin Daum, Andreas Scheuer, Stefan Buchner, durante a apresentação do GenH2 Truck movido a hidrogénio.

Daimler Trucks define a sua estratégia de tecnologia para a eletrificação

Apresentação mundial do Mercedes-Benz GenH2 Truck movido a hidrogénio com uma autonomia até aos 1000km

No final do ano passado, Martin Daum, CEO da Daimler Trucks apresentou o seu “road-map” até 2050 para o transporte rodoviário neutro em CO₂: mobilidade elétrica suportada por baterias e células de combustível a hidrogénio.

Agora, num evento online que decorreu no dia 16 de setembro – “On our way to a hydrogen future” - a Daimler Trucks apresentou a próxima etapa da marca: a estratégia tecnológica concreta para a eletrificação das viaturas.

Na cerimónia de apresentação, que contou com a presença de Andreas Scheuer, Ministro Alemão dos Transportes e Infraestrutura

Digital, a Daimler Trucks apresentou a sua estratégia de tecnologia para a eletrificação dos seus veículos, que vão desde a distribuição urbana ao transporte internacional de longo curso, reafirmando assim o seu compromisso com os objetivos da Convenção de Paris.

O evento centrou-se na tecnologia para camiões a célula de combustível à base de hidrogénio para o segmento de transporte de longa distância.

O Mercedes-Benz GenH2 Truck, apresentado como um veículo protótipo, marca o início de uma nova era de soluções para a mobilidade do futuro - a tecnologia de

célula de combustível, em alternativa aos elétricos convencionais.

Para a Daimler Trucks o GenH2 Truck é também visto como a grande aposta para o transporte de longo curso “livre de emissões”, que poderá circular até 1000 quilómetros com apenas uma carga de hidrogénio líquido armazenado nos seus dois tanques em aço inoxidável, com capacidade para 40kg cada. Os depósitos encontram-se instalados lateralmente e o reabastecimento do mesmo demora tanto como o de um veículo movido a diesel.

Segundo a Daimler Trucks, a opção pelo hidrogénio líquido armazenado a uma tem-



O novo eActros LongHaul

peratura de -253°C possibilita uma densidade energética elevada em comparação com o hidrogénio em estado gasoso, razão pela qual os compartimentos para o seu armazenamento podem ser mais pequenos e menos pesados, permitindo assim a produção do GenH2 Truck para 40 toneladas de peso bruto e uma carga útil de 25 toneladas.

O GenH2 Truck encontra-se equipado com dois motores elétricos, cada um com 230 kW de potência contínua e 330 kW de potência máxima e ainda um binário de $2 \times 1577 \text{ Nm}$ e $2 \times 2071 \text{ Nm}$, respetivamente. Vem também equipado com uma bateria de 70 kWh para fornecer energia adicional quando ela é imprescindível, por exemplo quando é necessário acelerar ou em subidas mais íngremes. A central de controlo do fluxo de energia encontra-se instalada no exterior do veículo, na parte traseira da cabine.

Apesar de ainda ser um protótipo, a marca anunciou que o GenH2 Truck vai começar a ser testado por alguns clientes em 2023 e que a produção em série tem início previsto para 2025.

Durante o evento foram ainda apresentadas mais duas alternativas de “zero emissões”. A primeira, como sendo aquilo que será o camião de longo curso exclusivamente movido a bateria – o Mercedes-Benz eActros LongHaul - concebido para viagens regulares em rotas planeadas de forma mais eficiente em termos energéticos, sendo a sua autonomia estimada, com

uma carga de bateria, nos 500 quilómetros. A Daimler Trucks planeia ter o novo eActros pronto para produção em série em 2024. Por último, relativamente ao eActros para a distribuição urbana, apresentado em 2018 e que tem sido intensamente testado pelos clientes nas operações do dia-a-dia, a Daimler Trucks também anunciou que irá iniciar a produção em série deste modelo movido a baterias já em 2021. A autonomia do eActros produzido em série, com uma carga de bateria, excederá significativamente o alcance do protótipo em aproximadamente 200 quilómetros.

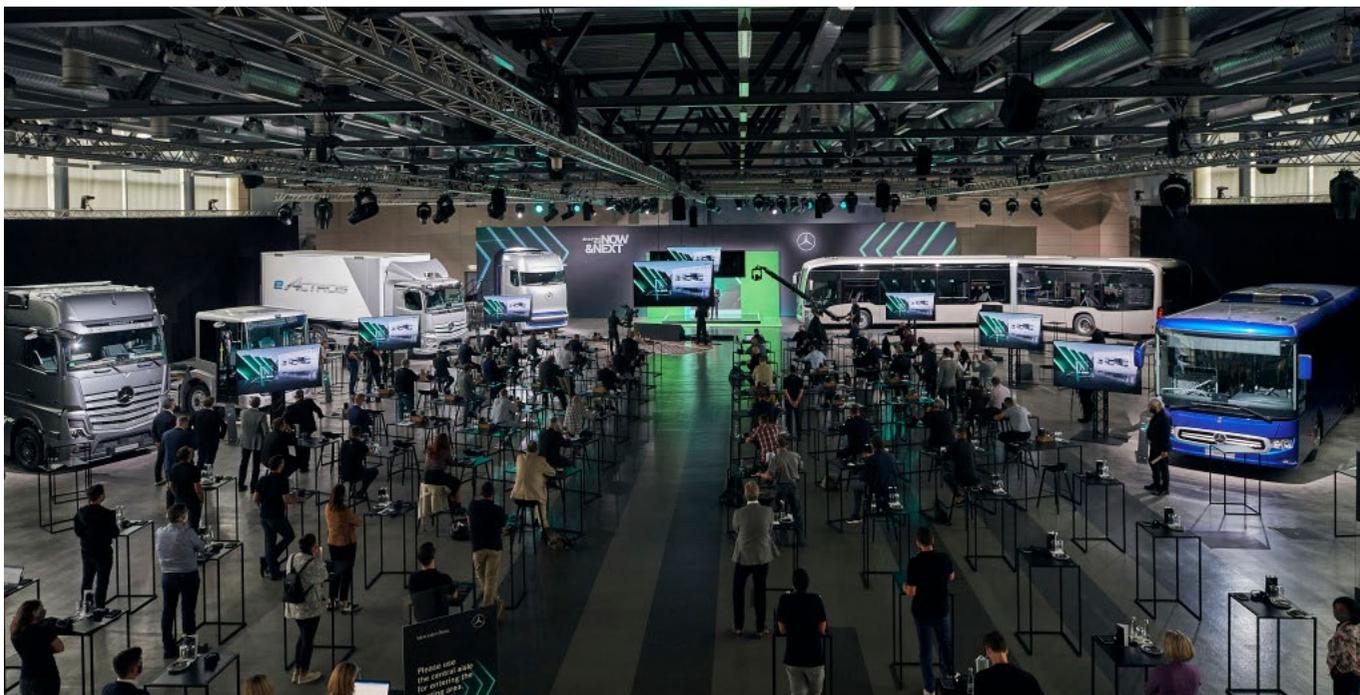
Durante a apresentação da estratégia de tecnologia para a eletrificação da empresa, Martin Daum, CEO da Daimler Truck,

admitiu que “...estamos constantemente a perseguir a visão de um transporte neutro em Co_2 com o foco nas tecnologias genuinamente neutras em Co_2 – energia de bateria e células de combustível à base de hidrogénio. Por outro lado, para tornar os veículos totalmente elétricos, neutros em Co_2 e competitivos, será necessário uma ação regulatória e governamental, incluindo a infraestrutura necessária para carregar os veículos com eletricidade verde e também para a produção, armazenamento e transporte de hidrogénio líquido verde” e concluindo ainda que “existe potencial para se alcançar o sucesso no mercado a longo prazo.”

A nova arquitetura de plataforma modular mundial, o denominado ePowertrain, será a base tecnológica de todos os camiões produzidos em série totalmente elétricos e neutros de CO_2 para serviços médios e pesados da Daimler Trucks, sejam alimentados exclusivamente por baterias ou por células de combustível com base no hidrogénio. Até 2022, a oferta da Daimler Trucks nas suas principais regiões de vendas – Europa, EUA e Japão – incluirá veículos produzidos em série e movidos a bateria. A marca ambiciona ter apenas no seu leque de ofertas veículos novos que sejam neutros em relação a emissões de CO_2 até 2039.



Mercedes-Benz Trucks mostra novidades em evento digital



A Mercedes-Benz Trucks organizou, no dia 23 de setembro, um evento online onde deu conhecer as novidades ao nível do segmento de Camiões e Autocarros. O evento “Shaping the Now & Next” foi transmitido em direto da cidade de Wörth, na Alemanha.

No evento Now & Next, que este ano decorreu em formato digital em substituição da IAA - Feira de Veículos Comerciais de Hannover, cancelada devido à pandemia, foram apresentadas as mais recentes inovações tecnológicas da marca Mercedes-Benz Trucks.

Actros “Edition 2”

A nova geração ACTROS “Edition2” que foi concebida para condutores profissionais amantes da inovação e que valorizam os detalhes personalizados e o máximo de conforto.

A segunda edição do novo Actros está mais eficiente e mais segura tanto para o motorista como para os restantes utentes

da estrada por onde circula. Este modelo, que pode ser encomendado a partir de janeiro de 2021, possui 40 opções diferentes para interior e exterior e elementos de design da versão anterior que dão ao Actros Edition 2 (limitado apenas a 400 unidades), um carácter inconfundível.

Recorde-se o prémio Camião Internacional do Ano 2020, que confirma que esta nova “bandeira” da Mercedes-Benz Trucks eleva o seu padrão de exigência de várias formas.

O novo Actros F

O Actros F foi idealizado a pensar nos clientes que pretendem adquirir um Mercedes-Benz mas que não precisam de todas as novidades da última geração do Actros. Os pontos fortes deste novo modelo são: relação custo-benefício atrativa e máxima qualidade, confiabilidade, eficiência, funcionalidade, segurança e maximização do tempo de uso.

Este novo modelo encontra-se equipado

com um Cockpit clássico e com retrovisores convencionais de série. Além do sistema de navegação, climatização e outras opções, realça-se o novo e simples ecrã de Cockpit Multimédia de 10 polegadas e um volante multifunções da geração atual do Actros.

Além disso, o Actros F vem também equipado com sistemas de segurança como o Active Brake Assist de quinta geração, o Lanekeeping Assist e como opção, o Sideguard Assist. O Predictive Control (PPC) é outro recurso opcional que adequa automaticamente a condução à topografia da estrada por onde circula, permitindo assim, uma poupança de combustível adicional em combinação.

O novo Actros F estará disponível no mercado já no próximo ano.

Camiões a célula de combustível e bateria

A Daimler Trucks também apresentou os seus mais recentes desenvolvimentos no

que diz respeito aos camiões “livres de emissões”.

O Mercedes-Benz GenH2 Truck, apresentado recentemente ao mundo como um “concept vehicle”, marca o início da célula de combustível, com capacidade para percorrer uma distância de 1000 quilómetros

com o Mercedes-Benz Uptime, no qual o valor mensal a pagar irá depender dos quilómetros percorridos pela viatura.

Trata-se de um contrato de serviço flexível, que à semelhança do Mercedes-Benz Complete, abrange todo o trabalho de oficina, incluindo peças de desgaste.

uma função adicional que pode salvar vidas quando um camião está a circular em zona urbana.

O novo sistema pode não só alertar o motorista sobre a movimentação de peões ou ciclistas do lado do passageiro, como também, efetuar uma travagem de emer-



com um único depósito de hidrogénio. Quanto à tecnologia de veículos movidos a bateria, o Mercedes-Benz eActros LongHaul foi projetado para viagens regulares em rotas planeadas energeticamente eficientes. Terá uma autonomia estimada nos 500 quilómetros.

Por último, quanto ao Mercedes-Benz eActros, ideal para o transporte de distribuição, a produção em série começa em 2021 e terá mais de 200 quilómetros de autonomia.

Novo contrato de serviço “CompleteMile”

Outras das novidades apresentadas no evento Now&Next é o novo contrato de serviço CompleteMile, em combinação

Contudo, o conceito do CompleteMile é diferente – o valor a pagar depende dos quilómetros realmente conduzidos – não fazendo diferença se o cliente está numa área de trabalho constante, como construção ou agricultura, ou está num setor com meses de trabalho mais fortes e outros menos fortes.

O CompleteMile estará disponível a partir de março de 2021 para todos os modelos Actros, Arocs e Atego.

Segurança reforçada

No que à segurança diz respeito, a Mercedes-Benz deu mais um passo na segurança dos camiões da atual geração do Actros, com o novo Active Sideguard Assist (ASGA) além do Sideguard Assist, com

gência, caso o motorista não responda aos alertas que vai recebendo dentro da cabine. Além dos sistemas já referidos, há que acrescentar o Active Drive Assist 2 (ADA) que representa igualmente um grande avanço em termos de segurança.

Com sistemas como o assistente de travagem de emergência de quinta geração (ABA 5), o Sideguard Assist, o Active Drive Assist 2 (ADA), bem como as Mirror Cam em substituição dos espelhos retrovisores convencionais, a Mercedes-Benz aumenta ainda mais o nível de segurança dos seus camiões. O ADA por exemplo, faz com que o novo Actros seja o primeiro camião de série no mundo, no qual é possível ter uma condução parcialmente automatizada (SAE nível 2).

27 anos do IPTrans

No passado dia 4 de novembro a escola festejou o seu 27º aniversário.

27 anos de um percurso com altos e baixos mas que vem conhecendo, nos últimos anos, uma estabilização e reforço da sua atividade.

Essa estabilização e reforço foi conseguida, a partir de 2015, com a entrada em funções de uma nova Direção - representativa, ao mais alto nível, dos três associados (Município de Loures, FEC-TRANS e ANTRAM) – e com a substituição do responsável pela Direção Pedagógica.

Desde então, o IPTrans tem tido um percurso de reforço económico e financeiro, consequência da consistência de todo o seu trabalho, particularmente ao nível da educação-formação inicial: captação, cada vez melhor, de novos alunos e consistência e qualidade do trabalho pedagógico, trabalho que se reflete também no sucesso das captações.

Atualmente, para além da formação inicial, a escola desenvolve também um relevante trabalho na formação contínua, bem como no reconhecimento, validação e certificação de competências escolares.

De referir ainda o envolvimento em diversos projetos financiados pelo programa ERASMUS+, sendo de destacar o projeto internacional VET21001 (Portugal, Itália, Malta e Eslovénia), o qual promove a articulação entre o sistema de qualidade EQAVET (relativo ao ensino e formação profissional) e a norma ISO21001, relativa às organizações de educação.



Este tema é de vital importância pois o IPTrans está a preparar-se para solicitar à ANQEP – Agência Nacional para a Qualificação e Ensino Profissional o selo EQAVET.

Certamente que, quando celebrarmos 30 anos de existência, reconheceremos todos que a escola terá continuado a evoluir para melhor servir o setor dos transportes e logística.

#EstudoEmCasa 2020/2021 “O teu companheiro de escola”

O Ministério da Educação, em parceria com a RTP, lançou o #EstudoEmCasa 2020/2021, após o reconhecimento generalizado da mais-valia e do impacto deste recurso. No último trimestre do ano letivo anterior, este recurso demonstrou ser fundamental no acompanhamento das atividades dos alunos, numa altura muito específica de confinamento, tendo sido igualmente um recurso utilizado além-fronteiras e seguido por um conjunto diverso de pessoas fora da idade escolar.

A universalidade do acesso ao #EstudoEmCasa, atendendo à disponibilização dos conteúdos na RTP Memória, em sinal aberto, através da Televisão Digital Terrestre, permitiu que, mesmo os alunos mais isolados, pudessem aceder a estes conteúdos educativos, absolutamente relevantes no desenvolvimento das suas aprendizagens, em qualquer parte do território nacional. Esta via foi complementada pela disponibilização dos conteúdos através da RTP Play e através da página eletrónica da Direção-Geral da Educação bem como através da APP #EstudoEmCasa.

Esta ferramenta educativa tem como objetivo ser um complemento à escola, atendendo à retoma do sempre desejável ensino presencial. O #EstudoEmCasa 2020/2021 é, por isso, uma ferramenta à disposição dos docentes (no trabalho presencial ou a distância que desenvolvem), um apoio para os alunos que estiverem em casa, e/ou um “companheiro de estudo”.

Estes conteúdos começaram a ser disponibilizados em novembro.

O projeto #EstudoEmCasa é uma parceria do Ministério da Educação com a RTP, contando com o apoio das editoras Leya e Porto Editora.

(Fonte: Gabinete do Ministro da Educação, Lisboa, 18 de outubro de 2020)



Formar para Melhorar - Educação de Adultos

O projeto “Formar para Melhorar- Educação de Adultos” do Agrupamento de Escolas Eduardo Gageiro, em con-



sórcio com o Agrupamento de Escolas José Afonso de Loures e o IPTRANS- Instituto Profissional de Transportes/ Escola Profissional de Loures, inserido na Ação Chave 1, Mobilidade de Pessoal para fins de Aprendizagem, consiste em proporcionar aos seus docentes/formadores, da Educação de Adultos, experiências de formação no estrangeiro que permitam adquirir/desenvolver competências para solucionar problemas dentro das necessidades identificadas pelas três instituições:

- Docentes/formadores sem especialização na Educação de Adultos;
- Dificuldade em encontrar estratégias, práticas inovadoras e pedagogia diferenciada, que se adequem à heterogeneidade dos formandos, principalmente atendendo às diferenças de idades e multiculturalidade dos mesmos;
- Elevado número de desistências ao longo do ano (absentismo e abandono escolar);
- Taxas de sucesso pouco satisfatórias;
- Dificuldade em motivar os formandos.

Esta candidatura ERASMUS+ é um programa da União Europeia, para o período de 2020-2022.

ESTÁS NO 9º ANO?

Cursos Profissionais

TRANSPORTES | LOGÍSTICA | INFORMÁTICA
TURISMO | AGÊNCIAS DE VIAGENS
SECRETARIADO | MARKETING
AÇÃO EDUCATIVA | PSICOSSOCIAL





Plano anual de Formação ANTRAM 2021

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 2021

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

Gestores 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